



**ANALISIS PELAKSANAAN ISPS *CODE* DI KAPAL MV.  
LUMOSO ALAM PADA MASA PANDEMI *COVID-19***

**SKRIPSI**

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

Oleh

**FIRMAN SANDY NOVANSYAH**  
**551811136788 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2022**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**ANALISIS PELAKSANAAN ISPS CODE DI KAPAL MV. LUMOSO  
ALAM PADA MASA PANDEMI COVID-19**

Disusun Oleh:

**FIRMAN SANDY NOVANSYAH**  
551811136788 N


Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

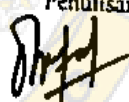
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 13-07-2022

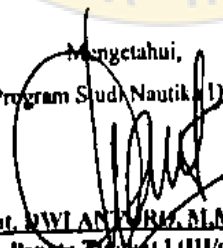
Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Penulisan

  
**Capt. I KADEK LAJU, SH, MM, M.Mar**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19780227 200912 1 002

  
**KRESNO YUNTORO, S.ST., N.M.**  
Penata (III/c)  
NIP. 19710312 201012 1 001

Mengetahui,  
Ketua Program Studi Nautika Diploma IV

  
**Capt. NYI ANTYURU, SH, MM**  
Penata-Tinggi I (III/d)  
NIP. 19740674 19980 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Analisis Pelaksanaan ISPS Code Di Kapal Mv Lumoso

Alam Pada Masa Pandemi Covid-19" karya,

Nama : Firman Sandy Novansyah

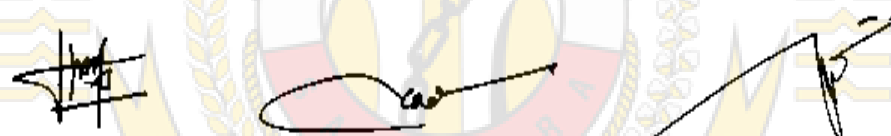
NIT : 551811136788 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ..... tanggal .....

Peng uji I Peng uji II Peng uji III  
Semarang, .....



Capt. DIAN WAHDIANA, MM  
Penata Tingkat I (IV/b)  
NIP. 19700711 199803 1 003

Capt. I KADEK LAJU SH, MM, M.Mar  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19780227 200912 1 002

MOH. ZAENAL ARIFIN, S.ST, M.M  
Penata (III/c)  
NIP. 1960309 201012 1 002

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG



Capt. DIAN WAHDIANA, MM

Penata Tk. I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

---

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Firman Sandy Novansyah

NIT : 551811136788 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “ANALISIS PELAKSANAAN ISPS *CODE* DI KAPAL MV. LUMOSO ALAM PADA MASA PANDEMI *COVID-19*”

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 oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

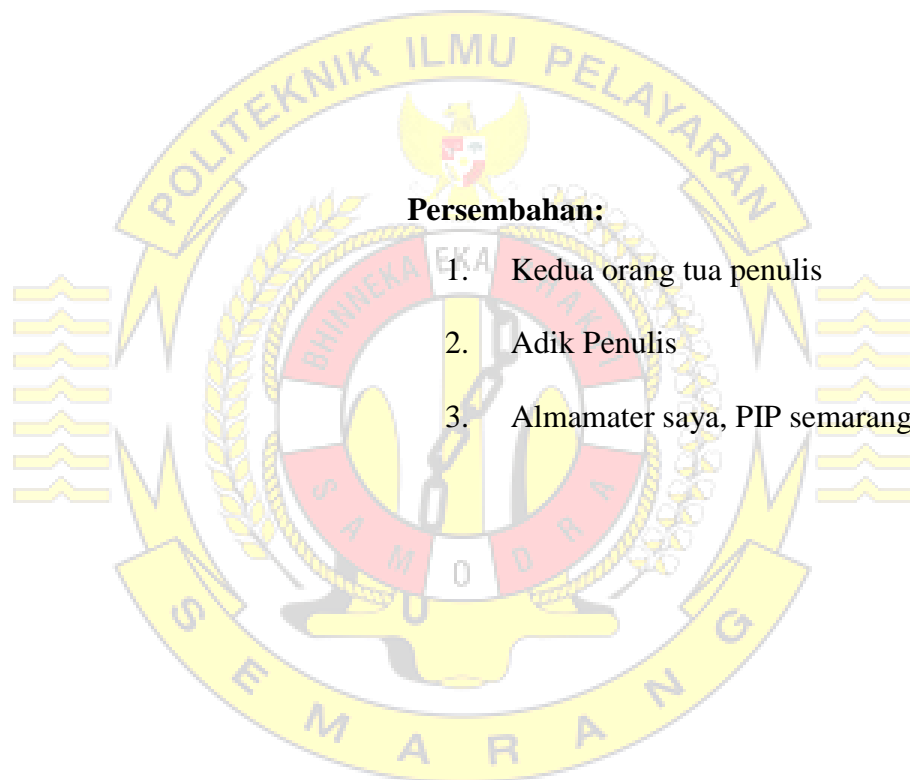
Semarang, 13 - 07 - 2022

Yang menyatakan,



**FIRMAN SANDY NOVANSYAH**  
NIT. 551811136788 N

*“Practice makes Perfect, No matter how slowly your progress, the important thing is that you don’t stop.”*



## PRAKATA

Alhamdulillah, puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, Tuhan yang maha Esa, berkat limpahan rahmat serta karunianya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini mengambil judul “Analisis Pelaksanaan ISPS *Code* Di Kapal Mv. Lumoso Alam Pada Masa Pandemi *Covid-19*” dan penelitiannya dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran pada Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dalam usaha menyelesaikan penelitian ini, penulis menyadari bahwa tanpa adanya pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, bantuan dan masukan kepada penulis, skripsi ini tidak akan terwujud. Oleh karena itu penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada

1. Kedua orang tua penulis, Bonny Oktaf Purwanto, SH dan Endah Suciati, S,Pd., M.Pd, sebagai motivasi untuk selalu berusaha disetiap keadaan
2. Capt. I Kadek Laju, SH., MM., M.Mar dan Bapak Kresno Yuntoro, M.M., M.Mar yang telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing penulis menyusun skripsi ini.
3. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku ketua jurusan Nautika PIP Semarang. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
4. Seluruh *crew* MV Lumoso Alam yang sudah banyak memberikan ilmu dan pengalaman tak terlupakan kepada penulis pada saat praktek.
5. Kontrakan Karanganyar, Jepara 55 yang telah memberikan semangat serta dukungannya dalam menyelesaikan skripsi.

6. Seluruh taruna-taruni PIP Semarang angkatan 55 yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.
7. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, semoga Allah SWT membalas segala kebaikan seuruh pihak yang telah membantu penelitian sejak awal hingga akhir berkuliah di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.



Semarang, 13 - 07 - 2022

Yang menyatakan,

  
**FIRMAN SANDY NOVANSYAH**  
NIT. 5518136788 N

## ABSTRAKSI

**Novansyah, Firman Sandy. 2022.** “*Analisis Pelaksanaan ISPS Code Di Kapal MV. Lumoso Alam Pada Masa Pandemi Covid-19*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. I Kadek Laju, SH, MM, M.Mar Pembimbing II: Kresno Yuntoro, S.ST, MM.

*Crew* kapal menjadi aset berharga bagi MV. Lumoso Alam. Virus Covid-19 memberikan dampak yang sangat besar sehingga menyebabkan penularan terhadap *crew* kapal. Dikarenakan saat pelaksanaan ISPS Code pada tingkat siaga 1 (*Security Level 1*) kurang memenuhi protokol kesehatan dan tidak adanya alat *metal detector* menjadi proses pemeriksaan terhadap pengunjung melalui sentuhan diduga disitulah terjadinya penularan virus Covid-19. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui permasalahan yang dihadapi dalam pelaksanaan ISPS Code pada masa pandemi Covid-19.

Dalam Penelitian ini disampaikan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Observasi, wawancara dan studi pustaka dilakukan untuk mengumpulkan data. Data yang terkumpul kemudian dianalisis secara kualitatif dan dideskripsikan untuk mendapatkan gambaran mengenai pelaksanaan ISPS Code di kapal MV Lumoso Alam pada masa pandemi Covid-19.

Jika ISPS Code tidak terlaksana dengan baik bahkan tidak memenuhi protokol kesehatan diatas kapal banyak kejadian *crew* yang mengalami penularan virus Covid-19. Hal itu disebabkan karena kurangnya protokol kesehatan pada pelaksanaan ISPS Code serta tidak adanya alat-alat yang menunjang pelaksanaan ISPS Code. Berbeda jika pelaksanaan ISPS Code memenuhi protokol kesehatan dan dilengkapi dengan alat-alat yang menunjang pelaksanaan ISPS Code bisa memungkinkan resiko yang dialami kecil dan tidak ada penularan virus Covid-19 diatas kapal.

**Kata kunci :** ISPS Code, tingkat keamanan, protokol kesehatan, penularan virus Covid-19



## ABSTRACT

**Novansyah, Firman Sandy. 2022.** *"The Analysis of the Implementation of the ISPS Code on the MV Ship. Lumoso Alam During the Covid-19 Pandemic"*. Thesis. Diploma IV Program, Nautical Study Program, Marine Science Polytechnic Semarang, Advisor I: Capt. I Kadek Laju, SH, MM, M.Mar Advisor II: Kresno Yuntoro, S.ST, MM.

The ship crew is a valuable asset for MV. Lumoso Alam. The Covid-19 virus had a very large impact, causing transmission to the ship's crew. Due to the implementation of the ISPS Code at the alert level 1 (Security Level 1), it did not meet the health protocol and the absence of a metal detector became the process of checking visitors through touch, it is suspected that this is where the transmission of the Covid-19 virus occurred. This study aims to determine the problems faced in the implementation of the ISPS Code during the Covid-19 pandemic.

In this study, it was delivered using a qualitative descriptive method. Observations, interviews and literature studies were conducted to collect data. The data collected was then analyzed qualitatively and described to get an overview of the implementation of the ISPS Code on the MV Lumoso Alam ship during the Covid-19 pandemic.

If the ISPS Code is not implemented properly, it doesn't even meet the health protocol on board the ship, there are many incidents of crew experiencing the transmission of the Covid-19 virus. This is due to the lack of health protocols in the implementation of the ISPS Code and the absence of tools that support the implementation of the ISPS Code. It is different if the implementation of the ISPS Code complies with the health protocol and is equipped with tools that support the implementation of the ISPS Code, which can allow the risk experienced to be small and there is no transmission of the Covid-19 virus on board.

**Keywords :** ISPS Code, security level, health protocol, Covid-19 virus transmission

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN..	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	x
<i>ABSTRACT</i> .....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
<b>BAB I. PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Fokus Penelitian .....	4
C. Rumusan Masalah .....	5
D. Tujuan Penelitian Penelitian.....	5
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
<b>BAB II. LANDASAN TEORI.....</b>	<b>7</b>
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Pikir Penelitian.....	22
<b>BAB III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>25</b>

A. Metode Penelitian.....	25
B. Tempat dan Waktu Penelitian .....	26
C. Sumber Data Penelitian/Informan .....	28
D. Teknik Pengumpulan Data .....	28
E. Instrumen Penelitian .....	31
F. Teknik Analisa Data Kualitatif .....	32
G. Pengujian Keabsahan Data.....	34
<b>BAB IV. HASIL PENELITIAN.....</b>	<b>36</b>
A. Gambaran Kontesks Penelitian .....	36
B. Deskripsi Data .....	37
C. Temuan.....	40
D. Pembahasan Hasil Penelitian .....	52
<b>BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>56</b>
A. Simpulan .....	56
B. Keterbatasan Penelitian .....	58
B. Saran.....	58
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>60</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>61</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....</b>	<b>75</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 1 - Penelitian Terdahulu.....	36
Tabel 1 - Penelitian Terdahulu (Lanjutan).....	37
Tabel 2 - <i>Ship's Particular</i> .....	39



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Kerangka Pikir.....	24
Gambar 2. Triangulasi Dengan Tiga Sumber Data .....	35
Gambar 3. MV Lumoso Alam .....	38
Gambar 4. Ilustrasi Juru Mudi Sedang Berdinas Jaga Pada <i>Security Level 1</i> ...	42
Gambar 5. Ilustrasi Juru Mudi Melakukan Pengecekan Barang pengunjung....	43
Gambar 6. Ilustrasi Muallim II Melakukan <i>Swab Antigen</i> Kepada <i>Crew</i> .....	45
Gambar 7. Ilustrasi Juru Mudi Mengarahkan Pengunjung Agar Cuci Tangan...50	
Gambar 8. Ilustrasi Juru Mudi Melakukan Pengecekan Suhu Pengunjung.....	50
Gambar 9. Ilustrasi Juru Mudi Melakukan Pengecekan Pakai <i>Metal Detector</i> ..51	



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship Particulars</i> .....	61
Lampiran 2	<i>Crew List</i> .....	62
Lampiran 3	<i>International Ship Security Certificate</i> .....	63
Lampiran 4	<i>SSO Certificate</i> .....	64
Lampiran 5	<i>Ship Security Plan</i> .....	65
Lampiran 6	<i>Ship Security Plan (lanjutan)</i> .....	66
Lampiran 7	<i>Ship Security Log Book</i> .....	67
Lampiran 8	<i>Security Level Di Atas Kapal</i> .....	68
Lampiran 9	<i>Visitor Log Book</i> .....	69
Lampiran 10	Hasil Wawancara Dengan <i>Chief Officer</i> .....	70
Lampiran 11	Hasil Wawancara Dengan <i>Chief Officer (lanjutan)</i> .....	71
Lampiran 12	Hasil Wawancara Dengan Nahkoda.....	72
Lampiran 13	Lembar Pengajuan Judul Skripsi.....	73
Lampiran 14	Hasil Cek Plagiasi.....	74

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan dan negara dikelilingi oleh samudera sehingga transportasi laut memegang peranan penting dan dinilai strategis antara lain sebagai pemersatu kehidupan bangsa perwujudan wawasan nusantara, perdagangan dan ketahanan nasional. Salah satu negara berkembang berkembang yang sedang melakukan pengembangan di berbagai sektor terutama sektor perekonomian terlebih seiring berjalannya waktu kebutuhan pokok diberbagai wilayah seiring mengalami kelangkaan. Hal ini sangat berpengaruh terhadap harga kebutuhan pokok terutama bagi mereka yang berada di luar Pulau Jawa.

Alat transportasi di Indonesia ada 3 jenis yaitu: transportasi darat, jalur laut dan jalur udara. Hal ini transportasi laut sangatlah berperan penting bagi perekonomian dan tidak hanya di Indonesia bahkan dunia. Transportasi laut ini sering di pilih sebagai alternatif pengiriman barang di karenakan biayanya yang paling murah apabila di bandingkan dengan transportasi-transportasi lainnya, karena mampu melakukan pengangkutan secara massal. Serta dapat menghubungkan dan menjangkau wilayah satu dengan yang lainnya melalui perairan. Sehingga mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan dan peranannya baik nasional maupun internasional.

Namun, adanya virus *Covid-19* mengakibatkan berkurangnya volume pengangkutan kapal menjadi tidak optimal. Dikutip dari [ship-technology.com](http://ship-technology.com) dengan judul *Coronavirus outbreak*, saat ini perusahaan pelayaran telah membatalkan 21 pelayaran untuk rute perdagangan AS - Asia Pasifik dikarenakan rendahnya permintaan pengangkutan komoditas

di China. Pembatalan tersebut dampak terhadap finansial dan sosial secara keseluruhan. Sedangkan untuk rute perdagangan Asia - Eropa, terdapat 61 pelayaran yang dibatalkan, sehingga mengakibatkan pengurangan kapasitas sebesar 151.000 TEU. Beberapa perusahaan pelayaran besar sangat terpuuk akibat munculnya *Covid-19*, seperti Maersk dan Hapag Lloyd. Maersk sekitar 30% dari volume pengiriman tahunannya berasal dari operasional di China dan Hapag Lloyd sekitar 25% dari pendapatan grup disumbangkan dari operasional di China. Keduanya baik Maersk dan Hapag Lloyd terancam kehilangan bisnis itu.

Dari beberapa peristiwa yang terjadi saat pandemi *Covid-19* membuat banyak orang menjadi waspada dan merasa tidak nyaman ketika menggunakan jasa transportasi darat, jalur laut dan jalur udara. Seperti halnya, peristiwa di MV. Lumoso Alam tanggal 02 Juli 2021 di Tg. Jati Jepara, dimana terjadi *crew* kapal mengalami penularan virus *Covid-19*. Pada saat kapal sudah selesai melakukan bongkar muatan di pelabuhan Tg. Jati Jepara dan akan berangkat muat di Kendari Sulawesi Tenggara, seperti biasa sebelum kapal akan berangkat semua *crew* kapal melaksanakan *swab antigen* diatas kapal, hal ini guna memastikan apabila semua *crew* kapal dalam kondisi sehat dan tidak tertular virus *Covid-19*. Saat itu nahkoda memerintahkan mualim II agar menyiapkan alat swab antigen untuk *crew* kapal. Setelah hasil swab antigen sudah keluar dinyatakan 11 *crew* kapal dinyatakan positif tertular *Covid-19*.

Kejadian penularan virus *Covid-19* terhadap *crew* kapal karena kurangnya protokol kesehatan pada ISPS *Code level 1*. Hal ini disebabkan tidak adanya tempat untuk mencuci tangan terhadap pengunjung kapal sebelum memasuki akomodasi kapal dan tidak adanya alat *metal detector*, *crew* saat itu melakukan pengecekan barang bawaan melalui sentuhan langsung terhadap pengunjung. Kedua hal ini mengakibatkan penularan virus *Covid-19* terhadap *crew* kapal dan menghambat pemberangkatan kapal karena kekurangan *crew*.



Virus corona atau dikenal (*Covid-19*) ini kemudian mendadak menjadi teror mengerikan, terutama setelah kejadian penularan virus *Covid-19* terhadap *crew* kapal. Tidak hanya menjadi teror bagi *crew* kapal saja tetapi juga menjadi teror bagi masyarakat dunia. Terutama usai merenggut ribuan nyawa manusia dalam waktu yang relatif singkat. Hampir kurang lebih 200 Negara di Dunia terjangkit virus corona (*Covid-19*) termasuk Indonesia. Berbagai upaya dalam rangka pencegahan, pengobatan, dan sebagainya telah dilakukan guna mencegah penyebaran virus corona (*Covid-19*), hingga *lokcdown* dan *social distancing* di kota-kota besar sudah dilakukan untuk memutus rantai penyebaran virus corona (*Covid-19*).

Peristiwa penularan virus *Covid-19* ini dapat terjadi di kapal dan pelabuhan manapun tanpa mengenal waktu. Oleh sebab itu peristiwa inilah yang nantinya akan menjadi sorotan penting, maka diperlukan peningkatan dan pengaturan keamanan kapal serta pengamanan pangkalan pendukungnya yaitu fasilitas pelabuhan dan peningkatan protokol kesehatan. Hal inilah yang mendorong lebih meningkatkan “*International Ship And Port Facility Security Code*” saat masa pandemi *Covid-19*.

*International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* dimulai sejak tahun 2001, Oleh *Maritime Safety Committee (MSC)* bekerja sama dengan *Maritime Security Group (MSWG)* mengadopsi resolusi yang berisi tinjauan ulang terhadap segala tindakan dan prosedur dalam mencegah kemungkinan aksi teroris yang mengancam maritim. *ISPS Code* sendiri terdiri dari 2 bagian yaitu bagian A yang berisi segala ketentuan yang wajib dilaksanakan 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 berisi segala petunjuk atau pedoman tentang pelaksanaan dari Bab XI-2 yang tercantum pada Part A.

ISPS *Code* merupakan ketentuan dan prosedur untuk mencegah tindakan terorisme yang mengancam keamanan penumpang, *crew* kapal, dan kapal itu sendiri. ISPS *Code* harus selalu diterapkan pada saat kapal berlayar, kapal berlabuh, maupun kapal sandar di pelabuhan dan juga harus diterapkan pada pelabuhan-pelabuhan yang ada di setiap daerah. Berhubungan adanya *Corona Virus (Covid-19)* untuk keamanan dan keselamatan lebih ditingkatkan oleh perwira keamanan yang mengetahui prosedur dan ketentuan dari ISPS *Code*.

Berdasarkan uraian diatas dan apa yang telah terjadi selama penulis saat melaksanakan praktek laut dari hal tersebut maka untuk mengetahui pengaruh dari *Corona Virus (Covid-19)* terutama terhadap pelaksanaan ISPS *Code* oleh sebab itu penulis memilih judul:

**“ANALISIS PELAKSANAAN ISPS CODE DI KAPAL MV LUMOSO ALAM PADA MASA PANDEMI COVID-19”**

**B. Fokus Penelitian**

Fokus yang sebenarnya dalam penelitian diperoleh setelah penulis melakukan praktek laut atau yang disebut prala. Setelah melakukan praktek laut ini akan memperoleh gambaran umum menyeluruh untuk mengetahui ruang lingkup yang akan diteliti. Maka yang dibahas sebatas mengenai penerapan ISPS *Code* pada saat pandemi *Covid-19*, dan upaya yang harus dilakukan terhadap peningkatan penerapan ISPS *Code* di MV. Lumoso Alam. Dalam hal ini judul yang diangkat penulis mengenai pengaruh *Covid-19* terhadap ISPS *Code* dikapal. Maka penulis memfokuskan sebuah penelitian mengenai bagaimana pengaruh *Covid-19* terhadap ISPS *Code* di kapal serta peran dari *crew* kapal terhadap pandemi *Covid-19*.

### C. Rumusan Masalah

Berdasarkan pengalaman yang terjadi serta yang telah penulis lihat saat praktek laut di MV. Lumoso alam maka perlu dirumuskan beberapa masalah yang akan diteliti, dari latar belakang yang telah di uraikan diatas maka perumusan masalah yang dapat dirumuskan sebagai berikut :

- i. Apa permasalahan yang terjadi pada pelaksanaan ISPS Code di MV. Lumoso Alam pada masa pandemi Covid-19 ?
- ii. Bagaimana upaya dalam mengatasi penyebaran *Covid-19* di kapal MV. Lumoso Alam ?

### D. Tujuan Penelitian

Kegiatan penelitian ini dijadikan sebagai pengalaman yang berharga dalam upaya meningkatkan kemampuan penulis dalam mengembangkan ilmu dan dapat memberikan gambaran mengenai hasil pembelajaran. Oleh sebab itu kegiatan penelitian pasti memiliki tujuan yang akan dicapai. Untuk memperoleh manfaat yang baik bagi penulis maupun setiap orang yang terlibat dan membaca skripsi ini. Berikut ini adalah tujuan adanya penelitian yang hendak dicapai:

- i. Untuk mengetahui penyebab masalah pelaksanaan ISPS Code pada masa pandemi Covid-19.
- ii. Untuk memahami upaya yang dilakukan dalam meningkatkan pelaksanaan ISPS *Code* yang diterapkan di atas kapal.

## E. Manfaat penelitian

Kegiatan penelitian yang diperoleh penulis selama melakukan penelitian pasti memiliki tujuan yang hendak dicapai. Berdasarkan judul penelitian yang diambil, penulis berharap skripsi ini memiliki manfaat bagi pembaca maupun bagi penulis sendiri.

### Secara Teoristis

- i. Untuk menambah informasi dan pengetahuan bagi pembaca, serta kalangan umum dalam memahami tentang pengaruh *Corona Virus (Covid-19)* dikapal terhadap ISPS *Code*.
- ii. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya.

### Secara Praktis

- iii. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan positif dan sebagai gambaran dari masalah yang dihadapi kapal saat masa pandemi *Corona Virus (Covid-19)*.
- iv. Sebagai referensi untuk melakukan perbaikan bagi kapal, perusahaan dan pemerintah dalam menghadapi masalah *Corona Virus (Covid-19)*.

## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Dalam penulisan deksripsi teori ini mengambil beberapa data dari buku-buku dari kapal selama melaksanakan praktek laut, buku-buku dari perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang serta sumber dari internet. Pada bab ini dijelaskan mengenai deskripsi teori yang berkaitan dengan judul skripsi “Analisis Pelaksanaan ISPS *Code* Di Kapal MV Lumoso Alam Pada Pandemi *Covid-19*” pembuatan deskripsi yang baik dan benar dalam sebuah penelitian menjadi hal yang penting karena deskripsi teori ini menjadi sebuah pondasi dalam penelitian tersebut.

##### 1. Analisis

Analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya. Dalam kamus besar bahasa Indonesia kontemporer karangan Peter Salim dan Yenni Salim (2002) menjabarkan pengertian analisis sebagai berikut:

- a. Analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (perbuatan, karangan dan sebagainya) untuk mendapatkan fakta yang tepat (asal-usul, sebab, penyebab sebenarnya, dan sebagainya).
- b. Analisis adalah penguraian pokok persoalan atas bagian-bagian, penelaahan bagian-bagian tersebut dan hubungan antar bagian untuk

mendapatkan pengertian yang tepat dengan pemahaman secara keseluruhan.

- c. Analisis adalah penjabaran (pembentangan) sesuatu hal, dan sebagainya setelah ditelaah secara seksama.
- d. Analisis adalah proses pemecahan masalah yang dimulai dengan hipotesis (dugaan, dan sebagainya) sampai terbukti kebenarannya melalui beberapa kepastian (pengamatan, percobaan, dan sebagainya).
- e. Analisis adalah proses pemecahan masalah (melalui akal) ke dalam bagian-bagiannya berdasarkan metode yang konsisten untuk mencapai pengertian tentang prinsip-prinsip dasarnya.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Departemen Pendidikan Nasional (2005) menjelaskan bahwa analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya.

Pengertian analisis yang dikemukakan di atas, dapat disimpulkan bahwa analisis adalah bukan hanya sekedar penelusuran atau penyelidikan, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan dilakukan secara sungguh-sungguh dengan menggunakan pemikiran yang kritis untuk memperoleh kesimpulan dari apa yang ditaksir.

## 2. Pelaksanaan

Pengertian pelaksanaan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan untuk mewujudkan rencana atau program dalam kenyataan, baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan. Pelaksanaan merupakan aktifitas atau usaha-usaha yang

dilaksanakan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan dilengkapi segala kebutuhan. Sehingga dalam pelaksanaan diperlukan strategi yang sesuai, dan harus dilakukan oleh setiap pemimpin, yang berhubungan dengan masalah yang akan dihadapi. Dalam hal ini diperlukan suatu konsep yang lebih terarah dengan suatu metode yang memiliki fokus pada upaya pemecahan masalah yang sedang dialami, sehingga terwujud hasil yang diinginkan.

Pengertian pelaksanaan menurut Wiestra (2014:12) Pelaksanaan adalah usaha-usaha yang dilakukan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijakan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan melengkapi segala kebutuhan alat-alat yang diperlukan, siapa yang akan melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya dan kapan waktu dimulainya.

Siagian S.P (2009) mengemukakan bahwa pengertian pelaksanaan merupakan keseluruhan proses pemberian motivasi bekerja kepada para bawahan sedemikian rupa, sehingga pada akhirnya mereka mau bekerja secara ikhlas agar tercapai tujuan organisasi dengan efisien dan ekonomis.

Menurut mazmanian dan sabatier (2014:68) pelaksanaan adalah pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah atau keputusan badan eksekutif yang penting ataupun keputusan peradilan.

Dijelaskan pula oleh Bintoro Tjokroadmudjoyo (2014:7), pengertian pelaksanaan ialah sebagai proses dalam bentuk rangkaian kegiatan, yaitu

berawal dari kebijakan guna mencapai suatu tujuan maka kebijakan itu diturunkan dalam suatu program dan proyek.

Kata pelaksanaan apabila ditinjau dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mempunyai beberapa arti dan makna yang sangat variatif. Adapun arti dari pelaksanaan dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) antara lain dapat diamati pada penjelasan berikut ini:

- a. Laksana tanda yang baik, sifat, laku, perbuatan.
- b. Melaksanakan memperbandingkan, menyamakan dengan, melakukan, menjalankan, mengerjakan.
- c. Pelaksanaan orang (panitia, organisasi, dan sebagainya) yang mengerjakan atau melaksanakan (rancangan dan sebagainya).

Berdasarkan definisi dan penjelasan diatas, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan adalah kegiatan yang dilakukan secara individu maupun kelompok yang memiliki tujuan untuk pemecahan masalah yang sedang dialami sehingga terwujud hasil yang diinginkan. Hal ini berkaitan dengan pelaksanaan ISPS Code di atas kapal pada masa pandemi Covid-19.

### 3. *International Ship And Port Facility Security Code*

#### a. *ISPS Code*

Pasca serangan bom di WTC New York 11 September 2001, negara-negara maju terutama Amerika Serikat gencar melaksanakan kampanye untuk memerangi tindakan teroris dan segala aspeknya. Hal inipun dilakukan di bidang maritim. Kejabatan lintas negara yang memiliki delapan kategori, lima diantaranya terjadi dan dilakukan



melalui laut seperti obat terlarang, perdagangan manusia, perompakan, penyelundupan senjata dan terorisme.

IMO (*International Maritime Organisation*) telah menerapkan *International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)* atau kode internasional yang mengatur tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Peraturan baru ini bertujuan mendeteksi ancaman keamanan, sekaligus mencegah insiden keamanan di laut dan pelabuhan.

Keputusan tersebut telah disepakati oleh 62 negara anggota IMO, termasuk Indonesia. Indonesia sendiri telah meratifikasinya dan Departemen Perhubungan selaku administrator harus mengumumkan pelaksanaan *ISPS Code* secara nasional. Aturan tersebut telah dikeluarkan sesuai keputusan Menteri Perhubungan No. 33 tahun 2003 tanggal 14 Agustus 2003. Tentang pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*International Ship And Port Facility Security Code*) di wilayah Indonesia.

Menurut IMO (*International Maritime Organisation*), perusahaan pelayaran mempunyai kewajiban untuk menyiapkan sertifikat keamanan dari badan khusus yang ditunjuk pemerintah. Perusahaan pelayaran juga harus segera menetapkan pejabat yang bertanggung jawab soal keamanan di perusahaan (*Company Security/CSO*) lalu membuat rencana pengamanan kapal (*Ship Security Plan/SSP*). Kemudian melakukan pengkajian (*Ship Security Assesment/SSA*), dan selanjutnya menunjuk seorang perwira yang

bertanggung jawab atas keamanan di atas kapal (*Ship Security Officer/SSO*).

Kapal harus mendapatkan sertifikat keamanan internasional (*International Ship Security Certificate/ISSC*) dari IMO (*International Maritime Organisation*). Selain itu, kapal juga harus dilengkapi dengan sistem identifikasi otomatis (*Automatic Identification System/AIS*), dan sistem sinyal pengaman (*Ship Security Alert System*). AIS (*Automatic Identification System*) merupakan alat yang digunakan dalam keadaan tertentu akan terhubung dengan sentral stasiun pemancar yang ada di pelabuhan internasional, sehingga aparat keamanan segera datang memberi bantuan.

Sedangkan bagi pelabuhan harus mempunyai sistem pengamanan yang bagus, disertai dengan perencanaan dan petugas keamanan yang handal. Secara ringkas, persiapan untuk ISPS Code adalah sebagai berikut:

- 1) Bagi Perusahaan pelayaran, harus melakukan:
  - a) *Company Security Officer (CSO)*

Adalah personil yang ditugaskan oleh perusahaan untuk memastikan penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan, rancangan keamanan kapal telah dibuat dan disampaikan untuk persetujuan dan kemudian menerapkan dan memeliharanya, dan selalu berhubungan dengan *Port Facility Security Officer (PFSO)* dan *Ship Security Officer (SSO)*.

b) *Ship Security Assessment (SSA)*

Adalah penilaian keamanan kapal untuk mengidentifikasi kelemahan atau kekurangan yang mungkin terjadi pada bagian keamanan kapal & memungkinkan untuk mengurangi dan mengatasi hal tersebut. *Ship Security Assessment (SSA)* dilaksanakan oleh *Company Security Officer (CSO)* dan *Recognized Security Officer (RSO)*.

c) *Ship Security Officer (SSO)*

Adalah perwira kapal yang bertanggung jawab kepada Nahkoda yang ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggung jawab keamanan kapal, termasuk implementasi dan pemeliharaan dari rancangan keamanan kapal.

d) *Ship Security Plan (SSP)*

Adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapan terhadap langkah atau tindakan di atas kapal yang dirancang untuk melindungi manusia, muatan, kapal dan perbekalannya dari resiko peristiwa atau kejadian keamanan.

2) Persiapan bagi pelabuhan, harus melakukan:

a) *Port Facility Security Assessment (PFSA)*

Adalah suatu bagian yang penting dan integral dari proses pengembangan dan pembaharuan perencanaan keamanan fasilitas pelabuhan.

b) *Port Facility Security Officer (PFSO)*

Adalah petugas yang ditugaskan sebagai penanggung jawab

penerapan, pengembangan, perubahan dan pemelihara dari rancangan keamanan fasilitas pelabuhan dan selalu berhubungan dengan *Company Security Officer* (CSO) dan *Ship Security Officer* (SSO).

c) *Port Facility Security Plan* (PFSP)

Adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah atau tindakan untuk melindungi fasilitas pelabuhan, kapal, manusia, muatan, dan perbekalan kapal yang di dalam fasilitas pelabuhan dari resiko. peristiwa/ kejadian keamanan.

d) *Declaration of Security* (DOS)

DOS atau Maklumat Keamanan adalah suatu persetujuan yang dicapai antar pihak kapal dengan kapal atau dengan pelabuhan atau pihak lain yang berinteraksi menetapkan langkah keamanan yang masing-masing menerapkan atau melaksanakannya.

b. Tujuan ISPS Code

Dalam SOLAS amandemen bab XI -2 amandemen 1974 dijelaskan bahwa tujuan ISPS Code adalah sebagai berikut:

- 1) Tujuan utama dari ISPS Code ini adalah untuk menetapkan suatu kerangka internasional yang melibatkan kerjasama antar negara anggota, instansi pemerintah, administrasi lokal, pelayaran dan industri pelabuhan untuk mendeteksi dan menilai berbagai ancaman terhadap keamanan dan mengambil tindakan pencegahan terhadap

insiden keamanan yang mempengaruhi kapal dan fasilitas pelabuhan yang digunakan dalam perdagangan internasional.

- 2) Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing negara anggota, instansi anggota, instansi pemerintah, administrasi pemerintah, pelayaran industri pelabuhan di tingkat nasional dan internasional untuk menjamin keamanan maritim.
- 3) Untuk memastikan kepercayaan bahwa tindakan keamanan maritim cukup dan proporsional berada di tempatnya

Menurut (Razali dan Dahalan:2012), tujuannya adalah untuk meningkatkan keamanan maritim dengan menguraikan standar keamanan minimum untuk kapal dan fasilitas pelabuhan dan juga untuk membangun pekerjaan bingkai internasional untuk kerja sama dalam mengumpulkan dan berbagi informasi secara efisien untuk mendeteksi ancaman keamanan terorisme tersebut dan untuk mengambil tindakan pencegahan.

c. Penerapan ISPS Code

Penerapan ISPS Code sesuai dengan amandemen SOLAS 74 dan Keputusan Menteri Perhubungan no. KM 33 Tahun 2003, pemberlakuan ISPS Code di Indonesia 1 juli 2004 terhadap kapal yang digolongkan dalam pelayaran internasional (*International Voyage*) adalah:

- 1) Kapal penumpang (lebih dari 12 orang), termasuk yang berkecepatan tinggi.

- 2) Kapal barang, termasuk kapal pengangkut berkecepatan tinggi dengan GT 500 ton keatas.
- 3) *Mobile Offshore Drilling Unit* (MODU), instalasi pengeboran lepas pantai.
- 4) Fasilitas Pelabuhan yang melayani kapal atau pelayaran Internasional.

Ketentuan-ketentuan dalam *ISPS Code* tidak berlaku bagi Kapal Perang, Kapal bantu Angkatan Laut, atau kapal-kapal lain untuk tujuan non komersial.

d. Rancangan keamanan dalam pelaksanaan *ISPS Code*

Berdasarkan aturan *ISPS Code* setiap kapal harus membuat suatu rancangan keamanan kapal yang disetujui pihak administrasi dan diakui oleh suatu organisasi keamanan. Rancangan tersebut meliputi:

- 1) Pengecekan identitas untuk naik ke atas kapal dan mengkonfirmasi tujuan mereka dengan cara pengecekan. Misalnya pengecekan pengunjung yang menaiki kapal, pengecekan karcis penumpang kapal.
- 2) Menjaga daerah aman dan pengidentifikasian titik-titik akses yang harus diamankan untuk pencegahan akses kedalam tanpa izin dan mencegah terjadinya kehilangan onderdil kapal dan kebutuhan untuk kapal.

- 3) Memisahkan antara orang-orang yang telah diperiksa dan barang-barang pribadi bawaannya dengan orang-orang yang belum diperiksa dan barang-barang pribadi bawaannya.
- 4) Mengadakan pengarahan keamanan singkat kepada seluruh awak kapal tentang kemungkinan adanya ancaman keamanan, prosedur melaporkan orang, benda, kegiatan yang mencurigakan serta perlunya kewaspadaan.
- 5) Keamanan akses ke tempat yang tidak dijaga yang dekat dengan tempat-tempat yang boleh diakses oleh penumpang dan pengunjung.

e. Rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (*Port Facility Security Port*)

Suatu rancangan yang dibuat untuk dijadikan pedoman dalam melaksanakan prosedur yang dirancang untuk melindungi fasilitas pelabuhan, orang-orang, muatan, unit pengangkut muatan (kapal) dan gudang pelabuhan di dalam fasilitas pelabuhan dari suatu resiko insiden keamanan.

f. Pelaksanakan ISPS *Code* di Kapal

Agar tercapainya tujuan dari ISPS *Code* dapat dilaksanakan sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Dalam proses pelaksanaan ISPS *Code* harus di bentuk petugas baik di atas kapal, perusahaan, maupun pelabuhan supaya pelaksanaan ISPS *Code* dapat berjalan dengan baik. Petugas diharapkan dapat berkomunikasi dengan baik antara satu dengan yang lain agar tugas yang diberikan dapat berjalan dengan maksimal sesuai dengan prosedur yang telah

ditetapkan.

Komunikasi adalah suatu proses penyampaian pesan dari komunikator kepada penerima, dalam proses tersebut terdapat unsur, konsep, dan tujuan yang pasti dipahami dalam berkomunikasi sehingga dapat terjadi suatu hubungan timbal balik antara keduanya yang memiliki tujuan yang sama. Dengan adanya komunikasi ini diharapkan dapat memberikan informasi yang dibutuhkan pada saat itu. Pertimbangan yang diambil atas suatu tindakan dalam mengatasi kejadian atau ancaman keamanan.

g. Petugas keamanan

Petugas keamanan adalah orang yang ditunjuk untuk bertanggung jawab untuk pengembangan, implementasi, dan pemeliharaan rancangan keamanan kapal maupun keamanan fasilitas pelabuhan. Berikut adalah petugas yang berperan penting dalam rancangan keamanan kapal dan keamanan fasilitas pelabuhan.

1) *Company Security Officer*/Perwira Keamanan Perusahaan

Perusahaan pelayaran harus mengangkat seorang perwira keamanan yang dapat bertindak sebagai perwira keamanan sebuah perusahaan untuk memastikan bahwa suatu penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan. CSO juga harus berkomunikasi dengan Perwira Keamanan Kapal (SSO) untuk memastikan bahwa rancangan keamanan kapal dikembangkan. CSO tidak hanya berkomunikasi dengan pihak kapal saja, tetapi juga harus berkomunikasi dan



berkoordinasi dengan pihak pelabuhan yang akan disinggahi kapal-kapalnya untuk memastikan keamanan di pelabuhan.

2) *Ship Security Officer*/Perwira Keamanan Kapal

Seorang perwira keamanan kapal harus ditunjuk perusahaan untuk setiap kapal. Sebagai seorang yang mempunyai pengetahuan yang baik dan memahami setiap aturan seorang perwira keamanan kapal akan melakukan inspeksi keamanan kapal secara teratur untuk memastikan bahwa tindakan keamanan yang tepat dipertahankan guna meningkatkan kesadaran keamanan dan kewaspadaan di atas kapal dan memastikan bahwa pelatihan yang tepat telah diberikan kepada personil kapal.

3) *Port Facility Security Officer*/Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan

Perwira keamanan fasilitas pelabuhan harus ditunjuk untuk setiap fasilitas pelabuhan yang memiliki tanggung jawab untuk pengembangan, implementasi, maupun pemeliharaan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan.

h. *Security Level* (Tingkat Keamanan)

*Security level* adalah klasifikasi dari keamanan kapal dan pelabuhan yang dibagi menurut intensitas atau kecenderungan yang dapat terjadi setelah melalui proses pengamatan dan pengumpulan data. *Security level* dibagi dalam 3 tingkatan, dengan level 3 yang tertinggi.

1) `keamanan tingkat siaga 1 (*Security level 1*)

Kondisi aman dan normal berarti pada tingkatan *level* ini tidak ada ancaman tetapi tindakan pencegahan tetap harus dilaksanakan terus menerus walaupun dalam tingkat minimum. Keadaan siaga 1 ini dimana semua orang yang berusaha naik kapal. Pada level ini tindakan yang harus dilakukan adalah sebagai berikut:

- a) Pengecekan identitas, surat tugas terhadap semua orang yang berusaha naik kapal.
  - b) Membatasi akses terhadap orang yang tidak memiliki kepentingan.
  - c) Pemeriksaan barang bawaan pribadi terhadap orang yang berusaha naik kapal.
  - d) Mewajibkan setiap orang yang berusaha naik kapal untuk mengisi buku tamu (*Visitor's Book*).
- 2) Keamanan tingkat siaga 2 (*Security level 2*)

Pada keadaan siaga 2, indikasi akan terjadi ancaman adanya kecurigaan terhadap orang atau hal-hal disekitar kapal atau fasilitas pelabuhan. Rancangan keamanan kapal harus menetapkan tindakan peraturan keamanan untuk mengadakan perlindungan terhadap resiko keamanan guna meningkatkan kewaspadaan dan memperketat pengawasan, yang dapat meliputi:

- a) Penambahan tugas personil untuk menjaga geladak selama jam rawan untuk mencegah penggunaan akses tanpa izin.

- b) Peningkatan kewaspadaan saat pemeriksaan terhadap semua orang, dan kendaraan yang naik ke kapal.
- c) Pembatasan akses ke kapal, mengidentifikasi akses yang harus ditutup dan peralatan yang memadai untuk pengamanannya.
- d) Melakukan pengawalan terhadap pengunjung kapal.
- e) Mengadakan pengarahan keamanan kepada semua awak kapal terhadap bahaya yang akan terjadi, menekankan kembali prosedur untuk pelaporan orang, benda, atau kegiatan yang mencurigakan dan menekankan perlunya peningkatan kewaspadaan.
- f) Melakukan pemeriksaan penuh atau sebagian di atas kapal. *Search Plan* terlampir.

3) Keamanan tingkat siaga 3 (*Security level 3*)

Keamanan tingkat siaga 3 dimana ancaman segera hadir atau telah hadir. Tindakan pencegahan keamanan yang bersifat spesifik lebih lanjut harus dilaksanakan dalam kurun waktu terbatas ketika suatu insiden keamanan segera terjadi atau sedang terjadi, walaupun tidak memungkinkan untuk mengidentifikasi target yang spesifik. Pada keamanan tingkat siaga 3, dimana Rancangan Keamanan Kapal harus dilaksanakan dengan baik, bekerjasama secara intensif dengan pihak-pihak yang terkait dan dengan fasilitas pelabuhan, yang dapat meliputi:

- a) Membatasi akses menjadi satu akses saja yang memungkinkan untuk terkontrol.
- b) Memberikan akses hanya kepada pihak yang berwenang.
- c) Memberikan pengarahan kepada orang-orang di kapal agar tidak panik.
- d) Menghentikan sementara kegiatan penumpang yang akan naik atau turun.
- e) Menghentikan sementara kegiatan *cargo operation*.
- f) Mempersiapkan pemeriksaan penuh atau sebagian terhadap kapal.

#### 4. Pandemi *Covid-19*

Hasil keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 tahun 2020 tentang bencana Nonalam kesehatan penyebaran *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)* sebagai Bencana Nasional yang terjadi di Indonesia ini membuat pemerintah menetapkan kebijakan untuk memberlakukan *lockdown* dalam rangka mencegah penyebaran *Corona Virus (Covid-19)*. *Corona Virus Disease 2019* adalah suatu penyakit jenis baru yang belum pernah diidentifikasi sebelumnya pada manusia. Sebelumnya penyakit ini dinamakan sementara dengan sebutan 2019 *novel corona virus (2019-nCov)*. *Corona Virus Disease 2019* atau *Covid-19* pertama kali diumumkan muncul di Wuhan, China pada akhir tahun 2019. Hingga pada tanggal 11 Maret 2020, dilaporkan lebih dari 118.000 kasus di 114 negara serta ditemukan 4.291 orang meninggal

dunia. Oleh sebab itu, pada tanggal 11 Maret 2020 WHO (*World Health Organisation*) menyatakan *Covid-19* sebagai pandemi, atas apa yang terjadi saat ini patutlah kita mewaspadai akan penyebaran dan dampak yang ditimbulkan oleh *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)* tersebut.

*Corona virus Disease 2019 (Covid-19)* merupakan bagian dari zoonisme, yaitu dimana proses penularannya berasal dari hewan ataupun manusia. Beberapa *corona virus* yang dikenal beredar pada hewan namun belum terbukti menginfeksi manusia. Penyebaran dan penularan *Covid-19* yang masih menjadi sorotan di Indonesia bahkan di seluruh dunia yang mengalami peningkatan serta dampak kematian yang ditimbulkan oleh virus ini terus melonjak seiring berjalannya waktu.

Terbukti dari hasil ilmiah, bahwa *Covid-19* bisa menular dari manusia ke manusia melalui batuk atau bersin dan tidak bisa menyebar melalui udara. Orang yang berinteraksi dengan pasien *Covid-19* sangat mudah tertular penyakit ini. Adapun tanda dan gejala umum bagi orang yang terinfeksi *Covid-19* yaitu demam, batuk serta sesak napas. Orang yang terkena *Covid-19* menjalankan masa karantina selama 5 sampai 6 hari. Disisi lain *Covid-19* juga dapat menyebabkan *pneumonia*, sindrom pernapasan akut, gagal ginjal serta kematian. Oleh karena itu, ditetapkan peraturan pemerintah dan Kementerian Kesehatan Republik Indonesia untuk mentaati dan mematuhi aturan serta intruksi yang telah diatur demi mengurangi peningkatan kasus jumlah kematian yang disebabkan

oleh *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)*.

Dari belahan dunia serta di Indonesia, dampak yang terjadi penyebaran akibat penyebaran dari Virus *Covid-19* ini masih sangat tinggi. Dampak yang ditimbulkan dari penyebaran pandemi *Covid-19* diantaranya yaitu aspek ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan juga politik. Oleh karena itu, Pemerintah Indonesia menerapkan prosedur PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) dan *social distancing* bagi seluruh masyarakat Indonesia dan memberikan arahan berupa protokol kesehatan yang harus dilaksanakan oleh seluruh masyarakat selama melakukan aktivitas, seperti selalu menggunakan masker, mencuci tangan atau menggunakan *hand sanitizer*, menjaga jarak, menyingkir atau menjauhi keramaian, selalu mengonsumsi makanan bergizi dan vitamin supaya meningkatkan daya tahan tubuh, dan selalu menjaga kebersihan serta kesehatan lingkungan.

Menurut informasi yang didapat bahwasannya pandemi *Covid-19* adalah terjadinya penyebaran wabah penyakit baru dengan cepat yang terjadi hampir di berbagai negara secara global yang dikenal dengan wabah *Covid-19 (Corona virus Disease 2019)* yang disebabkan oleh virus *Severe Acute Respiratory Syndrome Corona virus-2 (SARS-CoV-2)* serta berita terus memberitahukan bahwa telah menjangkit pada beberapa manusia secara global dan terjadi di berbagai belahan dunia sehingga mengakibatkan penyakit yang serius dan dapat terjadinya penyebaran dengan mudah dari satu orang ke orang lain.

Oleh karena itu, sejak WHO (*World Health Organization*) menyatakan *Covid-19* menjadi suatu pandemi, Presiden Republik Indonesia Ir. H. Joko Widodo beserta jajarannya segera bergerak cepat dengan penetapan Gugus Tugas Percepatan Penanganan *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)* serta penetapan Komite Penanganan *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)* dan pemulihan Ekonomi Nasional yang ditetapkan pada tanggal 20 Juli 2020. Terbentuknya komite tersebut, pemerintah bergerak aktif membuat suatu *website* dengan nama <https://covid19.go.id/> yang berguna untuk mengetahui seluruh kebijakan dan informasi penting agar terhindar dari *hoax* mengenai penyebaran *Covid-19* di Indonesia.

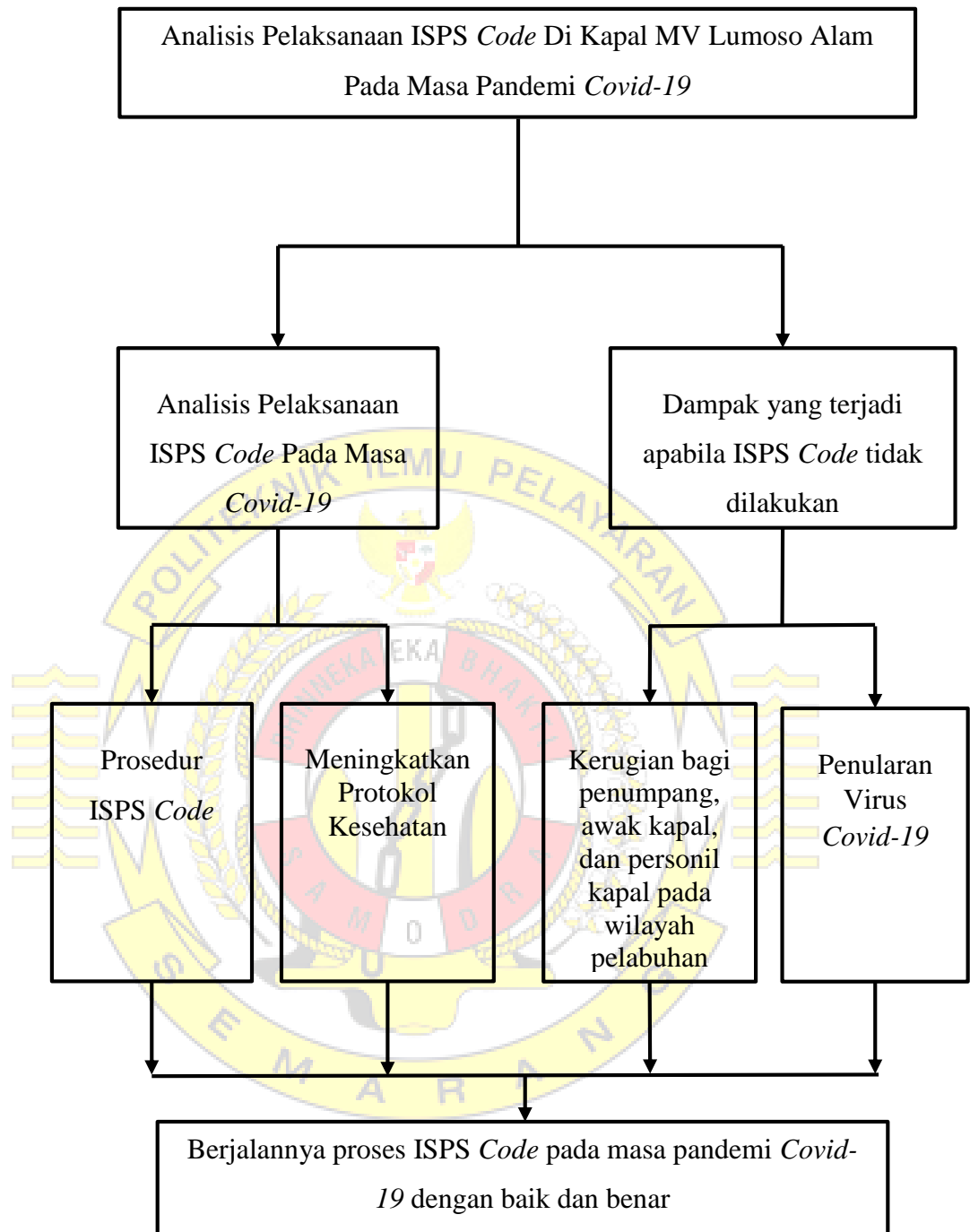
## **B. Kerangka Penelitian**

Pada suatu penelitian kerangka penelitian menjadi bagian penting serta memberikan sudut pandang dari penulis mengenai urutan hal-hal yang terjadi dan dihadapi dalam proses penelitian hingga timbulnya suatu masalah yang menjadi pembahasan dalam penyusunan penelitian. Untuk mempermudah dalam penyusunan skripsi ini peneliti menggunakan kerangka pikir penelitian secara sistematis berupa *chart part way*. Pada kerangka pikir tersebut yang disusun peneliti, menitik beratkan pada penelitian analisis pelaksanaan ISPS *Code* pada masa pandemi *Covid-19*. Dengan memperhatikan fakta-fakta yang menyebabkan penularan virus *Covid-19*, maka peneliti memberikan acuan-acuan dalam upaya meningkatkan ISPS *Code* guna mencegah penularan virus *Covid-19* di atas kapal maupun di pelabuhan. Acuan tersebut berupa

meningkatkan protokol kesehatan dan pemberian sosialisasi mengenai pelaksanaan ISPS *Code*. Hal ini dilakukan dengan harapan pelaksanaan ISPS *Code* berjalan dengan lancar dan aman juga terhindar dari risiko penularan *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)*.







Gambar 1.1 Kerangka Pikir

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan dan hasil temuan atau data yang didapat peneliti di kapal yang berkaitan dengan pelaksanaan ISPS *Code* pada masa pandemi *Covid-19*, maka dapat disimpulkan sebagai bahan masukan yang bermanfaat, sehingga dapat meningkatkan pelaksanaan ISPS *Code* dan pencegahan penularan virus *Covid-19* di MV. Lumoso Alam.

1. Adapun simpulan yang dapat diambil dari beberapa uraian yang telah disampaikan peneliti tentang pelaksanaan ISPS *Code* pada masa pandemi *Covid-19*.
  - a. Pelaksanaan ISPS *Code* pada masa pandemi *Covid-19* kurang memenuhi protokol kesehatan yang mengakibatkan terjadinya penularan virus *Covid-19* terhadap *crew* kapal. Pelaksanaan ISPS *Code* pada masa pandemi *Covid-19* kurang memenuhi protokol kesehatan karena tidak adanya tempat mencuci tangan pada *security level 1*. Penularan virus *Covid-19* diduga disebabkan karena pengunjung yang naik ke atas kapal tidak mencuci tangan terlebih dahulu pada *security level 1* sebelum pengunjung memasuki akomodasi kapal. Adanya penularan virus *Covid-19* terhadap *crew*, maka pemberangkatan kapal menjadi tertunda karena kekurangan personil.

- b. Dari pembahasan masalah yang sudah dipaparkan dapat disimpulkan bahwa penyebab dari tidak adanya alat *metal detector* diatas kapal saat pelaksanaan ISPS Code pada masa pandemi *Covid-19*, menjadi pelaksanaan pengecekan barang bawaan pengunjung tidak maksimal, dikarenakan apabila proses pengecekan barang langsung melalui sentuhan *crew* terhadap pengunjung rawan akan terjadinya penularan virus *Covid-19*. Pemaparan yang telah disampaikan dapat disimpulkan bahwa dengan adanya alat *metal detector* diatas kapal pada masa pandemi *Covid-19* dapat mempermudah untuk proses pengecekan barang bawaan pengunjung tanpa melalui sentuhan yang bisa mengakibatkan penularan virus *Covid-19*.
2. Upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah penyebaran virus *Covid-19* saat pelaksanaan ISPS Code di MV. Lumoso Alam pada masa pandemi *Covid-19* yaitu:
- a. melakukan safety meeting tentang pelaksanaan ISPS Code dan penyebaran virus *Covid-19* guna meningkatkan kesadaran, kedisiplinan, serta pengetahuan *crew* kapal pada pelaksanaan ISPS Code pada masa pandemi *Covid-19*.
  - b. Memperketat protokol kesehatan pada pelaksanaan ISPS Code guna mencegah terjadinya penularan Virus *Covid-19* terhadap *crew* kapal.
  - c. Meminta alat *metal detector* kepada pihak perusahaan, supaya pelaksanaan ISPS Code pada masa pandemi *Covid-19* terutama pada

proses pelaksanaan pengecekan barang bawaan dapat berjalan dengan maksimal tanpa ada sentuhan *crew* terhadap pengunjung, yang dikhawatirkan dapat mengalami penularan virus *Covid-19* melalui sentuhan.

Upaya di atas perlu dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan, kedisiplinan dan ketrampilan *crew* supaya keamanan di atas kapal dan kesehatan *crew* dapat terjamin keselamatannya.

## **B. Keterbatasan Penelitian**

Peneliti menyadari, bahwa dalam penulisan ini masih terdapat kekurangan karena adanya keterbatasan yang dihadapi peneliti. Berikut ini beberapa keterbatasan peneliti:

1. Pengambilan data melalui dokumentasi berbentuk foto yang telah didapatkan peneliti beberapa hilang dikarenakan *handphone* yang digunakan peneliti dalam memperoleh data sudah rusak. Sehingga peneliti mengalami sedikit keterbatasan dalam pengumpulan data.
2. Pelaksanaan proses wawancara dengan *crew* yang terpapar virus *Covid-19* sedikit terhambat, karena *crew* yang terpapar virus *Covid-19* harus mengalami karantina. Sehingga peneliti memperoleh data dengan pengamatan sendiri dan wawancara dengan beberapa *crew* yang berada di atas kapal yang tidak mengalami penularan virus *Covid-19*.

## **C. Saran**

Penulis mengajukan beberapa saran sebagai upaya yang dapat

memberikan masukan terhadap permasalahan mengenai pelaksanaan ISPS *Code* pada masa pandemi *Covid-19*, semoga saran tersebut dapat dijadikan pedoman dalam penyelesaian permasalahan yang terjadi di atas kapal, yaitu:

1. Nahkoda dan perwira kapal harus menjadikan penyebaran virus *Covid-19* menjadi sebuah aksi terror terhadap *crew* kapal, agar pelaksanaan ISPS *Code* berjalan dengan mengantisipasi adanya ancaman pada kapal dan penyebaran virus *Covid-19*.
2. Perusahaan dapat memberikan supply buku-buku, literature, atau referensi yang dapat dibaca dan dijadikan pedoman dalam penerapan ISPS *Code* di atas kapal. Sehingga setiap awak kapal dapat membaca buku tersebut sebagai pedoman dalam pelaksanaan penerapan ISPS *Code*. Dengan adanya pedoman tentang penerapan ISPS *Code* dari perusahaan, SSO dapat mengetiknya dan ditempelkan di tempat yang mudah dibaca dan dilihat oleh awak kapal. Karena bila di berikan dalam bentuk buku awak kapal akan cenderung tidak membaca pedoman tersebut. Sehingga penerapan ISPS *Code* di MV. Lumoso Alam dapat lebih terarah dan sesuai dengan prosedur yang ada.
3. Untuk dapat memaksimalkan upaya yang ada nahkoda dapat berkoordinasi dengan SSO untuk melakukan:
  - a. Nahkoda dapat berkoordinasi dengan perusahaan untuk meminta alat *metal detector* agar proses pelaksanaan pengecekan barang bawaan pada pandemi *Covid-19* diatas kapal bisa berjalan dengan maksimal tanpa ada sentuhan *crew* terhadap pengunjung.

- b. Nahkoda dapat berkoordinasi dengan SSO untuk membuat prosedur protokol kesehatan secara singkat, padat, jelas sehingga dapat ditempelkan pada dinding kapal yang mudah dilihat oleh *crew* atau pengunjung.
- c. SSO dapat berkoordinasi dengan nahkoda dan perusahaan untuk memberikan waktu pelatihan ISPS *Code* diatas kapal dan pencegahan virus *Covid-19*, sehingga ketika terjadi ancaman keamanan kapal maupun penularan virus *Covid-19* setiap *crew* dapat bertindak secara tepat dan sesuai dengan prosedur yang ada.

Dengan saran-saran ini diharapkan pelaksanaan ISPS *Code* diatas kapal lebih meningkat, sehingga ancaman keamanan dan penyebaran virus *Covid-19* yang mungkin terjadi dapat terhindarkan. Oleh sebab itu peningkatan pemahaman dan kedisiplinan *crew* kapal sangat berpengaruh akan peningkatan keamanan dan protokol kesehatan diatas kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Salim, Peter dan Yenny Salim. 2002. *Kamus Bahasa Indonesia Kotenporer*. Jakarta: *Modern English Press*
- Wiestra dalam Febriyanti, 2014. *Pelaksanaan Pemberian Izin Oleh Kepolisian*. Lampung: Universitas Lampung. Hlm 12
- Sondang P. Siagian. 2014. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara
- Mazmanian, Daniel H, dan Paul A. Sabitier. 2014. *Analisis Kebijakan Publik*.
- Moleong, 2011. *Metologi Penelitian Kualitatif*, Bandung : Rosda
- Sugiyono, 2011. *Metode Peneleitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Alfabeta. Hlm 9
- Sukmadinata, Nana Syaodih, 2011. *Landasan Psikologi Proses Pendidikan*, Bandung: Remaja Rosdakarya. Hlm 73
- Sugiyono, 2015. *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta. Hlm 145
- Sugiyono, 2015. *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta. Hlm 140
- Bogdan, Robert C. 1982, *Qualitative Research for Education: An Introduction to Theory and Methods*. Allyn and Bacon, Inc.: Boston London
- Miles, M.B & Huberman A.M. 1984, *Analisis Data Kualitatif*. Terjemah oleh Tjetjep Rohandi Rohidi. 1992. Jakarta: Penerbit Universitas

Indonesia

Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Siagian S.P. 2009. *Kiat Meningkatkan Produktivitas Kerja*. Jakarta. PT Rineka Kerja

Bintoro Tjokroadmudjoyo dalam Dwi Purnama Wali, (2014). *Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Pendidikan Agama Islam Terhadap Guru Pendidikan Agama Islam*. Lampung: Universitas Lampung. Hlm 7.

Nurul Huda Ahmad Razali dan Wan Siti Adibah Wan Dahalan. 2012. *The ISPS Code And It's Implementation In Malaysia*. University Kebangsaan Malaysia.

Technology, Ship. 2020. *Coronavirus Outbreak: Measures and Preventive Action by Port*. <https://www.ship-technology.com/analysis/coronavirus-outbreak-measures-and-preventive-actions-by-ports/>. 26 March 2020.



# LAMPIRAN 1

## Ship's Particulars

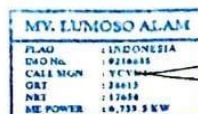
Dry Bulk Shipping		Ship's Particulars	
LUMOSO ALAM			
Call Sign	YCVU1	Communications	525113020
Port of registry	JAKARTA	MMSI	452504575
Nationality	INDONESIA	Inmarsat C	+870773401572
IMO Number	9216688	Inmarsat F (voice)	N/A
Official number	Pst No. 355 / L	Inmarsat F (voice)	N/A
Date of keel laid	09 Nov 2000	Inmarsat F (fax)	N/A
Date launched	01 Mar 2001	Sevsat Master	lumosoalamvessel@gmail.com
Date of delivery	10 May 2001	Ship Gmail	lumosoalam@amococonnect.com
		E-mail	+ 62-8118989920
		Mobile - (Roaming)	
Hull Dimensions		Builder / Owner / Manager	
LOA	189.99 m	Builder:	OSHIMA SHIPYARD, NAGASAKI, JAPAN
Length LBP	182.00 m	Hull Nr:	10282
Breadth Moulded	32.26 m	Manager:	PT. LUMOSO PRATAMA LINE
Depth Moulded	16.67 m	P & I club:	SKULD
Summer Draught	11.919 m	Classification:	ABS+A1 A AMS, GRAB, SH, HCS, ESP
Corresponding DWT	51,008 MT	Owner:	PT. LUMOSO PRATAMA LINE TANTO TOWER, Jalan Yos Sudarso Kav.36 Jakarta Utara, Indonesia
Load line ( Draft, Freeboard, DWT & Displacement )		SPEED	
	Draft Freeboard DWT Displ.	Engine	
Trop. Fresh:	12 438M 4 269M 52 330 MT T	Order	RPM Loaded Ballast
Tropical:	12 167 M 4 540M 52 358 MT T	Sea Speed	
Summer:	11 919 M 4 780M 51 008 MT T	Full ahead	85 11.1 11.2
Fresh	12 190 M 4 517M 51 009 MT T	Half ahead	69 8.3 9.1
Winter	11 671 M 5 028M 49 358 MT T	Slow ahead	52 6.2 6.9
FWA	271 mm	Dead slow	38 4.3 5
TPC	54 37 MT		
Anchor chain:	12 shackles	PROPELLER : Fixed Pitch	
Port:	11 shackles	Propeller fully immersed:	
Starboard:	PORTSIDE: minishackle STARBD: minishackle	Tonnage	
Mooring :		International	Gross Net
		Panama Canal	28615 MT 17654 MT
		Suez Canal	23766.87 MT 3001664 MT
		Summer DWT	29801.07 MT 27208.97 MT
		Summer Displ	51,008 MT
		Light ship	58,962 MT
		Light ship freeboard	7,954 M
			4,788 M
Provision Crane handling:	N/A	Engines:	
Type	SWL Max Outreach	Main Engine : MITSUBI MAN B&W 6550 MC-C	
Pumping capacities :	Number Each Head	Aux. Engine : DAIHATSU SDK 20	
Ballast pump	1 1100 m <sup>3</sup> /h 20 m	Aux. Boiler : VERTICAL COMPOSITE BOILER OEVC 2-140/100- 20	
Fire & GS Pump	1 90/470 m <sup>3</sup> /h 20 m	Purifier : WESTFALIA SEPARATOR GEA	
Bilge, Ballast & Stry cool Pump	1 90/470 m <sup>3</sup> /h 20 m	Air Compressor : TANABE H-64	
Ballast Eductor	1 90/470 m <sup>3</sup> /h	S/T Gear : M.H.I SFC-80	
		Crane : IHI H300190-260B(20'')X3 SET H300190-260B(20'')X 1 SET	
		Grab : PAINER MOTOR DUAL SCOOP GRAB ( 6/7.5/8.5/10 CMB )MZGL 10000-5-B	
Cargo Holds Capacities in m <sup>3</sup>			
CAPACITIES	GRAIN ( CBM )	CFT	BALE ( CBM )
			HATCH SIZE (M)
HOLD NO. 1	11.716	413.738	11.716
HOLD NO. 2	14.189	501.070	14.189
HOLD NO. 3	13.334	470.876	13.334
HOLD NO. 4	14.100	497.927	14.100
HOLD NO. 5	12.075	426.416	12.075
Subtotal	65.414	2310.029	65.414
H.F.O.	Cap. CBM	Cap. CBM DBT	
No 1 F.O. T ( C )	551 M3	603.6 M3	
No 2 F.O. T ( C )	599 M3	658.6 M3	
No 3 F.O. T ( C )	475 M3	520.4 M3	
HFO Batt Trnk ( S )	20 M3	21.6 M3	
HFO Serv Trnk ( S )	21 M3	22.6 M3	
Subtotal	1666 M3	1824.8 M3	
M.D.O.	Cap. CBM		
Diesel ( S )	111 M3	130.9 M3	
MDO Serv. ( S )	15 M3	17.3 M3	
	126 M3	148.2 M3	
Subtotal	0.00		
Fresh Water	Cap. CBM		
DWT ( S )	139 M3	138.5 M3	
FWT P	139 M3	138.5 M3	
Subtotal	278 M3	277 M3	
Ballast Tank Capacities in m <sup>3</sup>			
Tank	100% Capacity m <sup>3</sup>	1.025 t/m <sup>3</sup>	
No. 1 W.B.T (P)	1619.20	1.660	
No. 1 W.B.T (S)	1619.20	1.660	
No. 2 T.S.T.W.B.T (P)	1570.20	1.609	
No. 2 T.S.T.W.B.T (S)	1570.20	1.609	
No. 3 T.S.T.W.B.T (P)	1137.70	1.166	
No. 3 T.S.T.W.B.T (S)	1137.70	1.166	
No. 4 T.S.T.W.B.T (P)	1220.80	1.261	
No. 4 T.S.T.W.B.T (S)	1229.80	1.261	
No. 5 W.B.T (P)	1315.20	1.348	
No. 5 W.B.T (S)	1315.20	1.348	
FPT	1.012	1.037	
APT ( C )	659.9	676	
Total Ballast	15416.1	15801	
Cargo hold no.3	13.331	13.667	
Subtotal	28760.1	29468.0	

# LAMPIRAN 2

## Crew list

IMO CREW LIST													
(Name of shipping line, agent, etc.) <b>PT. ISS- SALIRA</b>				X Arrival		Departure						Page No. 1	
1.1 Name of ship: <b>Lumoso Alam/Bulk Carrier</b>				2. Port of Arrival				3. Date of Arrival					
1.2 IMO Number: <b>9216688</b>				<b>SALIRA</b>				<b>26-APR-21</b>					
1.3 Call Sign: <b>YCVU1</b>				5. Last Port of Call				6. Nature and No. of identity doc Expiry date dd-mm-yyyy		7. Nature and No. of identity doc Expiry date dd-mm-yyyy		14. Date and Place of Embarkation	
4. Nationality of ship <b>INDONESIAN</b>				<b>TABONEO</b>									
8. No.	9. Family name; given names	10. Sex	11. Rank	12. Nationality	13. Date and place of birth		SEAMAN'S BOOK		PASSPORT				
1	LODEWYK WILLEM LOLONG	M	MASTER	INDONESIAN	20-Feb-1953	Sorong	F161685 Exp.07-Aug-2023	C7793655 Exp.22-Mar-2026			07-Apr-2021 Cilacap		
2	HERDIYANTO	M	CH.OFF	INDONESIAN	10-Jul-1965	Blitar	E087454 Exp.01-jun-2023	C5821540 Exp.20-Mar-2025			09-Mar-2021 Cilacap		
3	TRI FUTRI ERIANTO	M	2ND OFF	INDONESIAN	15-May-1965	Bandung	F302581 Exp.22-Nov-2022	C5792448 Exp.22-Nov-2024			17-Sept-2020 Salira		
4	ERIEL HIDARIS DAMBA	M	3RD OFF	INDONESIAN	03-Jul-1993	Balikpapan	E117448 Exp.16-Sept-2021	B5071975 Exp.26-Sept-2021			17-Sept-2020 Salira		
5	DARMANSYAH	M	CHENG	INDONESIAN	03-Aug-1966	Jakarta	F231222 Exp.24-Jun-2022	B7498079 Exp.11-Jul-2022			13-Feb-2021 Morosi		
6	INYOMAN BUANA	M	2ND ENGR	INDONESIAN	29-Nov-1985	Kolaka	F253362 Exp.29-Aug-2022	B8713645 Exp.08-Feb-2023			13-Nov-2020 Morosi		
7	EDI SANTOSO	M	3RD ENGR	INDONESIAN	04-Aug-1985	Bojonegoro	F151707 Exp.16-Apr-2022	C6880092 Exp.16-Mar-2025			07-Apr-2021 Cilacap		
8	RICHI RICHARDO HUTAJULU	M	4TH ENGR	INDONESIAN	13-Sep-1992	Jakarta	E016976 Exp.17-Sep-2022	C7316792 Exp.02-Dec-2025			13-Jun-2021 Morosi		
9	KIRNO	M	Electrician	INDONESIAN	04-Mar-1974	Gunung Kidul	B068171 Exp.02-Mar-2022	C0750350 Exp.10-Jul-2023			13-Nov-2020 Morosi		
10	GAWATA PUTRA	M	JR ENGR	INDONESIAN	11-Apr-1995	Tana Toraja	F045971 Exp.14-Oct-2022	B7367841 Exp.15-Jun-2022			13-Jan-2021 Morosi		
11	FIRMAN SANDY NOVANSYAH	M	DECK CADET	INDONESIAN	21-Nov-2000	Surakarta	G011825 Exp.06-Jul-2023	C6460596 Exp.05-Mar-2025			17-Sept-2020 Salira		
12	ARI WIBOWO	M	ENG CADET	INDONESIAN	13-Jan-1999	Pekalongan	F293927 Exp.14 Oct-2022	C4678409 Exp.20-Aug-2024			17-Sept-2020 Salira		
13	HADI SISWANTO	M	BOSUN	INDONESIAN	16-Jun-1982	Bangkalan	F017252 Exp.01-May-2022	B5040267 Exp.13-Sept-2021			17-Sept-2020 Salira		
14	ROBINTANG LUMBANSIANTAR	M	FITTER	INDONESIAN	20-Mar-1988	Lumban siantar	F227377 Exp.04-Mar-2022	B8016936 Exp.24-Oct-2022			19-Apr-2021 Taboneo		
15	WAFI	M	JR OFF	INDONESIAN	06-Jun-1995	Bangkalan	F150111 Exp.04-Apr-2022	C7036934 Exp.15-Jun-2025			09-Mar-2021 Cilacap		
16	SUPARJO	M	A.B-2	INDONESIAN	22-Oct-1984	Semarang	E063363 Exp.29-Jun-2023	C1973596 Exp.08-Nov-2023			13-Jan-2021 Morosi		
17	AROFIK	M	A.B-3	INDONESIAN	17-Sep-1977	Bangkalan	D003499 Exp.25-Sept-2021	C4969485 Exp.13-Sept-2024			16-Feb-2021 Morosi		
18	MAN ARFAH	M	OILER-1	INDONESIAN	20-Jun-1973	Lanipah	E004352 Exp.24-Aug-2022	C5035629 Exp.23-Jan-2025			09-Mar-2021 Cilacap		
19	MARITO TAMBUNAN	M	OILER-2	INDONESIAN	27-Mar-1986	Sibolga	E141991 Exp.05-Jun-2022	B5772482 Exp.16-Jan-2022			13-Jan-2021 Morosi		
20	RIZKY DASTANTA	M	OS 1	INDONESIAN	08-Nov-1987	Belawan	F005450 Exp.04-May-2022	B9200541 Exp.23-Jan-2023			09-Mar-2021 Cilacap		
21	SELAMET TAUFIK HIDAYAT	M	OS 2	INDONESIAN	26-May-1993	Bangkalan	G031564 Exp.06-Nov-2023	B9706863 Exp.02-Mar-2023			13-Jan-2021 Morosi		
22	ABDUL MUTOLIB	M	CH.COOK	INDONESIAN	29-Apr-1978	Tegal	D081469 Exp.04-Jul-2022	C1965642 Exp.22-Nov-2023			17-Sept-2020 Salira		
23	FARDHANA ADE	M	MESSBOY	INDONESIAN	22-Dec-1999	Klaten	D030682 Exp.11-Dec-2023	C7792751 Exp.04-Mar-2026			09-Mar-2021 Cilacap		
Total		23	Persons (including Master)										

12. Date and signature by master, authorized agent or officer




Capt. LODEWYK.W LOLONG



# LAMPIRAN 3

## International Ship Security Certificate

12 (2)



**SERTIFIKAT KEAMANAN KAPAL  
INTERNASIONAL  
INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE**

**REPUBLIK  
INDONESIA**

**No. : 01- 3120 - DV**

Diterbitkan berdasarkan ketentuan  
**KODA INTERNASIONAL TENTANG KEAMANAN KAPAL DAN FASILITAS PELABUHAN**  
*Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND PORT FACILITIES (ISPS CODE)*  
berdasarkan wewenang **PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**  
*Under the Authority of the Government of the Republic of Indonesia*

oleh **DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**  
*by Directorate General of Sea Transportation*

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	: LUMOSO ALAM
Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	: YCVU 1
Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	: Jakarta
Tipe Kapal <i>Type of Ship</i>	: Bulk Carrier
Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	: 28,615
Nomor IMO <i>IMO number</i>	: 9216688
Nama dan Alamat Perusahaan <i>Name and Address of the Company</i>	: PT. LUMOSO PRATAMA LINE Gedung Tanto Lantai 8, Jl. Yos Sudarso No. 36 RT.008, RW.010, Kel. Kebon Bawang, Kec. Tanjung Priok Kota Administrasi Jakarta Utara Jakarta Utara, DKI Jakarta - Indonesia IMO Company : 5458751

Dengan ini dinyatakan:  
*This is to certify*

1. bahwa sistim dan perlengkapan keamanan yang diperlukan oleh kapal telah diverifikasi sesuai seksi 19.1 Bagian A dari ISPS Code;  
*that the security system and associated security equipment of ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;*
2. verifikasi menunjukkan bahwa sistim dan perlengkapan keamanan terkait diatas kapal dari segala aspek berada dalam kondisi memuaskan dan bahwa kapal memenuhi persyaratan yang berlaku dari Bab XI-2 dari Konvensi dan Bagian A dari ISPS Code;  
*that the verification showed that the security system and associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;*
3. kapal dilengkapi Rancangan Keamanan Kapal yang telah disetujui.  
*that the ship is provided with an approved Ship Security Plan*

Tanggal Verifikasi Awal / ~~Pemberuan~~ **11 Juli 2020**  
*Date of Initial / Renewal Verification on which this certificate is based July 11<sup>th</sup>, 2020*

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **10 Juli 2025** dengan catatan harus melaksanakan verifikasi  
*This Certificate is valid until July 10<sup>th</sup>, 2025 subject to verifications in accordance with section 19.1.1*

Sesuai seksi 19.1.1 bagian A dari ISPS Code <i>Of part A of the ISPS Code</i>	Tanggal, <b>24 Juli 2020</b> <i>Date of issue, July 24<sup>th</sup>, 2020</i>
Diterbitkan di <b>Jakarta</b> <i>Issued at</i>	A.n. <b>DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT</b> <i>O. b. Director General of Sea Transportation</i> <b>DIREKTUR KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI</b> <i>Director of Sea And Coast Guard</i>

**Ir. AHMAD, M.MTr**  
Pembina Utama Madya (I/Id)  
NIP. 19670317 199403 1 001

Kode Billing : 820200723256940

# LAMPIRAN 4

## SSO Certificate



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA  
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

### SERTIFIKAT KETERAMPILAN CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Nomor Seri/Serial No.  
**CP2763892**

Dengan ini dinyatakan bahwa  
This is to certify that

**ANDI MOHAMMAD ARHAM MAPPATOBA**

Tempat dan tanggal lahir : **TOLTOLI, 10 December 1977**

Nama  
Place and date of birth

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi :  
has completed approved training and passed the assessment of

**SHIP SECURITY OFFICER**

yang dilaksanakan oleh : PIP Makassar  
which has held by

Sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amendemennya, Peraturan : Section A-V/5 STCW 2010  
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation Section A-V/5 STCW 2010  
yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi.  
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration.

Makassar, 25 May 2018

di : Makassar  
at : 04 April 2018 to 05 April 2018

Tandatangan Pemilik  
Signature of the Holder



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
Kantor Kepala/Direktur/Kepala  
KANTORAN PIMPINAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA  
MAMASSAR  
CAPT. SUGIYONO, M.M.Tr., M.Mar



Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan  
This Certificate is valid for 5 (five) years commenced from the date of issuance

## LAMPIRAN 8

### *Security Level Di Atas Kapal*





# LAMPIRAN 9

## Visitor Log Book

ISPS-010

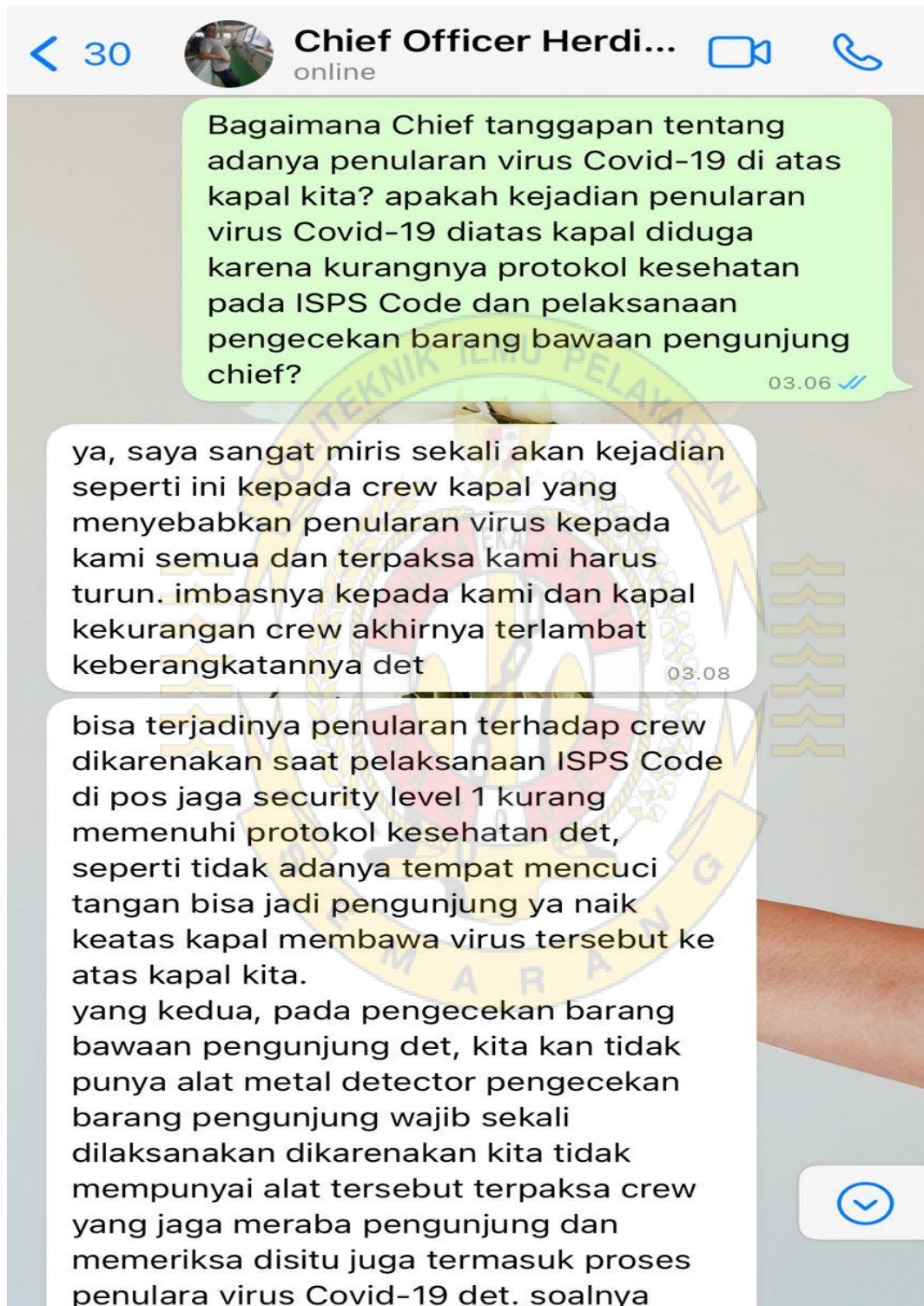
**PT. LUMOSO PRATAMA LINE**  
VISITOR AND STEVEDORES LOG

VESSEL : MV. LUMOSO PRATAMA PORT : Tanjung

DATE	NAME	PURPOSE OF VISIT	TIME IN	TIME OUT	REMARKS
21.06.22	Berdarmo	Supper	10.40		
	Susanto	BSM Supper	10.40		
	Hamim	BSM	10.40		
	Agung	BAG	10.46		
	Marbanto	DAG	10.40		
22/06/22	Wahyu	A-P	0900		
	Agung	BAG	10:06	10.47	
	Mawar	KLP	10:06	10.47	
	Unay	KLP	10:09	10.47	
	Lahet	BAG	10.09	10.47	
23/06/22	Eteet			11.32	

## LAMPIRAN 10

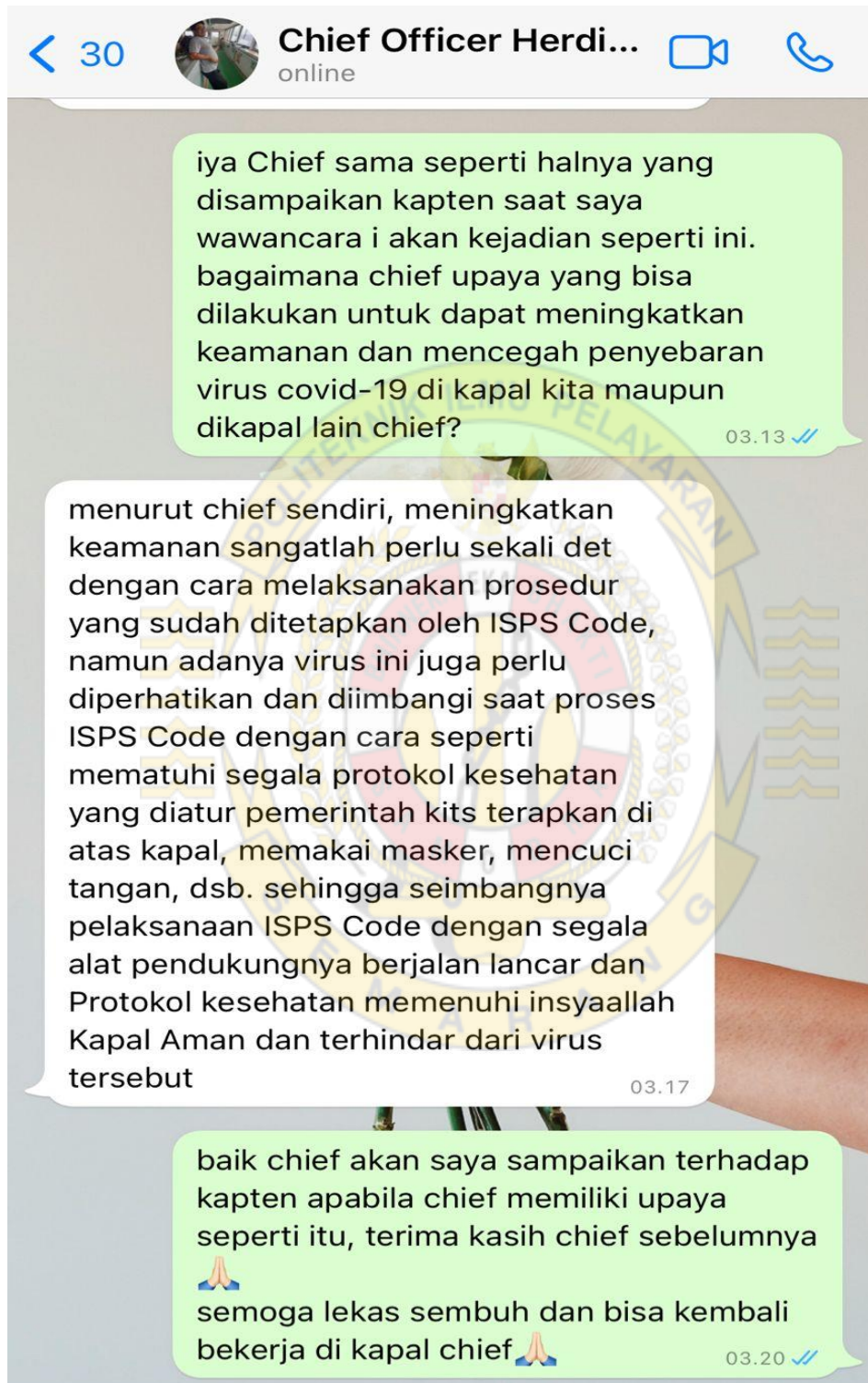
*Hasil Wawancara Dengan Chief Officer*





## LAMPIRAN 11

*Hasil Wawancara Dengan Chief Officer (lanjutan)*



iya Chief sama seperti halnya yang disampaikan kapten saat saya wawancara i akan kejadian seperti ini. bagaimana chief upaya yang bisa dilakukan untuk dapat meningkatkan keamanan dan mencegah penyebaran virus covid-19 di kapal kita maupun dikapal lain chief?

03.13 ✓✓

menurut chief sendiri, meningkatkan keamanan sangatlah perlu sekali det dengan cara melaksanakan prosedur yang sudah ditetapkan oleh ISPS Code, namun adanya virus ini juga perlu diperhatikan dan diimbangi saat proses ISPS Code dengan cara seperti mematuhi segala protokol kesehatan yang diatur pemerintah kits terapkan di atas kapal, memakai masker, mencuci tangan, dsb. sehingga seimbang nya pelaksanaan ISPS Code dengan segala alat pendukungnya berjalan lancar dan Protokol kesehatan memenuhi insyaallah Kapal Aman dan terhindar dari virus tersebut

03.17

baik chief akan saya sampaikan terhadap kapten apabila chief memiliki upaya seperti itu, terima kasih chief sebelumnya 🙏  
semoga lekas sembuh dan bisa kembali bekerja di kapal chief 🙏

03.20 ✓✓



## LAMPIRAN 12

### *Hasil Wawancara Dengan Nahkoda*

Waktu : Juli 2021  
Tempat : MV. Lumoso Alam  
Nahkoda (A) : Lodewyk Willem Lolong  
Deck Cadet (B) : Firman SN

B : Apakah kapten mengira, kejadian penularan virus *Covid-19* di kapal kita ini disebabkan karena kurangnya protokol kesehatan pada ISPS *Code (Security Level 1)*, serta tidak adanya alat *metal detector* maka *crew* kita melaksanakan proses pengecekan dengan sentuhan kepada pengunjung dan apa disitulah diduga terjadi penularan virus *Covid-19* terhadap *crew* kapal.?

A : “Benar sekali, diatas kapal kita kurang sekali menerapkan protokol kesehatan pada saat pandemi *Covid-19* terutama saat pengunjung naik ke atas kapal lebih tepatnya pada penjagaan pos ISPS *Level 1*, serta tidak adanya alat *metal detector*, diduga *crew* kita melaksanakan pengecekan terhadap pengunjung dengan sentuhan yang bisa jadi dua hal tersebut yang menyebabkan terjadinya penularan virus *Covid-19* di kapal kita.”

B : Menurut kapten, Apa upaya yang dapat dilakukan untuk dapat meningkatkan keamanan dan mencegah penyebaran virus *Covid-19* di MV. Lumoso Alam.?

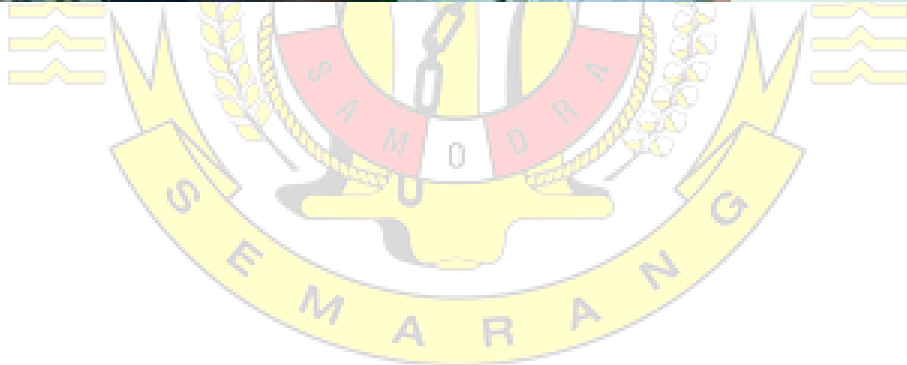
A : “Menurut saya, upaya yang perlu dilakukan untuk meningkatkan keamanan di MV. Lumoso ALam yaitu dengan memberi ketegasan akan segala prosedur keamanan yang sudah ditetapkan oleh ISPS Code. Terkait juga dengan adanya virus *Covid-19*, setiap *crew* kapal wajib menjaga jarak kepada orang asing atau pengunjung lainnya, serta di atas kapal kita lebih meningkatkan protokol kesehatan pada pengunjung yang naik ke atas kapal dan juga harus dilengkapi dengan alat *metal detector* supaya pelaksanaan pengecekan barang bawaan berjalan memenuhi protokol kesehatan. Hal ini

dilakukan guna lebih meningkatkan keamanan di atas kapal dan mencegah adanya penularan virus Covid-19 kepada crew kapal.”



## LAMPIRAN 13

*Bukti Wawancara Dengan Nahkoda*



# LAMPIRAN 14

## Lembar Pengajuan Judul Skripsi

Lampiran 13 : Contoh Lembar Pengajuan Judul Skripsi

	<b>FORMULIR USULAN JUDUL SKRIPSI</b>	No SOP	F.PUDIR.1.PST.14
		Tgl ditetapkan	02 November 2015
		Revisike	00
		Tglrevisi	-
		Tgldiberlakukan	04 Januari 2016

### LEMBAR USULAN JUDUL SKRIPSI

Nama Taruna : FIRMAN SANDY NOVANSYAH

NIT : 551811136788 N

Semester / Prodi : VII / NAUTIKA

Judul skripsi yang akan diajukan yaitu :

**"ANALISIS PELAKSANAAN ISPS CODE DI KAPAL MV. LUMOSO ALAM PADA MASA PANDEMI COVID-19"**

#### **RUMUSAN MASALAH:**

1. Apa permasalahan yang terjadi pada pelaksanaan ISPS Code di Mv. Lumoso Alam pada masa pandemi covid-19 ?
2. Bagaimana upaya dalam mengatasi penyebaran covid-19 di kapal Mv. Lumoso Alam ?

#### **DOSEN PEMBIMBING**

Pembimbing I (Materi) : **Capt. I KADEK LAJU, SH, MM, M.Mar**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19730203 200212 1 002

Pembimbing II (Metode Penulisan) : **KRESNO YUNTORO, M.M M.Mar.E**  
Penata III (III/c)  
NIP. 19710312 201012 1 001

Mengetahui / Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Semarang, 4 Januari 2022  
Yang Mengajukan Judul

**FIRMAN SANDY N**  
NIT . 551811136788 N

• Mengetahui / Menyetujui  
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA

**Capt. DWI ANTORO, MM., M.Mar**  
Pembina Tk.I (III/d)  
NIP. 19740614 199808 1 001

11/22  
/04

## LAMPIRAN 15

### *Hasil Cek Plagiasi*

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI  
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING  
No. 829/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2022**


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

Nama : FIRMAN SANDY NOVANSYAH  
NIT : 551811136788 N  
Prodi/Jurusan : NAUTIKA  
Judul : ANALISIS PELAKSANAAN ISPS CODE DI KAPAL MV.  
LUMOSO ALAM PADA MASA PANDEMI COVID-19

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 25 %\* (Dua Puluh Lima Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 12 Juli 2022  
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

  
ALFI MARYATI, SH  
NIP. 19750119 199803 2 001

\*Catatan:

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

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Firman Sandy Novansyah
2. Tempat, Tanggal Lahir : Surakarta, 21 November 2000
3. Alamat : Puri Dian Asri B/4, Colomadu, Karanganyar
4. Agama : Islam
5. Nama Orangtua
  - a. Ayah : Bonny Oktaf Purwanto, S.H.
  - b. Ibu : Endah Suciati, S.Pd.,M.Pd.
6. Riwayat pendidikan
  - a. SD D'jama Atul Ichwan
  - b. SMP Muhammadiyah 10 Surakarta
  - c. SMA Batik 2 Surakarta
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)  
  
Kapal : MV. Lumoso Alam  
  
Perusahaan : PT. Lumoso Pratama Line  
  
Alamat : Jl. Yos Sudarso No.36, RT.5/RW.14, Kb. Bawang,  
Kec. Tj. Priok, Kota Jakarta Utara, Daerah Khusus  
Ibukota Jakarta 14230

