



**“ANALISIS PENGARUH KESIAPAN ALAT DAN KOMPETENSI CREW
TERHADAP DRILL KEADAAN DARURAT ABANDONSHIP DI MV. PACIFIC
BULK“**

**(Studi Kasus Crew Kapal PT. Deli Pratama Angkutan Laut Tepatnya
di MV. PACIFIC BULK)**

SKRIPSI

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

Oleh

NURDIANSAH MARZUQ

NIT. 551811126600 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2022

HALAMAN PERSETUJUAN
ANALISIS PENGARUH KESIAPAN ALAT DAN KOMPETENSI
CREW TERHADAP DRILL KEADAAN DARURAT ABANDON SHIP DI
MV. PACIFIC BULK

Disusun oleh:

NURDIANSAH MARZUQ
NIT. 551811126600 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 18 - 07 - 2022

Dosen Pembimbing I

Materi



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

Dosen Pembimbing II

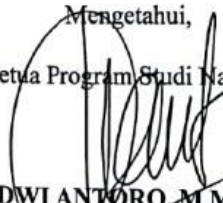
Metodologi dan Penulisan



ARYA WIDIATMAJA, S.ST, M.Si
Penata (III/c)
NIP. 19830911 200912 1 003

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika



Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul karya, “Analisis Pengaruh Kesiapan Alat Dan Kompetensi Crew Terhadap Drill Keadaan Darurat *Abandon Ship* Di MV. Pacific Bulk”

Nama : Nurdiansah Marzuq

NIT : 551811126600 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi nautika,
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Rabu....., tanggal..20-07-2022

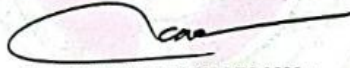
Semarang, 26-07-2022.....

Penguji I



Capt. TRI KISMANTORO, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001

Penguji II



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

Penguji III



Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19660702 199203 2 009

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Capt. DIAN WAHDIANA, MM.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 2 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Nurdiansah Marzuq

NIT : 551811126600 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan Judul : "Analisis Pengaruh Kesiapan Alat Dan Kompetensi Crew Terhadap *Drill* Keadaan Darurat *Abandon Ship* Di Mv. Pacific Bulk"

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 resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,18.....JULI.....2022

Yang membuat pernyataan,



NURDIANSAH MARZUO

NIT. 551811126600 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

“Seseorang tidak pernah bisa apabila tidak mencoba hal yang dikiranya susah, coba dan evaluasi kekurangannya agar terus melangkah maju”

“Yakinlah dengan potensi yang engkau miliki, maka hal tersebut dapat memberi dampak positif dikemudian hari”

Persembahan:

1. Orang tua penulis, Bapak Sunarno dan Ibu Sri Dwiyanti
2. Semua saudara, keluarga dan orang-orang terdekat penulis (Siska Fibri Suryaningrum, Nutri Sri Damayanti, Krisna Priyanbudi)
3. Capt. I Kadek Laju, SH, MM, M.Mar selaku dosen pembimbing I
4. Arya Widiatmaja, S.ST, M.Si selaku dosen pembimbing II
5. Seluruh Dosen dan Tenaga Pendidik Politeknik Ilmu Pelayaran
6. Rekan-rekanku Angkatan 55 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang mensupport saya dalam mengerjakan skripsi.

PRAKATA

Segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala limpahan rahmat dan hidayah-Nya. Tidak lupa Sholawat serta salam semoga senantiasa terlimpah curahkan kepada junjungan Nabi besar Nabi Muhammd SAW, keluarganya, dan sahabatnya. Yang kita nantikan syafaatnya di yaumul akhir. Sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi dengan judul “Analisis Pengaruh Kesiapan Alat Dan Kompetensi Crew Terhadap Drill Keadaan Darurat *Abandon Ship* Di MV. Pacific Bulk”. Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), sebagai syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Capt. Dian Wahdiana, MM. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. I Kadek Laju, SH, MM, M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Arya Widiatmaja, S.ST, M.Si selaku dosen pembimbing penulisan skripsi.

5. Bapak saya Sunarno dan Ibu Sri Dwiyanti tercinta yang selalu memberikan doa, motivasi dan dukungan, serta seluruh keluarga saya yang selalu memberi nasehat dan semangat.
6. Seluruh Dosen dan Tenaga Pendidik Politeknik Ilmu Pelayaran yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, ...18 Juli.....2022

Penulis



NURDIANSAH MARZUQ

NIT. 551811126600 N

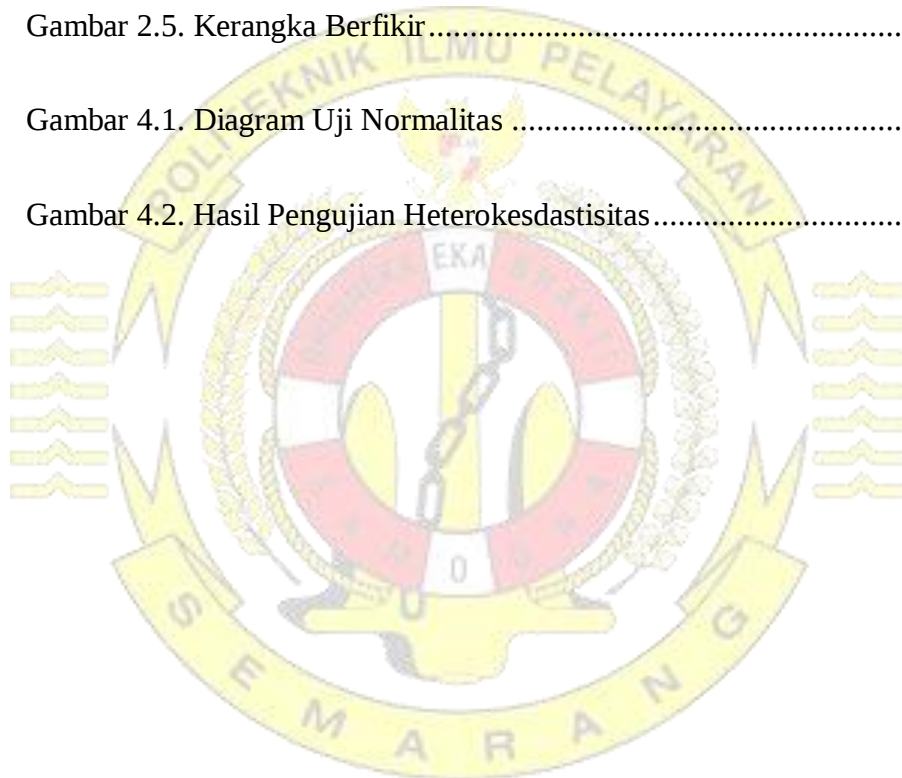
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAKSI	xiv
ABSTRACT.....	xv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	3
C. Batasan Masalah	4
D. Rumusan Masalah	4
E. Tujuan Penelitian	4
F. Manfaat Hasil Penelitian	5

BAB II LANDASAN TEORI	7
A. Deskripsi Teori	7
B. Definisi Operasional.....	16
C. Kerangka Berpikir.....	18
D. Hipotesis Penelitian.....	19
BAB III PROSEDUR PENELITIAN	20
A. Metode Penelitian	20
B. Populasi dan Sampel	21
C. Instrumen Penelitian.....	23
D. Teknik Pengolahan Data	28
E. Teknik Analisa Data.....	29
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	36
A. Diskripsi Hasil Penelitian.....	36
B. Uji Persyaratan Analisis	53
C. Hasil Pengujian Hipotesis.....	58
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	65
BAB V PENUTUP	70
A. Simpulan.....	70
B. Keterbatasan Penelitian	71
C. Saran.....	72
DAFTAR PUSTAKA	74
LAMPIRAN	75
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	97

DAFTAR GAMBAR

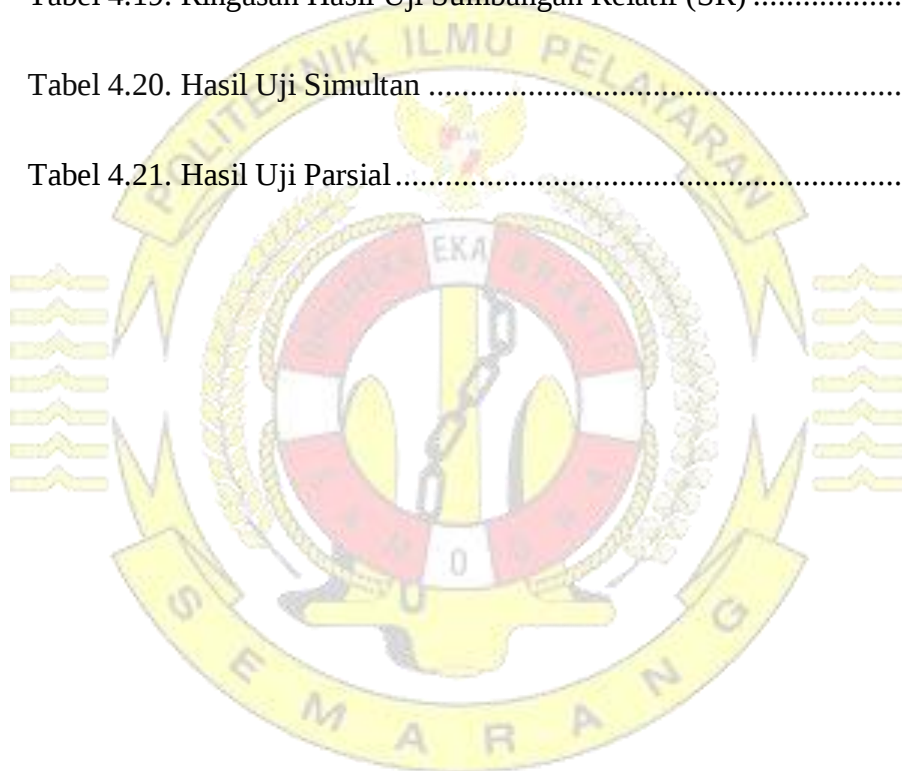
Gambar 2.1. Sekoci penolong MV.Pacific Bulk.....	10
Gambar 2.2 <i>Liferaft</i> kapal MV. Pacific Bulk.....	11
Gambar 2.3 <i>Lifebuoy</i> di MV. Pacific Bulk	12
Gambar 2.4 <i>Life Jacket</i> di MV. Pacific Bulk	13
Gambar 2.5. Kerangka Berfikir.....	18
Gambar 4.1. Diagram Uji Normalitas	54
Gambar 4.2. Hasil Pengujian Heterokesdastisitas.....	57



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Variabel Penelitian.....	17
Tabel 3.1. Daftar jumlah populasi yang dapat dijadikan sampel	23
Tabel 3.2. Tabel Alternatif Jawaban	24
Tabel 3.3. Tabel Koefisien Reliabilitas	28
Tabel 4.1. Identitas Jenis Kelamin	36
Tabel 4.2. Usia <i>Crew</i> Kapal.....	37
Tabel 4.3. Identitas Ijazah <i>Crew</i> Kapal	38
Tabel 4.4. Pengalaman Kerja <i>Crew</i> Kapal.....	40
Tabel 4.5. Kesiapan Alat (X1)	42
Tabel 4.6. Kompetensi <i>Crew</i> Kapal (X2)	43
Tabel 4.7. Deskripsi <i>Drill</i> Keadaan Darurat <i>Abandon Ship</i> (Y)	44
Tabel 4.8. Hasil Uji Validitas Variabel Kesiapan Alat (X1)	46
Tabel 4.9. Hasil Uji Validitas Variabel Kompetensi <i>Crew</i> (X2)	47
Tabel 4.10. Hasil Uji Validitas <i>Drill</i> Keadaan Darurat <i>Abandon Ship</i> (Y).....	49
Tabel 4.11. Seluruh Validitas Variabel	51
Tabel 4.12. Hasil Uji Reliabilitas	52
Tabel 4.13. Hasil Uji Normalitas	54

Tabel 4.14. Nilai Hasil Uji Miltikolinieritas.....	56
Tabel 4.15. Hasil Uji Koefisien Determinasi.....	58
Tabel 4.16. Hasil Uji Koefisien Korelasi	59
Tabel 4.17. Hasil Uji Koefisien Regresi Beta.....	59
Tabel 4.18. Ringkasan Hasil Uji Sumbangan Efektif (SE)	60
Tabel 4.19. Ringasan Hasil Uji Sumbangan Relatif (SR)	61
Tabel 4.20. Hasil Uji Simultan	63
Tabel 4.21. Hasil Uji Parsial	64



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Kuisisioner Angket	73
Lampiran 2. Data Responden.....	76
Lampiran 3. Hasil Angket Kuisisioner	78
Lampiran 4. Validitas Data.....	81
Lampiran 5. Perhitungan SE dan SR.....	85
Lampiran 6. Uji Heterokedastisitas.....	88
Lampiran 7. Tabel t	89
Lampiran 8. Tabel r	90
Lampiran 9. Tabel f.....	91
Lampiran 10. Berita Acara Pengambilan Data di MV. Pacific Bulk	92
Lampiran 11. Surat Keterangan Hasil Cek Plagiasi Naskah Skripsi	93

ABSTRAKSI

Marzuq, Nurdiansah, 551811116600 N, 2022, “Analisis Pengaruh Kesiapan Alat Dan Kompetensi *Crew* Terhadap *Drill* Keadaan Darurat *Abandon Ship* Di MV.Pacific Bulk”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. I Kadek Laju, SH, MM, M.Mar., Pembimbing II: Arya Widiatmaja, S.ST, M.Si.

Pelaksanaan *Drill Abandon Ship* di atas kapal sangatlah penting, akan tetapi kebanyakan perusahaan di Indonesia justru lebih mengutamakan pengoperasian kapal dan mengesampingkan kegiatan *drill* yang sangat berguna bagi keselamatan seluruh *crew* kapal. Kesiapan alat beserta kompetensi *crew* di atas kapal MV. Pacific Bulk di rasa kurang diperhatikan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh kesiapan alat terhadap *drill* keadaan darurat *abandon ship*, pengaruh kompetensi *crew* terhadap *drill* keadaan darurat *abandon ship*, dan pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap *drill* keadaan darurat *abandon ship*.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif menggunakan aplikasi *software statistical package for the social sciences 25* (SPSS). Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara memberikan kuesioner kepada responden.

Hasil penelitian menunjukan bahwa kesiapan alat berpengaruh signifikan sebesar 27,65 % terhadap pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*, kompetensi *crew* berpengaruh signifikan sebesar 33,63 % terhadap pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*, kesiapan alat dan kompetensi *crew* secara bersama-sama berpengaruh sebesar 61,28 % terhadap pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*.

Kata Kunci: kesiapan alat, kompetensi *crew*, *drill* keadaan darurat *abandon ship*.

ABSTRACT

Marzuq, Nurdiansah, 551811116600 N, 2022, “*Analysis of the Effect of Equipment Readiness and Crew Competence on Abandon Ship Emergency Drills at MV. Pacific Bulk*”, Diploma IV Program, Nautical Study Program, Marine Science Polytechnic Semarang, Advisor I: Capt. I Kadek Laju, SH, MM, M.Mar., Advisor II: Arya Widiatmaja, S.ST, M.Sc.

The implementation of Abandon Ship Drills on ships is very important, but most companies in Indonesia actually prioritize ship operations and neglect drill activities which are very useful for the safety of all ship crews. The readiness of the equipment and the competence of the crew on board the MV. Pacific Bulk in the sense of less attention. The purpose of this study was to determine the effect of tool readiness on the abandon ship emergency drill, the effect of crew competence on the abandon ship emergency drill, and the effect of tool readiness and crew competence on the abandon ship emergency drill.

The method used in this study is a quantitative method using the statistical package for the social sciences 25 (SPSS) software application. The data collection technique was done by giving questionnaires to the respondents.

The results showed that the readiness of the tool had a significant effect of 27.65% on the implementation of the abandon ship emergency drill, the competence of the crew had a significant effect of 33.63% on the implementation of the abandon ship emergency drill, the readiness of the tool and the competence of the crew together had an effect of 61 ,28% of the implementation of the abandon ship emergency drill.

Keywords: *equipment readiness, crew competence, abandon ship emergency drill.*

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia adalah negara maritim yang mencakup banyak pulau. Berdasarkan posisi yang terbentang luas dari ujung timur ke barat, tingkat perekonomian tiap daerah pun berbeda-beda. Oleh sebab itu, untuk pemerataan perekonomian tiap daerah, Indonesia melakukan distribusi barang yang diperlukan di tiap-tiap daerah agar tingkat perekonomian merata. Alat transportasi yang sering digunakan dalam pendistribusian yaitu berupa kapal. Kapal dinilai lebih murah dan efisien karena memiliki kapasitas ruang muat yang jauh lebih besar dibandingkan alat transportasi lainnya dan juga memiliki jangkauan jelajah yang lebih jauh. Kapal adalah satu diantara beberapa faktor penting pada tumbuhnya ekonomi nasional di Indonesia. Apabila perekonomian nasional terganggu salah satu sebabnya yaitu transportasi laut yang terganggu.

Berkaitan dengan hal itu, faktor keselamatan di dalam dunia pelayaran harus selalu diperhatikan, agar dapat mengantarkan muatan ke pelabuhan yang dituju dalam keadaan selamat dan aman. Sebab jika sampai terjadi kecelakaan kapal akan mengakibatkan kerugian amat besar, akibatnya merugikan pihak *charter*, perusahaan kapal, ataupun bagi negara. Oleh karena itu, negara Indonesia membuat dasar hukum yang berisi bahwa kelautan bukan hanya terkait tentang pemuatan di laut, tapi juga terkait tentang sarana serta prasarana yang memiliki jaminan perlindungan, keamanan, dan keselamatan

dalam lingkungan laut Indonesia. Pernyataan itu, diatur pada UU No.17 tahun 2008 mengenai pelayaran, bahwa kesatuan terkait transportasi laut, kepelabuhan, keamanan, dan keselamatan , juga terlindunginya lingkungan laut. Meskipun di dalam perundang-undangan telah disusun bermacam aturan yang patut dilakukan, bermacam kecelakaan di perairan masih sering muncul. Kecelakaan kapal sendiri terdiri dari 2 hal yakni sebab *external* dan sebab *internal*. Sebab *external* yaitu sebab yang berasal di luar kapal, contoh kecelakaan kapalnya yaitu cuaca buruk. Sedangkan sebab *internal* yaitu sebab yang berasal dalam kapal, contoh kecelakaan kapal yang berasal dari *human error*. Akan tetapi kecelakaan kapal lebih kerap terjadi akibat faktor *internal* daripada faktor *external*. Hal itu disebabkan oleh pembuat kapal sendiri yang telah membuat kapal sedemikian rinci mengenai konstruksi bangunan kapal agar terhindar dari kecelakaan, sesuai dengan aturan SOLAS 74 chapter 2-1. Oleh sebab itu sedikit saja kemungkinan terjadi kecelakaan yang asalnya berasal dari luar kapal.

Di dalam SOLAS 74 juga mengatur mengenai pencegahan dan penanggulangan keadaan darurat di atas kapal yang dimuat di *Chapter III Regulation 19* tentang *Emergency training and drills*, di dalamnya jelas tertera prosedur mengenai pelaksanaan *drill* di kapal guna mencegah kecelakaan kapal. Akan tetapi pelaksanaan *drill* di dalam dunia pelayaran khususnya di Indonesia masih kurang diperhatikan. Sebab kebanyakan perusahaan di Indonesia justru lebih mengutamakan pengoperasian kapal dan

mengesampingkan kegiatan *drill* yang sangat berguna bagi keselamatan seluruh crew kapal.

Penulis melakukan praktek di kapal MV. Pacific Bulk pada tanggal 29 September 2020 sampai dengan 31 July 2021. Akan tetapi kegiatan *drill* keselamatan tidak pernah terlaksana di atas kapal, hal tersebut disebabkan oleh kegiatan pengoperasian kapal yang tiada jendanya. Oleh karena itu, kesiapan alat beserta *crew* di atas kapal MV. Pacific Bulk di rasa kurang diperhatikan, terlebih *crew* kapal yang berasal dari taruna praktek yang belum pernah sama sekali tahu mengenai prosedur dan tata cara pelaksanaan *drill* keselamatan di atas kapal

Setelah latar belakang dipaparkan oleh penulis, maka penulis memiliki ketertarikan untuk membahas pengalaman praktek di kapal menjadi judul di dalam skripsinya. Untuk itu penulis mengajukan judul :

“ANALISIS PENGARUH KESIAPAN ALAT DAN KOMPETENSI CREW TERHADAP DRILL KEADAAN DARURAT ABANDON SHIP DI MV. PACIFIC BULK”

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan beberapa penjelasan latar belakang penelitian, terkait dengan pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap keadaan darurat abandon ship. Maka penulis mengangkat beberapa permasalahan yang akan diidentifikasi, permasalahannya yaitu:

1. Tidak terlaksananya *drill* di atas kapal MV. PACIFIC BULK, mengakibatkan peralatan pendukung *drill Abandon ship* kurang siap,
2. Kurangnya pemahaman *crew* kapal terhadap *drill* keadaan darurat *abandon ship*.
3. Perawatan peralatan pendukung *drill* keadaan darurat *abandon ship* kurang maksimal.

C. Batasan Masalah

Dikarenakan jenis *drill* keadaan darurat di atas kapal beragam jenisnya, oleh sebab itu penulis ingin memfokuskan penelitian pada *drill* keadaan darurat *abandon ship*, hal ini sesuai dengan latar belakang pada penelitian penulis. Dan penulis hanya meneliti mengenai besar pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap *drill* keadaan darurat *abandon ship* pada kapal MV. PACIFIC BULK supaya dapat diketahui apabila terjadi keadaan darurat *abandon ship* yang sebenarnya, seluruh *crew* dapat mempertimbangkan resiko yang dihadapi jika kurang memperhatikan kedua aspek tersebut.

D. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaruh kesiapan alat terhadap pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*?
2. Bagaimana pengaruh kompetensi *crew* terhadap pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*?
3. Bagaimana pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*?

E. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang ingin dicapai oleh penulis, dalam penulisan skripsi ini yaitu :

1. Untuk mengetahui pengaruh kesiapan alat terhadap pelaksanaan drill keadaan darurat abandon ship.
2. Untuk mengetahui pengaruh kompetensi *crew* terhadap pelaksanaan drill keadaan darurat abandon ship.
3. Untuk mengetahui pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap pelaksanaan drill keadaan darurat abandon ship.

F. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat dilaksanakannya penelitian oleh penulis yaitu untuk *evaluasi* pelaksanaan *drill* di atas kapal MV. PACIFIC BULK. Manfaat penyelesaian penelitian penulis, yang dijadikan *evaluasi* yaitu :

1. Manfaat untuk pribadi
 - a. Dapat memberi gambaran pentingnya pelaksanaan *drill abandon ship* serta pendukungnya.
 - b. Sebagai bahan *evaluasi* pribadi, agar lebih memperhatikan perawatan pendukung *drill abandon ship*, ketika bekerja di kapal setelah lulus nanti.
2. Manfaat untuk perusahaan
 - a. Sebagai bahan *evaluasi*, agar lebih memperhatikan keamanan dan keselamatan *crew* kapal, yaitu dengan dilaksanakannya *drill abandon ship*.

- b. Sebagai tolak ukur mengenai pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* di dalam kegiatan *drill abandon ship*.
3. Manfaat untuk instansi
- a. Sebagai *referensi* untuk adek-adek junior ketika nanti mengerjakan skripsi.
 - b. Sebagai bahan pembelajaran di kampus mengenai betapa pentingnya pelaksanaan *drill abandon ship* di atas kapal.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Diskripsi teori merupakan suatu rangkaian penjelasan mengenai konsep gagasan, sudut pandang penelitian penulis dan yang akan didapat hasil penelitian yang relevan tentang objek yang diteliti. Berdasarkan pengalaman yang dialami oleh penulis saat praktek di kapal MV.PACIFIC BULK, penulis mengambil kesimpulan bahwa pelaksanaan *drill abandon ship* harus ditunjang oleh kesiapan alat dan didukung dengan kompetensi *crew*.

Berkaitan mengenai hal itu, aspek-aspek yang menunjang kegiatan *drill* keadaan darurat *abandon ship* harus selalu diperhatikan guna tercapainya kelancaran di dalam pelaksanaannya. Berikut ini adalah beberapa aspek-aspek yang menunjang kegiatan *drill* keadaan darurat *abandon ship* menurut pakar, aturan dan buku yang terkait.

1. Kesiapan alat

Kesiapan alat adalah kondisi peralatan yang berada di atas kapal. Kesiapan alat yang dimaksud adalah kesiapan alat guna mendukung kegiatan pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*. Karena hal itu termasuk dalam faktor penting untuk keselamatan *crew* kapal. Peralatan yang mendukung terlaksananya *drill* keadaan darurat *abandon ship* termasuk dalam LSA (*Life Saving Appliances*). Peralatan pendukung di dalam pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship* yaitu :

a. Sekoci

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) pengertian sekoci yaitu perahu kecil yang dibawa oleh kapal, yang memiliki bahan dasar dari kayu, logam atau serat, memiliki tangki udara kedap air guna menambah daya apung, rancangan dan dilengkapi menggunakan alat-alat penyelamatan jiwa di laut saat keadaan darurat.

Saat penulis melaksanakan praktek di atas kapal, jenis sekoci yang digunakan adalah jenis sekoci tertutup (*fully enclosed lifeboat*). Sekoci tertutup (*fully enclosed lifeboat*) yaitu sekoci terpopuler yang dipergunakan di kapal, sebab sekoci tertutup bisa melindungi *crew* dari angin kencang, cuaca buruk, masuknya air laut, dan memiliki ketahanan terhadap air lebih tinggi, serta dapat tegak dengan sendiri apabila terguling karena gelombang.

Menurut buku *Life-Saving Appliances* (2017:49) setiap sekoci tertutup (*fully enclosed lifeboat*) harus dilengkapi dengan selungkup kedap air yang menutupi sekoci penolong sepenuhnya. kandang harus diatur sedemikian rupa sehingga

- 1) Menyediakan tempat berlindung bagi penghuninya.
- 2) Akses ke sekoci disediakan pintu yang dapat ditutup untuk membuat sekoci kedap air.
- 3) Pintu akses dapat dibuka dan ditutup baik dari dalam maupun dari luar dan dilengkapi dengan sarana untuk menahannya dengan aman pada posisi terbuka.

- 4) Mampu menegakkan kembali, ketika sekoci dalam posisi terbalik dengan pintu tertutup dan tanpa kebocoran yang berarti, untuk menopang seluruh massa sekoci, termasuk semua peralatan, mesin dan orang-orangnya yang lengkap.
- 5) Termasuk jendela atau panel tembus cahaya yang memungkinkan cahaya matahari cukup masuk ke bagian dalam sekoci dengan palka tertutup untuk membuat cahaya buatan tidak diperlukan.
- 6) Eksteriornya memiliki warna yang sangat terlihat dan interiornya berwarna terang yang tidak menyebabkan ketidaknyamanan bagi penghuninya.
- 7) Pegangan tangan memberikan pegangan yang aman bagi orang yang bergerak di sekitar bagian luar sekoci, dan membantu embarkasi dan debarkasi.
- 8) Orang memiliki akses ke tempat duduk mereka dari pintu masuk tanpa harus memanjat penghalang atau penghalang lainnya dan
- 9) Selama pengoperasian mesin dengan penutup tertutup, tekanan atmosfer di dalam sekoci tidak boleh di atas atau di bawah tekanan atmosfer luar lebih dari 20 hPa

Dalam pengoperasiannya, sekoci dilengkapi oleh dewi-dewi yang berguna untuk menurunkan sekoci di atas air. Dewi-dewi sekoci saat penulis melaksanakan praktek memiliki jenis sistem menuang. Dewi-dewi sekoci penolong pada kapal terkadang mengenakan dewi-dewi

sistem gravitasi atau system menuang (*luffing davits*) atau perpaduan kedua sistem tersebut. Secara ringkas sistem tersebut memiliki artian, yaitu :

- 1) Dewi-dewi gaya berat (gravitasi) yaitu yang digerakkan melintang yang diperoleh sebab gaya berat.
- 2) Dewi-dewi berengsel yaitu yang dapat digerakkan pada arah melintang kapal oleh gaya mekanis.



Gambar 2.1. Sekoci penolong MV.Pacific Bulk

Sumber: Data Pribadi

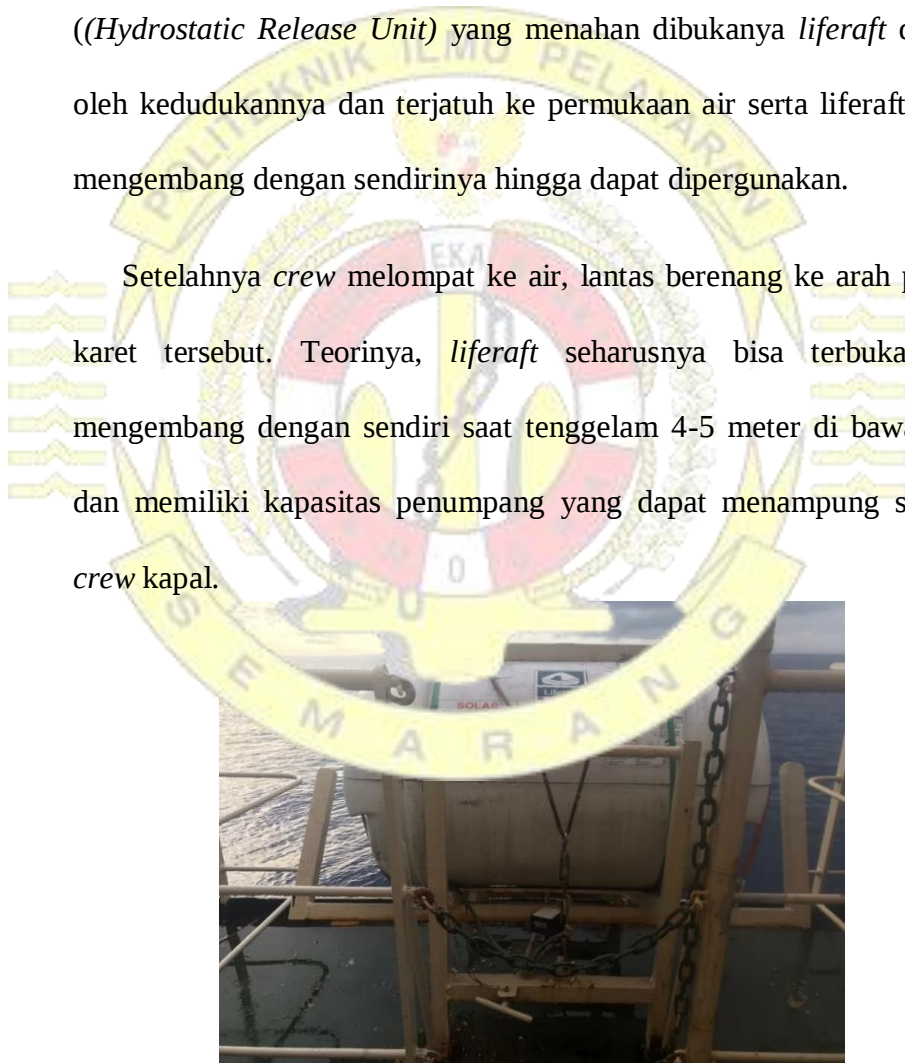
b. Liferaft

Inflatable Liferaft adalah peralatan keselamatan yang penting di kapal. Liferaft adalah panggilan dari perahu karet yang menggunakan tenda pelindung serta dilengkapi perbekalan minuman, makanan dan obat-obatan bila terjadi keadaan darurat. *Liferaft* dilengkapi oleh alat-alat guna memberikan signal bahaya, dan peralatan keselamatan lain.

Menurut buku Life-Saving Appliances (2017:21) konstruksi daripada *liferaft* dibuat agar dapat bertahan dalam kondisi laut seperti apapun selama 30 hari. *Liferaft* juga harus memiliki kanopi untuk melindungi *crew* dari paparan yang secara otomatis di pasang di tempat ketika *liferaft* diluncurkan dan terbawa air

Saat dioperasikan, pin atau yang disebut dengan HRU ((*Hydrostatic Release Unit*) yang menahan dibukanya *liferaft* dilepas oleh kedudukannya dan terjatuh ke permukaan air serta *liferaft* dapat mengembang dengan sendirinya hingga dapat dipergunakan.

Setelahnya *crew* melompat ke air, lantas berenang ke arah perahu karet tersebut. Teorinya, *liferaft* seharusnya bisa terbuka juga mengembang dengan sendiri saat tenggelam 4-5 meter di bawah air, dan memiliki kapasitas penumpang yang dapat menampung seluruh *crew* kapal.

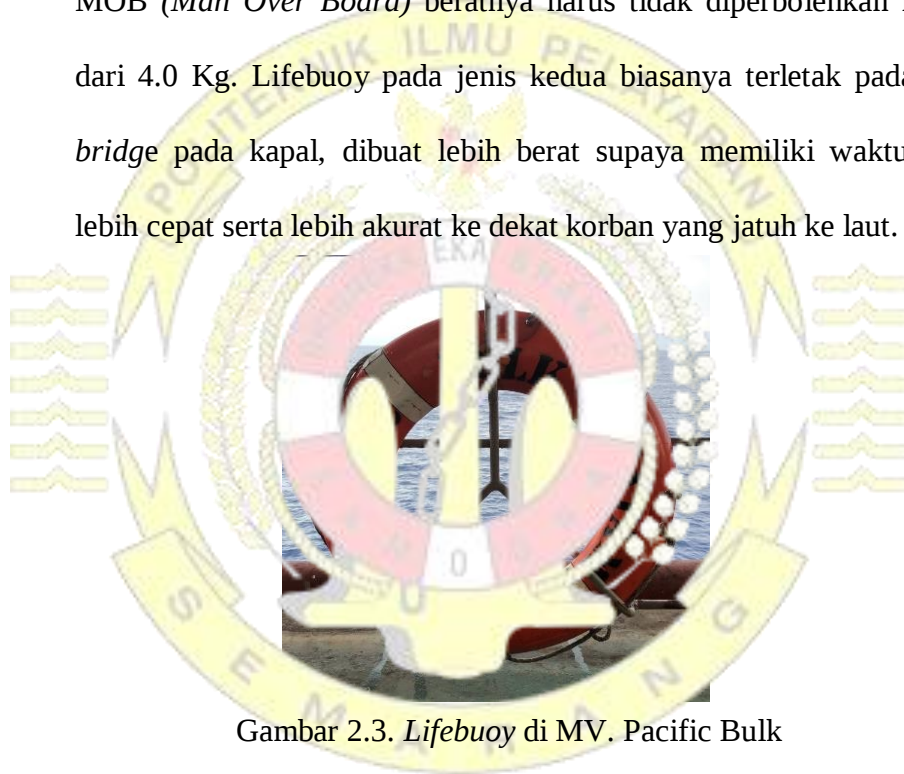


Gambar 2.2. *Liferaft* kapal MV. Pacific Bulk

Sumber : Data Pribadi

c. Lifebuoy

Menurut buku *Life Saving Appliances* (2017:9) diameter luar daripada lifebuoy tidak boleh lebih dari 800 mm dan diameter dalam tidak boleh kurang dari 400 mm. Sedangkan berat *lifebuoy* adalah tidak diperbolehkan kurang dari 2.5 Kg untuk yang ditempatkan pada sekitar geladak kapal (*main deck*), sedangkan yang dilengkapi dengan signal MOB (*Man Over Board*) beratnya harus tidak diperbolehkan kurang dari 4.0 Kg. Lifebuoy pada jenis kedua biasanya terletak pada *wing bridge* pada kapal, dibuat lebih berat supaya memiliki waktu jatuh lebih cepat serta lebih akurat ke dekat korban yang jatuh ke laut.



Gambar 2.3. *Lifebuoy* di MV. Pacific Bulk

Sumber : Data Pribadi

d. Life Jacket

Life Jacket yaitu jaket penolong yang dibuat guna mengapungkan pemakainya di air. *Life jacket* berbahan gabus padat agar bisa terapung di air dalam waktu 24 jam. *Life jacket* diwarnai dengan warna oranye yang memiliki fungsi guna mempermudah penglihatan pada siang

hingga memberikan signal untuk orang lain mengenai kemungkinan adanya keadaan darurat di atas air.

Menurut (SOLAS edition 2014:237) *life jacket* harus ditempatkan sedemikian rupa sehingga mudah dijangkau dan posisinya harus ditunjukkan dengan jelas. *Life jacket* yang digunakan dalam sekoci tertutup (*totally enclosed lifeboat*) kecuali sekoci *free fall lifeboat*, tidak boleh menghalangi masuk sekoci atau tempat duduk, termasuk pengoperasian sabuk pengaman di sekoci

Life jacket juga dilengkapi menggunakan peluit yang berfungsi untuk memberitahukan kepada orang lain saat berada disekitar yang tidak melihat, supaya mengetahui bahwa ada orang yang jatuh ke laut. serta lampu yang terus menyala dalam kurun waktu lebih kurang 45 menit dengan memiliki kekuatan cahaya sebesar 3,5 lumens yang berfungsi untuk memperlihatkan sinyal ke kapal terdapat disekitar maupun yang melintasi korban yang jatuh ke laut. Sedangkan



Gambar 2.4. *Life Jacket* di MV. Pacific Bulk

Sumber : Dokumen Pribadi

Berdasarkan paparan yang telah disampaikan, dapat ditarik kesimpulan bahwa kesiapan alat pada skripsi penulis memiliki indikator :

- a. Sekoci
- b. *Liferaft*
- c. *Lifebuoy*
- d. *Life jacket*

2. Kompetensi Crew

Kompetensi adalah karakter sikap dan perilaku, atau kemampuan pekerja yang relatif bersifat stabil ketika menghadapi suatu situasi di tempat kerja, yang terbentuk dari sinergi antara watak, konsep diri, motivasi internal, serta kapasitas pengetahuan kontekstual. (Spencer and Spencer, 2011: 267).

Kompetensi *crew* kapal harus dilandasi dengan pengetahuan serta keterampilan, dan mendapat dukungan dari sikap kerja yang dimiliki berkaitan dengan pekerjaannya. Pengetahuan serta keterampilan setiap *crew* kapal dapat terlihat dengan melihat kemampuan yang konsisten saat bekerja dan juga asa di dalam keinginan untuk mewujudkan tercapainya tingkat kinerja yang tinggi di dalam penyelesaian pekerjaannya.

Menurut Dr. Emron Edision (2017:141), indikator kompetensi dapat terpenuhinya jika pembentukan kompetensi dengan memperhatikan beberapa unsur, yaitu:

a. Pengetahuan (*knowledge*)

Mempunyai pengetahuan pendukung pekerjaan, dengan keinginan guna peningkatan pengetahuan.

b. Sikap (*attitude*)

Mempunyai inisiatif untuk membantu teman bekerja, serta mempunyai kesopanan serta keramahan saat melakukan pekerjaan.

c. Keahlian (*skill*)

Mempunyai kelebihan sesuai pekerjaan yang dilakukan, mempunyai kemampuan untuk identifikasi masalah yang ada, mempunyai kelebihan dalam menghadapi masalah dengan dicari solusinya.

3. Definisi *Drill* Keadaan darurat *Abandon ship*

Marine and coastguard agency (2010:10.2) menjelaskan bahwa *drill* adalah suatu pelatihan yang harus dilaksanakan secara teratur seperti yang diisyaratkan dalam regulasi-regulasi pelayaran niaga. *Drill* dirancang untuk tanggapan yang terorganisir dan terlatih dalam menghadapi situasi bahaya dilaut yang mengancam secara tidak terduga. *Drill abandon ship* harus dilakukan dalam waktu 24 jam setelah meninggalkan pelabuhan jika lebih dari 25% *crew* kapal belum mengikuti pelatihan di kapal itu dalam satu bulan sebelumnya. *Drill* juga adalah proses melengkapi *crew* kapal dengan keterampilan spesial ataupun menolong *crew* kapal saat membenarkan pelaksanaan kerja yang kurang efisien.

Berdasarkan pendapat buku yang terkait mengenai *drill abandon ship* diatas, simpulan dari kata *drill* berarti pelatihan yang harus dilaksanakan secara teratur agar terlatih dalam menghadapi situasi bahaya dilaut yang mengancam secara tidak terduga. Dalam pelaksanaannya ada beberapa tahapan yang harus dilakukan. Tahapan tersebut dimasukkan dalam indikator saat pelaksanaan *drill abandon ship* yaitu :

- a) Proses pembelajaran atau pengetahuan
- b) Perubahan sikap
- c) Hasil

Sedangkan pemahaman *abandon ship* adalah perintah meninggalkan kapal yang menjadi putusan akhir yang diperintahkan oleh Nahkoda kapal. Jika terdapat perintah meninggalkan kapal ataupun alarm meninggalkan kapal, maka seluruh *crew* kapal diharuskan datang di embarkasi guna meninggalkan kapal dengan di sesuaikan sijil untuk meninggalkan kapal.

Jadi secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa definisi dari *drill* keadaan darurat *abandon ship* adalah suatu pelatihan yang dilaksanakan oleh seluruh *crew* kapal untuk melatih tindakan serta memperbaiki kemampuan keterampilan secara individual maupun kelompok apabila terjadi keadaan darurat *abandon ship*.

B. Definisi Operasional

Definisi operasional membahas mengenai beberapa variabel yang di cari penyelesaian masalahnya oleh penulis, Adapun hasil dari penelitian ini, penulis dan pembaca dapat mengetahui seberapa pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap keadaan darurat *abandon ship* di atas kapal. Definisi operasional pada penelitian ini dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 2.1 Variabel Penelitian

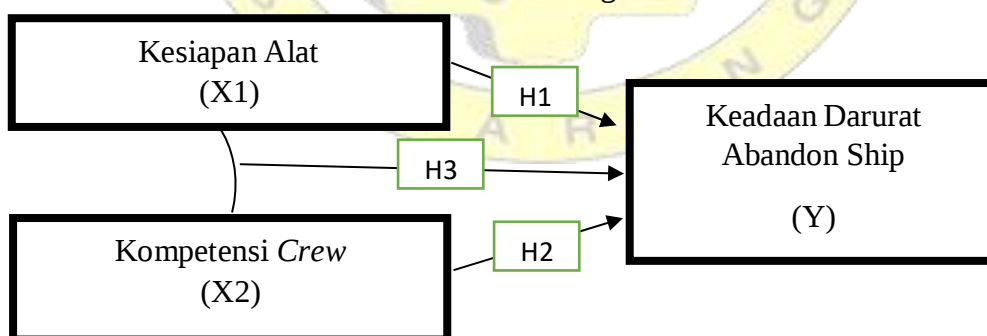
Jenis Variabel	Definisi	Indikator
Kesiapan Alat (X1)	Kesiapan alat adalah kondisi peralatan yang berada di atas kapal. Kesiapan alat yang dimaksud adalah kesiapan alat guna mendukung kegiatan pelaksanaan <i>drill</i> keadaan darurat <i>abandon ship</i> . Karena hal itu termasuk dalam faktor penting untuk keselamatan <i>crew</i> kapal.	Indikator Kesiapan Alat yaitu : a. Sekoci b. <i>Liferaft</i> c. <i>Lifebuoy</i> d. <i>Life jacket</i>
Kompetensi Crew (X2)	Kompetensi adalah karakter sikap dan perilaku, atau kemampuan pekerja yang relatif bersifat stabil ketika menghadapi suatu situasi di tempat kerja, yang terbentuk dari sinergi antara watak, konsep diri, motivasi internal, serta kapasitas pengetahuan kontekstual. (Spencer and Spencer, 2011: 267).	Indikator Kompetensi Crew yaitu: a. Pengetahuan (<i>knowledge</i>) b. Sikap (<i>attitude</i>) c. Keahlian (<i>skill</i>)
<i>Drill</i>	<i>Marine and coastguard agency</i>	Indikator saat

Keadaan Darurat Abandon Ship (Y)	(2010:10.2) menjelaskan bahwa <i>drill</i> adalah suatu pelatihan yang harus dilaksanakan secara teratur seperti yang diisyaratkan dalam regulasi-regulasi pelayaran niaga.	pelaksanaan <i>dril labandon ship</i> yaitu: a. Proses pembelajaran atau pengetahuan b. Perubahan sikap c. Hasil
----------------------------------	---	---

C. Kerangka Berfikir

Kerangka berfikir adalah penggambaran konsep dan teori yang dijadikan landasan dan digunakan peneliti dalam melakukan penelitian guna mencapai hasil dalam penelitian tersebut. Berikut adalah kerangka berfikir yang dipakai penulis untuk penelitiannya :

Gambar 2.5. Kerangka Berfikir



D. Hipotesis Penelitian

1. Kesiapan alat berpengaruh terhadap pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*.
2. Kompetensi *crew* berpengaruh terhadap pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*.
3. Kesiapan alat dan kompetensi *crew* berpengaruh terhadap pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan penyelesaian serta pembahasan dari penelitian yang dilaksanakan dalam bab IV mengenai pengaruh kesiapan alat serta kompetensi *crew* terhadap *drill* keadaan darurat *abandon ship*, maka didapatkan simpulan dengan persamaan sebagai berikut :

1. Hipotesis pertama mengenai pengaruh kesiapan alat terhadap pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*. Hal tersebut terbukti berdasarkan hasil pengujian signifikansi parameter individual (uji t) dengan nilai t_{hitung} lebih tinggi daripada t_{tabel} ($3,349 > 2,07961$) serta nilai signifikansinya lebih kecil daripada nilai probabilitasnya ($0,003 < 0,05$). Dan juga, dinyatakan berdasarkan hasil uji sumbangan efektifnya yang menyatakan bahwa kesiapan alat memiliki nilai sumbangan efektif sebesar 27,6588 % dengan sumbangan relatifnya sebesar 45,1259 %. Sehingga disimpulkan H_0 ditolak dan H_1 diterima.
2. Hipotesis kedua mengenai pengaruh kompetensi *crew* terhadap pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*. Hal tersebut terbukti berdasarkan hasil pengujian signifikansi parameter individual (uji t) dengan nilai t_{hitung} lebih tinggi daripada t_{tabel} ($3,778 > 2,07961$) serta nilai signifikansinya lebih kecil daripada nilai probabilitasnya ($0,001 < 0,05$). Dan juga, dinyatakan berdasarkan hasil uji sumbangan efektifnya yang menyatakan bahwa kompetensi *crew* memiliki nilai sumbangan efektif

sebesar 33,6336 % dengan sumbangan relatifnya sebesar 54,8740 %.

Sehingga disimpulkan H_0 ditolak dan H_1 diterima.

3. Hipotesis ketiga mengenai pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*. Hal tersebut terbukti dari hasil dari uji signifikansi keseluruhan berdasarkan regresi sampel (uji F) yang mempunyai nilai F_{hitung} lebih tinggi dari F_{tabel} ($16,582 > 3,443$) serta nilai signifikansinya lebih kecil dari nilai probabilitasnya ($0,000 < 0,05$). Jadi diperoleh simpulan secara simultan bahwa kesiapan alat dan kompetensi *crew* memiliki pengaruh signifikan terhadap *drill* keadaan darurat *abandon ship*.

B. Keterbatasan Penelitian

Setelah penelitian terlaksana, maka penelitian ini memiliki batasan pada saat melaksanakannya. Berikut yaitu batasan yang ada dalam penelitian ini :

1. Lingkup Keilmuan

Dibidang keilmuan dalam pembuatan skripsi, hanya membahas mengenai aspek pelayaran yang berhubungan dengan pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*.

2. Lingkup Masalah

Ruang lingkup pada skripsi penulis tidak terlalu lebar. Oleh sebab itu, penulis hanya melakukan pembahasan masalah mengenai hubungan antara kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap pelaksanaan *drill* keadaan darurat *abandon ship*.

3. Lingkup Lokasi

Lokasi untuk dilaksanakan penelitian oleh penulis, yaitu di atas kapal MV. Pacific Bulk yang berada di bawah management PT. Deli Pratama Angkutan Laut.

4. Lingkup Waktu

Waktu dilaksanakannya penelitian selama penulis duduk di bangku semester VIII saat akhir bulan Juni sampai awal bulan Juli 2022.

5. Lingkup Metode

Lingkup metode yang diterapkan pada penyusunan skripsi ini, menggunakan metode penelitian kuantitatif.

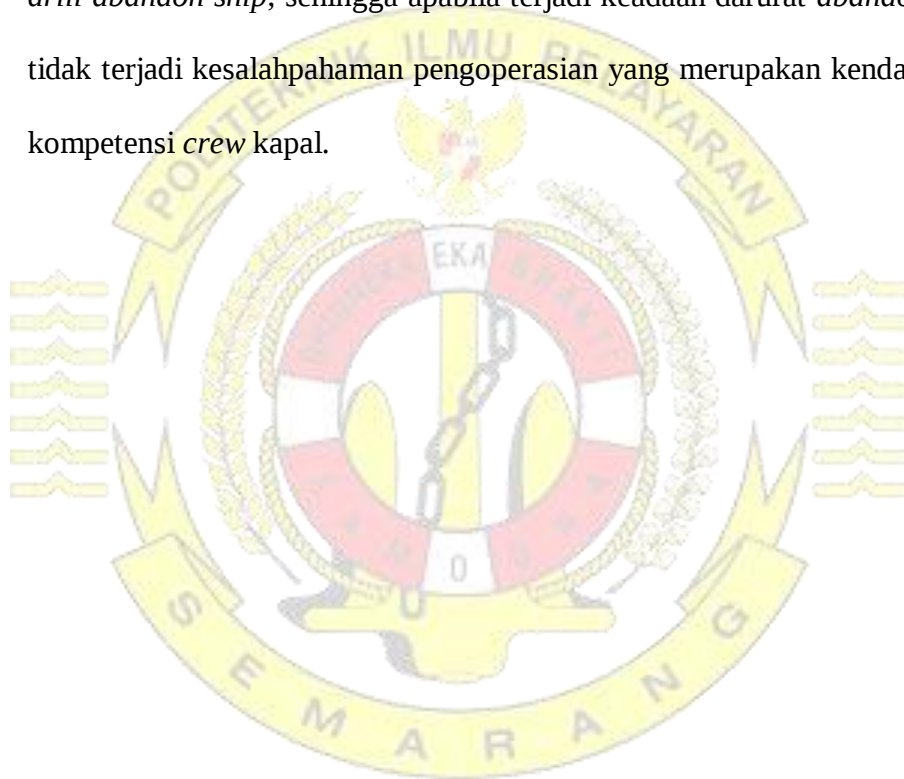
C. Saran

Dari hasil yang diteliti pada penelitian ini, serta simpulan yang diperoleh berdasarkan isi pembahasan pada bab IV. Berikut adalah saran penulis:

1. Terkait keterbatasan dari jumlah variabel independent, dihimbau dalam penelitian setelahnya dilaksanakan menggunakan variabel independent lainnya yang memiliki pengaruh terhadap kegiatan *drill* keadaan darurat *abandon ship*.
2. Terkait dengan kesiapan alat yang memiliki pengaruh signifikan terhadap kegiatan *drill* keadaan darurat *abandon ship*. Dengan demikian perawatan serta pemeliharaan peralatan pendukung kegiatan *drill abandon ship* sebaiknya ditingkatkan serta dilakukan sesuai jadwal yang diatur oleh mualim 3 dengan mengetahui nahkoda kapal. Serta penggunaan peralatan pendukung *drill abandon ship* dapat digunakan dengan sebaik mungkin,

sesuai dengan *standart operasional procedure* (SOP). Hal itu dilakukan supaya saat pelaksanaan *drill abandon ship*, kinerja dari peralatan pendukung *drill abandon ship* dapat maksimal.

3. Terkait, kompetensi *crew* yang memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pelaksanaan *drill abandon ship* di atas kapal. Dengan demikian, sebaiknya kompetensi *crew* dapat ditingkatkan lagi dengan cara diadakan *drill abandon ship*, sehingga apabila terjadi keadaan darurat *abandon ship* tidak terjadi kesalahpahaman pengoperasian yang merupakan kendala dari kompetensi *crew* kapal.



DAFTAR PUSTAKA

- Edison Emron, Yohny Anwar, Imas Komariyah. 2017. Manajemen Sumber Daya Manusia. Alfabeta, Bandung.
- Ghozali, Imam. 2018. Desain Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif. Semarang: Yoga Pratama.
- Life-Saving Appliances including LSA Code Edition 2017
Marine and coasguard agency Edition 2010
- Priyono, E.A. (2016). Penerapan Asas Itikad Baik dan Kepatutan dalam Perjanjian Waralaba. Jurnal Hukum USM Humani. Vol.6 (No. 3, September)
- SOLAS CONSOLIDATED EDITION 2014, Chapter III Life-Saving Appliances and arrangements, 237
- Spencer,M.Lyle and Spencer,M.Signé. 2011 Competence at Work:Models for Superrior Performance. New York,USA: John Wily & Son,Inc
- Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : Alfabeta, CV
- Sugiyono, D. (2018). Metode penelitian kuatintatif, kualitatif dan R & D/Sugiyono. Bandung: Alfabeta, 15(2010).
- Suma'mur. 2009. Hiegiene Perusahaan dan Keselamatan Kerja. Jakarta : CV Sagung Seto.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Kuisisioner Angket

No. Responden :

DAFTAR KUESIONER

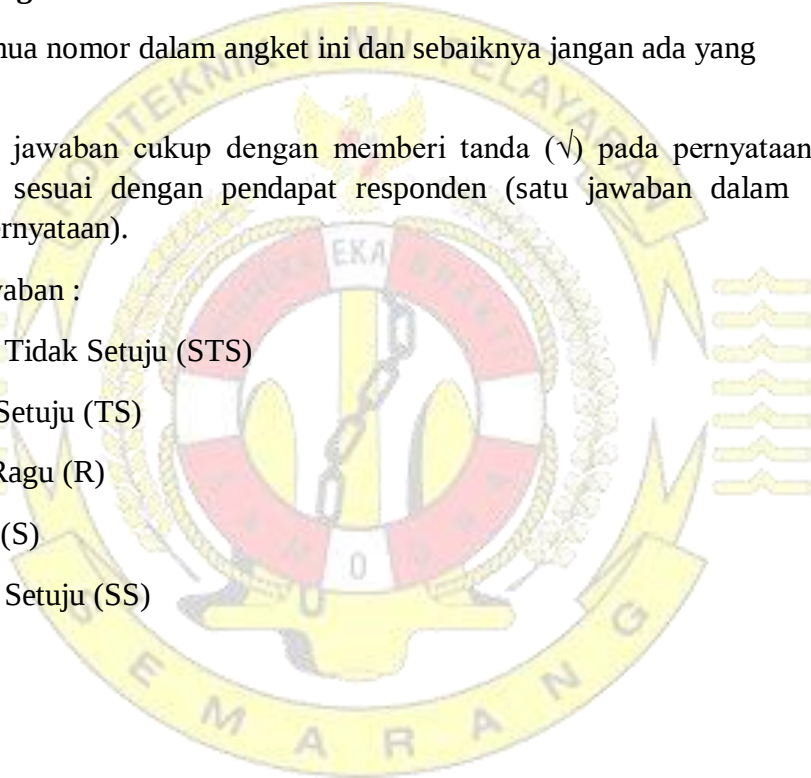
“ANALISIS PELAKSANAAN DRILL KEADAAN DARURAT ABANDON SHIP TERHADAP KESIAPAN ALAT DAN KOMPETENSI CREW DI MV. PACIFIC BULK”

(Studi Kasus Kapal di bawah manajemen PT.DELI PRATAMA ANGKUTAN LAUT)

-
1. Nama :.....
 2. Jenis Kelamin : 1. Pria ☐ 2. Wanita ☐
 3. Usia
 - a. 20 th s/d 30 th ☐
 - b. 31 th s/d 40 th ☐
 - c. 41 th s/d 50 th ☐
 - d. 51 th atau lebih ☐
 4. Ijazah
 - a. ANT / ATT 1 ☐
 - b. ANT / ATT 2 ☐
 - c. ANT / ATT 3 ☐
 - d. ANT / ATT 4 ☐
 - e. ANT / ATT 5 ☐
 - f. ANT / ATT DASAR ☐
 - g. RATING DECK/ ENGINE ☐
 - h. BST ☐
 4. Pengalaman Berlayar
 - a. 0 th s/d 5 th ☐
 - b. 6 th s/d 10 th ☐

- c. 11 th s/d 15 th ☐
- d. 16 th s/d 20 th ☐
- e. 21 th lebih ☐
4. Tempat Bekerja
- a. MV. PACIFIC BULK ☐

Petunjuk Pengisian :

- A. Isilah semua nomor dalam angket ini dan sebaiknya jangan ada yang terlewatkan.
- B. Pengisian jawaban cukup dengan memberi tanda (√) pada pernyataan yang dianggap sesuai dengan pendapat responden (satu jawaban dalam setiap nomor pernyataan).
- C. Pilihan jawaban :
- a. Sangat Tidak Setuju (STS)
 - b. Tidak Setuju (TS)
 - c. Ragu-Ragu (R)
 - d. Setuju (S)
 - e. Sangat Setuju (SS)
- 

1. VARIABLE KESIAPAN ALAT (X1)

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
	A. Sekoci					
1	Sekoci di atas kapal MV. Pacific Bulk dalam keadaan baik dan dapat dimuati penuh sesuai dengan kapasitas penumpang					
2	Mesin sekoci di atas kapal MV. Pacific Bulk dapat dihidupkan dan digunakan dalam keadaan apapun					
	B. Lifteraft					
3	Lifteraft di atas kapal MV. Pacific Bulk memiliki kualitas yang baik dan dapat dimuati penuh sesuai kapasitas penumpang					
4	Lifteraft di atas kapal MV. Pacific Bulk memiliki inventaris yang lengkap dan dicek serta diperbarui jika ada yang sudah expired					
	C. Lifebuoy					
5	Lifebuoy di atas kapal MV. Pacific Bulk memiliki warna yang mencolok serta diberi label nama kapal dan pelabuhan registrasi kapal					
	D. Life Jacket					
6	Life jacket di atas kapal MV. Pacific Bulk memiliki bentuk serta daya apung sesuai aturan SOLAS, dan setiap crew memilikinya					

2. VARIABLE KOMPETENSI CREW (X2)

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
	A. Pengetahuan (knowledge)					
1	Saya mengetahui pekerjaan yang harus dilaksanakan di atas kapal					
2	Saya mengetahui cara bekerja dengan efektif dan efisien					
	B. Sikap (attitude)					
3	Saya meminta bantuan rekan kerja jika tidak dapat melakukan suatu pekerjaan sendirian					
4	Saya senang saat ada kenaikan gaji pada perusahaan					
	C. Kemampuan / keterampilan (skill)					
5	Saya memiliki keterampilan dan kemampuan sesuai dengan pekerjaan di atas kapal					

3. VARIABLE PELAKSANAAN DRILL KEADAAN DARURAT ABANDON SHIP (Y)

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
	A. Pengetahuan atau Proses pembelajaran					
1	Saya mengetahui tata cara dalam pelaksanaan drill abandon ship.					
2	Saya memperhatikan apa yang disampaikan oleh mualim III saat safety meeting					
3	Saya memahami materi yang disampaikan oleh Mualim III saat safety meeting					
	B. Perubahan Perilaku					
4	Saya memperhatikan apa yang disampaikan oleh mualim III karena berkaitan dengan keselamatan diri					
5	Saya memahami mengenai skenario yang telah disampaikan oleh mualim III berkaitan dengan drill abandon ship					
6	Saya menanyakan hal yang saya rasa kurang jelas mengenai drill abandon ship					
	C. Hasil					
7	Saya dapat lebih memahami, mengenai hal-hal yang dapat mengakibatkan abandon ship					
8	Saya dapat lebih memahami tata cara pelaksanaan drill abandon ship.					
9	Saya dapat menempatkan diri secara cepat, apabila terjadi abandon ship					
10	Saya mengetahui barang yang harus saya bawa dan dipakai ketika drill abandon ship, sesuai dengan muster list di kapal.					

Lampiran 2 Data Responden

NO	NAMA	JENIS KELAMIN	USIA	IJAZAH	PENGALAMAN BEKERJA	TEMPAT BEKERJA
1	KUSNAN	Pria	51 th atau lebih	ANT / ATT 1	20 th lebih	MV. PACIFIC BULK
2	Indra Noviyanto	Pria	20 th s/d 30 th	BST	0 th s/d 5 th	MV. PACIFIC BULK
3	Akbar khadafi	Pria	20 th s/d 30 th	BST	0 th s/d 5 th	MV. PACIFIC BULK
4	TINO WISNU	Pria	20 th s/d 30 th	ANT / ATT 3	0 th s/d 5 th	MV. PACIFIC BULK
5	Wahyu Pratama	Pria	20 th s/d 30 th	ANT / ATT 3	0 th s/d 5 th	MV. PACIFIC BULK
6	BUDI PAMUNGKAS	Pria	31 th s/d 40 th	ANT / ATT 1	6 th s/d 10 th	MV. PACIFIC BULK
7	Muhammad Amril	Pria	41 th s/d 50 th	BST	20 th lebih	MV. PACIFIC BULK
8	ALDI KRESNA	Pria	20 th s/d 30 th	BST	6 th s/d 10 th	MV. PACIFIC BULK
9	Gunawan Tri Munandar	Pria	31 th s/d 40 th	ANT / ATT 1	11 th s/d 15 th	MV. PACIFIC BULK
10	GALIH ANGLING WISARSA	Pria	20 th s/d 30 th	ANT / ATT 3	0 th s/d 5 th	MV. PACIFIC BULK
11	IDRUS	Pria	41 th s/d 50 th	BST	20 th lebih	MV. PACIFIC BULK
12	Irfan Fuadhi	Pria	41 th s/d 50 th	ANT / ATT 2	16 th s/d 20 th	MV. PACIFIC BULK
13	Arif Lukman Hakim	Pria	20 th s/d 30 th	ANT / ATT 3	0 th s/d 5 th	MV. PACIFIC BULK
14	Asrofik	Pria	41 th s/d 50 th	RATING DECK/ ENGINE	20 th lebih	MV. PACIFIC BULK
15	Muhammad farhan	Pria	20 th s/d	BST	0 th s/d 5 th	MV. PACIFIC

			30 th			BULK
16	DENI ARDIANTO	Pria	20 th s/d 30 th	ANT / ATT 3	6 th s/d 10 th	MV. PACIFIC BULK
17	Siswanto	Pria	51 th atau lebih	RATING DECK/ ENGINE	6 th s/d 10 th	MV. PACIFIC BULK
18	Ismail baharuddin	Pria	41 th s/d 50 th	RATING DECK/ ENGINE	20 th lebih	MV. PACIFIC BULK
19	Achmad Zakaria	Pria	20 th s/d 30 th	RATING DECK/ ENGINE	6 th s/d 10 th	MV. PACIFIC BULK
20	BAYU AJI AGUS GUNAWAN	Pria	20 th s/d 30 th	BST	0 th s/d 5 th	MV. PACIFIC BULK
21	Nurrudin Kurniawan	Pria	20 th s/d 30 th	ANT / ATT 3	0 th s/d 5 th	MV. PACIFIC BULK
22	WAHYU HIDAYAT	Pria	41 th s/d 50 th	RATING DECK/ ENGINE	20 th lebih	MV. PACIFIC BULK
23	Muhammad Fikri Ihza	Pria	20 th s/d 30 th	BST	0 th s/d 5 th	MV. PACIFIC BULK
24	AGUS SEPTIAN DWI S	Pria	20 th s/d 30 th	RATING DECK/ ENGINE	6 th s/d 10 th	MV. PACIFIC BULK

Lampiran 3 Hasil Angket Kuisioner

1. Variabel Kesiapan Alat (X1)

NO	Variabel Kesiapan Alat (X1)						Total (X1)
	XI.1	XI.2	XI.3	XI.4	XI.5	XI.6	
1	4	4	4	4	4	5	25
2	5	5	5	5	5	5	30
3	4	4	5	4	4	5	26
4	5	5	5	5	4	5	29
5	4	4	4	5	4	5	26
6	5	5	5	5	5	5	30
7	5	4	5	5	5	4	28
8	4	4	4	4	4	4	24
9	4	5	5	4	5	4	27
10	4	4	4	5	4	5	26
11	4	4	4	4	4	4	24
12	5	5	5	5	5	5	30
13	4	4	4	4	4	4	24
14	5	5	5	5	5	5	30
15	5	5	4	4	4	5	27
16	5	5	5	5	5	5	30
17	5	5	5	5	5	5	30
18	5	5	4	4	4	5	27
19	4	5	5	5	5	5	29
20	5	4	5	5	5	5	29
21	5	5	3	4	3	4	24
22	4	3	4	3	4	4	22
23	5	4	3	4	3	4	23
24	4	4	3	4	3	4	22

2. Variabel Kompetensi (X2)

NO	Variabel Kompetensi Crew (X2)					Total (X2)
	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	
1	4	4	4	4	4	20
2	5	5	5	5	5	25
3	4	5	4	5	2	20
4	5	5	5	5	5	25
5	5	4	5	5	3	22
6	5	5	5	5	5	25
7	5	5	3	5	3	21
8	4	4	3	5	4	20
9	4	4	5	5	4	22
10	4	4	4	4	4	20
11	4	5	5	5	4	23
12	5	5	5	5	5	25
13	4	4	4	4	4	20
14	4	4	3	4	4	19
15	5	5	5	5	5	25
16	5	5	5	5	5	25
17	4	4	3	4	3	18
18	4	4	4	4	5	21
19	4	4	3	4	4	19
20	4	4	3	4	4	19
21	4	4	4	4	4	20
22	4	4	4	4	5	21
23	4	4	4	4	3	19
24	4	5	5	5	5	24

3. Variabel Bongkar Muat (Y)

NO	Variabel Drill Keadaan Darurat Abandon Ship (Y)										Total (Y)
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	
1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
2	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	48
3	4	4	5	4	4	4	3	4	5	4	41
4	5	5	5	4	4	5	5	4	5	5	47
5	4	5	5	4	5	4	4	4	5	5	45
6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
7	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
8	5	5	5	5	3	4	5	5	5	5	47
9	5	5	4	4	5	5	4	5	5	4	46
10	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
11	5	5	5	5	4	2	4	5	3	2	40
12	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
13	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
14	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	41
15	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
16	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
17	4	5	5	5	4	5	4	4	4	4	44
18	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	48
19	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	47
20	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	39
21	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	41
22	5	4	4	4	4	3	4	4	4	3	39
23	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	38
24	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	43

Lampiran 4 Validitas Data

1. Validitas Kesiapan Alat (X1)

Correlations								
		X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1
X1.1	Pearson Correlation	1	.587**	0,255	.442*	0,273	0,324	.597**
	Sig. (2-tailed)		0,003	0,229	0,031	0,196	0,123	0,002
	N	24	24	24	24	24	24	24
X1.2	Pearson Correlation	.587**	1	0,403	.497*	.406*	.467*	.718**
	Sig. (2-tailed)	0,003		0,051	0,013	0,049	0,021	0,000
	N	24	24	24	24	24	24	24
X1.3	Pearson Correlation	0,255	0,403	1	.611**	.919**	.541**	.849**
	Sig. (2-tailed)	0,229	0,051		0,002	0,000	0,006	0,000
	N	24	24	24	24	24	24	24
X1.4	Pearson Correlation	.442*	.497*	.611**	1	.620**	.617**	.825**
	Sig. (2-tailed)	0,031	0,013	0,002		0,001	0,001	0,000
	N	24	24	24	24	24	24	24
X1.5	Pearson Correlation	0,273	.406*	.919**	.620**	1	.462*	.840**
	Sig. (2-tailed)	0,196	0,049	0,000	0,001		0,023	0,000
	N	24	24	24	24	24	24	24
X1.6	Pearson Correlation	0,324	.467*	.541**	.617**	.462*	1	.726**
	Sig. (2-tailed)	0,123	0,021	0,006	0,001	0,023		0,000
	N	24	24	24	24	24	24	24
X1	Pearson Correlation	.597**	.718**	.849**	.825**	.840**	.726**	1

	Sig. (2-tailed)	0,002	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
	N	24	24	24	24	24	24	24
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).								
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).								

2. Validitas Kompetensi (X2)

		Correlations					
		X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X2
X2.1	Pearson Correlation	1	.657**	.516**	.650**	0,319	.761**
	Sig. (2-tailed)		0,000	0,010	0,001	0,129	0,000
	N	24	24	24	24	24	24
X2.2	Pearson Correlation	.657**	1	.564**	.777**	0,279	.793**
	Sig. (2-tailed)	0,000		0,004	0,000	0,186	0,000
	N	24	24	24	24	24	24
X2.3	Pearson Correlation	.516**	.564**	1	.610**	.470*	.854**
	Sig. (2-tailed)	0,010	0,004		0,002	0,021	0,000
	N	24	24	24	24	24	24
X2.4	Pearson Correlation	.650**	.777**	.610**	1	0,138	.758**
	Sig. (2-tailed)	0,001	0,000	0,002		0,520	0,000
	N	24	24	24	24	24	24
X2.5	Pearson Correlation	0,319	0,279	.470*	0,138	1	.663**
	Sig. (2-tailed)	0,129	0,186	0,021	0,520		0,000
	N	24	24	24	24	24	24
X2	Pearson Correlation	.761**	.793**	.854**	.758**	.663**	1
	Sig. (2-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	

	tailed)						
	N	24	24	24	24	24	24
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).							
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).							

3. Validitas Bongkar Muat (Y)

Correlations												
		Y.1	Y.2	Y.3	Y.4	Y.5	Y.6	Y.7	Y.8	Y.9	Y.10	Y
Y.1	Pearson Correlation	1	.832**	1.000**	.438*	0,101	0,234	0,315	0,343	0,362	0,378	.571**
	Sig. (2-tailed)		0,000	0,000	0,032	0,639	0,271	0,133	0,101	0,082	0,068	0,004
	N	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Y.2	Pearson Correlation	.832**	1	.832**	.438*	0,252	0,340	.464*	.510*	0,362	0,378	.673**
	Sig. (2-tailed)	0,000		0,000	0,032	0,235	0,104	0,022	0,011	0,082	0,068	0,000
	N	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Y.3	Pearson Correlation	1.000**	.832**	1	.438*	0,101	0,234	0,315	0,343	0,362	0,378	.571**
	Sig. (2-tailed)	0,000	0,000		0,032	0,639	0,271	0,133	0,101	0,082	0,068	0,004
	N	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Y.4	Pearson Correlation	.438*	.438*	.438*	1	.408*	0,330	.637**	.749**	0,293	0,357	.657**
	Sig. (2-tailed)	0,032	0,032	0,032		0,048	0,115	0,001	0,000	0,165	0,087	0,000
	N	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Y.5	Pearson Correlation	0,101	0,252	0,101	.408*	1	.541**	0,401	.504*	.522**	.455*	.615**
	Sig. (2-tailed)	0,639	0,235	0,639	0,048		0,006	0,052	0,012	0,009	0,026	0,001
	N	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Y.6	Pearson Correlation	0,234	0,340	0,234	0,330	.541**	1	.597**	0,402	.777**	.843**	.792**
	Sig. (2-tailed)	0,271	0,104	0,271	0,115	0,006		0,002	0,052	0,000	0,000	0,000

Lampiran 5 Perhitungan SE dan SR

1. Uji Sumbangan Efektif (SE)

$$SE(X) \% = \text{Koefisien Regresi Beta} \times \text{Koefisien Korelasi} \times 100\%$$

Tabel 4.22. Hasil Uji Koefisien Korelasi

Correlations		
		Y
X1	Pearson Correlation	.591**
	Sig. (2-tailed)	0,002
	N	24
X2	Pearson Correlation	.637**
	Sig. (2-tailed)	0,001
	N	24

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Tabel 4.23. Hasil Uji Koefisien Regresi Beta

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	5.216	6.842		.762	.454		
	X1	.716	.214	.468	3.349	.003	.946	1.057
	X2	.923	.244	.528	3.778	.001	.946	1.057

a. Dependent Variable: Y

a. Perhitungan SE pada Variabel Kesiapan Alat (X1)

$$SE (X) \% = \text{Koefisien Regresi Beta} \times \text{Koefisien Korelasi} \times 100\%$$

$$SE (X1)\% = 0,468 \times 0,591 \times 100\%$$

$$SE (X1)\% = 27,6588 \%$$

b. Perhitungan SE pada Variabel Kompetensi Crew (X2)

$$SE (X) \% = \text{Koefisien Regresi Beta} \times \text{Koefisien Korelasi} \times 100\%$$

$$SE (X2)\% = 0,528 \times 0,637 \times 100\%$$

$$SE (X2)\% = 33,6336 \%$$

Menurut perhitungan yang telah dipaparkan, maka dapat diperoleh hasil di bawah ini :

Tabel 4.24. Ringkasan Hasil Uji Sumbangan Efektif (SE)

SE	NILAI
X1	27,6588 %
X2	33,6336 %
TOTAL	61,2924 % (Harus sama dengan nilai R^2)

2. Uji Sumbangan Relatif (SR)

$$SR (X)\% = \frac{\text{Sumbangan Efektif (X)\%}}{R \text{ Squer } (R^2)}$$

a. Perhitungan SR pada variabel kesiapan alat (X1)

$$SR (X)\% = \frac{\text{Sumbangan Efektif (X)\%}}{R \text{ Squer (R}^2\text{)}}$$

$$SR (X1)\% = \frac{27,6588 \%}{61,2924 \%}$$

$$SR (X1)\% = 45,1259 \%$$

b. Perhitungan SR pada variabel kompetensi (X2)

$$SR (X)\% = \frac{\text{Sumbangan Efektif (X)\%}}{R \text{ Squer (R}^2\text{)}}$$

$$SR (X2)\% = \frac{33,6336 \%}{61,2924\%}$$

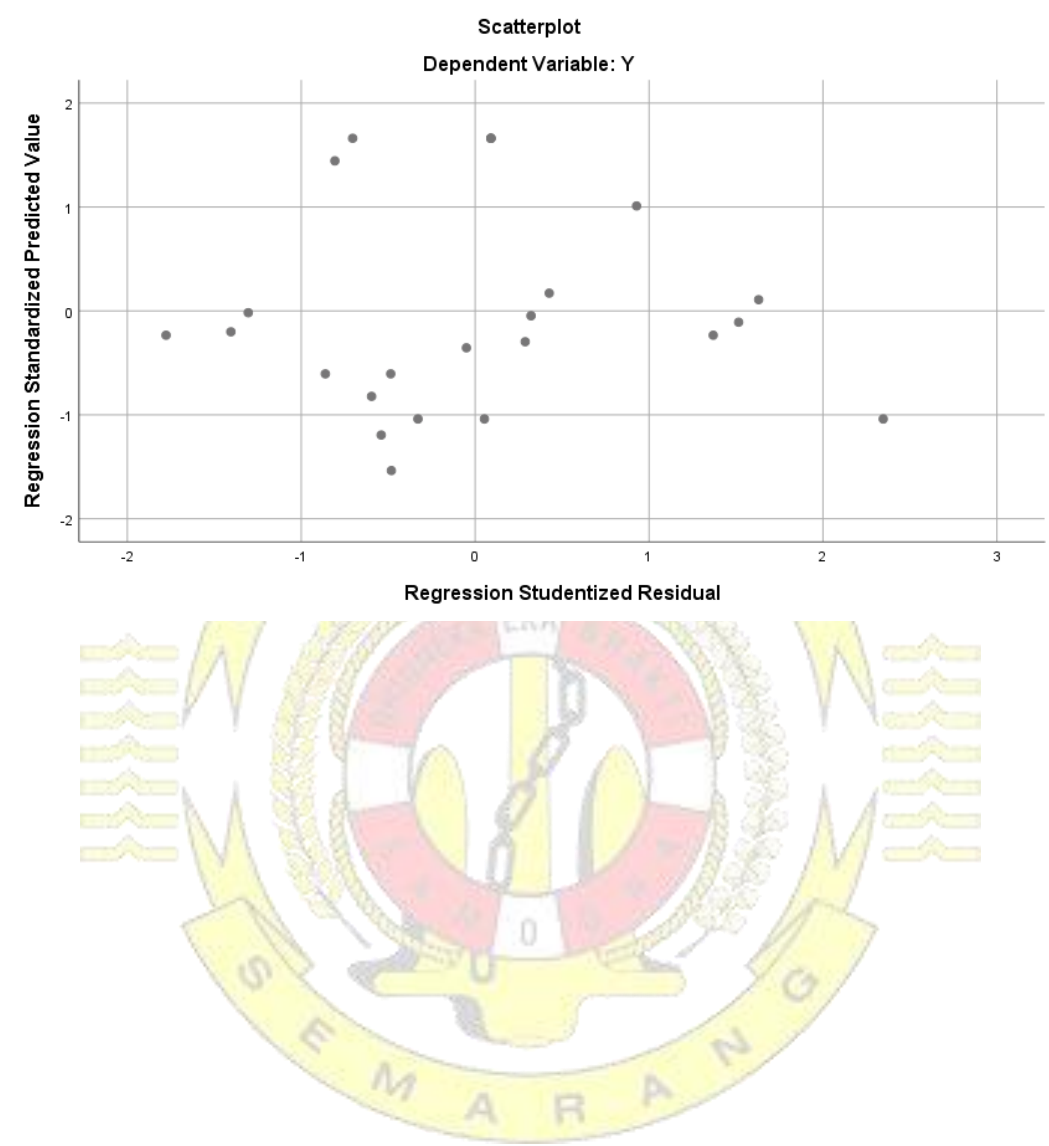
$$SR (X2)\% = 54,8740 \%$$

Berdasarkan hasil perhitungan yang telah dipaparkan, maka didapat tabel sebagai berikut :

Tabel 4.25. Ringasan Hasil Uji Sumbangan Relatif (SR)

SR	NILAI
X1	45,1259 %
X2	54,8740 %
TOTAL	100 %

Lampiran 6 Uji Heterokedastisitas



Lampiran 7 Tabel t

Pr Df	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
41	0.68052	1.30254	1.68288	2.01954	2.42080	2.70118	3.30127
42	0.68038	1.30204	1.68195	2.01808	2.41847	2.69807	3.29595
43	0.68024	1.30155	1.68107	2.01669	2.41625	2.69510	3.29089
44	0.68011	1.30109	1.68023	2.01537	2.41413	2.69228	3.28607
45	0.67998	1.30065	1.67943	2.01410	2.41212	2.68959	3.28148
46	0.67986	1.30023	1.67866	2.01290	2.41019	2.68701	3.27710
47	0.67975	1.29982	1.67793	2.01174	2.40835	2.68456	3.27291
48	0.67964	1.29944	1.67722	2.01063	2.40658	2.68220	3.26891
49	0.67953	1.29907	1.67655	2.00958	2.40489	2.67995	3.26508
50	0.67943	1.29871	1.67591	2.00856	2.40327	2.67779	3.26141
51	0.67933	1.29837	1.67528	2.00758	2.40172	2.67572	3.25789
52	0.67924	1.29805	1.67469	2.00665	2.40022	2.67373	3.25451
53	0.67915	1.29773	1.67412	2.00575	2.39879	2.67182	3.25127
54	0.67906	1.29743	1.67356	2.00488	2.39741	2.66998	3.24815
55	0.67898	1.29713	1.67303	2.00404	2.39608	2.66822	3.24515
56	0.67890	1.29685	1.67252	2.00324	2.39480	2.66651	3.24226
57	0.67882	1.29658	1.67203	2.00247	2.39357	2.66487	3.23948
58	0.67874	1.29632	1.67155	2.00172	2.39238	2.66329	3.23680
59	0.67867	1.29607	1.67109	2.00100	2.39123	2.66176	3.23421
60	0.67860	1.29582	1.67065	2.00030	2.39012	2.66028	3.23171
61	0.67853	1.29558	1.67022	1.99962	2.38905	2.65886	3.22930
62	0.67847	1.29536	1.66980	1.99897	2.38801	2.65748	3.22696
63	0.67840	1.29513	1.66940	1.99834	2.38701	2.65615	3.22471
64	0.67834	1.29492	1.66901	1.99773	2.38604	2.65485	3.22253
65	0.67828	1.29471	1.66864	1.99714	2.38510	2.65360	3.22041
66	0.67823	1.29451	1.66827	1.99656	2.38419	2.65239	3.21837
67	0.67817	1.29432	1.66792	1.99601	2.38330	2.65122	3.21639
68	0.67811	1.29413	1.66757	1.99547	2.38245	2.65008	3.21446
69	0.67806	1.29394	1.66724	1.99495	2.38161	2.64898	3.21260
70	0.67801	1.29376	1.66691	1.99444	2.38081	2.64790	3.21079
71	0.67796	1.29359	1.66660	1.99394	2.38002	2.64686	3.20903
72	0.67791	1.29342	1.66629	1.99346	2.37926	2.64585	3.20733
73	0.67787	1.29326	1.66600	1.99300	2.37852	2.64487	3.20567
74	0.67782	1.29310	1.66571	1.99254	2.37780	2.64391	3.20406
75	0.67778	1.29294	1.66543	1.99210	2.37710	2.64298	3.20249
76	0.67773	1.29279	1.66515	1.99167	2.37642	2.64208	3.20096
77	0.67769	1.29264	1.66488	1.99125	2.37576	2.64120	3.19948
78	0.67765	1.29250	1.66462	1.99085	2.37511	2.64034	3.19804
79	0.67761	1.29236	1.66437	1.99045	2.37448	2.63950	3.19663
80	0.67757	1.29222	1.66412	1.99006	2.37387	2.63869	3.19526

Lampiran 8 Tabel r

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
51	0.2284	0.2706	0.3188	0.3509	0.4393
52	0.2262	0.2681	0.3158	0.3477	0.4354
53	0.2241	0.2656	0.3129	0.3445	0.4317
54	0.2221	0.2632	0.3102	0.3415	0.4280
55	0.2201	0.2609	0.3074	0.3385	0.4244
56	0.2181	0.2586	0.3048	0.3357	0.4210
57	0.2162	0.2564	0.3022	0.3328	0.4176
58	0.2144	0.2542	0.2997	0.3301	0.4143
59	0.2126	0.2521	0.2972	0.3274	0.4110
60	0.2108	0.2500	0.2948	0.3248	0.4079
61	0.2091	0.2480	0.2925	0.3223	0.4048
62	0.2075	0.2461	0.2902	0.3198	0.4018
63	0.2058	0.2441	0.2880	0.3173	0.3988
64	0.2042	0.2423	0.2858	0.3150	0.3959
65	0.2027	0.2404	0.2837	0.3126	0.3931
66	0.2012	0.2387	0.2816	0.3104	0.3903
67	0.1997	0.2369	0.2796	0.3081	0.3876
68	0.1982	0.2352	0.2776	0.3060	0.3850
69	0.1968	0.2335	0.2756	0.3038	0.3823
70	0.1954	0.2319	0.2737	0.3017	0.3798
71	0.1940	0.2303	0.2718	0.2997	0.3773
72	0.1927	0.2287	0.2700	0.2977	0.3748
73	0.1914	0.2272	0.2682	0.2957	0.3724
74	0.1901	0.2257	0.2664	0.2938	0.3701
75	0.1888	0.2242	0.2647	0.2919	0.3678
76	0.1876	0.2227	0.2630	0.2900	0.3655
77	0.1864	0.2213	0.2613	0.2882	0.3633
78	0.1852	0.2199	0.2597	0.2864	0.3611
79	0.1841	0.2185	0.2581	0.2847	0.3589
80	0.1829	0.2172	0.2565	0.2830	0.3568
81	0.1818	0.2159	0.2550	0.2813	0.3547
82	0.1807	0.2146	0.2535	0.2796	0.3527
83	0.1796	0.2133	0.2520	0.2780	0.3507
84	0.1786	0.2120	0.2505	0.2764	0.3487
85	0.1775	0.2108	0.2491	0.2748	0.3468

Lampiran 9 Tabel f

Titik Persentase Distribusi F untuk Probabilita = 0,05															
df untuk penyebut (N2)	df untuk pembilang (N1)														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
46	4.05	3.20	2.81	2.57	2.42	2.30	2.22	2.15	2.09	2.04	2.00	1.97	1.94	1.91	1.89
47	4.05	3.20	2.80	2.57	2.41	2.30	2.21	2.14	2.09	2.04	2.00	1.96	1.93	1.91	1.88
48	4.04	3.19	2.80	2.57	2.41	2.29	2.21	2.14	2.08	2.03	1.99	1.96	1.93	1.90	1.88
49	4.04	3.19	2.79	2.56	2.40	2.29	2.20	2.13	2.08	2.03	1.99	1.96	1.93	1.90	1.88
50	4.03	3.18	2.79	2.56	2.40	2.29	2.20	2.13	2.07	2.03	1.99	1.95	1.92	1.89	1.87
51	4.03	3.18	2.79	2.55	2.40	2.28	2.20	2.13	2.07	2.02	1.98	1.95	1.92	1.89	1.87
52	4.03	3.18	2.78	2.55	2.39	2.28	2.19	2.12	2.07	2.02	1.98	1.94	1.91	1.89	1.86
53	4.02	3.17	2.78	2.55	2.39	2.28	2.19	2.12	2.06	2.01	1.97	1.94	1.91	1.88	1.86
54	4.02	3.17	2.78	2.54	2.39	2.27	2.18	2.12	2.06	2.01	1.97	1.94	1.91	1.88	1.86
55	4.02	3.16	2.77	2.54	2.38	2.27	2.18	2.11	2.06	2.01	1.97	1.93	1.90	1.88	1.85
56	4.01	3.16	2.77	2.54	2.38	2.27	2.18	2.11	2.05	2.00	1.96	1.93	1.90	1.87	1.85
57	4.01	3.16	2.77	2.53	2.38	2.26	2.18	2.11	2.05	2.00	1.96	1.93	1.90	1.87	1.85
58	4.01	3.16	2.76	2.53	2.37	2.26	2.17	2.10	2.05	2.00	1.96	1.92	1.89	1.87	1.84
59	4.00	3.15	2.76	2.53	2.37	2.26	2.17	2.10	2.04	2.00	1.96	1.92	1.89	1.86	1.84
60	4.00	3.15	2.76	2.53	2.37	2.25	2.17	2.10	2.04	1.99	1.95	1.92	1.89	1.86	1.84
61	4.00	3.15	2.76	2.52	2.37	2.25	2.16	2.09	2.04	1.99	1.95	1.91	1.88	1.86	1.83
62	4.00	3.15	2.75	2.52	2.36	2.25	2.16	2.09	2.03	1.99	1.95	1.91	1.88	1.85	1.83
63	3.99	3.14	2.75	2.52	2.36	2.25	2.16	2.09	2.03	1.98	1.94	1.91	1.88	1.85	1.83
64	3.99	3.14	2.75	2.52	2.36	2.24	2.16	2.09	2.03	1.98	1.94	1.91	1.88	1.85	1.83
65	3.99	3.14	2.75	2.51	2.36	2.24	2.15	2.08	2.03	1.98	1.94	1.90	1.87	1.85	1.82
66	3.99	3.14	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.03	1.98	1.94	1.90	1.87	1.84	1.82
67	3.98	3.13	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.02	1.98	1.93	1.90	1.87	1.84	1.82
68	3.98	3.13	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.02	1.97	1.93	1.90	1.87	1.84	1.82
69	3.98	3.13	2.74	2.50	2.35	2.23	2.15	2.08	2.02	1.97	1.93	1.90	1.86	1.84	1.81
70	3.98	3.13	2.74	2.50	2.35	2.23	2.14	2.07	2.02	1.97	1.93	1.89	1.86	1.84	1.81
71	3.98	3.13	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.97	1.93	1.89	1.86	1.83	1.81
72	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.96	1.92	1.89	1.86	1.83	1.81
73	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.96	1.92	1.89	1.86	1.83	1.81
74	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.22	2.14	2.07	2.01	1.96	1.92	1.89	1.85	1.83	1.80
75	3.97	3.12	2.73	2.49	2.34	2.22	2.13	2.06	2.01	1.96	1.92	1.88	1.85	1.83	1.80
76	3.97	3.12	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.01	1.96	1.92	1.88	1.85	1.82	1.80
77	3.97	3.12	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.96	1.92	1.88	1.85	1.82	1.80
78	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.95	1.91	1.88	1.85	1.82	1.80
79	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.95	1.91	1.88	1.85	1.82	1.79
80	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.21	2.13	2.06	2.00	1.95	1.91	1.88	1.84	1.82	1.79
81	3.96	3.11	2.72	2.48	2.33	2.21	2.12	2.05	2.00	1.95	1.91	1.87	1.84	1.82	1.79
82	3.96	3.11	2.72	2.48	2.33	2.21	2.12	2.05	2.00	1.95	1.91	1.87	1.84	1.81	1.79
83	3.96	3.11	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.95	1.91	1.87	1.84	1.81	1.79
84	3.95	3.11	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.95	1.90	1.87	1.84	1.81	1.79
85	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.94	1.90	1.87	1.84	1.81	1.79
86	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.94	1.90	1.87	1.84	1.81	1.78
87	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.20	2.12	2.05	1.99	1.94	1.90	1.87	1.83	1.81	1.78

Lampiran 10 Berita Acara Pengambilan Data di MV. Pacific Bulk

BERITA ACARA

PERIZINAN PENGAMBILAN DATA DALAM PENELITIAN
"ANALISIS PELAKSANAAN DRILL KEADAAN DARURAT ABANDON SHIP
TERHADAP KESIAPAN ALAT DAN KOMPETENSI CREW
DI MV. PACIFIC BULK DALAM MANAGEMENT PT. DELI PRATAMA
ANGKUTAN LAUT"
(Study kasus crew kapal MV. Pacific Bulk)

Kepada Yth.
Nakhoda Kapal
MV. Pacific Bulk
Capt. Kusnan

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan pada lampiran di atas, maka saya taruna
PIP Semarang selaku penulis :

Nama : NURDIANSAH MARZUQ
NIT : 551811126600 N
Semester / Program Studi : VIII / NAUTIKA

Dengan hormat,

Meminta permohonan izin, untuk melaksanakan penelitian dengan cara meminta
jawaban melalui kuesioner terhadap seluruh crew kapal di MV. PACIFIC BULK, yang
dikelola oleh PT. DELI PRATAMA ANGKUTAN LAUT. Demikian surat perizinan
ini dibuat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Peneliti
Taruna PIP Semarang

Nurdiansah Marzuq

Mengetahui dan menyetujui
Nakhoda MV. Pacific Bulk


Capt. Kusnan

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 11 Surat Keterangan Hasil Cek Plagiasi Naskah Skripsi

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI NASKAH SKRIPSI/PROSIDING No. 836/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2022

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

Nama : NURDIANSYAH MARZUQ
NIT : 551811126600 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : ANALISIS PELAKSANAAN DRILL KEADAAN DARURAT
ABANDON SHIP TERHADAP KESIAPAN ALAT DAN
KOMPETENSI CREW DI MV. PACIFIC BULK (Studi
Kasus Crew Kapal PT. Deli Pratama Angkutan Laut
Tepatnya di MV. PACIFIC BULK)

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 23 %* (Dua Puluh Tiga 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 : Nurdiansah Marzuq
 2. Tempat, Tanggal Lahir : Kudus, 23 April 2000
 3. NIT : 551811116600 N
 4. Agama : Islam
 5. Jenis Kelamin : Laki-Laki
 6. Golongan Darah : B
 7. Alamat : Jl. Conge Ngembal Rejo RT5/2 Kec. Bae Kab.
Kudus Prov. Jawa Tengah
 8. Nama Orang tua
 - Ayah : Sunarno
 - Ibu : Sridwiyanti
 9. Alamat : Jl. Conge Ngembal Rejo RT5/2 Kec. Bae Kab.
Kudus Prov. Jawa Tengah
 10. SD : SD 2 Wergu Wetan Kudus, tahun 2006– 2012
SMP : SMP 1 Jati Kudus, tahun 2012 – 2015
SMA : SMK Wisuda Karya Kudus, tahun 2015–2018
Perguruan Tinggi : PIP Semarang, tahun 2018 - 2022
 11. Praktek Laut
 - Perusahaan Pelayaran : PT. Deli Pratama Angkutan Laut.
 - Nama Kapal : MV. Pacific Bulk
 - Alamat : Grand ITC Permata Hijau Lt.8 No.8
Jalan Letjen Soepono, Kebayoran Lama-
Jakarta Selatan