



**PENGARUH PERAWATAN DAN LATIHAN SEKOCI  
TERHADAP KESELAMATAN JIWA  
DI KAPAL-KAPAL KIRANA *SERIES* MILIK *ENEOS  
OCEAN SHIPPING MANAGEMENT PTE. LTD.***

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**MUHAMAD ROKHIM  
551811136797 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
2023**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PENGARUH PERAWATAN DAN LATIHAN SEKOCI TERHADAP  
KESELAMATAN JIWA DI KAPAL-KAPAL KIRANA *SERIES*  
MILIK *ENEOS OCEAN SHIPPING MANAGEMENT PTE. LTD.***

Disusun oleh:

**MUHAMAD ROKHIM**  
**NIT. 551811136797 N**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, ~~23~~ ~~01~~ ~~2023~~

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Materi

Metodologi dan Penulisan



**Capt. MUSTAMIN, M.Pd..M.Mar**  
**Pembina (IV/a)**  
**NIP. 19681227 199903 1 001**

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

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika



**YUSTINA SAPAN, S.Si.T,M.M**  
**Penata Tingkat I (III/d)**  
**NIP. 19771129 200502 2 001**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul, “Pengaruh Perawatan Dan Latihan Sekoci Terhadap Keselamatan Jiwa Di Kapal-Kapal Kirana *Series* Milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte.Ltd.* ” karya,

Nama : Muhamad Rokhim

NIT : 551811136797 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi nautika,  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ....., tanggal.....

Semarang, .....

### PENGUJI

Penguji I : Nama Penguji I : **Capt. SUHERMAN, M.Si., M.Mar**  
Pangkat Golongan : **Pembina (IV/a)**  
NIP. : **19660915 199903 1 001**

Penguji II : Nama Penguji II : **Capt. MUSTAMIN, M.Pd..M.Mar**  
Pangkat Golongan : **Pembina (IV/a)**  
NIP. : **19681227 199903 1 001**

Penguji III : Nama Penguji III : **PRANYOTO, S.Pi, M.AP**  
Pangkat Golongan : **Pembina Utama Madya (IV/d)**  
NIP. : **19610214 201510 1 001**

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 : Muhamad Rokhim

NIT : 551811136797 N

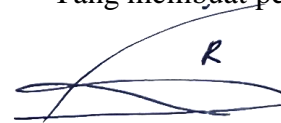

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan Judul :“Pengaruh Perawatan Dan Latihan Sekoci Terhadap Keselamatan Jiwa Di Kapal-Kapal Kirana Series Milik Eneos Ocean Shipping Management Pt,Ltd.”

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, 23 Januari 2023

Yang membuat pernyataan,

**MUHAMAD ROKHIM**  
NIT. 551811136797 N

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

“ Doa, usaha, ikhtiar, tawakal dan istiqamah ”

### Persembahan:

1. Orang tua penulis, Yai Sadi dan Nyai Ngasmiati
2. Saudara Peneliti, Kak Istikomah
3. Bapak Capt. Mustamin, M.Pd..M.Mar. selaku dosen pembimbing I
4. Bapak Arya Widiatmaja, S.Si.T, M.Si selaku dosen pembimbing II
5. Seluruh Dosen dan Tenaga Pendidik Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
6. Seluruh Senior, Rekan-Rekan Angkatan 55 dan Junior Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Seluruh *crew* Perusahaan Eneos Ocean Shipping Management Pte,Ltd.

## PRAKATA

Segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Pengaruh Perawatan Dan Latihan Sekoci Terhadap Keselamatan Jiwa Di Kapal-Kapal Kirana Series Milik Eneos Ocean Shipping Management Pt,Ltd.”**.

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. Ibu Ngasmiasi atas setiap air susu yang mengalir dalam darahku, Bapak Sadi yang telah menafkahi, tanpa kalian tak akan pernah mampu menghirup udara kehidupan. dan kakak saya Istikomah yang selalu memberikan motivasi dan arahan.
2. Bapak Capt. Dian Wahdiana, MM., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Yustina Sapan, S.ST.,M.M, selaku Ketua Program Studi Nautika PIP Semarang.
4. Bapak Capt. Mustamin, M.Pd..M.Mar. selaku dosen pembimbing materi yang senantiasa membimbing skripsi dan memberikan kajian di sela kesibukannya.

5. Bapak Arya Widiatmaja, S.Si.T, M.Si selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.
6. Perusahaan Eneos Ocean Shipping Management Pte,Ltd. yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian serta praktek diatas kapal.
7. Nahkoda, *Chief Officer, Second Officer, Third Officer*, beserta seluruh *crew* kapal MT. Kirana Nawa dan MT. Kirana Quintya yang telah memberikan penulis banyak ilmu yang sangat bermanfaat, membantu penulis melakukan penelitian, serta menyelesaikan praktek diatas kapal.
8. Seluruh Dosen dan Tenaga Pendidik Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Teman seperjuangan Taruna Taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang angkatan 55.
10. Sahabat Takmir Masjid Al-Bahri semoga bisa bertemu di surga kelak, amin.
11. Semua pihak yang telah membantu dan mendukung penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa 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, ... 23 ... 01 ... 2023

Penulis



**MUHAMAD ROKHIM**  
**NIT. 551811136797 N**





## ABSTRAKSI

**Muhamad Rokhim**, 551811136797 N, 2023, “Pengaruh Perawatan Dan Latihan Sekoci Terhadap Keselamatan Jiwa Di Kapal-Kapal Kirana *Series* Milik *Eneos Ocean Shipping Management Pt,Ltd.*”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Mustamin, M.Pd..M.Mar. Pembimbing II: Arya Widiatmaja, S.Si.T, M.Si

Menyelamatkan jiwa saat situasi keadaan darurat (emergency situation) merupakan keadaan di luar keadaan normal seakan bisa kedapatan kapan dan dimana saja mempunyai potensi mengancam jiwa, harta benda serta area lingkungan sekitar. Merawat sekoci merupakan hal umum dan dasar bagi perwira di kapal, akan tetapi di atas kapal umumnya dianggap sepele dan terabaikan. Perawatan sekoci tidak sekedar mengisi checklist, namun perlu perhatian, kepedulian perwira yang bertanggung jawab, dan macam-macam perawatan sekoci yang wajib dilakukan sesuai ketetapan SOLAS 1974 amandemen 2009 di bab III. Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh perawatan sekoci terhadap keselamatan jiwa, untuk mengetahui pengaruh latihan sekoci terhadap keselamatan jiwa dan untuk mengetahui pengaruh perawatan dan latihan sekoci secara bersama-sama terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pt,Ltd.*

Metode penelitian yang dipakai peneliti yaitu metode kuantitatif. Peneliti memakai metode ini guna mengetahui pengaruh dari variable independent terhadap variable dependent pada sampel atau populasi dengan taraf signifikan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perawatan sekoci berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.* Pengaruh positif ditunjukkan dengan uji parsial atau uji t yaitu ( $7,801 > 1,992$ ) nilai thitung lebih besar dari nilai t.tabel dan signifikan ditunjukkan dengan nilai signifikannya kurang dari nilai probabilitasnya ( $0,000 < 0,05$ ). Latihan sekoci berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.* Pengaruh positif dapat dibuktikan dengan uji parsial yaitu ( $12,736 > 1,992$ ) nilai t.hitung lebih besar daripada nilai t.tabel dan signifikan dapat dibuktikan nilai signifikannya kurang dari nilai probabilitasnya ( $0,000 < 0,05$ ). Perawatan dan latihan sekoci secara bersamaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.* Pengaruh positif dapat dibuktikan dengan uji simultan atau uji F yaitu ( $84,481 > 3,12$ ) nilai Fhitung lebih besar daripada Ftabel dan signifikan dapat dibuktikan nilai signifikannya kurang dari nilai probabilitasnya ( $0,000 < 0,05$ ).

**Kata Kunci:** perawatan sekoci, latihan sekoci, keselamatan jiwa.

## ABSTRACT

**Muhamad Rokhim**, 551811136797 N, 2023, *"The Effect of Lifeboat Care and Training on Life Safety on Kirana Series Ships Owned by Eneos Ocean Shipping Management Pt,Ltd."*, Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Supervisor I: Capt. Mustamin, M.Pd.. M.Mar. Supervisor II: Arya Widiatmaja, S.Si.T, M.Si

*Saving lives when an emergency situation is a situation outside of normal circumstances as if it can be caught anytime and anywhere has the potential to threaten life, property and the surrounding environment. Taking care of lifeboats is common and basic for officers on board, but on board is generally considered trivial and neglected. Lifeboat maintenance is not just filling out the checklist, but needs attention, concern for responsible officers, and the kinds of lifeboat maintenance that must be carried out in accordance with the provisions of the SOLAS 1974 amendment 2009 in chapter III. The purpose of this study was to determine the effect of lifeboat care on life safety, to determine the effect of lifeboat training on life safety and to determine the effect of lifeboat maintenance and training together on life safety on kirana series ships owned by Eneos Ocean Shipping Management Pt., Ltd.*

*The research method used by researchers is the quantitative method. Researchers use this method to determine the effect of independent variables on dependent variables in samples or populations with significant levels.*

*The results of this study show that lifeboat maintenance has a positive and significant effect on life safety on ships of the Eneos Ocean Shipping Management Pte's kirana series. Ltd. The positive effect is shown by the partial test or t test, namely  $(7.801 > 1.992)$  the calculated value is greater than the ttabel value and is significantly indicated by the significant value less than the probability value  $(0.000 < 0.05)$ . Lifeboat training has a positive and significant effect on life safety on the ships of Eneos Ocean Shipping Management Pte's kirana series. Ltd. The positive effect can be proved by partial test i.e.  $(12,736 > 1,992)$  the calculated value is greater than the ttabel value and can be significantly proved the signifininya value is less than the probability value  $(0.000 < 0.05)$ . Lifeboat maintenance and training simultaneously positively and significantly affect life safety on the ships of Eneos Ocean Shipping Management Pte's kirana series. Ltd. The positive effect can be proved by simultaneous test or F test i.e.  $(84.481 > 3.12)$  the Fhitung value is greater than the Ftabel and can be significantly proved to be less than the probability value  $(0.000 < 0.05)$ .*

**Keywords:** *lifeboat maintenance, lifeboat practice, life safety.*

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	ixv
ABSTRACT.....	x
DAFTAR ISI.....	xix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	6
C. Batasan Masalah.....	7
D. Rumusan Masalah.....	7
E. Tujuan Penelitian.....	7
F. Manfaat Hasil Penelitian.....	8
BAB II LANDASAN TOERI.....	10
A. Deskripsi Teori.....	10
B. Definisi Operasional.....	23
C. Kerangka Berpikir.....	25
D. Hipotesis.....	26
BAB III METODE PENELITIAN.....	28
A. Metode Penelitian.....	28
B. Populasi dan Sampel.....	29
C. Instrumen Penelitian.....	31
D. Teknik Pengolahan Data.....	32
E. Teknik Analisis Data.....	34
BAB IV HASIL PENELITIAN, PENGUJIAN HIPOTESIS, DAN PEMBAHASAN.....	37
A. Deskripsi Hasil Penelitian.....	37

B. Uji Persyaratan Analisis .....	55
C. Hasil Pengujian Hipotesis.....	56
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	65
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	69
A. Simpulan.....	69
B. Keterbatasan Penelitian .....	70
C. Saran.....	70
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	<i>lifeboat jenis davit MT. Kirana Quintya</i> .....	11
Gambar 2.2	<i>Freefall Lifeboat</i> .....	12
Gambar 2.3	<i>Oars Lifeboat</i> .....	12
Gambar 2.4	Kerangka Pikir Variabel Penelitian.....	26



## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	<i>Review</i> Penelitian Terdahulu .....	5
Tabel 2.1	Alat-alat didalam sekoci .....	13
Tabel 2.2	Indikator Variabel.....	24
Tabel 3.1	Jumlah Populasi dan sampel Crew Kirana Series .....	31
Tabel 4.1	Jenis Kelamin .....	37
Tabel 4.2	Usia.....	38
Tabel 4.3	Pengalaman Berlayar.....	39
Tabel 4.4	Kewarganegaraan .....	40
Tabel 4.5	Jabatan .....	41
Tabel 4.6	Diskripsi Perawatan.....	44
Tabel 4.7	Diskripsi Latihan Sekoci .....	45
Tabel 4.8	Diskripsi Keselamatan Jiwa .....	46
Tabel 4.9	Uji Validitas Semua Variable Indicator .....	47
Tabel 4.10	Hasil Uji Validitas Perawatan ( $X_1$ ).....	49
Tabel 4.11	Hasil Uji Validitas Latihan Sekoci ( $X_2$ ).....	50
Tabel 4.12	Hasil Uji Validitas Keselamatan Jiwa .....	52
Tabel 4.13	Uji Validitas.....	54
Tabel 4.14	Hasil Uji Reliabilitas .....	54
Tabel 4.15	Hasil Uji Normalitas.....	55
Tabel 4.16	Hasil Uji Regresi Linier Berganda .....	56
Tabel 4.17	Hasil Uji Koefisien Determinasi .....	58
Tabel 4.18	Hasil Uji Koefisien Korelasi .....	59
Tabel 4.19	Hasil Koefisien Regresi Beta.....	59
Tabel 4.20	Hasil Sumbangan Efektif (SE) .....	60
Tabel 4.21	Hasil Sumbangan Relatif (SR) .....	62
Tabel 4.22	Hasil Uji Parsial $X_1$ terhadap Y .....	63
Tabel 4.23	Uji Parsial $X_2$ terhadap Y .....	63
Tabel 4.24	Hasil Uji Simultan .....	64

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran.	1 <i>Ship Particular</i> MT. Kirana Nawa .....	74
Lampiran.	2 <i>Ship Particular</i> MT. Kirana Quintya.....	75
Lampiran.	3 <i>Crew List</i> MT. Kirana Nawa .....	76
Lampiran.	4 <i>Crew List</i> MT. Kirana Quintya.....	77
Lampiran.	5 Gambar Kapal MT. Kirana Nawa .....	78
Lampiran.	6 Gambar Kapal MT. Kirana Quintya .....	79
Lampiran.	7 Muster List.....	80
Lampiran.	8 Hasil Output SPSS Data Identitas Responden.....	81
Lampiran.	9 Hasil Output SPSS Validitas Correlation X1 (Kepada Taruna)	84
Lampiran.	10 Hasil Output SPSS Validitas Correlation X2 (Kepada Taruna)	85
Lampiran.	11 Hasil Output SPSS Validitas Correlation Y (Kepada Taruna)	86
Lampiran.	12 Hasil Output SPSS Reliabilitas X1 (Kepada Taruna) .....	87
Lampiran.	13 Hasil Output SPSS Validitas Correlation X1 .....	88
Lampiran.	14 Hasil Output SPSS Validitas Correlation X2 .....	89
Lampiran.	15 Hasil Output SPSS Validitas Correlation Y .....	90
Lampiran.	16 Hasil Output SPSS Reliabilitas X1.....	91
Lampiran.	17 Hasil Output SPSS Reliabilitas X2.....	92
Lampiran.	18 Hasil Output SPSS Reliabilitas Y.....	93
Lampiran.	19 Hasil Output SPSS Uji R <sup>2</sup> .....	94
Lampiran.	20 Hasil Output SPSS Uji t .....	95
Lampiran.	21 Hasil Output SPSS Uji F .....	96
Lampiran.	22 Hasil Output SPSS Uji R <sup>2</sup> .....	97
Lampiran.	23 t Tabel.....	98
Lampiran.	24 r Tabel.....	99
Lampiran.	25 Kuesioner Responden .....	100
Lampiran.	26 Data Jawaban Responden .....	100
Lampiran.	27 <i>Ship Maintenance Record</i> .....	105
Lampiran.	28 <i>Annual Shore Service</i> .....	110
Lampiran.	29 <i>Drill Lifeboat</i> .....	117
Lampiran.	30 Hasil Cek Similiarity.....	120



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Transportasi laut khususnya minyak dan gas merupakan sarana transportasi yang paling efisien, menggunakan kapal tanker yang membawa minyak untuk menghubungkan pulau, negara dan benua adalah faktor terpenting perdagangan global dan akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi jalur transportasi laut. Dalam operasional minyak dan gas jalur transportasi laut bukanlah tidak beresiko, pelayaran ini adalah yang paling penuh bahaya resiko dalam pelayaran yang sering terjadi yaitu kecelakaan kapal. Sebagai orang bekerja di atas kapal harus dibekali kompetensi keselamatan jiwa menghadapi keadaan darurat.

Menyelamatkan jiwa saat keadaan darurat (*emergency situation*) merupakan keadaan di luar keadaan normal seakan bisa kedapatan kapan dan dimana saja mempunyai potensi mengancam jiwa, harta benda serta area lingkungan sekitar. Banyak hal bisa mengancam keselamatan jiwa manusia antara lain yaitu tenggelam, ledakan ataupun kebakaran, kandas, tubrukan, orang terjatuh di laut, minyak tumpah, dan lain sebagainya. Keadaan darurat merupakan suatu ketidakpastian, dikarenakan mungkin bisa terjadi atau tidak serta tidak melihat tempat dan waktu. Secepatnya harus bisa diatasi supaya tidak terjadi *unstable situation* yaitu situasi dimana semuanya tidak bisa terkontrol lagi dikarenakan akibat gagalnya mengatasi keadaan darurat. Untuk melindungi keselamatan jiwa di atas kapal. IMO



(*international maritime organization*) membuat perjanjian keselamatan pelayaran internasional berupa SOLAS.

(*International Convention for the Safety of Life at Sea*) SOLAS 1974 amandemen 2009 di bab III yang mengatur macam-macam alat keselamatan di air yang dapat digunakan pada saat mengalami keadaan darurat. Maka dari itulah semua alat-alat keselamatan di kapal harus dalam kondisi baik dan siap pakai, khususnya sekoci. Sekoci (*life boat*) merupakan alat keselamatan berupa perahu yang mempunyai motor sebagai alat penggerak. Tergantung pada keefektifan, area aplikasi dan penggunaannya, sekoci penolong di atas kapal terdiri dari dua macam yaitu *davit* dan *free-fall lifeboat*. Keduanya memiliki fungsi yang sama digunakan evakuasi ketika tidak memungkinkan lagi berada di atas kapal karena keadaan darurat tidak dapat terkendali lagi untuk keselamatan jiwa secara tepat, cepat, aman dan terkendali. Tidak terlepas dari itu keterampilan *crew* dan familiarisasi tanggung jawab masing-masing sangat berpengaruh saat menghadapi keadaan darurat di atas kapal, sehingga meminimalisir korban jiwa pada saat meninggalkan kapal (*abandon ship*). Semua *crew* kapal wajib mempunyai keterampilan mengoperasikan alat-alat keselamatan sehingga ketika terjadi keadaan darurat bisa menolong diri sendiri ataupun *crew* yang lain. Bagi semua pelaut harus mempunyai sertifikat BST (*Basic Safety Training*). Seperti daterminasi (*International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping*) STCW 1978 amandemen 2010, hendaklah melakukan tanggung jawabnya sesuai ketentuan yang telah diberlakukan.

Sehubungan guna terbentuknya *crew* terampil dan cekatan untuk menghadapi keadaan darurat lembaga pendidikan yang mengeluarkan sertifikat harus membina SDM yang terlibat bisa siap dipekerjakan dan latihan-latihan *Drill* perlu dilaksanakan sesuai ketentuan untuk melatih semua *crew* supaya tidak lupa akan tanggung jawabnya dan keterampilannya. Dengan seperti ini maka para *crew* bisa mengoperasikan alat-alat keselamatan, sehingga keselamatan jiwa yang mutlak dalam pelayaran akan tercapai saat mengoperasikan sekoci.

Seiring berjalannya waktu dan pesatnya kemajuan teknologi di dunia pelayaran, sekoci tidak lagi terbuat dari bahan logam ataupun kayu yang kurang efektif dan memerlukan pemeliharaan khusus. Di era *modern* ini sudah menggunakan *fiberglass* yang kuat tetapi ringan dan awet tahan dari cuaca. Bukannya berarti terlepas dari tanggung jawab terhadap perawatan sama sekali, akan tetapi masih ada perawatan-perawatan guna menunjang keselamatan pada saat digunakan. Kenyataannya banyak terjadi kegagalan saat menghadapi keselamatan jiwa atau sekedar *drill*, hal ini disebabkan karena keterbatasan pengetahuan pengoperasian alat-alat keselamatan jiwa, keterlatihan *crew* kapal saat memegang tanggung jawab yang telah diberikan serta kondisi alat-alat tersebut yang kurang terawat akibatnya pada saat dibutuhkan tidak bisa digunakan. Merawat sekoci merupakan hal umum dan dasar bagi perwira di kapal, akan tetapi di atas kapal umumnya dianggap sepele dan terabaikan. Perawatan sekoci tidak sekedar mengisi *checklist*, namun perlu perhatian, kepedulian perwira yang bertanggung jawab, dan

macam-macam perawatan sekoci yang wajib dilakukan sesuai ketentuan SOLAS 1974 amandemen 2009 di bab III. Seperti pada saat inspeksi *shell* di Singapore pada bulan Mei 2021 pada saat sekoci hendak diperiksa oleh Capt. Yeo Liong Ho (*inspector*) mesin sekoci tidak bisa hidup setelah sekian kali di coba oleh mualim tiga (*third officer*).

Kegagalan yang sering terjadi diatas kapal pada saat latihan *drill* yaitu waktu *launching* sekoci. dan kurangnya perawatan melumasi *grease* pada *wire*. Seperti pengalaman yang dialami peneliti pada saat *sea project* di MT. Quintya, tepatnya *anchorage western petroleum bravo (AWPB)* 04 Oktober 2021, semua *crew* kapal sedang melakukan latihan *abandon ship drill* penanganan keadaan darurat meninggalkan kapal yang dipimpin Captain Sri Raharjo selaku pimpinan tertinggi di atas kapal. Pada saat sekoci sebelah kiri hendak *launching* salah satu *wire* bagian belakang macet tidak bisa *release* sehingga haluan sekoci merosot ke bawah dan buritan sekoci tetap di tempat, sekoci miring tidak optimal menyentuh air (*waterborn*).

Berdasarkan pengalaman selama praktek laut di MT. Kirana Quintya dan uraian diatas, peneliti tertarik pada masalah yang terjadi berjudul **“Pengaruh Perawatan dan Latihan Sekoci Terhadap Keselamatan Jiwa di Kapal-Kapal Kirana Series Milik Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.”**

Tabel 1.1 *Review Penelitian Terdahulu*

NO	NAMA PENELITI	JUDUL	HASIL PENELITIAN
1	Samsul B (2019)	Optimalisasi perawatan sekoci penolong jenis <i>totally enclosed space</i> untuk keselamatan pelayaran MV. HL Saijo.	Pegetahuan perawatan sekoci, pelaksanaan sesuai prosedur dan tersedianya <i>spare parts</i> sangat penting untuk meningkatkan keselamatan di MV. HL Saijo.
2	Chandra Kharisma (2020)	Optimalisasi perawatan <i>Plifeboat</i> dalam menanggulangi kegagalan <i>launching</i> di MT. Serui	Pelaksanaan perawatan <i>lifeboat</i> secara teratur dan benar dapat mencegah gagal <i>launching</i> di MT. Serui.
3	Bahtianul Mubarak (2020)	Optimalisasi perawatan sekoci penolong di MT. Sungai Gerong.	Pelaksanaan mengoptimalkan <i>maintenance lifeboat</i> dapat mencegah kendala pada saat

			latihan maupun keadaan darurat di atas kapal.
4	Kuncowati (2016)	Pengaruh perawatan sekoci dan <i>drill</i> sekoci terhadap penanganan keadaan darurat meninggalkan kapal ( <i>abandon ship</i> )	Perawatan serta penurunan <i>lifeboat</i> ada pengaruh signifikan terhadap menghadapi <i>abandon ship</i> atau meninggalkan kapal.

Dari uraian dan tabel 1 bisa disimpulkan bahwa perawatan serta latihan sekoci berpengaruh terhadap prosedur tindakan penanganan keadaan darurat di kapal. Prosedur penanganan yang baik dan benar berkaitan juga dalam menunjang keselamatan jiwa di atas kapal.

## B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan topik/tema penelitian ini, peneliti menentukan inventarisasi masalah sebagai berikut :

1. Sekoci MT. Kirana Quintya pada bagian *realishing hook* tidak bekerja secara maksimal.
2. Kurangnya perawatan dan pengetahuan penggunaan alat keselamatan khususnya sekoci (*lifeboat*).
3. Pelaksanaan *drill* mengalami kendala dan terhambat.

### C. Batasan Masalah

Melihat luasnya pembahasan masalah dalam tesis ini serta terbatasnya waktu dan agar tercapai tujuan dengan baik, maka peneliti membatasi masalah supaya tidak menyimpang dan lebih focus pada tujuan yang hendak dikaji saat penelitian. Pengalaman peliti yang terbatas menjadi batasan masalah penelitian, waktu penelitian tepatnya tanggal 17 Desember 2020 sampai dengan 16 Januari 2022 di MT. Kirana Quintya milik perusahaan ENEOS OCEAN SHIPMANAGEMENT PTE. LTD. Dan beberapa *crew* kapal lain miliknya.

### D. Rumusan Masalah

Dari pernyataan-pernyataan yang telah peneliti dapatkan melalui pengumpulan data seperti dibawah :

1. Apakah ada pengaruh perawatan sekoci terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.* ?
2. Apakah ada pengaruh latihan sekoci terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.* ?
3. Apakah ada pengaruh perawatan dan latihan sekoci terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shiping Management Pte. Ltd.*?

### E. Tujuan Penelitian

Penelitian ini diharapkan bisa mengembangkan, membuktikan teori dan hubungan secara matematis pemeliraan dan latihan terhadap

keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.*, Adapun seperti berikut :

1. Untuk mengetahui pengaruh perawatan sekoci terhadap keselamatann jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.*
2. Untuk mengetahui pengaruh latihan sekoci terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series*.milik *Eneos Ocean Shipping Managemet Pte. Ltd.*
3. Untuk mengetahui pengaruh perawatan dan latihan skoci terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Enesos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.*

#### **F. Manfaat Hasil Penelitian**

1. Manfaat Teoritis

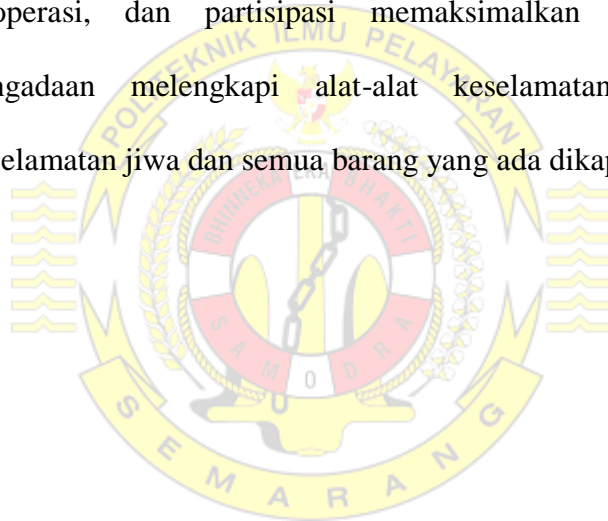
Hasil penelitian ini semoga dapat bermanfaat bagi pelaut, maupun kalangan umum sebagai referensi penelitian dan landasan Pengetahuan terkait dalam upaya meningkatkan perawatan dan latihan *drill* sekoci terhadap keselamatan jiwa di kapal.

2. Manfaat Praktis

- a. Hasil penelitin diharapkan bisa membuat *crew* tersijil bertanggung jawab diatas kapal bisa melakukan perawatan sekoci yang baik dan benar sesuai peraturan internasional, yaitu Chapter III (*Life Saving Appliance*) SOLAS 1974, dan perusahaan terkait juga dapat memfasilitasi dengan peralatan perawatan yang memadai guna

menunjang perawatan alat keselamatan sekoci yang baik. Pasa saat meninggalkan kapal (*abandonship*) keselamatan hanya tergantung pada sekoci.

- b. Diharapkan seluruh *crew* dapat familiar akan tanggung jawabnya dan tiap-tiap tugas bertimbang jabatatan guna menunjang keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management. Pte. Ltd.*
- c. Untuk pelaut dan perusahaan diharapkan bisa berkolaborasi, kooperasi, dan partisipasi memaksimalkan perawatan dan pengadaan melengkapi alat-alat keselamatan sekoci guna keselamatan jiwa dan semua barang yang ada dikapal.





## BAB II

### LANDASAN TOERI

#### A. Deskripsi Teori

Berasas pengalaman peneliti waktu *sea project* di MT. Kirana Quintya peneliti bisa mengambil kesimpulan bahwa pada perawatan sekoci dan latihan atau *drill* baik secara pengetahuan dan keterampilan harus memperhatikan aspek-aspek yang menunjang keselamatan jiwa.

Untuk memudahkan pemahaman-pemahaman bagaimana pengaruh perawatan dan latihan terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.*, maka penelenti membuat penjelasan setiap variabel yang akan diteliti sebagai berikut :

##### 1. Sekoci

*Lifeboat: A smaller boat onboard a ship for emergency escape when for example in distress* (Divkovic & Dahlrot, 2015). Jadi sekoci (*lifeboat*) didefinisikan sebagai perahu kecil di atas kapal untuk pelarian darurat ketika misalnya dalam kesulitan di gunakan dalam menunjang keselamatan jiwa seluruh *crew*. Sekoci terdiri dari dua macam jenis, yaitu sekoci jatuh bebas atau *freefall* dan sekoci *davit*. Dari jenis sekoci diatas tergolong mempunyai fungsional yang tidak berbeda, yakni sebagai alat evakuasi untuk meninggalkan kapal (*abandon ship*). Dari jenis sekoci tersebut ada perbedaan cara di luncurkannya/*launching*. Jenis sekoci jatuh bebas atau *freefall* ketika di luncurkan lebih tangkas dari sekoci jenis *davit*, karena sekoci jenis

*freefall* bisa *launching* spontan dari penyimpanannya dengan dioperasikannya tuas yang berada di dalam sekoci lepas sehingga sekoci merosot dari tanjakan miring tanpa memakai *wire davit launcher*. Sementara jenis sekoci jenis *davit* memerlukan durasi lebih lama dalam peluncuran pengoperasiannya.



Gambar 2.1 *lifeboat* jenis *davit* MT. Kirana Quintya

Sumber : Dokumentasi Pribadi



Gambar 2.2 Freefall Lifeboat

Sumber : marinegayaan.com



Gambar 2.3 Oars Lifeboat

Sumber : istockphoto.com

Telah dijelaskan pada SOLAS 1974 amandemen 2009 di bab III

terdapat sebagian macam jenis sekoci (*lifeboat*) yang perbolehkan digunakan untuk alat keselamatan, yakni sekoci sebagian tertutup (*partially enclosed*), otomatis akan (*self righting partially enclosed*). Sekoci terbuka (*open lifeboat*) digerakan menggunakan dayung atau mesin diesel sekoci jenis ini sudah jarang digunakan karena faktor keamanan yang ketat, dan yang terakhir sekoci tertutup (*totaly enclosed*), tertutup karena untuk melindungi *crew* didalamnya dari arus air laut, hujan dan angin kencang. Dilengkapi juga dengan mempunyai pelindung tahan api (*fire protected*).

Guna menunjang keselamatan sekoci atau *lifeboat* perlu dilengkapi alat-alat yang bertimbang sesuai dalam *NKClas Annex 2* guna menunjang keselamatan jiwa di atas kapal dan ketika bertahan hidup dilaut meninggalkan kapal. Alat-alat tersebut yaitu:

Tabel 2.1 Alat-alat didalam sekoci.

NO	ALAT	NO.1 (KANAN)	NO.2 (KIRI)	KETERANGAN
1	<i>Buoyant Oar and Thole Pins</i>	1	1	Mempunyai panjang 2,8m
2	<i>Boat Hook</i>	2	2	Mempunyai panjang 2,5m.
3	<i>Bouyant Bailer</i>	1	1	Dengan tali berbahan <i>polithylene</i> .
4	<i>Bucket</i>	2	2	Dengan tali

				berbahan <i>polithylene</i>
5	<i>Survival Manual Book</i>	1	1	Buku panduan
6	<i>Operational Compass</i>	1	1	Sebelumnya sudah <i>approved</i> atau dan teruji
7	<i>Sea Anchor</i>	1	1	Yang sebelumnya sudah <i>approved</i> atau dan teruji
8	<i>Painter</i>			Mempunyai diameter tali 20mm dan panjang 50m.
	<i>Attached FWD Lifeboat</i>	1	1	
	<i>Inside Lifeboat</i>	1	1	
	<i>Total Painter</i>	2	2	
9	<i>Hatchets</i>	2	2	Dilengkapi dengan tali.
10	<i>Fresh Water</i>			3 Liter setiap orang
11	<i>Rustproof Dipper</i>	1	1	<i>Approved</i>
12	<i>Rustproof Drinking Vessel</i>	1	1	<i>Approved</i>
13	<i>Hand Flares</i>	6	6	<i>Approved</i>
14	<i>Rocket Parachute Signal</i>	4	4	<i>Approved</i>
15	<i>Smoke Signal</i>	2	2	<i>Approved</i>

16	<i>Food Ration</i>	25	25	<i>Approved</i>
17	<i>Waterproof Electric Torch</i>	1	1	Berbahan dari plastic
18	<i>Life Saving Signal Table</i>	1	1	Berbahan anti air
19	<i>Daylight Signaling Mirror</i>	1	1	<i>Approved.</i>
20	<i>Whistle</i>	1	1	Disertai dengan tali
21	<i>First Aid Kit</i>	1	1	
22	<i>Anti Seasickness Tablet</i>	Setiap crew	Setiap crew	Untuk 48 Jam
23	<i>Jack Knife</i>	1	1	Disertai dengan tali
24	<i>Tin Openers</i>	3	3	Bahan besi
25	<i>Buoyant Rescue Quoits</i>	2	2	Disertai tali dengan panjang min 30 m.
26	<i>Manual Pump</i>	1	1	Disertai <i>hose kecil</i>
27	<i>Fishing Tackle</i>	1	1	Bahan plastic
28	<i>Tools and accessories</i>	1	1	Tersimpan dalam tempat tersendiri.
29	<i>Portable Fire Extinguisher</i>	1	1	<i>Dry powder.</i>
30	<i>Searchlight</i>	1	1	<i>Approved</i>
31	<i>Radar Reflectort</i>	1	1	<i>Approved</i>
32	<i>Therminal</i>	3	3	<i>Approved</i>



	<i>Protective Aids</i>			
33	<i>Fall Prefention Device (FPD)</i>	2	2	<i>Approved</i>

Semua alat-alat penunjang diatas harus diamankan dalam kondisi pengikatan, penyimpanan di loker, atau kompartemen. Melihat dari sudut pandang tenaga penggeraknya sekoci dapat tergolong menjadi dua macam jenis. Sekoci yang menggunakan tenaga penggerak dayung dan layar, yaitu sekoci yang digerakkan tenaga manusia, angin serta cuaca dan kuat arus air. Selanjutnya sekoci yang menggunakan tenaga mesin penggerak adalah sekoci digerakkan dengan tenaga penggerak mesin dengan bahan bakar dan energy listrik yang diletakkan dalam baterai untuk menghidupkan sekoci.

## 2. Perawatan sekoci

Pengertian perawatan menurut Elden, Rodney M. Dalam Martopo (2011 : 110) Perawatan adalah bagian untuk mempertahankan atau menjaga pada kondisi tertentu khususnya dalam hal efisiensi. Kita bisa mengartikan perawatan adalah segala kegiatan yang dilakukan sebelum terjadi kerusakan atau untuk mencegah sejauh mungkin untuk menghindari resiko kerusakan selama periode tertentu. Perawatan adalah faktor tunggal yang terpenting untuk dapat menyesuaikan diri dengan masyarakat modern, namun terdapat juga beberapa bidang dimana perawatan memainkan peranan yang sedemikian dominan seperti dalam pelayaran. Kita juga mengetahui bahwa perawatan itu mahal dan hal ini menjadi godaan terhadap setiap orang untuk

menundanya.

Sedangkan perawatan sekoci menurut Noeralim (2008 : 59)

a. Inspeksi Mingguan

Pengujian dan inspeksi berikut harus dilakukan setiap minggu :

1) Segala pesawat penyelamat, sekoci-sekoci penyelamat dan perlengkapan peluncuran wajib diinspeksi langsung untuk memastikan bahwa semuanya dalam keadaan siap digunakan.

2) Semua mesin sekoci dalam sekoci-sekoci penolong dan sekoci-sekoci penyelamat harus digerakkan maju dan mundur selama jangka waktu seluruhnya tidak kurang dari 3 menit, perlu digaris bawahi dengan syarat suhu diarea tersebut harus diatas suhu minimum yang dipersyaratkan untuk menghidupkan mesin.

3) Sistem alarm keadaan darurat umum harus diuji-coba.

b. Inspeksi Bulanan

Inspeksi bulanan untuk alat-alat penolong, termasuk perlengkapan sekoci penolong harus dilaksanakan setiap bulan dan dilampirkan daftar pemeriksaan, untuk memastikan semua alat-alat lengkap dan dalam kondisi baik. Laporan inspeksi harus dicatat dalam buku harian perawatan kapal (*Daily maintenance book*).

Peneliti menyimpulkan bahwa perawatan ataupun perawatan sekoci ialah suatu aktifitas atau tindakan memelihara menjaga atau memperbaikinya suatu barang secara efektif dan



efisien menggunakan peralatan penunjangnya sesuai operasi yang direncanakan, dalam tempat serta waktu terjadwal menyesuaikan kebutuhan perbaikan atau mempertahankan kondisi barang itu sendiri dalam fungsi maupun kualitasnya sehingga dapat dioperasikan dengan baik pada saat dibutuhkan. Sehingga perawatan sekoci yang telah dilaksanakan diharapkan bisa terjaga fungsi dan kualitas sekoci tersebut, sehingga dapat sewaktu-waktu ketika terjadi keadaan darurat guna keselamatan jiwa.

### 3. Latihan (*drill*)

Latihan menurut Noe, Hollenbeck, Gerhart Wright (2003: 251), *“training is a planned effort to facilitate the learning of job- related knowledge, skills and behavior by employee”*. Dari pendapat yang tertera peneliti menyimpulkan latihan adalah upaya yang telah direncanakan guna memberi pengetahuan, keterampilan, dan kebiasaan oleh pekerja terkait profesi yang disandang. Latihan menurut (Manuele, 2005) *safety training must be well-planned, continuous, and measured for results. Supervisors and employees have to believe that the content of the training program is what management expects them to apply, and that it serves real knowledge and skill requirements Employees cannot be expected to follow safe work practices if they have not been instructed in the proper procedures.* yang dapat diartikan bahwa pelatihan keselamatan harus direncanakan dengan baik, berkelanjutan, dan terukur untuk hasil. Supervisor dan karyawan harus percaya bahwa

isi dari program pelatihan adalah apa yang manajemen harapkan untuk mereka terapkan, dan itu memenuhi persyaratan pengetahuan dan keterampilan yang nyata. Karyawan tidak dapat diharapkan untuk mengikuti praktik kerja yang aman jika mereka belum diinstruksikan dalam prosedur yang tepat. Latihan menurut Bernardin dan Rusell (1998: 172), *“Training is defined as any attempt to improve employee performance on currently held job and or one related to it. This usually means changes in specific knowledges, skills, attitudes or behaviors. To be effective, training should involve a learning experience, be a planned organizational activity and be designed in response to identified needs”*.

latihan bisa diartikan semua upaya guna meningkatkan performa pada tanggung jawab yang diemban pada saat itu dan hal lain yang terkait. Biasanya guna menunjang pengetahuan, keterampilan, sikap atau perilaku tertentu. Supaya efektif, latihan harus melibatkan pengalaman belajar, membentuk kegiatan organisasi terencana dan dirancang guna menjawab keperluan yang diidentifikasi.

Jadi dapat disimpulkan bahwa *Drill* atau latihan mengoperasikan sekoci di atas kapal merupakan upaya latihan yang telah terencana untuk meningkatkan sikap, perilaku, keahlian, dan pengetahuan para *crew* dalam menghadapi keadaan darurat. Dalam STWC (*Standards of Training Certification and Watchkeeping*) Bab VI menjelaskan minimum persyaratan wajib untuk pengenalan keselamatan, pelatihan

dasar dan instruksi untuk semua pelaut. Di Indonesia sendiri ada UU No. 21 tahun 1992 menekankan setiap *crew* wajib mempunyai keahlian mengenai keselamatan jiwa di laut. Perihal tersebut sudah ada dalam ketentuan SOLAS dibab III peraturan No. 10 dalam paragraph 2, 3, 4 dan 5 bahwa setiap kapal wajib mempunyai jumlah *crew* terlatih cukup guna mengimbangi pada pengoperasian alat-alat keselamatan dan dapat mengulurkan bantuan ke para *crew* yang masih belum terlatih. Ketentuannya ialah :

- a. Setidaknya ada beberapa perwira atau *rating* yang sudah mempunyai sertifikat dan keahlian mengoperasikan alat-alat keselamatan serta penunjangnya guna keselamatan jiwa.
- b. Harus ada perwira yang mempunyai kualifikasi sebanding guna memimpin pada saat penurunan dan pengoperasian setiap alat keselamatan. Semua yang dipimpin adalah tanggung jawabnya dan dapat meyakinkan *crew* paham akan masing-masing tugasnya.

Pelatihan sekoci sendiri juga harus diluncurkan dan dioperasikan di air setidaknya sekali setiap tiga bulan; itu kru operasi yang ditugaskan juga harus berada di atas sekoci selama peluncuran. Aturannya juga berlaku untuk sekoci jatuh bebas tetapi ini harus dilakukan setidaknya sekali setiap enam bulan dan sekoci dapat diturunkan bukannya diluncurkan. Beberapa pengecualian ada, misalnya, kapal dengan pelayaran internasional pendek tetapi jelas bahwa setiap sekoci harus diturunkan setidaknya sekali setiap tiga

bulan, dan diluncurkan setidaknya setahun sekali. Jika latihan kapal pengabaian dilakukan saat kapal sedang mengalami kemajuan, pengeboran harus dilakukan dengan pengawasan oleh seorang yang berpengalaman petugas dan di perairan terlindung karena bahaya yang terlibat sebaliknya (SOLAS, 2004, halaman. 307-308)

#### 4. Keselamatan Jiwa

keselamatan adalah properti atau kualitas sistem yang dipergunakan dan cukup guna memastikan bahwa jumlah kejadian yang dapat membahayakan pekerja, masyarakat, atau lingkungan adalah rendah yang dapat diterima..(Safety & Ii, n.d.) Menurut (Manuele, 2005) *whatever the particular safety process — management involvement, safety in the design stages, employee training, hazards communication, incident investigation, use of personal protective equipment, behavior modification, and so on — its fundamental purpose is to avoid, eliminate, or control hazards.* apapun proses keselamatan tertentu — keterlibatan manajemen, keselamatan dalam tahap desain, pelatihan karyawan, komunikasi bahaya, investigasi insiden, penggunaan alat pelindung diri, modifikasi perilaku, dan sebagainya — tujuan dasarnya adalah untuk menghindari, menghilangkan, atau mengendalikan bahaya.

Tanggung jawab keselamatan menurut (Manuele, 2005) *A safety professional implicitly has a responsibly to give the advice that results in:*

a. *Efficient use of resources, on a priority basis, to avoid, eliminate,*

*orcontrol hazards.*

b. *Attaining a state for which the risks are judged to be acceptable.*

Yang dapat diartikan seorang profesional keselamatan secara implisit memiliki tanggung jawab untuk memberikan saran yang menghasilkan penggunaan sumber daya secara efisien, berdasarkan prioritas, untuk menghindari, menghilangkan, atau mengendalikan bahaya. Dan mencapai keadaan dimana risiko dinilai dapat diterima.

Dapat disimpulkan bahwa keselamatan jiwa adalah suatu upaya dan pemikiran menghindari, menghilangkan, atau mengendalikan bahaya agar tercapai pekerjaan aman yang dapat diterima. Keselamatan jiwa dikawal berpedoman pada SOLAS merupakan standar keselamatan jiwa didunia pelayaran, setiap kapal niaga. Keselamatan jiwa Indonesia sendiri sudah di atur dalam UU No 17/2008 tentang Pelayaran dimana disebutkan pada Bab I ketentuan umum, Pasal 1, ayat 33 bahwa, “Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.” STCW bab VI (halaman. 46-47) menjelaskan standar tentang keadaan darurat, pekerjaan keselamatan, keamanan, fungsi kelangsungan hidup dan perawatan medis. Dapat disimpulkan bahwa keselamatan jiwa adalah semua macam upaya dalam

menanggulangi kemungkinan terjadinya kecelakaan di atas kapal.. Keselamatan jiwa merupakan upaya preventif dan faktornya adalah mengidentifikasi, mensubstitusi, mengeliminasi, mengevaluasi.

## B. Definisi Operasional

Peneliti akan menguraikan setiap *variable* hendak diamati. Dalam *variable-variable* hendak diamati tentang pengaruh perawatan dan latihan latihan sekoci terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.*, sehingga diharapkan kemahiran pengoperasian sekoci pada saat keadaan darurat meninggalkan dan tau akan pengaruh perawatan serta latihan sekoci guna menunjang keselamatan jiwa. *Variable* penelitian pada dasarnya ialah semua sesuatu yang bentuknya diputuskan sama peneliti guna dikaji selanjutnya didapat hipotesis mengenai penelitian tertulis, selanjutnya bisa didapat kesimpulannya (“Suliyanto,” 2017). Dari masalah yang ada pada kerangka fikir membahas mengenai teori, konsep dan pemaparan kronologis untuk menjawab penelitian ini. Agar mudah dipahami pembaca, peneliti menjelaskan variabel-variabel secara praktis seperti berikut :

### 1. Variabel bebas

Variabel bebas ialah variabel yang bisa mempengaruhi serta menjadi sebab timbulnya *variable dependent*. (“Suliyanto,” 2017) Pada pengkajian penelitian variabel bebas (X) (*independent variable*) ialah perawatan sekoci berisyarat ( $X_1$ ) dan latihan sekoci berisyarat

(X<sub>2</sub>).

2. Variabel terikat

Variabel terikat ialah variabel terpengaruhi serta membuat akibat *variable independent*. (“Suliyanto,” 2017) Pada pengkajian variabel terikat (Y) (*dependent variabel*) yaitu keselamatan jiwa.

Tabel 2.2 Indikator Variabel

NO	Variabel	Indikator
1	Perawatan sekoci (X <sub>1</sub> )	1. Crew bertanggung jawab tentang perawatan sekoci. 2. Waktu atau periode perawatan baik secara berkala maupun rutin sesuai SOLAS ( <i>Safety of Life at Sea</i> ) Chapter III. 3. Alat-alat perlengkapan sesuai SOP ( <i>standart Operational Procedure</i> ).
2	Latihan Sekoci (X <sub>2</sub> )	1. Waktu latihan sesuai SOLAS ( <i>Safety of Life at Sea</i> ) Chapter III.

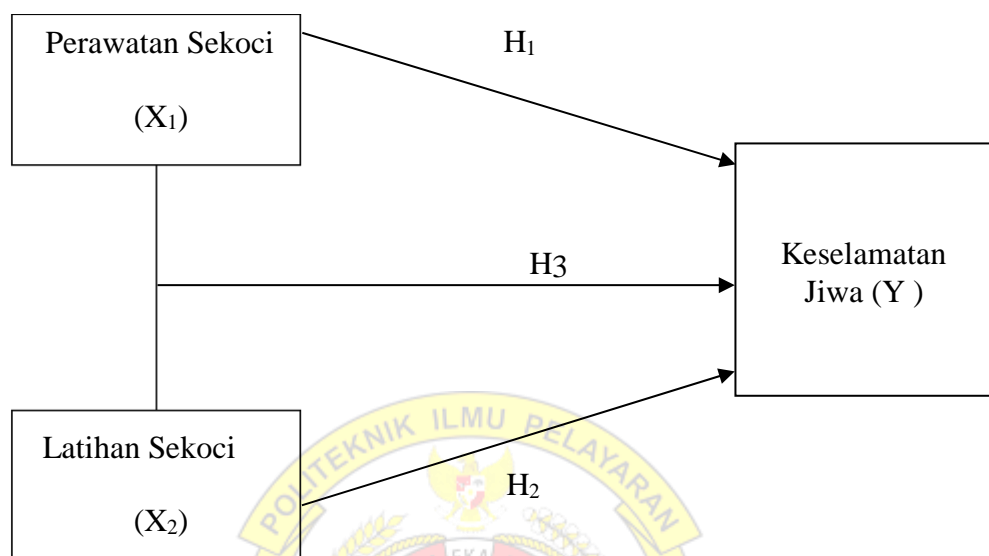
		<ol style="list-style-type: none"> <li>2. <i>Crew</i> bertugas sesuai tanggung jawabnya.</li> <li>3. Sekoci bisa <i>launching</i> dengan baik.</li> <li>4. Hasil evaluasi latihan sekoci.</li> </ol>
3	Keselamatan jiwa (Y)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Crew</i> dalam melaksanakan tugas sesuai tanggung jawabnya.</li> <li>2. Keadaan sekoci dan alat-alat perlengkapannya.</li> <li>3. Kelancaran pelaksanaan keselamatan jiwa di atas kapal.</li> </ol>

### C. Kerangka Berpikir

Untuk mempermudah pemahaman pengaruh perawatan sekoci dan latihan terhadap keselamatan jiwa di MT. Kirana Quintya maka disajikan bagan kerangka pikir guna alur tatanan berpikir penelitian dan bisa berkesinambungan antar variabel yang diteliti.

Berikut ialah kerangka berfikir yang digunakan peneliti :





Gambar 2.4.  
Kerangka Pikir Variabel Penelitian

#### D. Hipotesis

Hipotesis yaitu asumsi tentang hasil penelitian dan masih belum terbukti kebenarannya serta masih bersifat tentang didapat pada kerangka berfikir atau landasan teorinya.

##### 1. Hipotesis pertama (H<sub>1</sub>)

Perawatan sekoci berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.*

##### 2. Hipotesis kedua (H<sub>2</sub>)

Latihan sekoci berpengaruh positif dan signifikan terhadap

keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shpping Management Pte. Ltd.*

3. Hipotesis ketiga ( $H_3$ )

Perwatan dan lathan sekoci secara bersamaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *seris* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.*.



## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Hasil pengolahan data serta pembahasan kajian yang telah dilakukan dalam penelitian pengaruh antara *variable independent* yaitu perawatan dan latihan sekoci terhadap *variable dependent* keselamatan jiwa yang telah dijawab 78 crew di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.* dapat disimpulkan seperti berikut :

1. Perawatan sekoci berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.* Pengaruh positif ditunjukkan dengan uji parsial atau uji t yaitu ( $7,801 > 1,992$ ) nilai  $t_{hitung}$  lebih besar dari nilai  $t_{tabel}$  dan signifikan ditunjukkan dengan nilai signifikannya kurang dari nilai probabilitasnya ( $0,000 < 0,05$ ). Perawatan sekoci mempunyai kontribusi atau sumbangan efektif sebesar 10,4%, sumbangan relatif sebesar 15%.
2. Latihan sekoci berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.* Pengaruh positif dapat dibuktikan dengan uji parsial yaitu ( $12,736 > 1,992$ ) nilai  $t_{hitung}$  lebih besar daripada nilai  $t_{tabel}$  dan signifikan dapat dibuktikan nilai signifikannya kurang dari nilai probabilitasnya ( $0,000 < 0,05$ ).

Latihan sekoci mempunyai kontribusi atau sumbangan efektif sebesar 58,9%, sumbangan relatif sebesar 85%.

3. Perawatan dan latihan sekoci secara bersamaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan jiwa di kapal-kapal kirana *series* milik *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.* Pengaruh positif dapat dibuktikan dengan uji simultan atau uji F yaitu ( $84,481 > 3,12$ ) nilai  $F_{hitung}$  lebih besar daripada  $F_{tabel}$  dan signifikan dapat dibuktikan nilai signifikannya kurang dari nilai probabilitasnya ( $0,000 < 0,05$ ).

#### B. Keterbatasan Penelitian

Pada saat berlangsungnya penelitian, peneliti mendapatkan keterbatasan-keterbatasan yang kiranya bisa dikembangkan pada masa mendatang. Beberapa keterbatasan yang dialami peneliti yaitu :

1. Waktu penelitian relatif singkat karena hanya dilakukan satu waktu pada saat peneliti praktek laut.
2. Tempat penelitian relatif terbatas karena hanya pelaut *crew* kirana *series* yang bekerja diperusahaan *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.*

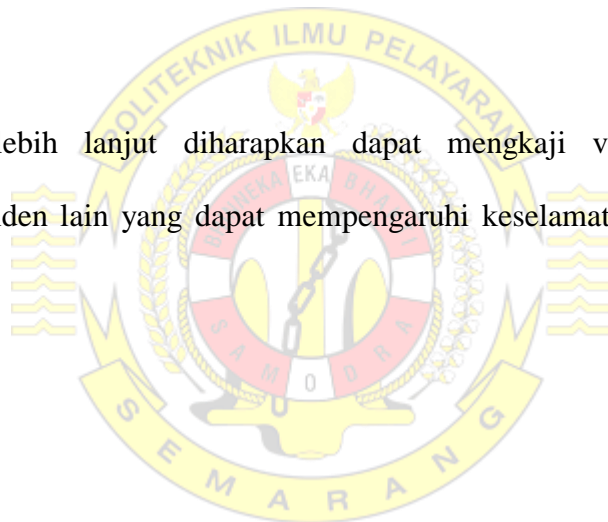
#### C. Saran

Saran penulis pada penelitian diantaranya sebagai berikut :

1. Meningkatkan perawatan dan latihan sekoci secara terjadwal serta dilaksanakan sesuai tanggung jawab masing-masing sesuai SOP

(*Standart Operasional Procedure*) yang didasarkan Chapter III SOLAS (*Safety Of Life At Sea*). Sehingga sekoci dalam kondisi baik dan fungsional serta *crew* terampil menyelamatkan jiwa pada saat keadaan darurat.

2. Pihak perusahaan *Eneos Ocean Shipping Management Pte. Ltd.* sebaiknya agar sering memberikan *annual service* di bawah teknisi yang berlisensi, dengan adanya *annual service* guna *recheck* atau memastikan kelayakan *lifeboat* setelah dilakukan perawatan oleh *crew* kapal.
3. Studi lebih lanjut diharapkan dapat mengkaji variabel-variabel independen lain yang dapat mempengaruhi keselamatan jiwa di atas kapal.



## DAFTAR PUSTAKA

- Abdalla Mohammed, G., Omran, S., & Ibrahim Khalil, R. (2006). Strategies and Mechanism of Training in Travel Agencies. *Journal of Association of Arab Universities for Tourism and Hospitality*, 3(1), 54-72.
- Abdullah, P. M. (2015). Metodologi Penelitian Kuantitatif. In *Aswaja Pressindo*.
- BAHTIANUL, M. (2020). *Optimalisasi Perawatan Sekoci Penolong Di Mt. Sungai Gerong*.
- Bakhri, S. (2019). *Optimalisasi Perawatan Sekoci Penolong Jenis Totally Enclosed Space Untuk Keselamatan Pelayaran Mv. Hl Saijo*. 67.  
<http://repository.pip-semarang.ac.id/2161/>
- Divkovic, A., & Dahlrot, H. (2015). *The lifeboat A study on how different practical operations is done with a lifeboat*.
- Elden, Rodney M. Dalam Martopo. 2011. *Perawatan Kapal*. Jakarta : Rineka Cipta..
- Manuele, F. A. (2005). Heinrich Revisited: Truisms or Myths. In *On the Practice of Safety*. <https://doi.org/10.1002/0471721697.ch7>
- Martopo Arso, 2004, *Tata Cara Pemanduan Kapal*
- Noe, H., Gerhart and Wright, 2003, *Human Resource Management*. New York, McGraw-Hill Inc.
- Safety, I., & li, S. (n.d.). *No Title*.

Serui, D. I. M. T. (2020). *Optimalisasi Perawatan Lifeboat Dalam Menanggulangi Kegagalan Launching*.

SOLAS (Safety of Life at Sea)1974, Chapter III.

Sugiyono, 2008, *Metode Penelitian Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D*. Bandung, Alfabeta.

Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, R&D*. Bandung, CV Alfabeta.

Suliyanto. (2017). *Suliyanto, S. E., & MM, S. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif.*, 1–39.

Suratman, S., & Eriyanti, E. (2020, May). Peningkatan sumber daya manusia melalui pelatihan. In *Prosiding Seminar Nasional Program Pascasarjana Universitas PGRI Palembang*.

Swarjana, I. K. (2022). Konsep Pengetahuan Sikap, Prilaku, Persepsi, Stres, Kecemasan, Nyeri, Dukungan Sosial, Kepatuhan, Motivasi, Kepuasan, Pandemi Covid-19, Akses Layanan Kesehatan. *Andi*, 4, 3–12.




## Lampiran. 1 Ship Particular MT. Kirana Nawa

 <b>New Ocean Ship Management Pte Ltd</b> ROC : 200407555W 491B River Valley Road # 18-01 Valley Point Singapore 248373. Ship Mgt : Tel: (65) 6225 8300 Fax: (65) 6224 3275 Tlx: RS25070 Cable: NISSHOMARS. Acc & Adm / IT Tel: (65) 6225 3655 Fax: (65) 6224 7326 Tlx: RS25070 Email: <a href="mailto:smdept@nosm.com.sg">smdept@nosm.com.sg</a> Email: <a href="mailto:admaccdept@nosm.com.sg">admaccdept@nosm.com.sg</a> ; Email: <a href="mailto:itdept@nosm.com.sg">itdept@nosm.com.sg</a> ; Email: <a href="mailto:marine@nosm.com.sg">marine@nosm.com.sg</a> ; Email: <a href="mailto:technical@nosm.com.sg">technical@nosm.com.sg</a> ; Email: <a href="mailto:shipmove@nosm.com.sg">shipmove@nosm.com.sg</a> ; Email: <a href="mailto:crew@nosm.com.sg">crew@nosm.com.sg</a>		SAFETY MANAGEMENT SYSTEM created by <b>ClassNK</b>																													
<b>SHIPS PARTICULARS</b>																															
Official No	: 401580 Call Sign : 9V6100 I.M.O. No: 9832377 Nationality / Registry: SINGAPORE																														
Name	: KIRANA NAWA MMSI: 563067500																														
Builder	: NAIKAI ZOSEN CORPORATION(SETODA), JAPAN/ SNo.800																														
Date Built (Delivered)	: 20-Mar-19 Keel laid : 29 March 2018																														
Owner	: MIZUHO LEASING ( SINGAPORE ) PTE. LTD																														
Charterer/Operator	: ODYSSEY MARITIME PTE.LTD																														
Managers	: NEW OCEAN SHIP MANAGEMENT PTE. LTD.																														
Address	: 491B River Valley Road #18-01 Valley Point Singapore 248373																														
Telephone	: +65 6225 8300, FAX: (65) 6224-3275, TLX: RS25070 NMARIN																														
Class	: STEEL PETROLEUM PRODUCT CARRIER (<60)																														
Classification	: NIPPON KAIJI KYOKAI (NK)																														
Engine	: HITACHI ZOSEN-MAN B&W 7S35MC 7.1																														
Service speed	: 13.5knots Fuel IFO: 18.5MT (LOADED) / 18.2MT (Ballasted) Pitch: 2.915																														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Main Dimensions</th> <th>Tonnages</th> <th>G.R.T.</th> <th>N.R.T.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LOA</td> <td>: 157.98MTRS</td> <td>International Tonnage</td> <td>13,136</td> <td>5,044</td> </tr> <tr> <td>LBP</td> <td>: 149.98MTRS</td> <td>Dist. Bow to Bridge</td> <td>127.88Mtrs</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Breadth</td> <td>: 27.90MTRS</td> <td>Dist fm Bridge front to Mid Pt.Man.</td> <td>47.69 m</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Depth</td> <td>: 11.20MTRS</td> <td>Dist. Bow to Mid Pt. Man.</td> <td>78.99 m</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Height Keel / top Mast</td> <td>: 37.90MTRS</td> <td>Dist. Stern to Mid Pt. Man.</td> <td>78.99 m</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Main Dimensions	Tonnages	G.R.T.	N.R.T.	LOA	: 157.98MTRS	International Tonnage	13,136	5,044	LBP	: 149.98MTRS	Dist. Bow to Bridge	127.88Mtrs		Breadth	: 27.90MTRS	Dist fm Bridge front to Mid Pt.Man.	47.69 m		Depth	: 11.20MTRS	Dist. Bow to Mid Pt. Man.	78.99 m		Height Keel / top Mast	: 37.90MTRS	Dist. Stern to Mid Pt. Man.	78.99 m	
	Main Dimensions	Tonnages	G.R.T.	N.R.T.																											
LOA	: 157.98MTRS	International Tonnage	13,136	5,044																											
LBP	: 149.98MTRS	Dist. Bow to Bridge	127.88Mtrs																												
Breadth	: 27.90MTRS	Dist fm Bridge front to Mid Pt.Man.	47.69 m																												
Depth	: 11.20MTRS	Dist. Bow to Mid Pt. Man.	78.99 m																												
Height Keel / top Mast	: 37.90MTRS	Dist. Stern to Mid Pt. Man.	78.99 m																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Displacement</th> <th>Deadweight</th> <th>Draft</th> <th>Freeboard</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tropical</td> <td>: 24,792 MT</td> <td>19,555 MT</td> <td>7.430 m</td> <td>3.805 m</td> </tr> <tr> <td>Summer</td> <td>: 24,228 MT</td> <td>18,991 MT</td> <td>7.279 m</td> <td>3.956 m</td> </tr> <tr> <td>Winter</td> <td>: 23,672 MT</td> <td>18,435 MT</td> <td>7.128 m</td> <td>4.107 m</td> </tr> <tr> <td>Fresh</td> <td>: 24,230 MT</td> <td>18,993 MT</td> <td>7.442 m</td> <td>3.793 m</td> </tr> <tr> <td>Displacement (light)</td> <td>: 5,237 MT</td> <td>F.W. Allowance = 163mm</td> <td></td> <td>TPC = 36.50tonnes/cm</td> </tr> </tbody> </table>		Displacement	Deadweight	Draft	Freeboard	Tropical	: 24,792 MT	19,555 MT	7.430 m	3.805 m	Summer	: 24,228 MT	18,991 MT	7.279 m	3.956 m	Winter	: 23,672 MT	18,435 MT	7.128 m	4.107 m	Fresh	: 24,230 MT	18,993 MT	7.442 m	3.793 m	Displacement (light)	: 5,237 MT	F.W. Allowance = 163mm		TPC = 36.50tonnes/cm
	Displacement	Deadweight	Draft	Freeboard																											
Tropical	: 24,792 MT	19,555 MT	7.430 m	3.805 m																											
Summer	: 24,228 MT	18,991 MT	7.279 m	3.956 m																											
Winter	: 23,672 MT	18,435 MT	7.128 m	4.107 m																											
Fresh	: 24,230 MT	18,993 MT	7.442 m	3.793 m																											
Displacement (light)	: 5,237 MT	F.W. Allowance = 163mm		TPC = 36.50tonnes/cm																											
<b>CARGO HANDLING EQUIPMENTS:</b>																															
Cargo pumps	: Taiko Electric driven Hor.screw type = 3 sets																														
Capacity	: 3 x 600 m3/hour x 20 m																														
Stripping pump	: Taiko Electric driven Hor.screw type (1x100m3/hour x 0.98Mpa x 20 m																														
Tank Cleaning Pump	: Taiko Electric driven Hor.screw type (1x100m3/hour x 0.98Mpa x 20m																														
Inert gas system	: KASHIWA-PEABODY GAS (CAPACITY 2,250M3)																														
<b>CARGO TANKS:</b>																															
10 Tanks	: Capacity 100%Full = 22575.25 m3 / 98% = 22123.74 m3																														
2 Slop Tank	: Capacity 100%Full = 762.72 m3 / 98% = 747.47 m3																														
TOTAL	: 23337.97 m3 22871.21 m3																														
Bunker fuel M.F.O.	: Capacity 90%Full = 990.33 MT																														
Bunker fuel M.D.O.	: Capacity 90%Full = 119.62 MT																														
Fresh water capacity	: Capacity 100%Full = 273.37 MT																														
<b>MIZUHO LEASING (SINGAPORE) PTE. LTD</b> <b>NEW OCEAN SHIP MANAGEMENT PTE. LTD.</b> 491B River Valley Road #18-01 Valley Point Singapore 248373 Telp Number : +65 - 6225 8300 Fax Number : +65 - 6224 3275 DPA : Capt. Kensuke Kawai CSO : Capt. Taimur Chowdhury Email : <a href="mailto:marine@nosm.com.sg">marine@nosm.com.sg</a>	<b>MASTER OF KIRANA NAWA :</b> <b>VSAT :</b> - Wheel House : +65 3165 1029 - Capt Day Room : +1 15052 078444 <b>FBB :</b> - Telp : +870 77317 5598 - Fax : +870 78317 8305 <b>Ship Mob Phone : +65 9838 3172</b> <b>Email : <a href="mailto:kirananawa@nosm.dualog.net">kirananawa@nosm.dualog.net</a></b>																														





## Lampiran. 2 Ship Particular MT. Kirana Quintya

<b>KIRANA QUINTYA</b>			
(V-SAT): +47-2339 7084 / +65-3163 5245 // (FBB) # [+870] 773175620 // FAX # [+870] 763176342 / SAT C No. 456589710 a/b MMSI No. 565897000 Mobile Phone : ( + 65 ) 97247020 E-mail : kiranaquintya@nosm.dualog.net			
<b>SHIP PARTICULARS</b>			
Official No: <b>393467</b>	Call Sign: "9VHR8 "	I.M.O. No <b>9400796</b>	Nationality / Registry : <b>SINGAPORE</b>
Name:	<b>"KIRANA QUINTYA"</b>		
Builder:	<b>NAIKAI ZOSEN CORPORATION JAPAN</b>		
Date Built:	<b>2008 / DELIVERY DATE : 19 MAY 2008</b>		
Owners:	<b>ODYSSEY MARITIME LIMITED</b>		
Managers:	<b>ENEOS OCEAN SHIPMANAGEMENT PTE. LTD.</b>		
Address :	<b>491B River Valley Road #18- 01 Valley Point Singapore 248373</b>		
	<b>Tel: (65)6225-8300 Fax: (65) 6224-3275 Tlx: RS25070 NMARIN</b>		
Class :	<b>STEEL PETROLEUM PRODUCT CARRIER ( &lt; 60 )</b>		
Classification:	<b>NIPPON KAIJI KYOKAI ( NK )</b>		
Engine:	<b>HITACHI ZOSEN - MAN B &amp; W 7S35MC</b>		
Service speed:	<b>13.7 knots</b>	Fuel IFO: <b>18.8 MT (Loaded) / 18.2 MT (Ballast)</b>	Pitch: <b>2.915</b>
<b>Main Dimensions:</b>			
LOA	<b>160.00 MTRS</b>	<b>Tonnages:</b>	<b>G.R.T. / N.R.T.</b>
LBP	<b>152.85 MTRS</b>	International Tonnag	<b>13,202 / 5,100.</b>
Breadth	<b>27.90 MTRS</b>	Dist. Bow to Bridge	<b>128.70 Mtrs.</b>
Depth	<b>11.20 MTRS</b>	Dist. to Bridge front to Mid Pt. Man.	<b>48.70 Mtrs.</b>
Height keel / top mast	<b>37.02 MTRS</b>	Dist. Bow to Mid Pt. Man.	<b>80.00 Mtrs.</b>
		Dist. Stern to Mid Pt. Man.	<b>80.00 Mtrs.</b>
<b>Displacement</b>		<b>Deadweight</b>	
Tropical	<b>24,651 MT</b>	<b>19,556 MT</b>	<b>7.284 meters</b>
Summer	<b>24,053 MT</b>	<b>19000 MT</b>	<b>3.951 meters</b>
Winter	<b>23,540 MT</b>	<b>18445 MT</b>	<b>7.136 meters</b>
Fresh	<b>24,094 MT</b>	<b>18999 MT</b>	<b>6.988 meters</b>
Displacement (Light)	<b>5,095 MT</b>	F.W. Allowance:	<b>160 mm</b>
		TPC:	<b>37.5 tonnes/cm</b>
			<b>4.247 meters</b>
			<b>3.939 meters</b>
<b>Cargo Handling Equipment:</b>			
Cargo pumps:	<b>Taiko Electric driven Hor.screw type, = 3 sets</b>		
Capacity:	<b>3 x 600 cum/hr x 20 m</b>		
Stripping pump:	<b>Taiko Electric driven Hor. Screw type ( 1 x 100 cum/hr x 0.98 Mpa x 20 m )</b>		
Tank cleaning pump:	<b>Taiko Electric driven Hor. Screw type ( 1 x 100 cum/hr x 0.98 Mpa x 20 m )</b>		
Inert gas system:	<b>KASHIWA - PEABODY GAS (capacity 2,250 cubm)</b>		
<b>Cargo Tanks:</b>			
10 Tanks,	Capacity: <b>100 % Full</b>	<b>23,054.60 M3</b>	<b>98 %</b>
2 Stops Tank	Capacity: <b>100 % Full</b>	<b>1,060.50 M3</b>	<b>98 %</b>
<b>TOTAL</b>	Capacity: <b>100 % Full</b>	<b>24,115.10 M3</b>	<b>98 %</b>
Bunker Fuel Capacity:	<b>96 % FULL:</b>	<b>I.F.O. = 800,755 MT / M.D.O. = 147,686 MT</b>	
Fresh Water Capacity:	<b>279.71 MT</b>		
<b>ODYSSEY MARITIME PTE. LTD. - Owner</b> <b>ENEOS OCEAN SHIPMANAGEMENT PTE. LTD. - Ship Manager</b> 491B River Valley Road #18 - 01 Valley Point Singapore 248373 Tel. (65) 6225 - 8300 Fax (65 ) 6224 - 3275 Tlx. RS25070 NMARIN			
 <b>CAPT. SRI RAHARJO</b>			

### Lampiran. 3 Crew List MT. Kirana Nawa

ENEOS		<b>CREW LIST</b>				ENEOS OCEAN SHIPMANAGEMENT		
NAME OF VESSEL : MT. KIRANA NAWA				GROSS TONNAGE : 13136 MT				
FLAG : SINGAPORE				ME OUTPUT : 4900 PS				
Date : 18 November 2020								
NO	RANK	NAME	SEX	PASSPORT NO. EXPIRE DATE	SEAMAN'S BOOK EXPIRE DATE	NATIONALITY DATE OF BIRTH	Age	EMBARK DATE EMBARK PLACE
1	MASTER	JAIME CANLAS MIRASOL	M	P5496336A 2023-Jan-02	C1201098 2028-Jan-01	PHILIPPINES 1962-Jan-06	58	2020-Nov-18 INDONESIA
2	C/O	RAMAN	M	C 1857084 2023-Oct-26	E 116659 2021-Sep-01	INDONESIA 1972-May-19	48	2020-Feb-07 INDONESIA
3	2/O	HENRY SILALAH	M	C 3230140 2024-Mar-22	E 059998 2023-Feb-10	INDONESIA 1989-Jun-30	31	2020-Nov-18 INDONESIA
4	3/O (A)	MUHAMAD RUDIYANTO	M	C 1826493 2024-Jan-15	D 019799 2021-Nov-13	INDONESIA 1993-Apr-03	27	2020-Nov-18 INDONESIA
5	3/O (B)	AFANDI PULUNGAN	M	B 7164716 2022-Jun-09	F 218396 2022-Jan-30	INDONESIA 1992-Dec-14	27	2020-Jan-24 INDONESIA
6	C/E	BUDHI MAYONO	M	C 3899710 2024-May-16	F 247963 2022-Jun-24	INDONESIA 1971-May-02	49	2020-Jul-17 INDONESIA
7	2/E	HARFANDI	M	B 5835286 2022-Jan-19	F 096915 2021-Jan-11	INDONESIA 1983-Jul-12	37	2020-Nov-18 INDONESIA
8	3/E	ANGGER SIGIT INDIARTO	M	C 5796767 2024-Dec-30	D 030438 2022-Mar-23	INDONESIA 1986-Dec-06	33	2020-Jan-24 INDONESIA
9	4/E	KHUSNUZAN	M	C 0470419 2023-May-16	E 033090 2022-Nov-08	INDONESIA 1989-May-08	31	2020-Nov-18 INDONESIA
10	BSN	ROY WILLIAM	M	C 1149373 2023-Aug-01	E 103994 2021-Aug-08	INDONESIA 1976-Jun-04	44	2020-Nov-18 INDONESIA
11	P/M	MOHAMAD NURKHOLIS	M	C 3617920 2024-May-06	F 194060 2021-Nov-13	INDONESIA 1973-Jun-12	47	2020-Nov-18 INDONESIA
12	AB-A	MOHAMMAD HAJI	M	C 4272362 2024-Jul-02	F 006996 2022-Apr-12	INDONESIA 1969-Jan-15	51	2020-Nov-18 INDONESIA
13	AB-B	MUKLIS NUGROHO	M	C 3515782 2024-Dec-18	E 096699 2021-Jun-08	INDONESIA 1991-Sep-04	29	2020-Nov-18 INDONESIA
14	AB-C	MARYANTO	M	C 7038722 2025-Nov-10	F 094647 2021-Jan-08	INDONESIA 1982-Mar-13	38	2020-Nov-18 INDONESIA
15	OS	ADITYA ANJASMARA	M	C 6445329 2025-Oct-20	E 018580 2022-Oct-11	INDONESIA 1994-Aug-11	26	2020-Nov-18 INDONESIA
16	No. 1 Oiler	ELVIS FADLY SAKUL	M	B 6308892 2022-Feb-28	E 013469 2022-Sep-16	INDONESIA 1978-Jul-31	42	2020-Nov-18 INDONESIA
17	OLR-A	YUDI GARLAN ZAIN	M	B 9991294 2023-Apr-13	E 004117 2022-Aug-20	INDONESIA 1979-Jul-03	41	2020-Nov-18 INDONESIA
18	OLR-B	DIDI KUNAI	M	C 7386502 2025-Oct-13	E 139728 2021-Dec-15	INDONESIA 1975-Jun-26	45	2020-Nov-18 INDONESIA
19	OLR-C	LULIK HADI SETIAWAN	M	C 6751242 2025-Jul-07	E 057061 2023-Mar-15	INDONESIA 1996-Oct-27	24	2020-Jul-17 INDONESIA
20	C/CK	ABDUL MUKTI	M	X 647901 2023-Jul-24	F 006650 2022-Apr-03	INDONESIA 1972-Aug-17	48	2020-Nov-18 INDONESIA
21	M/M	MUNANDJI MUNIR	M	C 7386505 2025-Oct-13	E 144095 2022-Jan-16	INDONESIA 1967-Oct-08	53	2020-Nov-18 INDONESIA
22	D/CADET	MUHAMAD ROKHIM	M	B 8583994 2023-Jan-02	F 203867 2022-Mar-20	INDONESIA 2000-Feb-18	20	2020-Jan-24 INDONESIA
TOTAL CREW 22 INCLUDING MASTER								



CAPT. JAIME CANLAS MIRASOL  
MASTER OF KIRANA NAWA  
SINGAPORE



### Lampiran. 4 Crew List MT. Kirana Quintya

## CREW LIST

NAME OF VESSEL : KIRANA QUINTYA  
 FLAG / REGISTRY SINGAPORE  
 Date of Arrival : 05 January 2021

ENEOS OCEAN SHIPMANAGEMENT  
 GROSS TONNAGE : 13202 MT  
 M/E OUTPUT : 4900 PS

NO	RANK	NAME	SEX	PASSPORT NO. EXPIRE DATE	SEAMAN'S BOOK EXPIRE DATE	NATIONALITY		EMBARK DATE
						DATE OF BIRTH	Age	
1	MASTER	SRI RAHARJO	M	C 0541166	E 149979	INDONESIAN	23 Apr 1977	08 Jun 2021
				29 Aug 2023	18 May 2024			44
2	CHIEF OFFICER	HERY WIBOWO	M	C 1857084	E 116659	INDONESIAN	19 Jun 1982	19 Mar 2021
				26 Oct 2023	01 Sep 2023			39
3	2ND OFFICER	NIKO PRADITYO	M	C 1671042	E 133576	INDONESIAN	03 Sep 1991	08 Jun 2021
				12 Oct 2023	17 Nov 2023			30
4	3RD OFFICER	DINI JULIA NUGRAHA	M	C 4273591	G 027289	INDONESIAN	03 Jul 1994	19 Mar 2021
				09 Jul 2024	14 Jan 2024			27
5	3RD OFFICER	ANDREAS SAHALA SAING	M	C 0705586	F 017887	INDONESIAN	05 Apr 1989	08 Jun 2021
				07 Jun 2023	08 May 2024			32
6	CHIEF ENGINEER	RALPHY AMANIEL GEORGE	M	C 7792742	E 120282	INDONESIAN	15 Jul 1965	19 Mar 2021
				04 Mar 2026	22 Sep 2023			56
7	2ND ENGINEER	RUDY PRIHATMIKO	M	B 8337684	F 080649	INDONESIAN	15 Mar 1968	15 Apr 2021
				24 Oct 2022	25 Oct 2022			53
8	3RD ENGINEER	ANGGER SIGIT INDIARTO	M	C 5796767	D 030438	INDONESIAN	06 Dec 1986	19 Mar 2021
				30 Dec 2024	23 Mar 2022			35
9	4TH ENGINEER	LULIK HADI SETIAWAN	M	C 6751242	E 057061	INDONESIAN	27 Oct 1996	15 Apr 2021
				07 Jul 2025	15 Mar 2023			25
10	BOSUN	RAZALI	M	C 1233610	D 060550	INDONESIAN	09 Oct 1975	15 Apr 2021
				05 Sep 2023	28 Mar 2022			46
11	PUMPMAN	MOHAMAD NURKHOLIS	M	C 3617920	F 194060	INDONESIAN	12 Jun 1973	08 Jun 2021
				06 May 2024	13 Nov 2023			48
12	AB - A	YOUCKE UGUY	M	C 1152507	F 080681	INDONESIAN	23 Sep 1977	15 Apr 2021
				27 Aug 2023	19 Oct 2022			44
13	AB - B	SOLEMAN DANIEL	M	C 5791787	E 107442	INDONESIAN	24 Mar 1980	19 Mar 2021
				19 Nov 2024	22 Jul 2023			41
14	AB - C	MUH FAHRI BUDIAJI	M	C 6936780	E 129318	INDONESIAN	23 Aug 1995	08 Jun 2021
				23 Nov 2025	06 Dec 2023			26
15	O / S	RANEZA ELKAYANTA SEMBIRING	M	C 7794986	F 027019	INDONESIAN	09 Apr 1997	15 Apr 2021
				13 Apr 2026	02 Jun 2022			24
16	OILER NO. 1	ELVIS FADLY SAKUL	M	C 7793072	E 013469	INDONESIAN	31 Jul 1978	19 Mar 2021
				12 Mar 2026	16 Sep 2022			43
17	OILER - A	LA ABADIN	M	C 7167817	F 250291	INDONESIAN	24 Aug 1985	08 Jun 2021
				30 Jun 2025	11 Jul 2024			36
18	OILER - B	TRI GUNTORO	M	C 7932902	F 274568	INDONESIAN	29 Sep 1983	08 Jun 2021
				02 Jun 2026	26 Aug 2022			38
19	OILER - C	RIYAN ROMADHON	M	C 2324073	F 247985	INDONESIAN	15 Jan 1998	15 Apr 2021
				09 Jan 2024	25 Jun 2022			23
20	CHIEF COOK	KARTIYONO EDY SOEDARMO WAHONO	M	C 0106233	G 019413	INDONESIAN	14 Aug 1977	08 Dec 2020
				28 Jun 2023	25 Nov 2023			44
21	MESSMAN	DARTO	M	C 7794964	F 277902	INDONESIAN	13 Apr 1979	15 Apr 2021
				13 Apr 2026	19 Sep 2022			42
22	DECK CADET	MUHAMAD ROKHIM	M	C 6750914	G 012299	INDONESIAN	14 Jul 2000	15 Apr 2021
				18 Mar 2025	06 Jul 2023			21

TOTAL CREW 22 INCLUDING MASTER

Capt. SRI RAHARJO

MASTER OF KIRANA QUINTYA

**Lampiran. 5 Gambar Kapal MT. Kirana Nawa**




**Lampiran. 6 Gambar Kapal MT. Kirana Quintya**





## Lampiran. 7 Muster List

<b>LIFE BOAT / ABANDON SHIP</b>		
<b>KIRANA QUINTYA</b>		
<b>ABANDON</b>	<b>SIGNAL:</b>	<b>GENERAL ALARM</b> ●●●●●●●● <span style="background-color: red; color: red;">██████████</span> "Abandon ship" 3 times. All hands take to the muster Station" Announcement of the Master on the ship's public address
<b>MUSTER STATION:</b>	<b>Lifeboat Station No.1 on starboard side and Lifeboat Station No.2 on Port side (Except for the Bridge Team)</b>	
	<b>One Long Blast</b> : Means lower the lifeboat up to the embarkation level. <b>Two Long Blast</b> : Means crew to embark on the lifeboat. <b>Three Long Blast</b> : Means Abandonship !!!!	
<b>LIFEBOAT NO. 1 ( STARBOARD SIDE )</b>	<b>D U T I E S</b>	<b>LIFEBOAT NO. 2 ( PORT SIDE )</b>
<b>RANK</b>		<b>RANK</b>
<b>MASTER (SUPREME COMMANDER)</b>	Life boat master. Carry important documents	<b>CHIEF OFFICER</b>
<b>2ND OFFICER</b>	Second Boat Commander and carry important documents	<b>3RD OFFICER (A)</b>
<b>3RD OFFICER (B)</b>	Assist Boat Commander, Carry Two-way radio VHF, Sextant, Chart, deck log book, Binocular, EPIRB & SART	
<b>CHIEF ENGINEER</b>	In-charge of operation of lifeboat engine, Carry important documents, Engine log book	<b>2ND ENGINEER</b>
<b>3RD ENGINEER</b>	To prepare lowering lifeboat and operation boat engine	<b>4TH ENGINEER</b>
<b>BOATSWAIN</b>	In-charge in lowering lifeboat, operate clutch, set bottom plug, prepare embarkation ladder and lowering	<b>AB B</b>
<b>AB A</b>	Release lifeboat lashing, davit arm locks and Assist in lowering boat, Prepare embarkation ladder and lowering	<b>AB C</b>
<b>PUMPMAN</b>	Release lifeboat lashing, davit arm locks and Assist in lowering boat, Carry line throwing appliances	<b>OS DECK CADET</b>
<b>OILER A</b>	Assist Engineer in charge of lifeboat engine, prepare painter line, Carry additional diesel oil.	<b>OILER NO.1</b>
<b>OILER C</b>	Prepare Forward painter line, Carry additional drinking water	<b>OILER B</b>
<b>CHIEF COOK</b>	Assist in release lifeboat lashing and davit arm locks, Carry additional Provision/foods.	<b>MESS MAN</b>
<b>VISITOR/ SUPERNUMERARY</b>	Assist as required	
<b>NOTE :</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Chief Officer is second in command and the substitute to the Master. Substitute to the Chief Engineer: 2nd Engineer</li> <li>2. Second Officer in charge for GMDSS Communication Substitute to the GMDSS Communication: 3rd Officer</li> <li>3. Chief Officer is in-charge to maintenance of Life-saving appliances.</li> <li>4. Third Officer assist to Chief Officer in the maintenance of Life-saving appliances.</li> <li>5. Visitors and Supernumerary proceed to the bridge on Master's guidance in case of emergency.</li> <li>6. Communication: UHF Ch. 06</li> </ol>		
23-Oct-2020	 <b>CAPT. MOHAMMAD INDRAJAYA</b> MASTER OF KIRANA QUINTYA	

### Lampiran. 8 Hasil Output SPSS Data Identitas Responden

Jenis Kelamin					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-Laki	78	100.0	100.0	100.0

Usia					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	20-30 tahun	24	30.8	30.8	30.8
	30-40 tahun	29	37.2	37.2	67.9
	40-50 tahun	16	20.5	20.5	88.5
	50> tahun	9	11.5	11.5	100.0
	Total	78	100.0	100.0	

Pengalaman Kerja					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<1 tahun	12	15.4	15.4	15.4
	1-3 tahun	26	33.3	33.3	48.7
	3-5 tahun	31	39.7	39.7	88.5
	5> tahun	9	11.5	11.5	100.0
	Total	78	100.0	100.0	

Kewarganegaraan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Indonesia	75	96.2	96.2	96.2
	Filipina	3	3.8	3.8	100.0

	Total	78	100.0	100.0	
--	-------	----	-------	-------	--

Jabatan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Bosun (boatswain)	4	5.1	5.1	5.1
	Juru minyak (oiler)	12	15.4	15.4	20.5
	Jurumudi (able bodiet)	12	15.4	15.4	35.9
	Kelasi (ordinary seaman)	4	5.1	5.1	41.0
	KKM (chief engginer)	4	5.1	5.1	46.2
	Mandor (oiler no 1)	4	5.1	5.1	51.3
	Masinis 2 (second engginer)	4	5.1	5.1	56.4
	Masinis 3 (third engginer)	4	5.1	5.1	61.5
	Masinis 4 (fourth engginer)	4	5.1	5.1	66.7
	Mualim 1 (chief officer)	5	6.4	6.4	73.1



Mualim 2 (second officer)	4	5.1	5.1	78.2
Mualim 3 (third officer)	8	10.3	10.3	88.5
Nahkoda (captain)	5	6.4	6.4	94.9
Pump man	4	5.1	5.1	100.0
Total	78	100.0	100.0	



**Lampiran. 9 Hasil Output SPSS Validitas Correlation X1 (Kepada Taruna)**

Correlations									
		X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1.7	TOTALX1
X1.1	Pearson Correlation	1	.439*	.306*	.149	.180	.140	.221	.591**
	Sig. (2-tailed)		.004	.049	.345	.254	.376	.159	.000
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
X1.2	Pearson Correlation	.439*	1	-.048	.432*	.473*	.152	.254	.644**
	Sig. (2-tailed)	.004		.765	.004	.002	.336	.105	.000
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
X1.3	Pearson Correlation	.306*	-.048	1	.059	.151	.308*	.209	.461**
	Sig. (2-tailed)	.049	.765		.709	.340	.047	.184	.002
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
X1.4	Pearson Correlation	.149	.432*	.059	1	.311*	.226	.009	.527**
	Sig. (2-tailed)	.345	.004	.709		.045	.151	.953	.000
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
X1.5	Pearson Correlation	.180	.473*	.151	.311*	1	.240	.519*	.695**
	Sig. (2-tailed)	.254	.002	.340	.045		.126	.000	.000
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
X1.6	Pearson Correlation	.140	.152	.308*	.226	.240	1	.442*	.589**
	Sig. (2-tailed)	.376	.336	.047	.151	.126		.003	.000
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
X1.7	Pearson Correlation	.221	.254	.209	.009	.519*	.442*	1	.655**
	Sig. (2-tailed)	.159	.105	.184	.953	.000	.003		.000
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
TOTALX1	Pearson Correlation	.591*	.644*	.461**	.527*	.695*	.589*	.655*	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.002	.000	.000	.000	.000	
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).									
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).									

**Lampiran. 10 Hasil Output SPSS Validitas Correlation X2 (Kepada Taruna)**

Correlations										
		X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X2.6	X2.7	X2.8	TOTA LX2
X	Pearson Correlation	1	.304	.072	.430**	.432**	.483**	.347*	.523**	.679**
2.	Sig. (2-tailed)		.050	.651	.004	.004	.001	.024	.000	.000
1	N	42	42	42	42	42	42	42	42	42
X	Pearson Correlation	.304	1	.132	.124	.308*	.352*	.398**	.566**	.622**
2.	Sig. (2-tailed)	.050		.406	.433	.047	.022	.009	.000	.000
2	N	42	42	42	42	42	42	42	42	42
X	Pearson Correlation	.072	.132	1	.369*	.215	.337*	.297	.072	.529**
2.	Sig. (2-tailed)	.651	.406		.016	.171	.029	.056	.651	.000
3	N	42	42	42	42	42	42	42	42	42
X	Pearson Correlation	.430**	.124	.369*	1	.355*	.336*	.430**	.332*	.653**
2.	Sig. (2-tailed)	.004	.433	.016		.021	.029	.005	.032	.000
4	N	42	42	42	42	42	42	42	42	42
X	Pearson Correlation	.432**	.308*	.215	.355*	1	.412**	.267	.432**	.656**
2.	Sig. (2-tailed)	.004	.047	.171	.021		.007	.087	.004	.000
5	N	42	42	42	42	42	42	42	42	42
X	Pearson Correlation	.483**	.352*	.337*	.336*	.412**	1	.294	.185	.656**
2.	Sig. (2-tailed)	.001	.022	.029	.029	.007		.059	.241	.000
6	N	42	42	42	42	42	42	42	42	42
X	Pearson Correlation	.347*	.398**	.297	.430**	.267	.294	1	.347*	.667**
2.	Sig. (2-tailed)	.024	.009	.056	.005	.087	.059		.024	.000
7	N	42	42	42	42	42	42	42	42	42
X	Pearson Correlation	.523**	.566**	.072	.332*	.432**	.185	.347*	1	.661**
2.	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.651	.032	.004	.241	.024		.000
8	N	42	42	42	42	42	42	42	42	42
T	Pearson Correlation	.679**	.622**	.529*	.653**	.656**	.656**	.667**	.661**	1
O	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
A	N	42	42	42	42	42	42	42	42	42
L										
X										
2										

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

\* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

**Lampiran. 11 Hasil Output SPSS Validitas Correlation Y (Kepada Taruna)**

Correlations									
		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	TOTALY
Y1	Pearson Correlation	1	.194	.343*	.518*	.280	.422*	.339*	.658**
	Sig. (2-tailed)		.218	.026	.000	.072	.005	.028	.000
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
Y2	Pearson Correlation	.194	1	.360*	.272	.173	.217	.440*	.554**
	Sig. (2-tailed)	.218		.019	.081	.272	.167	.004	.000
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
Y3	Pearson Correlation	.343*	.360*	1	.518*	.253	.585*	.316*	.710**
	Sig. (2-tailed)	.026	.019		.000	.106	.000	.042	.000
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
Y4	Pearson Correlation	.518**	.272	.518*	1	.474**	.737*	.522*	.842**
	Sig. (2-tailed)	.000	.081	.000		.002	.000	.000	.000
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
Y5	Pearson Correlation	.280	.173	.253	.474*	1	.291	.032	.512**
	Sig. (2-tailed)	.072	.272	.106	.002		.061	.839	.001
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
Y6	Pearson Correlation	.422**	.217	.585*	.737*	.291	1	.661*	.814**
	Sig. (2-tailed)	.005	.167	.000	.000	.061		.000	.000
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
Y7	Pearson Correlation	.339*	.440*	.316*	.522*	.032	.661*	1	.694**
	Sig. (2-tailed)	.028	.004	.042	.000	.839	.000		.000
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
TOTAL Y	Pearson Correlation	.658**	.554*	.710*	.842*	.512**	.814*	.694*	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.001	.000	.000	
	N	42	42	42	42	42	42	42	42
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).									
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).									

### Lampiran. 12 Hasil Output SPSS Reliabilitas X1 (Kepada Taruna)

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	42	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	42	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.809	7

### Lampiran Hasil Output SPSS Reliabilitas X2 (Kepada Taruna)

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	42	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	42	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.785	8

### Lampiran Hasil Output SPSS Reliabilitas Y (Kepada Taruna)

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	42	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	42	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.809	7

### Lampiran. 13 Hasil Output SPSS Validitas Correlation X1

Correlations									
		X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1.7	TotalX1
X1.1	Pearson Correlation	1	.421 <sup>*</sup>	.295 <sup>*</sup>	.154	.329 <sup>**</sup>	.173	.272 <sup>*</sup>	.620 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)		.000	.009	.180	.003	.130	.016	.000
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
X1.2	Pearson Correlation	.421 <sup>**</sup>	1	.333 <sup>*</sup>	.288 <sup>*</sup>	.380 <sup>**</sup>	.309 <sup>*</sup>	.376 <sup>*</sup>	.697 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.000		.003	.011	.001	.006	.001	.000
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
X1.3	Pearson Correlation	.295 <sup>**</sup>	.333 <sup>*</sup>	1	-.001	.214	.358 <sup>*</sup>	.374 <sup>*</sup>	.590 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.009	.003		.992	.061	.001	.001	.000
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
X1.4	Pearson Correlation	.154	.288 <sup>*</sup>	-.001	1	.353 <sup>**</sup>	.221	.073	.467 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.180	.011	.992		.002	.052	.527	.000
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
X1.5	Pearson Correlation	.329 <sup>**</sup>	.380 <sup>*</sup>	.214	.353 <sup>*</sup>	1	.253 <sup>*</sup>	.494 <sup>*</sup>	.690 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.003	.001	.061	.002		.025	.000	.000
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
X1.6	Pearson Correlation	.173	.309 <sup>*</sup>	.358 <sup>*</sup>	.221	.253 <sup>*</sup>	1	.441 <sup>*</sup>	.614 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.130	.006	.001	.052	.025		.000	.000
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
X1.7	Pearson Correlation	.272 <sup>*</sup>	.376 <sup>*</sup>	.374 <sup>*</sup>	.073	.494 <sup>**</sup>	.441 <sup>*</sup>	1	.703 <sup>**</sup>
	Sig. (2-tailed)	.016	.001	.001	.527	.000	.000		.000
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
TotalX1	Pearson Correlation	.620 <sup>**</sup>	.697 <sup>*</sup>	.590 <sup>*</sup>	.467 <sup>*</sup>	.690 <sup>**</sup>	.614 <sup>*</sup>	.703 <sup>*</sup>	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	78	78	78	78	78	78	78	78

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

\* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

**Lampiran. 14 Hasil Output SPSS Validitas Correlation X2**

Correlations										
		X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X2.6	X2.7	X2.8	TotalX 2
X	Pearson Correlation	1	.265 <sup>*</sup>	.229 <sup>*</sup>	.482 <sup>**</sup>	.481 <sup>**</sup>	.458 <sup>**</sup>	.332 <sup>**</sup>	.513 <sup>**</sup>	.707 <sup>**</sup>
2.	Sig. (2-tailed)		.019	.044	.000	.000	.000	.003	.000	.000
1	N	78	78	78	78	78	78	78	78	78
X	Pearson Correlation	.265 <sup>*</sup>	1	.130	.231 <sup>*</sup>	.214	.371 <sup>**</sup>	.397 <sup>**</sup>	.529 <sup>**</sup>	.592 <sup>**</sup>
2.	Sig. (2-tailed)	.019		.255	.042	.060	.001	.000	.000	.000
2	N	78	78	78	78	78	78	78	78	78
X	Pearson Correlation	.229 <sup>*</sup>	.130	1	.386 <sup>**</sup>	.325 <sup>**</sup>	.409 <sup>**</sup>	.296 <sup>**</sup>	.185	.589 <sup>**</sup>
2.	Sig. (2-tailed)	.044	.255		.000	.004	.000	.009	.105	.000
3	N	78	78	78	78	78	78	78	78	78
X	Pearson Correlation	.482 <sup>**</sup>	.231 <sup>*</sup>	.386 <sup>**</sup>	1	.253 <sup>*</sup>	.376 <sup>**</sup>	.258 <sup>*</sup>	.264 <sup>*</sup>	.615 <sup>**</sup>
2.	Sig. (2-tailed)	.000	.042	.000		.025	.001	.022	.019	.000
4	N	78	78	78	78	78	78	78	78	78
X	Pearson Correlation	.481 <sup>**</sup>	.214	.325 <sup>**</sup>	.253 <sup>*</sup>	1	.337 <sup>**</sup>	.222	.481 <sup>**</sup>	.633 <sup>**</sup>
2.	Sig. (2-tailed)	.000	.060	.004	.025		.003	.051	.000	.000
5	N	78	78	78	78	78	78	78	78	78
X	Pearson Correlation	.458 <sup>**</sup>	.371 <sup>*</sup>	.409 <sup>**</sup>	.376 <sup>**</sup>	.337 <sup>**</sup>	1	.424 <sup>**</sup>	.303 <sup>**</sup>	.705 <sup>**</sup>
2.	Sig. (2-tailed)	.000	.001	.000	.001	.003		.000	.007	.000
6	N	78	78	78	78	78	78	78	78	78
X	Pearson Correlation	.332 <sup>**</sup>	.397 <sup>*</sup>	.296 <sup>**</sup>	.258 <sup>*</sup>	.222	.424 <sup>**</sup>	1	.519 <sup>**</sup>	.669 <sup>**</sup>
2.	Sig. (2-tailed)	.003	.000	.009	.022	.051	.000		.000	.000
7	N	78	78	78	78	78	78	78	78	78
X	Pearson Correlation	.513 <sup>**</sup>	.529 <sup>*</sup>	.185	.264 <sup>*</sup>	.481 <sup>**</sup>	.303 <sup>**</sup>	.519 <sup>**</sup>	1	.717 <sup>**</sup>
2.	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.105	.019	.000	.007	.000		.000
8	N	78	78	78	78	78	78	78	78	78
T ot al	Pearson Correlation	.707 <sup>**</sup>	.592 <sup>*</sup>	.589 <sup>**</sup>	.615 <sup>**</sup>	.633 <sup>**</sup>	.705 <sup>**</sup>	.669 <sup>**</sup>	.717 <sup>**</sup>	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
X 2	N	78	78	78	78	78	78	78	78	78

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

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

### Lampiran. 15 Hasil Output SPSS Validitas Correlation Y

Correlations									
		Y.1	Y.2	Y.3	Y.4	Y.5	Y.6	Y.7	TotalY
Y.1	Pearson Correlation	1	.308**	.330**	.277*	.160	.478**	.347**	.643**
	Sig. (2-tailed)		.006	.003	.014	.162	.000	.002	.000
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
Y.2	Pearson Correlation	.308**	1	.315**	.190	.098	.305**	.383**	.574**
	Sig. (2-tailed)	.006		.005	.096	.395	.007	.001	.000
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
Y.3	Pearson Correlation	.330**	.315**	1	.347**	.216	.423**	.338**	.662**
	Sig. (2-tailed)	.003	.005		.002	.057	.000	.002	.000
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
Y.4	Pearson Correlation	.277*	.190	.347**	1	.233*	.475**	.365**	.665**
	Sig. (2-tailed)	.014	.096	.002		.040	.000	.001	.000
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
Y.5	Pearson Correlation	.160	.098	.216	.233*	1	.251*	.124	.464**
	Sig. (2-tailed)	.162	.395	.057	.040		.027	.280	.000
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
Y.6	Pearson Correlation	.478**	.305**	.423**	.475**	.251*	1	.612**	.781**
	Sig. (2-tailed)	.000	.007	.000	.000	.027		.000	.000
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
Y.7	Pearson Correlation	.347**	.383**	.338**	.365**	.124	.612**	1	.697**
	Sig. (2-tailed)	.002	.001	.002	.001	.280	.000		.000
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
TotalY	Pearson Correlation	.643**	.574**	.662**	.665**	.464**	.781**	.697**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	78	78	78	78	78	78	78	78
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).									
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).									



### Lampiran. 16 Hasil Output SPSS Reliabilitas X1

<b>Case Processing Summary</b>			
		N	%
Cases	Valid	78	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	78	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

<b>Reliability Statistics</b>	
Cronbach's	
Alpha	N of Items
.738	7

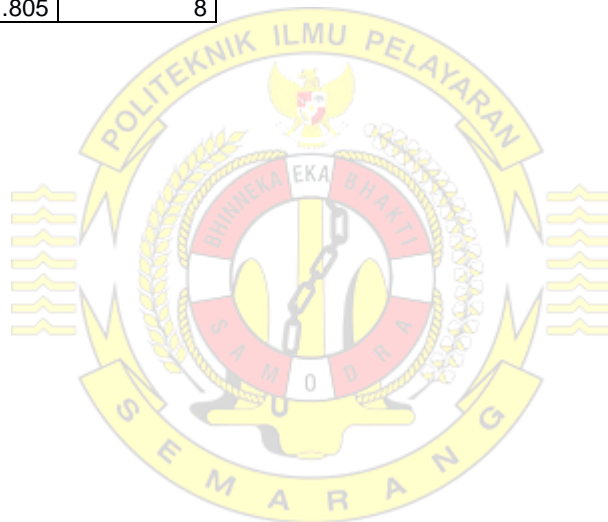


### Lampiran. 17 Hasil Output SPSS Reliabilitas X2

<b>Case Processing Summary</b>			
		N	%
Cases	Valid	78	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	78	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

<b>Reliability Statistics</b>	
Cronbach's	
Alpha	N of Items
.805	8



### Lampiran. 18 Hasil Output SPSS Reliabilitas Y

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	78	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	78	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.758	7



**Lampiran. 19 Hasil Output SPSS Uji R<sup>2</sup>**

<b>Model Summary</b>				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.832 <sup>a</sup>	.693	.684	1.29874

a. Predictors: (Constant), Latihan Sekoci, Perawatan



**Lampiran. 20 Hasil Output SPSS Uji t**

<b>Coefficients<sup>a</sup></b>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	11.548	2.693		4.289	.000
	Perawatan	.652	.084	.667	7.801	.000

a. Dependent Variable: Keselamatan Jiwa

<b>Coefficients<sup>a</sup></b>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6.624	2.037		3.251	.002
	Latihan Sekoci	.702	.055	.825	12.736	.000

a. Dependent Variable: Keselamatan Jiwa



**Lampiran. 21 Hasil Output SPSS Uji F**

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	284.995	2	142.497	84.481	.000 <sup>b</sup>
	Residual	126.505	75	1.687		
	Total	411.500	77			
a. Dependent Variable: Keselamatan Jiwa						
b. Predictors: (Constant), Latihan Sekoci, Perawatan						



**Lampiran. 22 Hasil Output SPSS Uji R<sup>2</sup>**

<b>Model Summary</b>				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.832 <sup>a</sup>	.693	.684	1.29874
a. Predictors: (Constant), Latihan Sekoci, Perawatan				





Lampiran. 23 t Tabel

df \ Pr	0.25	0.10	0.05	0.025	0.01	0.005	0.001
	0.50	0.20	0.10	0.050	0.02	0.010	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. 24 r Tabel

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
88	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.20	2.12	2.05	1.99	1.94	1.90	1.86	1.83	1.81	1.78
89	3.95	3.10	2.71	2.47	2.32	2.20	2.11	2.04	1.99	1.94	1.90	1.86	1.83	1.80	1.78
90	3.95	3.10	2.71	2.47	2.32	2.20	2.11	2.04	1.99	1.94	1.90	1.86	1.83	1.80	1.78

## Lampiran. 25 Kuesioner Responden

### DAFTAR KUESIONER

**“PENGARUH PERAWATAN DAN LATIHAN SEKOCI TERHADAP  
KESELAMATAN JIWA DI KAPAL-KAPAL KIRANA *SERIES* MILIK  
*ENEOS OCEAN SHIPPING MANAGEMENT PTE. LTD.*”**

( Studi Kasus Kapal di bawah manajemen *ENEOS OCEAN SHIPPING MANAGEMENT  
PTE. LTD.* )

1. Nama (*name*) : .....
2. Jenis Kelamin (*sex*) : 1. Laki-laki (*male*)   
2. Perempuan (*female*)
3. Usia (*age*)
  - a. 20 th - 30 th
  - b. 30 th - 40 th
  - c. 40 th - 50 th
  - d. 50 th >
4. Pengalaman kerja sesuai jabatan (*Work experience according to position*)
  - a. < 1 th
  - b. > 5 th
  - c. 1 th s/d 3 th
  - d. 3 th 5 th
5. Jabatan (*position*)
  - Nahkoda (*captain*)
  - Mualim 1 (*chief officer*)
  - Mualim 2 (*second officer*)
  - Mualim 3 (*third officer*)

Bosun (boatswain)	<input type="checkbox"/>
Pump man	<input type="checkbox"/>
Jurumudi (able bodiet)	<input type="checkbox"/>
Kelasi (ordinary seaman)	<input type="checkbox"/>
KKM (chief engineer)	<input type="checkbox"/>
Masinis 2 (second engineer)	<input type="checkbox"/>
Masinis 3 (third engineer)	<input type="checkbox"/>
Masinis 4 (fourth engineer)	<input type="checkbox"/>
Mandor (oiler number 1)	<input type="checkbox"/>
Juru minyak (oiler)	<input type="checkbox"/>
6. Kebangsaan ( <i>Nationality</i> )	
a. Indonesian	<input type="checkbox"/>
b. Filipina	<input type="checkbox"/>

**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. Pilhan jawaban :
1. Skor 1 untuk jawaban Sangat Tidak Setuju (STS)
  2. Skor 2 untuk jawaban Tidak Setuju (TS)
  3. Skor 3 untuk jawaban Ragu-Ragu (R)
  4. Skor 4 untuk jawaban Setuju (S)
  5. Skor 5 untuk jawaban Sangat Setuju (SS)

**1. VARIABEL PERAWATAN SEKOCI ( X1 )**

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
	<b>A. Crew bertanggung jawab tentang perawatan sekoci.</b>					
1	Perwira yang bertanggung jawab melakukan perawatan sekoci secara langsung ( <i>The officer</i>					

	<i>in charge of direct maintenance of the lifeboats)</i>					
2	<i>Crew assist membantu perwira dalam melakukan perawatan sekoci secara langsung (Crew assist assists officers in direct lifeboat maintenance)</i>					
<b>B. Waktu atau periode perawatan baik secara berkala maupun rutin sesuai SOLAS (Safety of Life at Sea) Chapter III.</b>						
3	<i>Perwira dan Crew yang bertanggung jawab melakukan perawatan sekoci secara berkala dan rutin sesuai SOLAS Chapter III (The officers and crew who are responsible for carrying out routine and regular maintenance of the lifeboats according to SOLAS Chapter III)</i>					
4	<i>Setiap pelaksanaan perawatan sekoci di record secara rutin (Every lifeboat maintenance is recorded regularly)</i>					
<b>C. Alat-alat perlengkapan sesuai SOP (standart Operational Procedure).</b>						
5	<i>Perlengkapan penunjang keselamatan disekoci sesuai SOP (Standart Operational Procedure) (Lifeboat safety support equipment according to SOP (Standard Operational Procedure))</i>					
6	<i>Kondisi sekoci dan davit dalam keadaan layak digunakan (The condition of the lifeboat and davit is in a usable condition)</i>					
7	<i>Ketersediaan bahan makanan darurat didalam sekoci cukup (Availability of emergency food ingredients in lifeboats is sufficient)</i>					

## 2. VARIABEL LATIHAN SEKOCI ( X2 )

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
<b>A. Crew bertugas sesuai tanggung jawabnya.</b>						
1	<i>Pelaksanaan latihan sesuai prosedur dan tanggung jawab masing-masing sesuai Muster List (Implementation of the exercise according to the procedures and responsibilities of each according to the Muster List)</i>					
2	<i>Semua Crew familiar terhadap peran tanggung jawab masing-masing (All Crew are familiar with their respective roles and responsibilities)</i>					
<b>B. Waktu latihan sesuai SOLAS (Safety of Life at Sea) Chapter III.</b>						
3	<i>Latihan terlaksana sesuai waktu yang</i>					



	ditargetkan ( <i>The training is carried out according to the targeted time</i> )					
4	Melakukan latihan secara berkala dan rutin sesuai SOLAS Chapter III ( <i>Doing exercises regularly and routinely according to SOLAS Chapter III</i> )					
5	Pelaksanaan latihan sesuai dengan waktu yang ditargetkan ( <i>Implementation of the exercise in accordance with the targeted time</i> )					
<b>C. Sekoci bisa launching dengan baik.</b>						
5	Setiap pelaksanaan latihan di <i>record</i> dibuktikan dengan dokumentasi gambar ( <i>Every exercise in the record is proven by image documentation</i> )					
6	Sekoci berhasil launching secara efisien ( <i>The lifeboat successfully launched efficiently</i> )					
<b>D. Hasil evaluasi latihan sekoci.</b>						
8	Semua Crew dapat bekerja sama terhadap peran tanggung jawabnya masing-masing ( <i>All Crews can work together towards their respective roles and responsibilities</i> )					

### 3. VARIABEL KESELAMATAN JIWA (Y)

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
<b>A. Crew dalam melaksanakan tugas sesuai tanggung jawabnya.</b>						
1	Semua <i>crew</i> familiar terhadap tanggung jawab masing-masing sesuai <i>muster list</i> ( <i>All crew are familiar with their respective responsibilities according to the muster list</i> )					
2	Semua <i>crew</i> familiar terhadap PPE dan peralatan lain penunjang keselamatan jiwa ( <i>All crew are familiar with PPE and other life-saving equipment</i> )					
<b>B. Keadaan sekoci dan alat-alat perlengkapannya.</b>						
3	Sekoci dalam kondisi siap digunakan termasuk mesin sekoci ( <i>Lifeboats in a ready-to-use condition including lifeboats</i> )					
4	PPE setiap <i>crew</i> .ditempatkan sesuai tempat yang ditetapkan ( <i>PPE for each crew. Placed according to the designated place</i> )					
5	LSA tersedia dan dalam kondisi siap digunakan ( <i>LSA is available and in a ready-to-use condition</i> )					
<b>C. Kelancaran pelaksanaan keselamatan jiwa di atas kapal.</b>						

6	Semua <i>crew</i> mampu berkerjasama pada saat keadaan darurat ( <i>All crew are able to work together in an emergency</i> )					
7	Intruksi nahkoda tepat sesuai dengan peran tanggung jawabnya masing-masing ( <i>The captain's instructions are right in accordance with their respective roles and responsibilities</i> )					



### Lampiran. 26 Data Jawaban Responden

Setiap Perler Kondisi Ketersediaan b Pelak: Semu: Latiha Melak: Setiap Pelak: Sekoc Semua Crew d Semu: Semu:

X1.4	X1.5	X1.6	X1.7	TotalX1	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X2.6	X2.7	X2.8	TotalX2	Y1	Y2
5	5	4	4	30	5	5	4	4	5	4	4	5	36	5	5
5	5	5	5	34	5	5	4	5	5	5	5	5	39	5	5
5	5	5	5	35	5	5	5	5	4	5	5	5	39	5	4
5	4	5	5	33	5	5	4	5	4	5	5	5	38	5	5
5	4	5	4	30	5	4	4	4	5	4	4	4	34	4	4
4	4	4	4	31	4	5	4	5	4	4	3	4	33	4	4
5	5	5	5	35	5	5	4	4	5	5	5	5	38	5	5
5	5	5	5	33	5	5	5	5	5	5	4	4	38	4	4
5	5	4	4	30	4	5	4	5	4	3	4	4	33	5	5
5	5	5	5	35	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	5	5	4	33	5	5	4	5	4	4	4	4	35	5	5
5	4	4	4	29	4	4	5	4	5	4	3	4	33	4	3
5	5	5	5	32	5	4	4	5	4	4	4	4	34	4	4
3	4	5	5	32	5	5	5	5	4	5	5	5	39	5	5
5	4	4	4	30	4	5	4	4	3	5	5	4	34	4	5
5	4	5	3	29	4	5	4	4	5	4	5	5	36	4	4
5	5	5	5	35	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	4	5	4	31	5	4	5	4	5	4	5	5	37	5	5
5	5	5	5	35	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	4	5	5	32	5	5	5	5	5	5	4	5	39	5	4
5	5	4	5	33	5	4	5	4	5	4	5	5	37	4	5
5	5	4	5	33	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	5	5	5	35	5	5	5	5	5	5	5	5	40	4	5
5	5	5	5	35	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	5	5	5	34	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	4	4	5	32	4	5	4	4	5	5	5	5	37	4	5
5	5	5	5	35	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	5	4	4	33	4	5	5	4	4	5	5	4	36	5	5
5	5	5	5	35	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	4
5	5	5	4	34	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	5	5	5	35	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	5	5	5	35	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
4	5	4	4	29	4	4	4	4	4	4	4	4	32	4	4
5	5	5	5	35	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
4	4	4	4	27	4	5	4	4	4	4	5	5	35	5	4
5	4	4	4	28	4	5	4	4	4	4	5	5	35	4	5
4	4	4	4	28	4	4	4	4	4	4	4	4	32	4	4
3	4	4	5	29	4	5	5	4	5	5	4	4	36	4	5
4	4	4	4	28	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	4	5	4	31	4	4	4	5	5	4	5	4	35	5	4
5	5	5	5	35	5	5	3	5	4	4	4	5	35	5	5



4	4	5	4	29	4	4	4	4	4	4	4	4	32	4	4
5	4	5	4	31	4	5	5	5	5	5	5	5	39	5	5
4	4	4	4	29	4	4	4	4	4	5	4	5	34	3	5
5	5	5	5	35	5	5	3	5	5	5	5	5	38	5	5
5	5	5	5	35	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
4	4	5	5	33	5	4	5	5	4	5	4	5	37	5	5
3	4	4	4	27	4	4	3	4	4	4	3	4	30	4	4
4	4	4	4	28	4	4	5	4	4	4	4	4	33	4	4
5	4	4	4	30	4	4	5	5	4	4	5	4	35	4	5
4	4	5	4	31	4	4	5	5	4	5	5	4	36	5	4
5	4	4	4	29	4	5	4	4	4	5	4	4	34	5	4
4	4	4	4	31	4	4	3	4	4	4	4	4	31	4	4
5	5	5	5	35	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	5	5	5	35	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	4	4	3	29	4	5	5	4	5	4	4	5	36	5	5
4	5	5	4	31	4	5	5	4	4	5	5	4	36	4	5
5	5	4	5	33	4	5	5	5	4	5	5	4	37	5	4
5	5	5	5	34	5	4	4	4	4	4	5	5	35	5	5
5	4	4	4	31	4	4	4	4	4	4	4	4	32	5	5
4	5	5	5	33	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	4	4	3	29	4	3	5	5	5	4	4	4	34	4	4
5	5	5	5	31	4	5	5	5	4	4	5	5	37	5	5
4	5	5	5	32	4	5	4	4	4	4	5	5	35	4	5
5	5	5	5	33	5	5	5	5	4	4	5	5	38	5	5
5	5	5	5	35	5	4	4	4	5	5	5	4	36	5	4
5	5	4	4	33	4	4	5	5	4	5	4	4	35	4	5
5	5	5	5	34	5	5	5	5	5	5	5	5	40	4	4
4	3	5	5	31	5	4	5	5	4	5	5	4	37	4	5
4	5	4	5	32	5	4	5	5	4	5	4	4	36	4	4
5	4	5	4	32	5	5	4	4	4	5	5	4	36	4	5
5	5	4	4	32	5	5	4	5	5	5	4	5	38	4	4
4	5	5	5	34	5	4	5	5	5	5	4	4	37	5	4
5	4	5	5	33	5	4	4	5	5	5	5	5	38	5	5
5	4	5	5	32	5	5	4	5	5	5	5	5	39	5	5
5	5	4	5	34	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	5	5	5	34	5	5	5	5	5	5	5	5	40	5	5
5	4	5	3	32	5	5	5	4	5	5	4	5	38	5	4

Sekoci PPE s1 LSA te Semu: Intruksi nahkoda tepat sesuai dengan peran tanggung jawabnya masing-m

Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	totalY1		
4	4	4	5	4	31		
5	5	5	5	5	35		
5	3	5	5	5	32		
4	5	3	5	5	32		
5	4	4	4	4	29		
5	4	5	4	4	30		
5	5	5	5	5	35		
5	5	5	4	5	32		
5	5	4	4	4	32		
5	5	5	5	5	35		
5	2	5	4	5	31		
4	5	4	4	4	28		
3	4	5	4	4	28		
4	4	5	5	5	33		
4	4	5	4	4	30		
5	5	5	5	5	33		
5	5	5	5	5	35		
5	4	4	5	5	33		
5	5	5	5	5	35		
5	5	5	5	5	34		
5	5	4	4	5	32		
5	5	4	4	5	33		
5	5	5	5	5	34		
5	5	4	5	5	34		
5	5	5	5	5	35		
5	4	4	5	5	32		
5	5	5	5	5	35		
5	4	4	5	4	32		
5	5	5	5	5	34		
5	5	5	5	5	35		
5	5	5	5	5	35		
5	5	5	5	5	35		
4	4	4	4	5	29		
5	5	5	5	5	35		
5	4	4	4	4	30		
5	5	5	4	4	32		
4	4	4	4	4	28		
5	4	5	4	4	31		
5	5	5	5	5	35		
4	4	5	4	4	30		
5	5	5	5	5	35		

KODE		
Laki-Laki	1	
Perempuan		2
20-30		1
30-40		2
40-50		3
50>		4
<1		1
1--3		2
3--5		3
5>		4
Indonesia		1
Filipina		2

4	4	4	4	4	28
5	5	5	5	5	35
4	4	5	4	4	29
5	5	5	5	5	35
5	5	5	5	5	35
4	4	5	4	5	32
3	4	5	4	4	28
4	4	4	4	4	28
4	5	5	5	5	33
5	4	5	5	4	32
4	4	4	5	5	31
4	4	4	4	4	28
5	5	5	5	5	35
5	5	5	5	5	35
5	5	5	5	5	35
5	5	5	5	5	34
5	5	5	5	5	34
5	5	5	5	5	35
4	4	4	4	4	30
5	5	4	5	5	34
5	4	5	4	3	29
5	5	5	5	5	35
5	4	4	5	5	32
4	5	5	5	5	34
4	5	5	5	5	33
5	4	4	5	5	32
5	5	5	5	5	33
5	4	5	5	5	33
4	4	4	5	5	30
4	4	4	4	5	30
5	5	4	5	5	32
5	5	5	5	4	33
5	4	4	4	5	32
5	5	5	5	5	35
5	5	4	5	5	34
5	5	5	5	4	34
5	5	5	5	5	34



**Lampiran. 27 Ship Maintenance Record**

ENEOS OCEAN SHIPMANAGEMENT PTE LTD	RR 101
<b>Ship Maintenance Record</b>	<b>Page 3/9</b>
=====	
SHIP MAINTENANCE RECORD ( <u>DECK</u> , ENGINE, RADIO)      RR 101	
=====	
Date      :	23 DECEMBER 2021
Captain    :	SRI RAHARJO
Voy. No    :	33/21
Chief Officer :	HERY WIBOWO
M. S.      :	KIRANA QUINTYA
Chief Engineer :	RALPHY A GEORGE
1. DATE (Period)	: 23 DEC 2021 ( AT SEA / <del>IN-PORT / DOCKING</del> )
2. LAST MAINTENANCE DATE	: 20 NOV 2021
3. STANDARD INTERVAL FOR MAINTENANCE	: <u>MONTHLY</u>
4. NAME OF THE EQUIPMENT	
	LIFEBOAT
5. CATEGORY	: ( <u>Standard Equipment</u> / Specified Equipment )
6. CONTENTS OF WORK:	
	- CHECKED QUANTITY & EXPIRY OF LIFEBOAT EQUIPMENT
	- TESTED LIFEBOAT ENGINE, RUDDER & LIGHT.
	- CHECKED PRESSURE AIR CHARGES BOTTLES.
	- GREASING WIRE, BLOCK & NIPPLE POINT
	- CLEAN INSIDE THE LIFEBOAT STBDSIDE & PORT SIDE
	- LAST ANNUAL SERVICE ON 11 <sup>th</sup> OF MARCH 2021
[RR101. Rev.002-2020.10.01]	Retention: 10 years

## Lampiran. 28 Annual Shore Service

4/1/2020

Jiangsu Jiaoyan Marine Equipment Co., Ltd. - After Service CenterV1.0

### STATEMENT

This is to confirm that the following lifeboats and davits have been carried out periodic maintenance by the undersigned licensed service engineer in accordance with SOLAS Regulation III 20.3.2 and MSC.402 (96) and that these lifeboat and davits have been found to fit for purpose.

Certificate No. JY20040006

Name of ship: KIRANA QUINTYA		IMO No.: 9400796
Lifeboat	Type: JY-QFN-5.25	Serial No.: P: 0852513 ; S:0852514
	Date of manufacture: Feb 2008	
	Manufacturer: JIANGSU JIAOYAN MARINE (Jiangyin Xinjiang FRP)	
Release mechanism	Type: JX-1	Serial No.: P: 0852513 ; S:0852514
	Date of manufacture: Feb 2008	
	Manufacturer: JIANGSU JIAOYAN MARINE (Jiangyin Xinjiang FRP)	
Date of servicing: 19/04/2020		Port of servicing: SINGAPORE
Kind of servicing: <input checked="" type="checkbox"/> Annual inspection <input type="checkbox"/> Five yearly inspection		
Remarks: * Lifeboat Fit For Purpose During Inspection		

Service company: Civic International Pte Ltd	Service engineer: (signature) Name: Berman Amit chandra Date: 19/04/2020	Engineer Certificate No.: JSJY1604-42
---	---	--



**JIANGSU JIAOYAN MARINE EQUIPMENT CO.,LTD.**

[For Service Company]  [For Vessel]  [For Jiangsu Jiaoyan]  [For Classification Society]

**TOTALLY ENCLOSED LIFEBOAT CHECKLIST ( 1/3 )**

D-1 Lifeboat

No. JY20040006

Name of ship	KIRANA QUINTYA	Type of Lifeboat	JY-QFN-5.25
IMO number	9400796	Serial number	Port side : 0852514
Name of owner	ODYSSEY MARITIME PTE LTD		Starboard side : 0852513
Flag	Singapore	Date of manufacture	Feb 2008
Type of ship	Tanker	Name of manufacturer	JIANGSU JIAOYAN MARINE (Jiangyin Xinjiang FRP)
Class	NK	Service location	Singapore

NO	Items	Port side			Remarks	Starboard side			Remarks
		Result of inspection and servicing				Result of inspection and servicing			
		1.Good	2. Part exchange	3. Repair		1.Good	2. Part exchange	3. Repair	
D-2. lifeboat general	01 Outside hull	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	02 Outside canopy	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	03 Buoyant lifeline	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	04 Enclosure structure	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	05 Inside structure	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	06 Painter release device	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	07 Doors and hatches	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	08 Window	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	09 Ventilator	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	10 Handrail	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	11 Air balance valve	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	12 Rope ladder	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	13 Drain plug	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	14 Rain water collector	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	15 Safety belt	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	16 Hand pump	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	17 Equipment	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
D-3. Machinery	01 Starting and running of engine	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	02 Engine oil	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	03 Clutch oil	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	04 Fuel oil tank	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	05 Lubrication oil of aft shaft body	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	06 Fuel oil pipe	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	07 Fuel oil filter	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	08 Engine oil filter	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	09 Air filter	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	10 Fuel valve	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	

◆ The copy of this checklist is invalid



**JIANGSU JIAOYAN MARINE EQUIPMENT CO.,LTD.**



[ For Service Company ]     [ For Vessel ]     [ For Jiangyin Xinjiang ]     [ For Classification society ]



TOTALLY ENCLOSED LIFEBOAT CHECKLIST ( 2/3 )

No. JY20040006

NO	Items	Port side			Remarks	Starboard side			Remarks	
		Result of inspection and servicing				Result of inspection and servicing				
		1.Good	2. Part exchange	3. Repair		1.Good	2. Part exchange	3. Repair		
	11	Cooling water system	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	12	Propeller system	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	13	V type belt	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	14	Fuel oil pump	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	15	Sea water pump ( if has)	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	16	Instrument panel	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	17	Spare parts	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	18	Tools	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	19	Operation instruction plate	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
D-4. Electric	01	Battery	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	02	Room light	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	03	Position light	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	04	Search light	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	05	Compass light	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	06	Engine belt	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	07	Electric wiring	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	08	Battery charger	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
D-5. Release gear	01	Locking condition of hook	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	02	Locking of release control lever	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	03	Push-pull flexible cable, safety pin of release hook	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	04	The condition of locking indication for hook device	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	05	Locking device of safety box	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	06	Loosening condition of all fittings	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	07	Interlock for hydrostatic release device	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	08	Wearing of hook hole and shaft	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	09	Wearing of the end of hook	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	10	Connection condition of hook device and hull	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	11	Condition of all lubricating	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
	12	Operation test of release device	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	Annual	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	Annual
	13	Operation test of release device	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input checked="" type="checkbox"/>	3. <input checked="" type="checkbox"/>	1.1 times load (Five yearly)	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input checked="" type="checkbox"/>	3. <input checked="" type="checkbox"/>	1.1 times load (Five yearly)

◆ The copy of this checklist is invalid



JIANGSU JIAOYAN MARINE EQUIPMENT CO.,LTD.

[ For Service Company ]     [ For Vessel ]     [ For Jiangsu Jiaoyan ]     [ For Classification society ]








## BOAT DAVIT CHECK LIST

CD No. 022582

Ship Name	KIRANA QUINTYA	Davit Type	(P) M 60 (S) M-60
IMO Number	9400796	Serial Number	(P) 07225 (S) 07226
Class	NK	Manufacturer	MANSEI INC.
Flag	Singapore		(formerly MANSEI INDUSTRY CO.,LTD.)
		Date of Manufacture	09/Nov/2007
		Ship Yard	Nakai Zosen (Hiroshima)
		Ship Number	715

NO	Items	Port Side			Remarks	Starboard Side			Remarks
		Result of inspection and servicing				Result of inspection and servicing			
		1.Good	2.Part exchange	3.Repair		1.Good	2.Part exchange	3.Repair	
01	Frame	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
02	Davit arm	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
03	Hinge	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
04	Sheave	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
05	Suspension block	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
06	Davit arm stopper	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
07	Trigger hook	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
08	Lashing line	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
09	Boat fall	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
10	Turn buckle	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
11	Deck operation device	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
12	Remote control device	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
13	Recovery device	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input checked="" type="checkbox"/>	3. <input checked="" type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
14	Hanging off pendant	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
15	Maintenance device	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
16	Spare parts	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
17	Others	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	

Notice :

		
Captain : (Signature) <i>Peter P. Purwanto</i>	Service Engineer : (Signature) <i>Amit</i>	Service Company : Civic International Pte Ltd Certificate No. : 054038
Name :	Name : <i>Barron Amit chandra</i>	Date of Service : <i>19/04/2020</i>

◆ The copy of this checklist is invalid.

**MANSEI inc.**

【For Ship】



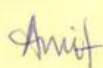

## BOAT WINCH CHECK LIST

CW No. 022590

Ship Name	KIRANA QUINTYA	Winch Type	(P) MW-50 (S) MW-50
IMO Number	9400796	Serial Number	(P) 07225 (S) 07226
		Manufacturer	MANSEI INC. (formerly MANSEI INDUSTRY CO.,LTD.)
		Date of Manufacture	09/Nov/2007
		Service Location	Singapore

NO	Items	Port Side			Remarks	Starboard Side			Remarks
		Result of inspection and servicing				Result of inspection and servicing			
		1.Good	2.Part exchange	3.Repair		1.Good	2.Part exchange	3.Repair	
01	Gear box	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
02	Lubrication oil	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
03	Gear	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
04	Bearing	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
05	Oil seal	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
06	Hand brake device	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
07	Governor brake device	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
08	Cam clutch	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
09	Manual handle	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
10	Wire drum	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
11	Speed change device	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. N/A	3. <input checked="" type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
12	Electric motor	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
13	Starter panel	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
14	Limit switch	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
15	Push button box, cable, plug, receptacle	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	
16	Dynamic winch brake test	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	Empty boat (Annual)	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	Empty boat (Annual)
17	Dynamic winch brake test	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. N/A	3. <input checked="" type="checkbox"/>	Full load×1.1 times (5-yearly)	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. N/A	3. <input checked="" type="checkbox"/>	Full load×1.1 times (5-yearly)
18	Winch foundation	1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>		1. <input checked="" type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>	

Notice :

Captain : (Signature)  Prayan P. PURWANTO		Service Engineer : (Signature) 	Service Company : Civic International Pte Ltd Certificate No. : 054038	
Name :	Name : Barmon Amit Chanda	Date of Service : 19/04/2020		

◆The copy of this checklist is invalid.

**MANSEI inc.**


【For Ship】

## STATEMENT(LAUNCHING APPLIANCES)

This is to confirm that the following launching appliances have been carried out periodic maintenance by the undersigned licensed service engineer in accordance with SOLAS Regulation III 20.3.2 and MSC/Circular 1206/402(95) and that these launching appliances have been found to be fit for purpose.

S No 054038



Ship Name : KIRANA QUINTYA		IMO No. : 9400796
Davit	Type : M-60	
	Date of Manufacture : 09/Nov/2007	
	Manufacturer : MANSEI INC. (formerly MANSEI INDUSTRY CO.,LTD.)	
Winch	Type : P: MW-50; S:MW-50C	
	Date of Manufacture : 09/Nov/2007	
	Manufacturer : MANSEI INC. (formerly MANSEI INDUSTRY CO.,LTD.)	
Date of Service : 19/04/2020		Port of Service : Singapore
Kind of Service : Annual Service		5 yearly Service
Remarks : * Launching Appliances Fit For Purpose During Inspection.		

Service Company : Civic International Pte Ltd		Service Engineer : (signature) <i>Amit</i>	Certificate No.
		Name: <i>Barnon Amit Chandra</i>	MK-606-20

Watermarked statement is the original.

Note : See copies of the certificate below.

**[Copy of Certificate]**

<p style="text-align: center;"><i>Certificate of Launching Appliance Service Engineer</i></p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div> <p>Certificate No. MK-606-20</p> <p>Validity : Sep. 30, 2023</p> <p>Name : <b>Barnon Amit Chandra</b></p> <p>Date of Birth Jan. 01, 1989</p> <p>Name of Company: <b>Civic International Pte. Ltd.</b></p> <p>Date of Issue: Apr. 1, 2020</p> <p><b>MANSEI INC.</b></p> <p><i>M. Saito</i> Masahiko Saito, Technical Director</p> </div> </div>	<p style="text-align: center;"><b>Choo Shieng Soong</b></p> <p><small>is certified to carry out servicing and maintenance including annual thorough examinations and operational tests(Par.6.2) and five-year thorough examinations, overhaul, overload operational tests(Par.6.3) of davit launching appliances for all models manufactured by MANSEI INC. &amp; MIBUKA MACHINE CO., LTD.</small></p> <p><small>This certificate is issued based on MSC.402(86) and 404(86) and only valid while employed by Civic International Pte. Ltd.</small></p> <p><small>This is to certify personnel's satisfactory completion of a competency statement using the equipment for which the personnel are certified.</small></p> <p><b>MANSEI inc.</b> <a href="http://www.mansei.net">http://www.mansei.net</a> <a href="mailto:info@mansei.net">info@mansei.net</a></p> 
---	--

◆The copy of this statement is invalid.

**MANSEI inc.**

[For ship]



## Lampiran. 29 Drill Lifeboat

ENEOS OCEAN SHIPMANAGEMENT PTE LTD		
<b>RR084</b>	<b>EMERGENCY DRILL RECORD (FOR SHIP)</b>	<b>Page: 1/5</b>
<b>Date of Submission:</b> 16 December 2021		
Voy. No. :	<u>33/21</u>	Captain: <u>Capt. Sri Raharjo</u>
Ship Name :	<u>Kirana Quintya</u>	
<p>This record for use on board ship is established in accordance with Chapter 8, Readiness and Response for Emergencies of the Safety Management Manual. The record of the drill shall be submitted to the Marine and Technical Department who shall in turn pass to the Designated Person for reference.</p>		
<p>The drill report shall include the following items:</p>		
<p>1. Nature of Training, Date, Location and scope of the drill</p>		
<p>(1) Life Saving Drill : <b>ABANDON DRILL ( Life Boat ~ Water Borne)</b></p>		
<p>Date : 15 September 2021</p>		
<p>Time Commence : <u>09.00 LT</u> Lat. <u>02° 31.62' N</u></p>		
<p>Time Ended : <u>09.55 LT</u> Long <u>101° 44.07' E</u></p>		
<p>Scope Drill:</p>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 09.00 LT - When Vessel at Potdickson Anchorage Master report to Hrc Port Control on Vhf ch 14 permission about waterborne drill and maneuvered. Hrc Port Control acknowledged to carry out waterborne drill maneuvered.</li> <li>• 09.03 LT - Abandon ship alarm sounded, all crews proceed to their respective Lifeboat Station wearing Lifejacket as per Muster List. Head count was done and communication tested &amp; established between muster Stations and the command Centre on the bridge.</li> <li>• 09.05 LT – Boat Commander gave short briefing regarding the Lifeboat launching procedure and checked Personnel Safety Equipment, life jacket's light, whistle and duties &amp; responsibility all crews during Lifeboat Waterborne and maneuvered.</li> <li>• 09.06 LT – All boat Commander No. 1 &amp; No. 2 report to Bridge that Life boat ready for lowering and master order for lowering Life boat one by one.</li> <li>• 09.07 LT – The Lifeboat No.1 were lowered by on load procedure until sea water level.</li> <li>• 09.08 LT - Lowering of Embarkation Ladder about 1 meter above water level for crew embarking to Lifeboat No.1. The embarkation ladder was found good condition.</li> <li>• 09.10 LT - The crews were going down and embarking to the Lifeboat as per their muster list.</li> <li>• 09.13 LT - Lifeboat No.1 engine tested take around the ship, found running well, the Lifeboat maneuvered tested by full ahead &amp; full astern, water sprayed system test found in good working order. Lifeboat lights inside &amp; outside test found satisfactory, check compass, search light &amp; all equipment of lifeboat found good working order, good condition &amp; completed. Checked pressure lifeboat breathing air system.</li> <li>• 09.33 LT – Stowed Lifeboat no.1 in her position, made good lashing and safely.</li> <li>• 09.35 LT – The Lifeboat No.2 were lowered by on load procedure until sea water level.</li> <li>• 09.38 LT - Lowering of Embarkation Ladder about 1 meter above water level for crew embarking to Lifeboat No.2. The embarkation ladder was found good condition.</li> <li>• 09.39 LT - The crews were going down and embarking to the Lifeboat as per their muster list.</li> <li>• 09.49 LT – Lifeboat No.2 engine tested take around the ship, found running well, the Lifeboat maneuvered tested by full ahead &amp; full astern, water sprayed system test found in good working order. Lifeboat lights inside &amp; outside test found satisfactory, check compass, search light &amp; all equipment of lifeboat found good working order, good condition &amp; completed. Checked pressure lifeboat breathing air system.</li> <li>• 09.51 LT – Stowed Lifeboat no.2 in her position, made good lashing and safely.</li> </ul>		
RR084 [2020.10.01]	1	Retention: 5 years

## ENEOS OCEAN SHIPMANAGEMENT PTE LTD

RR084

EMERGENCY DRILL RECORD (FOR SHIP)

Page: 2/5

- 09.55 LT - Lifeboat Waterborne & Maneuvered drill finished & all crew member dismissal and master report to Hrc Port Control on vhf ch 14 that the drill was finished.

## 2. Participants in the drill:

All Officers, Engineers and Crews except on duty (as per attached).

3. Master as the responsible person on board shall apply prompt action to any non-conformity found on board to prevent further expansion of the non-conformity in accordance with Chapter 11, Management of Non-conformity item 3.3.

If the equipment and machinery were found to be faulty during the drill, appropriate action should be applied after considering the situation and condition at that moment. The description of the trouble shall be recorded in [RR102 Hull and Engine Trouble Report] and submit to the Technical section.

Following (as a minimum) to be checked during fire drill:

BA Set condition (Mask, connection, leakage etc) : N/A.

Fire Hose / Nozzle : N/A.

Foam Hose / applicator if applicable : N/A.

Fire/foam line isolation valve condition : N/A.

Any training need identified during drill.

(give brief detail kind training and person who need to train)

NIL

**Comment by Master:**

The drill was conducted satisfactory; crew fully understood and follow as their duties and responsibility.

**Feed back by crews:**

All crew attended familiar of Procedure Launching Life Boat in Emergency situation.



**Capt. Sri Rahario**  
Master (Signature)

**ENEOS OCEAN SHIPMANAGEMENT PTE LTD**

<b>RR084</b>	<b>EMERGENCY DRILL RECORD (FOR SHIP)</b>	<b>Page: 3/5</b>
--------------	--	------------------

**DRILL PICTURE:**

	
1a. All Crew mustering at assembly point No. 1 (S) Lifeboat	1b. All Crew mustering at assembly point No. 2 (P) Lifeboat.
	
2a. Crew member stand by on the position take action.	2b. Crew member stand by on the position take action.
	
3a. Lowering No.1 (S) Lifeboat at sea	3b. Lowering No.2 (P) Lifeboat at sea
	
4a. Water Sprinkle Test No.1 (S) Lifeboat	4b. Water Sprinkle Test No.2 (P) Lifeboat

**Lampiran. 30 Hasil Cek Similarity**

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILIARITY  
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING  
No. 1072/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/01/2023**

---

Petugas cek *similarity* telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : MUHAMAD ROKHIM  
NIT : 551811136797 N  
Prodi/Jurusan : NAUTIKA  
Judul : PENGARUH PERAWATAN DAN LATIHAN SEKOCI  
TERHADAP KESELAMATAN JIWA DI KAPAL-KAPAL  
KIRANA *SERIES* MILIK *ENEOS OCEAN SHIPPING  
MANAGEMENT PTE.LTD.*

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 24 %\* (Dua Puluh Empat Persen).

Hasil cek *similarity* yang terdata di atas semata-mata hanya untuk mengecek duplikasi tulisan.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 25 Januari 2023

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALEY MARYATI, SH  
NIP. 19750119 199803 2 001

\*Catatan:

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

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Muhamad Rokhim
2. Tempat, Tanggal lahir : Kendal, 14 Juli 2000
3. Alamat : Ds. Kaliayu RT 01 /  
RW 01 Kec. Cepiring  
Kab. Kendal Prov.Jawa  
Tengah
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
  - a. Ayah : Sadi
  - b. Ibu : Ngasmiasi
6. Riwayat Pendidikan
  - a. SDN Kaliayu
  - b. SMP N 4 Cepiring
  - c. SMA N 1 Cepiring
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)
 

Kapal : MT. Kirana Nawa dan MT. Kirana Quintya

Perusahaan : Eneos Ocean Shipping Management Pte, Ltd.

Alamat : 491B River, Valley Road #18-01, Valley Point  
Singapore 248373

