

Lampiran 1

GLOSARIUM

<i>IMO</i>	: <i>International Maritime Organization</i> atau organisasi maritim dunia.
<i>MLC</i>	: <i>Maritime Labour Convention</i> atau Konvensi Ketenagakerjaan Maritim merupakan standar ketenagakerjaan maritim internasional.
<i>ILO</i>	: <i>International Labour Organization</i> atau organisasi buruh internasional.
<i>Burnout</i>	: Kondisi kelelahan emosional, fisik, dan mental yang disebabkan oleh tekanan atau stres berkepanjangan dalam lingkungan kerja
<i>FRMS</i>	: Sistem manajemen risiko kelelahan yang bertujuan untuk meminimalkan dampak kelelahan terhadap keselamatan kerja dan kinerja awak kapal.
<i>Fatigue</i>	: Kelelahan kerja, atau situasi kelelahan kerja yang dialami pekerja.
<i>STCW</i>	: Konvensi internasional yang mengatur standar pelatihan, sertifikasi, dan tugas jaga bagi awak kapal.
<i>Zero Tolerance</i>	: Kebijakan tegas tanpa toleransi terhadap pelanggaran keselamatan kerja dan peraturan yang berlaku, untuk meningkatkan disiplin dan keselamatan.
<i>Accident</i>	: Kejadian yang tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian baik bagi manusia maupun terhadap harta benda.
<i>Incident</i>	: Kejadian yang tidak diinginkan yang belum menimbulkan kerugian.

<i>APD</i>	Perlengkapan keselamatan kerja yang digunakan untuk melindungi pekerja dari risiko kecelakaan, seperti helm, sarung tangan, <i>wearpack</i> , sepatu <i>safety</i> , dan <i>body harness</i> .
<i>Bosun</i>	Jabatan tertinggi dari kru rating di departemen <i>deck</i> ; bertanggung jawab langsung terhadap pelaksanaan pekerjaan deck sesuai instruksi perwira.
<i>Budaya Kerja</i>	Nilai, norma, kebiasaan, dan praktik kerja yang berlaku dalam lingkungan kerja, termasuk di atas kapal, yang mempengaruhi perilaku pekerja.
<i>Jam Kerja</i>	Waktu yang ditentukan secara resmi untuk melakukan pekerjaan operasional di atas kapal.
<i>Jam Istirahat</i>	Waktu minimal yang harus diberikan kepada awak kapal untuk beristirahat dari pekerjaan, sesuai ketentuan <i>MLC</i> 2006 dan <i>STCW</i> .
<i>Kecelakaan Kerja</i>	Kejadian tidak diinginkan yang terjadi dalam hubungan kerja yang dapat menyebabkan cedera fisik, kerugian harta benda, atau kematian.
<i>Near Miss</i>	Kejadian hampir celaka yang tidak menyebabkan kerugian namun berpotensi menjadi insiden serius jika tidak dicegah.
<i>Nakhoda</i>	Komandan kapal yang memiliki tanggung jawab penuh atas keselamatan awak kapal, muatan, dan kapal itu sendiri selama pelayaran.
<i>Safety Culture</i>	Sikap dan nilai yang dimiliki organisasi yang mencerminkan komitmen terhadap keselamatan dalam setiap aspek operasional.
<i>Third Officer</i>	Perwira navigasi tingkat tiga yang biasanya bertanggung jawab atas alat-alat keselamatan dan perlengkapan pemadam kebakaran di atas kapal
<i>AB</i>	Awak kapal dengan jabatan Rating yaitu awak kapal yang melakukan pekerjaan deck sesuai arahan perwira

<i>Body Hardness</i>	Alat pengaman tubuh yang digunakan saat bekerja di ketinggian untuk mencegah terjatuh.
<i>Chief Officer</i>	Kepala departemen deck yang bertugas sebagai pembuat dan pengawas kegiatan pekerjaan bagi kru departemen deck.
<i>Deck</i>	Bagian atau departemen kapal yang menangani kegiatan operasional di geladak kapal.
<i>Earbud</i>	Pelindung telinga yang digunakan untuk mengurangi paparan kebisingan berlebihan
<i>Human Error</i>	Kesalahan yang disebabkan oleh faktor manusia dalam melakukan suatu pekerjaan atau operasi
<i>IMT</i>	Ukuran yang digunakan untuk menentukan status gizi seseorang berdasarkan perbandingan berat dan tinggi badan
<i>Permenaker</i>	Peraturan Menteri Tenaga Kerja yang mengatur berbagai aspek ketenagakerjaan di Indonesia.
<i>Prala (Praktek Laut)</i>	Kegiatan praktik kerja di laut yang dilakukan sebagai bagian dari pendidikan atau pelatihan pelayaran.
<i>Rating</i>	Kelompok awak kapal yang bertugas melaksanakan pekerjaan operasional sesuai dengan arahan dari perwira.
<i>Safety Glasses</i>	Kacamata pelindung mata yang digunakan untuk melindungi mata dari percikan, debu, atau bahan berbahaya lainnya.
<i>Safety Gloves</i>	Sarung tangan pelindung yang digunakan untuk melindungi tangan dari cedera atau paparan bahan berbahaya.
<i>Safety Helmet</i>	Helm pelindung kepala yang digunakan untuk melindungi kepala dari benturan atau benda jatuh.
<i>Safety Shoes</i>	Sepatu pelindung kaki yang dirancang khusus untuk melindungi kaki dari cedera di tempat kerja.
<i>Wearpack</i>	Pakaian kerja pelindung yang menutupi seluruh tubuh untuk melindungi dari percikan , kotoran dan bahan berbahaya..

Lampiran 2 Transkrip Wawancara

Transkrip Wawancara 1

Nama Narasumber : Eko Utomo
Jabatan : Nakhoda (*Master*)
Jenis Kelamin : Laki-laki
Umur : 41 tahun
Lokasi Wawancara : Kapal MV. Intan Daya 228
Tanggal Wawancara : Januari 2023

Hasil Wawancara 1

Peneliti : Selamat siang Capt

Nakhoda : Selamat siang”

Peneliti : Izin capt untuk mengajukan beberapa pertanyaan

Nakhoda : Silahkan dek

Peneliti : Bagaimana pendapat Capt mengenai budaya kerja yang diterapkan atas kapal MV. Intan Daya 228?

Nakhoda : Secara umum, budaya kerja di kapal kami sudah cukup baik. Kami sudah memiliki jadwal kerja, pembagian tugas, dan prosedur keselamatan yang cukup jelas. Namun, dalam pelaksanaannya, saya akui masih ada kru yang melanggar atau bekerja di luar jadwal. Biasanya karena ada dorongan dari kantor untuk menyelesaikan pekerjaan lebih cepat atau inisiatif sendiri dari kru yang ingin menunjukkan loyalitas.

Peneliti : apa saja faktor utama yang menyebabkan kelelahan pada awak kapal?

Nakhoda : Faktor utamanya adalah pelanggaran terhadap jam kerja. Meskipun jadwal kerja sudah diatur agar sesuai dengan standar STCW dan MLC 2006, beberapa kru tetap bekerja melebihi waktu karena tuntutan operasional. Selain itu, beberapa pekerjaan tidak bisa ditunda, seperti saat sandar atau bongkar muat, jadi mereka harus lembur. Kalau ini terjadi terus-menerus, ya pasti menyebabkan kelelahan.

Peneliti : Apakah kelelahan tersebut berdampak pada keselamatan kerja di kapal?

Nakhoda : Tentu berdampak besar. Awak kapal yang lelah akan mengalami penurunan konsentrasi, daya tanggap melambat, dan bisa saja salah dalam pengambilan keputusan. Ini sangat berbahaya di lingkungan kapal yang penuh risiko. Kami pernah mengalami kejadian kecelakaan ringan karena kru bekerja dalam keadaan lelah dan tidak fokus.

Peneliti : Upaya apa yang sebaiknya dilakukan untuk mencegah kelelahan dan kecelakaan kerja di atas kapal?

Nakhoda : Pertama, disiplin terhadap jadwal kerja harus diperketat. Kedua, penting juga bagi semua perwira untuk mengawasi kru secara aktif agar tidak bekerja di luar jam yang ditentukan. Ketiga, perlu ada koordinasi antara manajemen kapal dan kantor pusat agar tekanan operasional tidak membebani kru secara berlebihan. Dan terakhir, jika kru memang harus bekerja lebih, waktu istirahat setelahnya harus ditambah.

Peneliti : Apakah sistem kerja saat ini sudah mendukung keselamatan kerja?

Nakhoda : Secara aturan, sudah. Tapi dalam praktik, masih ada gap antara aturan dengan realita di lapangan. Kita perlu penyesuaian dan evaluasi terus-menerus. Jika semua pihak disiplin—baik dari kru, manajemen, dan kantor pusat—maka budaya kerja yang aman dan sehat bisa kita capai.

Peneliti : Oke Capt terima kasih atas informasi yang telah diberikan

Nakhoda : Oke sama-sama det, semoga informasi yang saya berikan bisa menjadi pengetahuan yang bermanfaat.

Transkrip Wawancara 2

Nama Narasumber : Muhammad Rifqi Anwar
Jabatan : *Chief Officer*
Jenis kelamin : Laki Laki
Umur : 28 Tahun
Tanggal Wawancara : Januari 2023
Lokasi Wawancara : Kapal MV. Intan Daya 228

Hasil Wawancara

Peneliti : Selamat sore *chief*
Chief Officer : Selamat sore det.
Peneliti : Mohon izin bertanya *Chief* Bagaimana pendapat Anda mengenai budaya kerja di kapal MV. Intan Daya 228?
Chief Officer : Secara umum, saya sudah menyusun jadwal kerja sesuai dengan aturan dan standar keselamatan. Tapi dalam praktiknya memang sering dilanggar, terutama karena adanya tuntutan dari kantor untuk menyelesaikan pekerjaan secepat mungkin. Akibatnya, kru kadang bekerja di luar jam kerja yang seharusnya.
Peneliti: Apa saja faktor yang menyebabkan kelelahan pada kru kapal?
Chief Officer: Faktor utamanya adalah kurangnya waktu istirahat. Ketika kru bekerja melebihi waktu yang ditentukan, jam tidur mereka otomatis berkurang. Selain itu, pekerjaan fisik yang berat dan tekanan mental karena target dari kantor juga menjadi penyebab kelelahan.
Peneliti : Apakah kelelahan ini berdampak pada keselamatan kerja?
Chief Officer: Tentu saja. Kru yang lelah cenderung tidak fokus, lambat merespons, dan bisa melakukan kesalahan fatal. Ini sangat berbahaya, apalagi jika mereka bekerja di area teknis atau saat operasi bongkar muat. Kecelakaan kerja bisa terjadi sewaktu-waktu jika kondisi ini dibiarkan.
Peneliti : Apa langkah yang bisa dilakukan untuk mencegah kelelahan dan kecelakaan kerja?

Chief Officer : Langkah utamanya adalah disiplin dalam menerapkan jadwal kerja dan memastikan bahwa kru mendapatkan istirahat yang cukup. Kita juga harus aktif melakukan briefing, mengatur rotasi kerja dengan lebih efisien, dan komunikasi ke kantor agar tidak memberi tekanan berlebihan. Selain itu, pemantauan kondisi fisik kru juga penting.

Peneliti : apakah sistem kerja saat ini sudah mendukung keselamatan dan kesehatan kerja?

Chief Officer : Kalau dari sisi dokumen dan aturan, sistem kerja kita sudah sesuai dengan standar internasional. Tapi pelaksanaannya masih belum maksimal. Masih ada gap antara teori dan realita di lapangan. Perlu adanya evaluasi berkala, pengawasan, dan kerja sama dari semua pihak agar sistem ini benar-benar efektif.

Peneliti : Baik *chief*. terimakasih atas informasinya yang telah di jelaskan

Chief Officer : Sama-sama det.

Transkrip wawancara 3

Nama narasumber : Shin Whan Adi Putranto

Jabatan : *Third Officer*

Jenis kelamin : Laki Laki

Umur : 28 Tahun

Lokasi Wawancara : kapal MV. Intan daya 228

Tanggal Wawancara : Januari 2023

Hasil Wawancara

Peneliti : Selamat siang *Third*

Third Officer : Selamat siang det

Peneliti : Izin *Third* bagaimana pendapat mengenai budaya kerja di MV. Intan Daya 228?

Third Officer: Pelaksanaan kegiatan kerja di atas kapal MV. Intan Daya 228 sebenarnya sudah baik. Tapi sering dilanggar. Pekerjaan sering memakan waktu istirahat para awak kapal, bahkan kadang awak kapal harus menyelesaikan pekerjaan secepat mungkin meski di luar jam kerja.

Peneliti : Apa saja faktor yang menyebabkan kelelahan pada awak kapal?

Third Officer : Faktor utamanya adalah pelanggaran terhadap jadwal kerja. Banyak pekerjaan yang dilakukan di luar jam kerja normal, membuat waktu istirahat berkurang. Akibatnya, awak kapal sering mengalami kekurangan tidur dan akhirnya kelelahan saat bekerja.

Peneliti : Apa dampak dari kelelahan terhadap pekerjaan awak kapal?

Third Officer: Kelelahan sangat berpengaruh terhadap produktivitas dan keselamatan. Awak kapal jadi kurang fokus, mudah melakukan kesalahan, bahkan sering lupa menggunakan alat pelindung diri. Ini sangat berbahaya.

Peneliti : apakah kelelahan yang dialami kru dapat menyebabkan kecelakaan kerja?

Third Officer : Tentu bisa. Jika seseorang lelah, responnya lambat, pikirannya tidak jernih. Ini bisa memicu kecelakaan, terutama saat pekerjaan berat atau di area berisiko tinggi.

Peneliti : Apa langkah untuk mencegah kelelahan dan kecelakaan kerja?

Third Officer: Awak kapal harus disiplin menjalankan jadwal kerja dan istirahat. Selain itu, penting untuk mematuhi prosedur keselamatan dan selalu menggunakan alat pelindung diri sesuai standar. Perwira juga harus tegas dalam mengawasi kepatuhan ini

Peneliti : Baik Third terima kasih atas informasinya

Third Officer: Sama sama det

Transkrip Wawancara 4

Nama Narasumber : Rachman Jamil Sabara
Jabatan : AB (jurumudi)
Jenis Kelamin : Laki Laki
Umur : 23 tahun
Tanggal Wawancara : 10 Januari 2023
Lokasi Wawancara : Kapal MV. Intan Daya 228

Hasil Wawancara

Peneliti : Selamat sore

AB : Selamat sore det

Peneliti : Mohon izin bertanya, bagaimana pendapat mengenai budaya kerja di MV. Intan Daya 228?

AB : Aturan jadwal kerja yang dibuat oleh *Chief Officer* sebenarnya sudah baik. Tapi sering kali tidak ditaati oleh awak kapal karena adanya tuntutan dari pihak kantor untuk menyelesaikan pekerjaan secepat mungkin agar bisa lanjut ke pekerjaan berikutnya.

Peneliti : Apa saja faktor yang menyebabkan kelelahan pada awak kapal?

AB : Sebagai awak kapal, kadang kami melanggar aturan kerja karena harus menyelesaikan pekerjaan tepat waktu. Akibatnya jam istirahat berkurang, dan kami merasa lelah saat bekerja.

Peneliti : Apa dampak dari kelelahan tersebut saat bekerja?

AB : Kelelahan bikin kami jadi kurang fokus. Akibatnya sering terjadi kecelakaan ringan seperti terpeleset, tersandung, tergores, terjepit, atau luka ringan lainnya.

Peneliti : apakah kelelahan bisa menyebabkan kecelakaan kerja yang merugikan?

AB : Ya, kalau dibiarkan, bisa saja menyebabkan kecelakaan yang lebih parah. Kalau kurang fokus, apa pun bisa terjadi, terutama saat kerja di tempat tinggi atau dengan alat berat.

Peneliti : Apa langkah yang sebaiknya dilakukan untuk mencegah kelelahan dan kecelakaan kerja di atas kapal?

AB : Harus ada koordinasi yang baik antara atasan dan bawahan saat bekerja. Kalau memang butuh lembur, istirahat juga harus ditambah. Kalau mau pekerjaan cepat selesai, perlu juga penambahan orang. Yang penting istirahat kru tetap cukup supaya nggak lelah saat kerja.

Peneliti : Siap Terima kasih untuk informasinya.

AB : Sama sama det..

Lampiran 3 *Ship Particulars*

SHIP PARTICULARS															
Name Of Vessel	:	INTAN DAYA 228													
Call Sign	:	P O Q K													
Flag	:	Indonesia													
Registry	:	BATAM													
Owner	:	PT.TEGUH PERSADA KENCANA													
I M O Number	:	9 6 4 6 9 4 8													
Class	:	Bucrau Varites (B V) / No. 20955E													
Type of Ship	:	Multy Purpose Of Vessel													
L O A	:	129 . 80	Meters												
L B P	:	122 . 00	Meters												
Breadth Moulded	:	25 . 00	Meters												
Depth Moulded	:	9 . 00	Meters												
Chamber	:	0 . 25	Meters												
Number Hold	:	3	Hold												
G R T	:	9,269	Ton												
N R T	:	4,909	Ton												
Light Ship	:	4,287.04	Ton												
Coeffisien Block	:	0.8496													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Draft Condition</th><th>Draft (M)</th><th>Displacement (T)</th><th>Dead Weight (T)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Summer Draft</td><td>6 . 00</td><td>15,985.90</td><td>11,698.86</td></tr> <tr> <td>Tropical Draft</td><td>6 . 50</td><td>17,456.00</td><td>13,168.96</td></tr> </tbody> </table>				Draft Condition	Draft (M)	Displacement (T)	Dead Weight (T)	Summer Draft	6 . 00	15,985.90	11,698.86	Tropical Draft	6 . 50	17,456.00	13,168.96
Draft Condition	Draft (M)	Displacement (T)	Dead Weight (T)												
Summer Draft	6 . 00	15,985.90	11,698.86												
Tropical Draft	6 . 50	17,456.00	13,168.96												
Main Engine Type	:	Guang Zhou Diesel 2206 KW x 2													
Auxiliary Engine Type	:	Cummins 200 KW x 3													
Built	:	Zhe Jiang Hexing Shipbuilding Co,Ltd (Marc24,2012)													

Lampiran 4 Surat Mutasi Naik

PERUSAHAAN PELAYARAN **PT. TEGUH PERSADA KENCANA**

SURAT MUTASI NAIK

No. 0083/TPK-PKU/SMN/I/2022

Yang bertandatangan dibawah ini Personalia, bertindak dan atas Nama **PT. TEGUH PERSADA KENCANA** yang berkedudukan di- Batam, dengan ini memberi Surat Mutasi Naik kepada yang tersebut dibawah ini :

Nama	: Dicky Yustiffan Massa
Tempat/Tgl Lahir	: Kebumen, 13 August 2000
Jabatan	: Cadet Deck
TMK	: 08 January 2022
Ijasah	: BST,MCU,MFA
Kapal	: MV. INTAN DAYA 228
Keterangan	: KEPUTUSAN MANAGEMENT

Demikian Surat Mutasi ini dibuat dan diberikan kepada yang bersangkutan agar dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya dengan penuh rasa tanggung jawab. . .

Bilamana dikemudian hari persyaratan (ijasah) yang dimiliki oleh saudara/i tersebut diatas tidak sah/palsu, maka perusahaan tidak bertanggung jawab dan saudara/i akan diturunkan dari kapal dan dianggap mengundurkan diri.

Ditetapkan di- : Pekanbaru.
Pada Tanggal : Januari 08, 2022
PT. TEGUH PERSADA KENCANA

Yang Diberi Mutasi



Dicky Yustiffan Massa

RAPOT SIMATUPANG
Manager Personalia

Lampiran 5 Surat Mutasi Turun

PERUSAHAAN PELAYARAN **PT. TEGUH PERSADA KENCANA**

SURAT MUTASI TURUN

No. 0020/TPK-PKU/SMT/V/2022

Yang bertandatangan dibawah ini Personalia, bertindak dan atas Nama **PT. TEGUH PERSADA KENCANA** yang berkedudukan di-Batam, dengan ini memberi Surat Mutasi Turun kepada yang tersebut dibawah ini :

Nama	: Dicky Yustiffan Massa
Tempat/Tgl Lahir	: Kebumen, 13 August 2000
Jabatan	: Cadet Deck
TMK	: 10 January 2023
Ijasah	: BST,MCU,MFA
Kapal	: MV. INTAN DAYA 228
Keterangan	: <u>Finish Contract</u>

Yang bersangkutan tidak bekerja lagi di Perusahaan Pelayaran Nasional **PT. TEGUH PERSADA KENCANA** terhitung mulai tanggal dikeluarkannya Surat Mutasi Turun ini. Segala sesuatunya yang berhubungan dengan tugas atau pekerjaannya telah diselesaikan oleh Perusahaan dan tidak akan melakukan tuntutan gantirugi berupa apapun dikemudian hari kepada Perusahaan Pelayaran **PT. TEGUH PERSADA KENCANA**.

Demikian Surat Mutasi Turun ini dibuat dan diberikan kepada yang bersangkutan untuk diketahui Management mengucapkan terima kasih atas pengabdianya selama bergabung di perusahaan kami

Ditetapkan di- : Pekanbaru.
Pada Tanggal : Januari 10, 2022
PT. TEGUH PERSADA KENCANA

Yang Diberi Mutasi



Dicky Yustiffan Massa

RAPOT SIMATUPANG
Manager Personalia

Lampiran 6 Crew List

PT. TEGUH PERSADA KENCANA											
CREW LIST											
Name of Ship		Call Sign		Port of		Date of Arrival		Date of Departure		Nationality of Ship	
DAV IN TAN DAYA 228		POOK		Batam		01 April 2022				INDONESIA	
No	Name	Sex	Rank	Nationality	Date of Birth	Seaman's Book Number	Date of Expiry	Passport Number	Date of Expiry		
1	EKO UTOMO	MALE	MASTER	INDONESIA	22/07/1982	E 083040	13/07/2023	C 724662	17/07/2025		
2	MUHAMMAD R FOI ANWAR	MALE	C/C	INDONESIA	07/05/1995	S 020387	28/05/2023	C 751809	17/05/2026		
3	SUTR SUC HUTABALLAN	MALE	2/C	INDONESIA	24/01/1993	F 333762	30/03/2023	C 2316856	11/02/2024		
4	SHERAHMADI PUTRANTIC	MALE	3/C	INDONESIA	31/05/1975	S 055068	10/03/2024	C 7729341	13/04/2026		
5	YANCE ROBERTO MATEUS ROMPAS	MALE	C/E	INDONESIA	29/01/1975	E 145160	06/02/2024	C 0731501	18/07/2023		
6	YOHAN SONIK HUDIN	MALE	2/T	INDONESIA	15/07/1973	F 333617	11/03/2023	C 7322636	17/03/2026		
7	DONI RAYHAN ARBI	MALE	3/E	INDONESIA	21/04/1992	S 044063	09/03/2024	C 0782062	30/07/2023		
8	YAKSIM	MALE	4/0	INDONESIA	01/08/1975	F 085056	14/11/2022	B 8859122	27/12/2022		
9	EACHMARI JAM L SABARA	MALE	A/3	INDONESIA	15/12/2000	S 016441	08/09/2023	C 7244479	11/02/2026		
10	YOHAN VAD ADRIANSYAH RIDA	MALE	A/3	INDONESIA	25/08/1999	S 016195	04/08/2023	C 7250113	12/10/2025		
11	HIZR SEPT YADI	MALE	A/2	INDONESIA	21/03/1997	F 223012	22/02/2024	C 7026317	24/12/2026		
12	SEPTIAN JAHM N PANDAPOTAN	MALE	A/3	INDONESIA	01/08/2000	S 009463	26/01/2024	C 6807918	31/02/2026		
13	ABDULLOH MUBTAR	MALE	PORTMAN	INDONESIA	19/12/1990	E 124385	31/11/2023	C 7522225	09/03/2026		
14	SYAMSUL BAHRI	MALE	OILER	INDONESIA	19/11/1991	F 085056	14/11/2022	B 8859122	27/12/2022		
15	ACH SEHILL FALAH	MALE	OILER	INDONESIA	20/02/1998	F 205453	10/01/2024	C 7470819	15/02/2024		
16	ASEP ARRAZYD	MALE	OILER	INDONESIA	06/08/1997	F 194093	19/11/2023	C 2921372	14/02/2024		
17	WAHYU PRASETIANTO	MALE	C/COX	INDONESIA	06/11/1998	S 092022	25/06/2024	C 8233531	13/10/2026		
18	JOCKY YUSTIFFAN MASSA	MALE	Deck Cadet	INDONESIA	13/08/2000	S 059989	22/06/2024	C 7543703	18/07/2026		

APPROVED



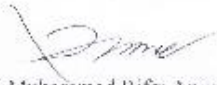
Lampiran 7 Berita Acara

	Integrated QUESTIONS	Form No.	QHSCA-455
BERITA ACARA		Revision No.	: 0
		Rev. Date	: Jan/11/2016
		File in	: QHSCA-455
		Page	: 1 of 1

BERITA ACARA KECELAKAAN

Pada hari ini tanggal 2 Desember 2022 telah terjadi kecelakaan kerja di kapal MV. Intan Daya 778 pukul 05.30 LT. Kecelakaan terjadi terhadap Muallim III atas nama Shin Whan Adi Putranto. Kecelakaan terjadi pada saat Muallim III melakukan perawatan sekoci pada pukul 05.30 LT dan mengakibatkan tangan sebelah kiri terjepit di dewi-dewi sekoci dan kecelakaan tersebut mengakibatkan Muallim III kehilangan 2 jari tangan sebelah kiri. Pertolongan segera telah dilakukan dan korban sedang dirawat di Rumah Sakit.

Demikian berita acara ini kami buat dengan sebenar-benarnya, dan dapat dipertanggung jawabkan.

Diketahui	Dibuat
	
(Capt. Eko Utomo) Master	(Muhammad Rifqi Anwar) Chief Officer

Lampiran 8 Foto Observasi



Lampiran 9 Foto Kapal

FOTO KAPAL

