



**PENGARUH KONDISI CUACA TERHADAP
PERHITUNGAN KLAIM *SLOW SPEED & OVER BUNKER*
PADA KAPAL *CHARTER* DI PT. PERTAMINA
INTERNATIONAL SHIPPING**

SKRIPSI

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

Oleh

**KHALISHA INTANIA ABYADHA
NIT. 561911317389 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENGARUH KONDISI CUACA TERHADAP PERHITUNGAN KLAIM
SLOW SPEED & OVER BUNKER PADA KAPAL CHARTER DI PT.
PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING**

Disusun Oleh

KHALISHA INTANIA ABYADHA

NIT. 561911317389 K

Telah Disetujui dan Diterima, Selanjutnya Dapat Diujikan di Depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,2023

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



Kristin Anita Indriyani, S.ST, MM

Pembina (IV/a)

NIP. 19800602 200212 2 002



Fatimah, S.Pd, M.Pd

Penata (III/c)

NIP. 19850518 201012 2 005

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)



Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “**Pengaruh Kondisi Cuaca Terhadap Perhitungan Klaim Slow Speed & Over Bunker Pada Kapal Charter di PT. Pertamina International Shipping**” karya,

Nama : Khalisha Intania Abyadha

NIT : 561911317389 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal 2023

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19811007 200712 1 0001

Penguji II : Kristin Anita Indrayani, S.ST., MM.

Pembina (IV/a)

NIP. 19800602 200212 2 002

Penguji III : Drs. Suharto, M.T.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19661219 1999403 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19730704 199803 1 001

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Khalisha Intania Abyadha

NIT : 561911317389 K

Skripsi dengan judul “Pengaruh Kondisi Cuaca Terhadap Perhitungan Klaim Slow Speed & Over Bunker Pada Kapal Charter di PT. Pertamina International Shipping” karya,

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan 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,.....2023

Yang menyatakan



Khalisha Intania Abyadha
NIT : 561911317389 K

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO :

1. Sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan. Maka apabila engkau telah selesai dari suatu urusan, tetaplah bekerja keras untuk urusan yang lain. (QS. Al-Insyirah:6-8)
2. *“Whatever you are, be a good one” -anonymous*

PERSEMBAHAN

Skripsi ini kupersembahkan untuk :

1. Orang tua peneliti, Bapak Abdul Halim dan Ibu Rubaniyah yang selalu memberi dukungan, semangat dan senantiasa mendoakan saya.
2. Saudara kandung peneliti, Daud Fathur Rahman Halim, Farah Kamila Azzahira dan Aisyah Annabila .
3. Almamaterku PIP Semarang serta teman-teman kelas TALK 8 A

PRAKATA

Segala puji dan syukur peneliti panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas barakat dan karuniannya, peneliti dapat menyelesaikan penelitian atau skripsi ini sebagai salah satu persyaratan kelulusan dan untuk mendapatkan gelar Sarjana Sains Terapan. Dalam skripsi ini peneliti mengambil judul **“PENGARUH KONDUSI CUACA TERHADAP PERHITUNGAN KLAIM *SLOW SPEED & OVER BUNKER* PADA KAPAL *CHARTER* DI PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING”**

Atas terselesainya skripsi ini tidak lupa peneliti menghaturkan terimakasih yang sebesar-besarnya atas segala dukungan, arahan dan bimbingannya. Pada kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan kepada semua pihak baik secara langsung maupun tidak langsung yang membantu dalam penyusunan skripsi.

Terima kasih peneliti ucapkan kepada :

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yth. Ibu Kristin Anita Indriyani, S.ST., MM., selaku Dosen Pembimbing Materi yang selalu memberi arahan dan bimbingan.
4. Yth. Ibu Fatimah, S.Pd., M.Pd., selaku dosen pembimbing metodologi penulisan yang selalu memberi arahan dan bimbingan.

5. Bapak dan ibu dosen atas perhatian, kesabaran dan tanggung jawabnya dalam menyampaikan materi dan bimbingannya, serta seluruh karyawan staf civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh karyawan yang bekerja di fungsi Contract & Claim PT. Pertamina International Shipping yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada peneliti selama melaksanakan praktek darat.
7. Bayu Amanullah yang selalu menemani, membimbing dan selalu memberikan semangat.
8. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian skripsi ini.

Demikian prakata dari peneliti, dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari masih banyak kekurangan sehingga peneliti mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang peneliti susun ini. Peneliti berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca serta pihak terkait dan juga dapat menjadi literasi maupun pustaka di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang,

Peneliti



KHALISHA INTANIA ABYADHA

NIT : 561911317389 K

ABSTRAKSI

Abyadha, Khalisha Intania. 2023, NIT: 561911317389 K, ”*Pengaruh Kondisi Cuaca Terhadap Perhitungan Klaim Slow Speed & Over Bunker Pada Kapal Charter di PT. Pertamina International Shipping*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Kristin Anita Indriyani, S.ST., MM., Pembimbing II: Fatimah, S.Pd., M.Pd.

Dalam upaya pendistribusian kebutuhan energi hingga ke pelosok Indonesia, penting bagi PT. Pertamina International Shipping untuk melakukan pendistribusian secara tepat waktu. Pendistribusian yang tidak tepat waktu mengakibatkan keterlambatan berlayar dan penggunaan bahan bakar kapal melebihi jumlah yang telah dijamin pada kontrak. Kedua hal ini, yaitu keterlambatan pendistribusian akibat waktu pelayaran yang lebih lama dan konsumsi bahan bakar yang melebihi jumlah yang dijamin, disebut sebagai kejadian *slow speed and over bunker*. Kondisi cuaca sangat berpengaruh pada kelancaran kapal saat berlayar. Cuaca yang buruk mengakibatkan kapal berlayar lebih lama dari estimasi yang telah disetujui dalam *charter party*. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaruh kondisi cuaca terhadap perhitungan klaim *slow speed & over bunker* pada kapal *charter* di PT. Pertamina International Shipping.

Penelitian ini dilaksanakan dengan metode deskriptif kualitatif. Peneliti menggunakan observasi, wawancara serta dokumentasi (triangulasi) dalam pengumpulan data. Peneliti mengumpulkan data sekaligus menguji keabsahan data dengan mengecek melalui beberapa sumber data seperti melakukan wawancara dengan tiga narasumber yang berbeda. Peneliti melakukan teknis analisis data melalui pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Kesimpulan dan hasil dari penelitian ini menyatakan bahwa kondisi cuaca mempengaruhi perjalanan kapal. Kondisi cuaca yang buruk mengakibatkan kapal berjalan lebih lama yang menyebabkan keterlambatan dan pemakaian bunker melebihi perjanjian. Sehingga PT. Pertamina International Shipping selaku penyewa dapat mengajukan klaim kepada *shipowner*.

Kata Kunci : pengaruh, cuaca, klaim, *slow speed and over bunker*

ABSTRACT

Abyadha, Khalisha Intania. 2023, NIT: 561911317389 K, ” *The Weather Effects for Calculation Klaim Slow Speed & Over Bunker in PT. Pertamina International Shipping*”, Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Study Program, Semarang Marine Science Polytechnic, Supervisor I: Kristin Anita Indriyani, S.ST., MM., Supervisor II: Fatimah, S.Pd., M.Pd.

To distribute energy needs to all corners of Indonesia, it is important for PT. Pertamina International Shipping to make distributions promptly. Untimely distribution results in delays in sailing and the use of ship fuel above the amount guaranteed in the contract. These two things, namely distribution delays due to longer shipping times and fuel consumption that exceeds the guaranteed amount, are referred to as slow speed and over-bunker events. Weather conditions greatly affect the smooth sailing of the ship. The bad weather caused the ship to sail longer than the estimate agreed by the charter party. The purpose of this study was to determine the effect of weather conditions on the calculation of slow speed & over bunker claims on charter ships at PT. Pertamina International Shipping.

The research method in this study uses qualitative descriptive methods. Researchers use observation, interviews and documentation (triangulation) in data collection. Researchers collect data as well as test the validity of the data by checking through several data sources such as conducting interviews with three different sources. Researchers conduct technical data analysis through data collection, data reduction, data display, and conclusion drawing/ verification

The conclusions and results of this study state that weather conditions affect ship travel. Bad weather conditions caused the ship to run longer which caused delays and bunker usage beyond the agreement. So that PT. Pertamina International Shipping as the lessee can submit a claim to the ship owner.

Keywords : *effect, weather, claim, slow speed and over bunker*

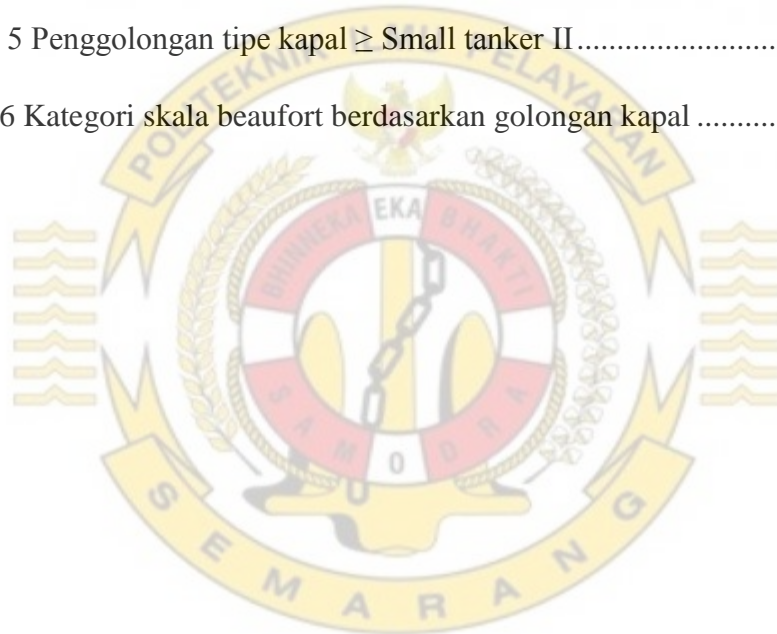
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I <u>P</u> ENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Hasil Penelitian	6
BAB II <u>K</u> AJIAN TEORI.....	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian.....	15
BAB III <u>M</u> ETODE PENELITIAN.....	16

A. Metode Penelitian.....	16
B. Tempat Penelitian.....	17
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	18
D. Teknik Pengumpulan Data.....	20
E. Instrumen Penelitian.....	24
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	25
G. Pengujian Keabsahan Data.....	28
BAB IV_HASIL PENELITIAN	31
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	31
B. Deskripsi Data.....	33
C. Temuan.....	50
D. Pembahasan Hasil Penelitian	51
BAB V_KESIMPULAN DAN SARAN.....	64
A. Simpulan	64
B. Keterbatasan Penelitian.....	65
C. Saran.....	66
DAFTAR PUSTAKA	67
LAMPIRAN.....	70
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	91

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu	31
Tabel 4.2 Sejarah Singkat Perusahaan	34
Tabel 4.3 Skala beufort	51
Tabel 4.4 Penggolongan tipe kapal \leq small tanker I.....	54
Tabel 4. 5 Penggolongan tipe kapal \geq Small tanker II.....	55
Tabel 4.6 Kategori skala beaufort berdasarkan golongan kapal	55



DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1 Triangulasi metode pengumpulan data	29
Gambar 4.1 Kantor PT. Pertamina International Shipping.....	38
Gambar 4.2 Logo PT. Pertamina International Shipping.....	39
Gambar 4.3 Struktur Organisasi PT. Pertamina International Shipping.....	41
Gambar 4.4 Wilayah Operasional Internasional	45
Gambar 4.5 Wilayah Operasional Domestik	46
Gambar 4.6 Alur pengajuan klaim.....	58



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Hasil Wawancara.....	70
LAMPIRAN 2 Berita Acara.....	73
LAMPIRAN 3 Laporan Cuaca BMKG Page 1	74
LAMPIRAN 4 Laporan Cuaca BMKG Page 2.....	75
LAMPIRAN 5 Konfirmasi Sanggahan Klaim Oleh Shipowner	76
LAMPIRAN 6 Time Charter Party	77
LAMPIRAN 7 Kontrak Jaminan atas Klaim Slow Speed and Over Bunker.....	78
LAMPIRAN 8 Master Cable ATD Page 1	79
LAMPIRAN 9 Master Cable ATD Page 2	80
LAMPIRAN 10 Master Cable ATA Page 1	81
LAMPIRAN 11 Master Cable ATA Page 2	82
LAMPIRAN 12 Harga Bunker Page 1.....	83
LAMPIRAN 13 Harga Bunker Page 2.....	84
LAMPIRAN 14 Harga Bunker Page 3.....	85
LAMPIRAN 15 Kalkulasi Nominal Klaim	86
LAMPIRAN 16 Surat Keluar	87
LAMPIRAN 17 Memo Pemotongan	88
LAMPIRAN 18 Tampilan Awal Aplikasi ClaimVessel.....	89
LAMPIRAN 19 Tampilan Dalam Aplikasi ClaimVessel.....	90

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dalam upaya pendistribusian kebutuhan energi hingga ke pelosok Indonesia, penting bagi PT. Pertamina International Shipping untuk melakukan pendistribusian secara tepat waktu. Pendistribusian yang tidak tepat waktu mengakibatkan keterlambatan berlayar dan penggunaan bahan bakar kapal melebihi jumlah yang telah dijamin pada kontrak. Kedua hal ini, yaitu keterlambatan pendistribusian akibat waktu pelayaran yang lebih lama dan konsumsi bahan bakar yang melebihi jumlah yang dijamin, disebut sebagai kejadian *slow speed and over bunker*. Kejadian ini menimbulkan kerugian pada PT. Pertamina International Shipping dari segi waktu dan materiil. Salah satu penyebab timbulnya kejadian *slow speed and over bunker* adalah kondisi cuaca yang buruk. Akibat dari kondisi cuaca buruk, mengharuskan kapal untuk beroperasi di bawah kecepatan servis yang telah dijanjikan pada kontrak dan dapat menyebabkan konsumsi bahan bakar berlebih sehingga PT. Pertamina International Shipping sebagai pemilik muatan dan penyewa kapal akan merasa dirugikan karena perjalanan tidak sesuai dengan yang telah dijamin pada perjanjian antara *ship owner* dan PT. Pertamina International Shipping. Maka sebagai *customer* atau penyewa

PT. Pertamina International Shipping dapat mengajukan klaim atas keterlambatan perjalanan kapal kepada pihak *ship owner* atau *tercharter*.

Klaim ialah permintaan pengakuan bahwasanya seorang individu memiliki hak (mempunyai ataupun memiliki) suatu hal. Disinilah peran penting Direktorat Komersil dengan subdivisi *Ship performance* dan *Contract & Claim*, untuk menemukan kejadian *slow speed and over bunker*, hingga menghitung kerugian yang dialami PT. Pertamina International Shipping dalam bentuk uang untuk diajukan kepada *ship owner*, sebagai bentuk ganti rugi kerugian yang dialami oleh PT. Pertamina International Shipping. Kejadian *slow speed and over bunker* dihitung menjadi sejumlah nominal uang ganti rugi yang nantinya disusun dalam pemotongan harga sewa yang harus dibayarkan oleh PT. Pertamina International Shipping kepada *ship owner*. Pada proses pengajuannya, klaim dapat dibatalkan oleh PT. Pertamina International Shipping apabila terdapat sanggahan dari pihak *ship owner* yang dilengkapi berkas valid dari BMKG (Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika). Klaim *Slow speed and over bunker* menerima sanggahan cuaca buruk, keadaan yang mengharuskan kapal untuk beroperasi dibawah kecepatan servis yang telah dijanjikan dan dapat menyebabkan konsumsi bahan bakar berlebih. Sehingga penting bagi perusahaan untuk senantiasa mengkaji sanggahan cuaca buruk dalam klaim *slow speed and over bunker*, secara khusus penggunaan skala *beaufort* yang tepat sebagai syarat pembatalan klaim.

Klaim *slow speed and over bunker* merupakan salah satu jenis penggolongan klaim *performance*. Klaim *performance* yaitu klaim yang diajukan akibat adanya kerugian pada performa kapal. Performa kapal yang melambat dapat menunda pergerakan dan proses pada pendistribusian muatan. Jadi, PT. Pertamina International Shipping berperan krusial pada berbagai energi yang sangat diperlukan negara ini guna mengimplementasikan semua aspek kehidupan di Indonesia secara tepat waktu. Atas tanggung jawab ini, Pertamina sudah membentuk jaringan usaha yang terintegrasi dari hulu hingga hilir. Dalam penyediaan energi ini maka diperlukanlah pendistribusian ke seluruh wilayah Indonesia untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Indonesia akan energi. Untuk mendistribusikan digunakan kapal sebagai pilihan transportasi yang paling efektif dan efisien terutama dalam hal biaya, sebab kapal bisa mengangkut pada jumlah yang sangat besar walaupun memerlukan waktu yang relatif lebih lama dibanding transportasi lainnya. Hal ini sejalan dengan kondisi geografis Indonesia sebagai negara maritim dengan wilayah lautan mencapai 70% dan wilayah daratan 30%, hal ini diperkuat berdasarkan garis pantainya yaitu 81.000 km, di mana panjang ini memiliki garis pantai terpanjang di dunia setelah Kanada dan mencapai urutan kedua. Guna mendukung pendistribusian ke seluruh wilayah Indonesia, selain memiliki kapal milik, Pertamina juga mempunyai kapal carter guna menunjang penyaluran Bahan Bakar Minyak (BBM) tersebut.

PT. Pertamina International Shipping mempunyai peranan krusial pada pemasokan keperluan energi ke semua wilayah Indonesia. Melalui program

Tol Laut sebagai program Pemerintah Indonesia, kelancaran distribusi hingga ke pelosok Indonesia juga turut menjadi kontribusi PT. Pertamina International Shipping, sehingga diharapkan berdampak positif pada pemerataan ketersediaan bahan bakar minyak beserta harganya. Peran pendistribusian ini menjadi sangat vital karena menyangkut pemenuhan kebutuhan bahan bakar minyak seluruh masyarakat Indonesia setiap harinya, dimana jika terjadi keterlambatan maka sendi-sendi kehidupan masyarakat Indonesia juga akan terhambat bahkan berhenti, dan hal ini berpengaruh sangat besar terhadap seluruh aspek-aspek lainnya. Oleh karena itu, penting bagi PT. Pertamina International Shipping dalam memperhatikan, meninjau serta menangani keterlambatan pendistribusian kebutuhan energi masyarakat Indonesia yang salah satu penyebabnya disebabkan oleh kondisi cuaca buruk pada saat kapal berlayar. Melihat pentingnya hal ini, maka peneliti melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh Kondisi Cuaca Terhadap Perhitungan Klaim *Slow Speed and Over Bunker* pada Kapal *Charter* di PT. Pertamina International Shipping”**.

B. Fokus Penelitian

Agar penelitian ini bisa dijalankan secara lebih fokus dan mendalam serta meminimalisir kerancuan diakibatkan salah makna, maka peneliti harus mengetahui secara jelas batasan-batasan penelitian. Sehingga, fokus penelitian hanya berkaitan dengan pengaruh kondisi cuaca terhadap perhitungan klaim *slow speed and over bunker* di PT. Pertamina International Shipping. Peneliti memilih permasalahan ini guna mengetahui penyebab terjadinya kondisi *slow*

speed and over bunker dan mencegah terjadinya kembali, sehingga operasional kapal dapat berjalan dengan lancar, dan dapat meminimalisir biaya kerugian yang ditanggung perusahaan.

C. Rumusan Masalah

Sesuai uraian permasalahan berdasarkan judul dan latar belakang di atas, maka peneliti menyusun beberapa rumusan masalah yang akan peneliti bahas dalam penelitian ini, di antaranya adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh kondisi cuaca terhadap perhitungan klaim *slow speed and over bunker* pada kapal *charter* di PT. Pertamina International Shipping?
2. Apa upaya PT. Pertamina International Shipping dalam meminimalisir kejadian *slow speed and over bunker* yang diakibatkan oleh cuaca buruk guna meningkatkan *saving cost* perusahaan?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini dilaksanakan adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui pengaruh kondisi cuaca terhadap perhitungan klaim *slow speed and over bunker* pada kapal *charter* di PT. Pertamina International Shipping.
2. Mengetahui upaya PT. Pertamina International Shipping dalam meminimalisir kejadian *slow speed and over bunker* guna meningkatkan *saving cost* perusahaan.

E. Manfaat Hasil Penelitian

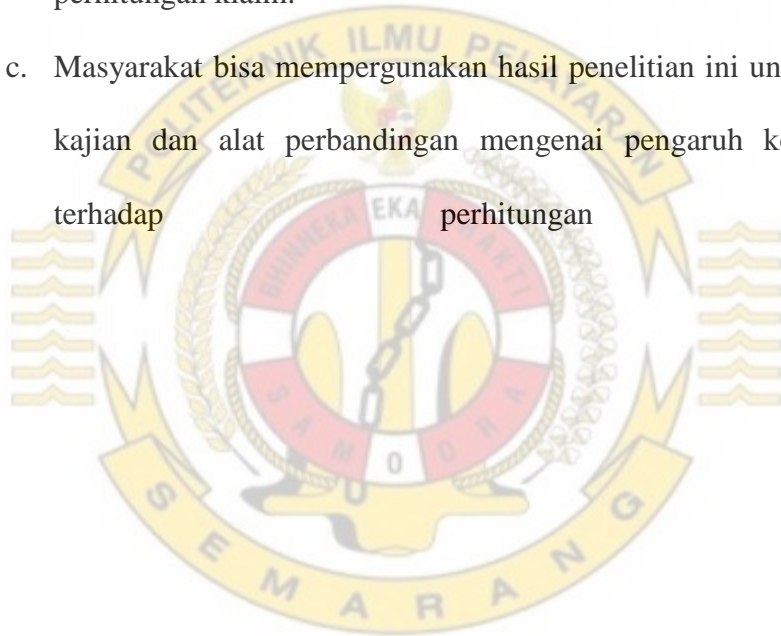
Manfaat yang dapat diambil dan dipelajari dari hasil penelitian mengenai “Pengaruh Kondisi Cuaca Terhadap Perhitungan Klaim *slow speed and over bunker* pada Kapal *Charter* di PT. Pertamina International Shipping” dapat dibagi menjadi dua yaitu manfaat teoritis dan manfaat praktis, antara lain adalah :

1. Manfaat Teoritis

- a. Menambah wawasan dan pengetahuan tentang golongan tipe-tipe kapal
- b. Menambah wawasan dan pengetahuan tentang cuaca buruk dan *skala beaufort*.
- c. Menambah wawasan dan pengetahuan mengenai jenis perjanjian sewa menyewa kapal di PT. Pertamina International Shipping.
- d. Menambah wawasan dan pengetahuan mengenai kejadian *Slow speed and over bunker* di PT. Pertamina International Shipping.
- e. Dapat memperoleh informasi dan pengetahuan untuk dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menyajikan hasil penelitian berikutnya yang lebih akurat.
- f. Digunakan sebagai gambaran atau referensi pada penelitian selanjutnya berkaitan dengan pengaruh kondisi cuaca terhadap perhitungan klaim.

2. Manfaat Praktis

- a. Membantu memecahkan persoalan mengenai tanggung jawab *ship owner* dan penyewa dalam menangani klaim *slow speed and over bunker*.
- b. Guna memberi informasi untuk pengembangan ilmu terkait pemahaman terkait perihal pengaruh kondisi cuaca terhadap perhitungan klaim.
- c. Masyarakat bisa mempergunakan hasil penelitian ini untuk dijadikan kajian dan alat perbandingan mengenai pengaruh kondisi cuaca terhadap perhitungan klaim.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Pengertian Cuaca

Cuaca ialah kondisi udara dalam suatu waktu serta di suatu daerah yang cenderung sempit serta berjangka pendek. Cuaca terdiri atas kombinasi elemen cuaca serta periode cuaca bias hanya beberapa jam saja dengan keadaan yang bias berbeda-beda untuk setiap tempat dan jamnya. Di Indonesia, kondisi cuaca secara resmi dilaporkan melalui hasil analisis Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika (BMKG).

Kondisi cuaca dapat menentukan lancar tidaknya kegiatan pelayaran. Jika terjadi cuaca buruk, kegiatan operasional pelayaran dapat terganggu bahkan bisa menyebabkan kecelakaan. Di bawah Kementerian Perhubungan terdapat sebuah lembaga negara yang bertugas untuk menangani masalah pengawasan transportasi laut (kapal) dan ketertiban dalam hal kebandaran yang dinamakan Syahbandar. Syahbandar berada di bawah pengawasan Badan Administrasi Pelayaran. Syahbandar memberikan pengawasan kapal guna memastikan kelancaran pelayaran sampai menuju pelabuhan. Terdapat dua faktor yang mempengaruhi kelayakan pelayaran, yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternal dipengaruhi oleh cuaca, yang sangat penting dalam menentukan suatu pelayaran dapat dilakukan. Sedangkan faktor internal dipengaruhi

dari kondisi kapal itu sendiri. Misalnya, persiapan awak kapal, pemeriksaan muatan kapal, serta kelengkapan dokumen dan sertifikat kapal.

Menurut Agus Hadi Purwantomo dalam bukunya olah gerak kapal (2019:99) tanda-tanda cuaca buruk yang akan datang ialah adanya penyimpangan tekanan udara dari normal ke bawah, ditunjukkan melalui pembacaan barometer yang perlahan terus menurun, lalu cuaca berganti memburuk serta angin bertiup kencang dan hampir tidak berganti arah. Cuaca diperairan yang mempengaruhi pelayaran ialah kecepatan angin dan arus, tinggi gelombang, serta cuaca buruk. Tiap – tiap kapal (dilihat dari *Gross Tonnase*) memiliki kelayakan yang berbeda-beda.

Cuaca buruk sangat dikhawatirkan di dunia maritim lantaran dapat mengakibatkan beragam kecelakaan di laut, seperti tenggelamnya kapal atau terdamparnya kapal yang berakibat pada banyaknya korban jiwa. Tingkat kejadian kecelakaan transportasi laut di Indonesia telah meningkat dengan semakin memprihatinkannya dari waktu ke waktu. Contohnya, kecelakaan laut seperti tenggelamnya kapal atau tabrakan antara kapal dapat terjadi karena faktor alam atau cuaca buruk. Masalah yang sering terjadi meliputi gelombang tinggi, badai, arus yang kuat, dan juga kabut yang mengurangi jarak pandang. (Zulkifli, 2019).

2. Pengertian Klaim

Klaim adalah suatu tindakan yang dilakukan oleh tertanggung untuk meminta perlindungan atau kompensasi atas kerugian yang dialami,

berdasarkan perjanjian yang telah ditetapkan oleh kedua belah pihak. Dengan kata lain, klaim adalah proses pengajuan yang dilakukan individu untuk memperoleh uang pertanggungan setelah tertanggung melaksanakan seluruh kewajibannya terhadap penanggung, yaitu berupa penyelesaian pembayaran premi sesuai dengan kesepakatan sebelumnya. Mengklaim yaitu menuntut atau meminta pengakuan atas suatu fakta bahwa seseorang (suatu organisasi, perkumpulan, negara, dan sebagainya) berhak memiliki atau mempunyai hak atas sesuatu. (Tri Fahrani, 2019).

Menurut Rostiyanti (2017) klaim tidaklah sebuah konflik, melainkan merupakan cara untuk mencegah terjadinya perselisihan. Tujuan klaim adalah untuk memastikan bahwa masalah di lapangan yang dapat menyebabkan penundaan atau biaya tambahan ditangani secepat mungkin, bukan untuk bertentangan atau berseteru. Berikut adalah beberapa hal yang harus diperhatikan dalam melakukan identifikasi klaim, yaitu:

- a. Para penyedia jasa harus memiliki pemahaman yang mendalam tentang ruang lingkup pekerjaan dan kontrak, sehingga perubahan yang terjadi dapat terdeteksi sejak awal.
- b. Pihak-pihak terlibat melakukan evaluasi dan verifikasi terhadap klaim yang diajukan
- c. Dalam melakukan dokumentasi klaim harus berdasarkan fakta-fakta yang ada dengan didukung oleh dokumen-dokumen yang

mengungkapkan bahwa telah terjadi perubahan dari kontrak yang telah disetujui.

3. Pengertian Slow speed and over bunker

Slow speed and over bunker merupakan salah satu klaim yang dimiliki oleh fungsi *Contract & Claim*. Klaim ini dapat terjadi jika kecepatan aktual kapal ketika berlayar lebih kecil dibanding kecepatan servis kapal yang telah disetujui oleh pihak *ship owner* dan PT. Pertamina International Shipping pada kontrak, sehingga menyebabkan waktu pelayaran aktual lebih lama dibandingkan waktu pelayaran yang disetujui. Selain itu klaim ini diakibatkan adanya konsumsi bahan bakar aktual kapal ketika berlayar untuk kasus setiap *voyage number* yang melebihi dari konsumsi bahan bakar yang dijamin oleh PT. Pertamina International Shipping kepada *ship owner* untuk kapal terkait. Oleh karena itu, dilakukanlah kalkulasi untuk menghitung kerugian yang dialami PT. Pertamina International Shipping dalam bentuk sejumlah uang, dengan menggunakan rumus berikut.

a. Perhitungan untuk *slow speed*:

$$\text{Kecepatan servis kapal} = \frac{\text{jarak aktual}}{\text{waktu aktual}}$$

b. Perhitungan untuk *over bunker*:

$$\text{Konsumsi bunker aktual} = \text{ROB ATD} - \text{ROB ATA}$$

di mana,

ROB ATD : *Remaining on Board Aktual Time of Departure*

ROB ATA : *Remaining on Board Aktual Time of Arrival*

Dengan menggunakan kedua rumus di atas, maka dilakukan kalkulasi kerugian dalam bentuk nominal uang dengan mengalikannya dengan *charter rate* (untuk *slow speed*) dan harga bunker pada periode *Aktual Time of Arrival* (untuk *over bunker*) yang harus digantikan oleh *ship owner* kepada PT. Pertamina International Shipping.

4. Pengertian *Charter Kapal*

Dalam hal sewa-menyewa ditetapkan pada bab VII buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) pasal 1548 yang berbunyi “sewa-menyewa ialah suatu perjanjian, dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak yang lain kenikmatan dari suatu barang, selama waktu tertentu dan dengan pembayaran sesuatu harga, yang oleh pihak tersebut belakangan itu disanggupi pembayarannya”. Aturan *charter kapal* dalam hukum Indonesia terdapat pada bab V buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) tahun 1938 yang berbunyi “*charter kapal* ialah pemakaian atau pengoperasian kapal milik orang lain yang sudah dilengkapi awak kapal beserta peralatannya dengan imbalan bayaran”. Menurut Meryni Cresya (2019) definisi perjanjian *charter kapal* menjelaskan ciri-ciri penyewaan kapal berdasarkan hubungan timbal balik

antara pihak pencarter dan pihak tercarter untuk menyediakan kapal beserta dengan perlengkapannya dan awak kapalnya.

Dapat dimaknai bahwa *charter* kapal merupakan kegiatan sewa menyewa ruang kapal berdasarkan waktu atau perjalanan dari pemilik kapal (*ship owner*) kepada perusahaan yang membutuhkan ruang kapal (*charterer*). Selanjutnya jenis - jenis *charter* kapal yang ada di PT. Pertamina International Shipping yaitu sebagai berikut:

a. *Time Charter*

Time charter Party merupakan kontrak untuk layanan kapal uang didasarkan pada periode waktu, bukan dari jauhnya pelayaran. Pada *Time charter Party* pemilik kapal yang menyewakan kapalnya memiliki kewajiban untuk memberikan pelayanan kepada penyewa kapal untuk melaksanakan kepentingannya. Pelayanan ini juga berupa awak kapal, nakhoda, dan anak buah kapal. Selama masa penyewaan, penyewa tidak memiliki kepentingan kepemilikan atas kapal, penyewa hanya diperbolehkan untuk menggunakan jasa sewa selama waktu yang ditentukan di awal kontrak.

b. *Voyage Charter*

Voyage charter atau dapat juga disebut dengan *Dead Weight Charter* ialah perjanjian sewa menyewa ruangan kapal antara penyewa dan pemilik kapal yang disertai dengan nakhoda dan anak buah kapal untuk satu kali atau lebih dari satu kali pelayaran (A Premadi, 2020). *Voyage Charter* yaitu sebuah jenis perjanjian pencarteran kapal

dimana suatu kapal disewa guna mengangkut jenis muatan tertentu dalam jumlah yang ditentukan bagi sebuah pelayaran ataupun lebih, yang muatannya harus dibongkar di pelabuhan-pelabuhan tujuan tertentu.

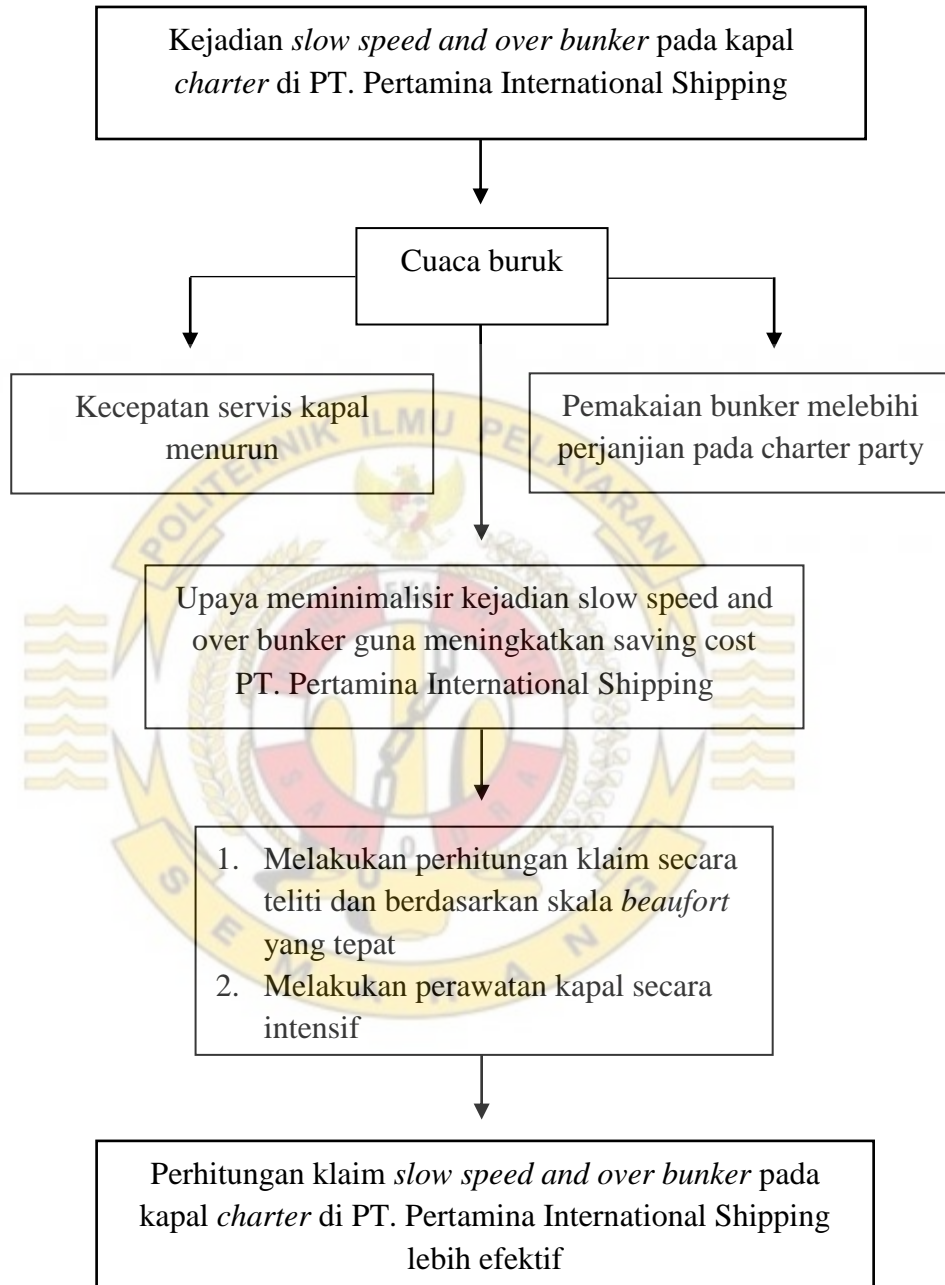
c. *Bareboat charter*

Bareboat atau *demise charter* adalah pemilik kapal menyewakan kapalnya dalam kondisi kosong ataupun dalam kondisi tidak lengkap. Tidak lengkap artinya tanpa adanya surat izin kapal, awak kapal dan tanpa persediaan bahan bakar. Oleh karena itu, pencarter perlu melengkapinya dengan semua keperluan untuk berlayar agar kapal dapat memperoleh ijin berlayar dan siap beroperasi.

d. *Contract of Affreightment*

Contract of Affreightment adalah kontrak perjanjian penyediaan tonase kapal untuk pengangkutan kargo penyewa kapal. Jenis *charter* ini adalah kombinasi antara penyewa secara *time charter* dan *voyage charter*. Penyewa menyewa ruang muat kapal dari pemilik dalam keadaan siap berlayar atau beroperasi untuk suatu jangka waktu sewa tertentu.

B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pada pembahasan hasil penelitian mengenai pengaruh kondisi cuaca terhadap perhitungan klaim *slow speed and over bunker* pada kapal *charter* di PT. Pertamina International Shipping, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengaruh kondisi cuaca terhadap perhitungan klaim *Slow speed and over bunker* pada kapal *charter* di PT. Pertamina International Shipping

Salah satu faktor terjadinya *slow speed and over bunker* pada kapal di PT. Pertamina International Shipping yaitu kondisi cuaca buruk. Cuaca buruk mengakibatkan kapal mengalami keterlambatan saat berlayar yang mengakibatkan tiba pada pelabuhan tujuan lebih lama dibandingkan dengan estimasi waktu yang telah ditentukan pada *charter party*. Hal tersebut mengakibatkan PT. Pertamina International Shipping sebagai penyewa mengalami kerugian atas keterlambatan kapal, karena ketika kapal berlayar lebih lama maka bunker yang digunakan lebih banyak. Atas kerugian yang timbul karna keterlambatan kapal yang diakibatkan cuaca buruk, PT. Pertamina International Shipping mengklasifikasikan perhitungan klaim *slow speed and over bunker* skala *beaufort* dan penggolongan tipe kapal

untuk menentukan jumlah nominal ganti rugi yang harus dibayarkan. Kondisi cuaca buruk pada kapal *Small tanker I* kebawah yang memiliki skala *beaufort* ≥ 4 dan pada kapal *Small tanker II* keatas yang memiliki skala *beaufort* ≥ 5 dengan disertai dokumen valid laporan cuaca buruk yang dikeluarkan oleh BMKG, maka klaim tidak dapat diajukan kepada pemilik kapal.

2. Upaya PT. Pertamina International Shipping dalam meminimalisir kejadian *slow speed and over bunker* yang diakibatkan oleh cuaca buruk guna meningkatkan *saving cost* perusahaan
 - a. Melakukan perhitungan klaim *slow speed and over bunker* secara teliti dengan didukung bukti dokumen yang valid.
 - b. Melakukan perawatan kapal secara intensif untuk meningkatkan performa kapal ketika berlayar.

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini terbatas pada obyek pengamatan yang terbatas, yaitu peneliti hanya membahas temuan yang nominal klaimnya tidak dapat dibayarkan oleh PT. Pertamina International Shipping kepada pemilik kapal karena kondisi cuaca yang tidak memenuhi perjanjian pengajuan jaminan atas pemakaian bunker. Peneliti tidak membahas temuan pada klaim yang dapat dibayar Sehingga hal ini mempengaruhi hasil penelitian yang masih perlu adanya pengembangan di masa mendatang agar lebih akurat.

C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang didapat, maka dalam penelitian ini peneliti memberikan saran sebagai berikut:

1. Sebaiknya PT. Pertamina International Shipping menyampaikan kepada pihak operasional kapal untuk selalu beroperasi sesuai dengan ketentuan *charter party* dan berdasarkan skala *beaufort* sehingga tidak terjadi kerugian yang diakibatkan oleh cuaca buruk yang berpengaruh pada klaim *slow speed and over bunker*.
2. Sebaiknya PT. Pertamina International Shipping dalam upaya meminimalisir kerugian yang timbul akibat kejadian *slow speed and over bunker* harus lebih memperhatikan hal berikut:
 - a. Divisi *Contract & Claim* yang ditugaskan untuk menghitung klaim harus lebih teliti dalam melakukan perhitungan dan disesuaikan dengan dokumen valid agar tidak terjadi kesalahan yang mengakibatkan kerugian perusahaan.
 - b. Divisi *Ship performance* sebaiknya melakukan pemeliharaan dan perawatan kapal sesuai prosedur dan lebih rutin agar performa kapal selalu dalam keadaan yang baik dan siap beroperasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Fattah Nasution, 2023, *Metode Penelitian Kualitatif*, CV Harfa Creative. 06, Bandung.
- Agus Hadi Purwantomo, 2019, *Mengolah Gerak Kapal*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Semarang.
- Ahmad Rijali, 2019, *Analisis data kualitatif*, Alhadharah, *Jurnal Ilmu Dakwah*, 17(33), 81-95, Jakarta.
- Anggito, dan Setiawan, 2018, *Metodologi penelitian kualitatif*. CV Jejak (Jejak Publisher), Sukabumi.
- Fadhallah, 2021, *Wawancara*, Unj Press, Jember.
- Fernanda, 2022, *Peranan Kelompok Wanita Tani Dalam Menunjang Pendapatan Keluarga Di Desa Salassa Kecamatan Curio Kabupaten Enrekang*, Nisi journal of health & sport science, 5-6, Makassar.
- Mardawani, 2020, *Praktis Penelitian Kualitatif Teori Dasar dan Analisis Data Dalam Perspektif Kualitatif*, Deepublish, Yogyakarta.
- Meryni Cresya, et.al, 2019, *Analisis Proses Pelaksanaan Charter Kapal Crew Boat Berdasarkan Waktu (Time Charter) di PT. Orela Bahari*, vol. 03, no. November, pp. 227-234, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Makassar.
- Muhammad Makbul, 2021, *Metode pengumpulan data dan instrumen penelitian*, Universitas Islam Negeri Alauddin, Makassar.

- Muhammad Rijal Fadli, 2021, *Memahami desain metode penelitian kualitatif, Kajian Ilmiah Mata Kuliah Umum*, 21(1), 33-54, Humanika, Yogyakarta.
- Muhammad Rizal, 2022, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, CV. Pradina Pustaka Grup, Surakarta.
- Nursapia Harahap, 2020, *Penelitian Kualitatif*, Wal ashri Publishing, Medan.
- Pasehah dan Firmansyah, 2020, *Analisis Kemampuan Representasi Matematis Siswa pada Materi Penyajian Data. Prosiding Sesiomadika*, 2(1d), Karawang.
- Pemerintah Indonesia, 1847, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) Buku III Bab VII pasal 1548 tentang sewa menyewa*, Jakarta.
- Pemerintah Indonesia, 1938, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Buku II Bab V tentang hak-hak dan kewajiban yang timbul dari pelayaran*, Jakarta.
- Premadi dan Kusharyanto, 2020, *Analisis Perbandingan Sewa Kapal menggunakan Model Penyewaan Time Charter dan Voyage Charter oleh PT Minamas Plantation, E-Journal Mar. Insid.*, vol. 2, no. 2, pp. 14–30, Banten.
- Rostiyanti, 2017, *Perspektif Pemilik Proyek Terhadap Permasalahan Dalam Manajemen Klaim Asuransi, Jurnal Spektran Vol. 5, No. 2*, Denpasar.
- Saebani, dan Afifuddin, 2021, *Pengaruh Biaya Promosi, Biaya Kualitas, dan Pertumbuhan Penjualan terhadap Perubahan Laba Bersih, Konferensi Riset Nasional Ekonomi Manajemen dan Akuntansi*, 2(1), 47, Jakarta.

- Sugiyono dan Puji, 2021, *Metode Penelitian Komunikasi (Kuantitatif, Kualitatif, dan Cara Mudah Menulis Artikel pada Jurnal Internasional)*. Alfabeta, CV. ISBN 978-602-289-672-2, Bandung.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2016, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Tri Fahriani, 2019, *Analisis Hukum Terhadap Pelaksanaan Klaim Asuransi Atas Objek Jaminan Kredit (Studi Kasus Pada Bank BRI Kolaka)*, Makassar.
- Wahyudin Darmalaksana, 2020, *Metode penelitian kualitatif studi pustaka dan studi lapangan*, Pre-Print Digital Library UIN Sunan Gunung Djati Bandung, Bandung.
- Yulianty, dan Jufri, 2020, *Perdebatan Empiris: Prinsip Metode Kualitatif dan Kuantitatif Untuk Penelitian Sosial Ekonomi*, *Value: Jurnal Manajemen dan Akuntansi*, 15(2), 164-172, Cirebon.
- Zuchri Abdussamad, 2021, *Metode penelitian kualitatif*, CV. Syakir Media Press, Makassar.
- Zulfikli, 2019, *Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Kecelakaan Kapal (Studi Kasus Pada Alur Pelayaran Pelabuhan Dwikora Pontianak Kalimantan Barat)*, Semarang.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Hasil Wawancara

Responden I (PIC klaim slow speed and over bunker)

A: Peneliti

B: Capt. Agus Kurniawan

A: “Selamat pagi capt, mohon izin bertanya”

B: “Selamat pagi det, iya boleh det”

A: “Mohon izin capt, berdasarkan pengalaman capt agus selama menjadi nahkoda di kapal pertamina, apa yang menyebabkan kejadian slow speed and over bunker pada kapal pertamina capt?”

B: “Kejadian slow speed and over bunker pada kapal pertamina memiliki beberapa faktor penyebab antara lain kerusakan pada mesin, human error yang dilakukan oleh nahkoda dalam mengatur kecepatan kapal serta kondisi cuaca buruk”

A: “Dari beberapa faktor tersebut, faktor apa yang lebih sering mengakibatkan kejadian slow speed and over bunker capt?”

B: “Hampir seluruh kejadian slow speed and over bunker disebabkan oleh kondisi cuaca yang buruk det”

A: “Baik capt berarti kondisi cuaca sangat mempengaruhi terhadap kecepatan kapal ya capt?”

B: “Benar”

Responden II (Ast Manager Contract & Claim)

A: Peneliti

B: Ibu Paramitha Anggie

A: “Pagi bu, mohon ijin bertanya mengenai kejadian slow speed and over bunker yang terjadi pada kapal pertamina”

B: “Oh iya boleh dek”

A: “Mohon ijin bu, apa pengaruh kondisi cuaca buruk atas kejadian slow speed and over bunker bu?”

B: “Tentunya kejadian ini mengakibatkan kerugian bagi perusahaan jika memang kondisi tidak sesuai dengan perjanjian yang disepakati antara kita sebagai penyewa dengan pemilik kapal”

A: “Apa yang dilakukan PT. Pertamina International Shipping atas kerugian tersebut?”

B: “Tentunya kita sebagai penyewa kapal mengajukan klaim atas kerugian tersebut berdasarkan pada charter party yang telah disetujui sebelumnya”

Responden III (Karyawan Ship Performance)

A: Peneliti

B: Ibu Sri Wulan

A: “Apa upaya yang dilakukan dalam meminimalisir kejadian slow speed and over bunker yang diakibatkan oleh kondisi cuaca bu?”

B: “Upaya yang dilakukan yaitu menghitung jumlah nominal klaim dengan teliti dan berdasarkan data aktual yang diperoleh dari kapal”

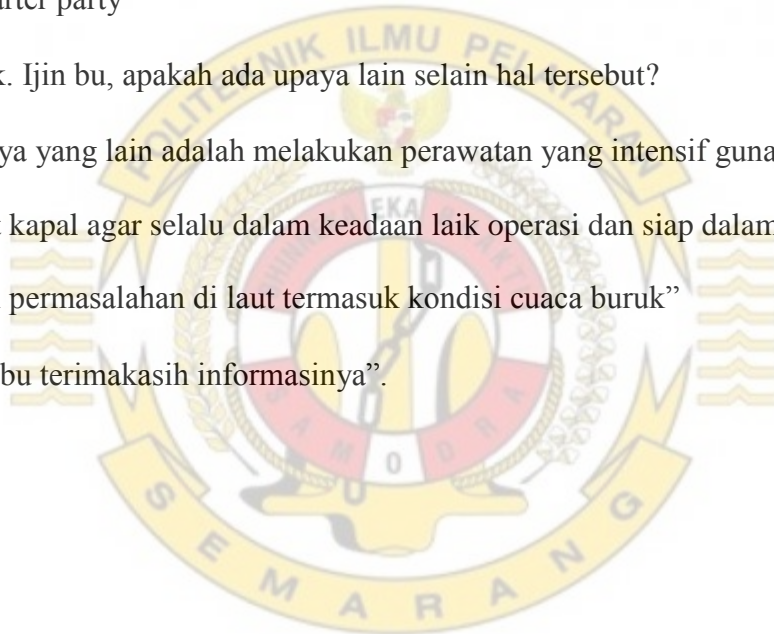
A: “Bagaimana perusahaan tahu jika memang keterlambatan kapal tersebut diakibatkan oleh cuaca buruk?”

B: “Dengan adanya laporan cuaca yang dikeluarkan oleh Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG). Lalu disesuaikan dengan ketentuan yang ada pada charter party”

A: “Baik. Ijin bu, apakah ada upaya lain selain hal tersebut?”

B: “Upaya yang lain adalah melakukan perawatan yang intensif guna menjaga dan merawat kapal agar selalu dalam keadaan laik operasi dan siap dalam menghadapi berbagai permasalahan di laut termasuk kondisi cuaca buruk”

A: Baik bu terimakasih informasinya”.



LAMPIRAN 2 Berita Acara

FM-SOM-A-08-02-R01

FORMULIR BERITA ACARA

No. : 013/L/MT.SUZU/IV/2021
Tanggal : 08 April 2021
Lamp. :-
Hal : Slow Speed Voy.013/L/2021
Lokasi : Tuban

Bersama ini kami buat Berita Acara:

Pada hari ini Kamis, tanggal 08 April 2021, Pada jam 03:00 LT, kami buat Berita acara Slow Speed kapal MT.SULTAN ZULKARNAEN yang bertolak dari Banjarmasin ke Tuban, Berangkat dari Banjarmasin pada tanggal 06 April 2021 jam 15:30 WITA, Dan tiba di Tuban pada tanggal 08 April 2021 jam 00:00 WIB, Kapal mengalami keterlambatan yang tidak sesuai dengan charter party yaitu 8 knot disebabkan cuaca buruk.

Demikian Berita Acara ini kami buat dengan sebenarnya, untuk diketahui sebagaimana mestinya. Atas perhatian dan kerjasamanya saya ucapkan terimakasih.

Tuban, 08 April 2021

Diketahui


Yanuar Habibi Jen
Master

* Bila tidak cukup, dapat menggunakan kertas tambahan.

LAMPIRAN 3 Laporan Cuaca BMKG Page 1



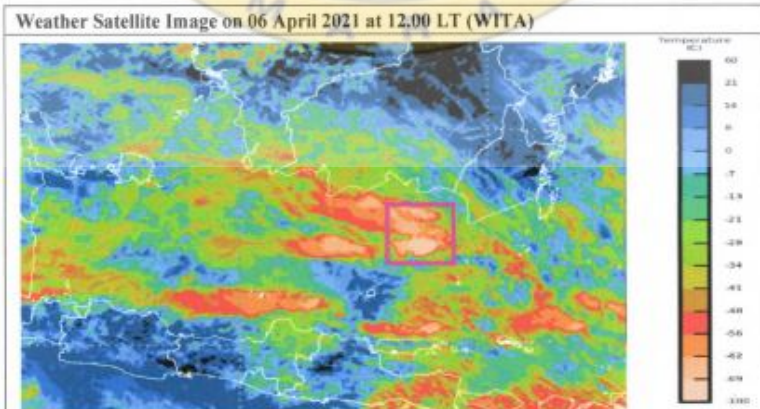
Meteorological Report Over:
01a. Banjarmasin – Tuban
for 06 April 2021

DATE	LOCAL TIME (WITA)	WEATHER	WIND (From, Knots)	CURRENT (To, cm/s)	WAVE	BEAUFORT SCALE
Apr. 06, 2021	02.00 – 08.00	Cloudy to Slight Rain	Southwest - Northwest, 8 - 15 knots	East - Southeast, 5 - 15 cm/s	Slight	4
	08.00 – 14.00	Heavy Rain with Thunderstorm *)	Northwest, 10 - 15 knots	East - Southeast, 5 - 15 cm/s	Moderate	4
	14.00 – 20.00	Slight to Moderate Rain	West - Northwest, 10 - 15 knots	East - Southeast, 20 - 30 cm/s	Slight - Moderate	4
	20.00 – 02.00	Cloudy	West - Northwest, 10 - 15 knots	East - Southeast, 10 - 30 cm/s	Slight	4

*) satellite images enclosed

Note:

Smooth	Tenang	0.10 – 0.50 m
Slight	Rendah	0.50 – 1.25 m
Moderate	Sedang	1.25 – 2.50 m
Rough	Tinggi	2.50 – 4.00 m
Very Rough	Sangat Tinggi	4.00 – 6.00 m
High	Ekstrim	6.00 – 9.00 m
Very High	Sangat Ekstrim	9.00 – 14.00 m



: Location

LAMPIRAN 4 Laporan Cuaca BMKG Page 2



Meteorological Report Over: 01b. Banjarmasin – Tuban for 07 April 2021

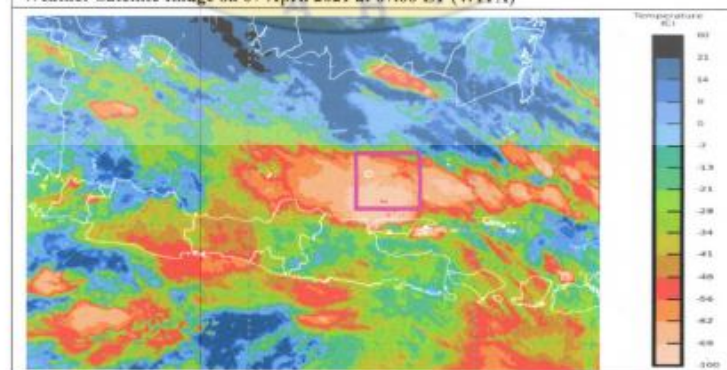
DATE	LOCAL TIME (WITA)	WEATHER	WIND (From, Knots)	CURRENT (To, cm/s)	WAVE	BEAUFORT SCALE
Apr. 07, 2021	02.00 – 08.00	Heavy Rain with Thunderstorm *)	West - Northwest, 10 - 20 knots	East - Southeast, 20 - 35 cm/s	Moderate	4 – 5
	08.00 – 14.00	Slight to Moderate Rain	West - Northwest, 15 - 20 knots	East, 20 - 45 cm/s	Moderate	5
	14.00 – 20.00	Slight to Moderate Rain	West - Northwest, 15 - 20 knots	East, 30 - 50 cm/s	Moderate	5
	20.00 – 02.00	Cloudy to Slight Rain	West - Northwest, 15 - 20 knots	East, 30 - 50 cm/s	Moderate	5

*) satellite images enclosed

Note:

Smooth	Tenang	0,10 – 0,50 m
Slight	Rendah	0,50 – 1,25 m
Moderate	Sedang	1,25 – 2,50 m
Rough	Tinggi	2,50 – 4,00 m
Very Rough	Sangat Tinggi	4,00 – 6,00 m
High	Ekstrim	6,00 – 9,00 m
Very High	Sangat Ekstrim	9,00 – 14,00 m

Weather Satellite Image on 07 April 2021 at 07.00 LT (WITA)



 : Location

LAMPIRAN 5 Konfirmasi Sanggahan Klaim Oleh Shipowner



Balikpapan, 07 Desember 2022

Nomor : 187/A.A.2/SK/BGP/XII/2022
 Perihal : Konfirmasi Klaim Slow Speed & Over Bunker MT Sultan Zulkarnaen Periode 06 April 2021 s.d
 08 April 2021

Yth.

Man. Contract & Claim
 Pertamina International Shipping
 Jakarta - Indonesia

Dengan hormat,

Memperhatikan dan membalas email terkait surat dari Manager Contract & Claim dengan surat nomor: 4182/PIS2110/2022-S6 tertanggal 10 November 2022. Dapat kami sampaikan Sanggahan terkait Klaim Slow Speed & Over Bunker MT Sultan Zulkarnaen Periode 06 April 2021 s.d 08 April 2021. Dengan bantahan pada voyage: 013/L/21 dengan tanggal kejadian 06 – 08 April 2021

Terjadinya Slow Speed dan Over Bunker tersebut dikarenakan Faktor Cuaca, dan dapat kami sampaikan evidence dari bantahan tersebut berupa: Data BMKG Skala Beaufort yang sudah melampaui Skala Beaufort 4 untuk kapal MT Sultan Zulkarnaen.

Demikian disampaikan untuk menjadi pertimbangan dan diperiksa. Atas perhatian dan kerjasamanya, kami ucapkan terima kasih.

Salam hormat,

PT. Barokah Gemilang Perkasa



Cahya Gumilar
 Manager Operation

LAMPIRAN 6 *Time Charter Party*



PERJANJIAN SEWA BERDASARKAN WAKTU / TIME CHARTER PARTY
MT SULTAN ZULKARNAEN

Jakarta, **06 MAY** 2020
No. 038/TCP/III/2020
PART I

I. VESSEL TECHNICAL SPECIFICATIONS/ SPESIFIKASI TEKNIS KAPAL			
1. Pemilik (Owners):	PT BAHTERA NUSANTARA INTERNASIONAL Allira Office Tower Lt. 19 Unit A, B & D Jln. Yos Sudarso Kav. 85 Sunter Jakarta 14350		3. Penyewa / Charterers:
2. Disponent Owners:	PT BAROKAH GEMILANG PERKASA Jl. Jend. Sudirman No. 40 RT 027 Balikpapan 76115		PT PERTAMINA (PERSERO) Jl. Medan Merdeka Timur No. 1 A Jakarta - 10110
4. Nama Kapal / Vessel Name:	Bendera / Flag:	5. Kapasitas Bongkar Minimum yang Dijaminan (termasuk stripping) / Guaranteed Discharging Rate Minimum (including stripping):	
MT SULTAN ZULKARNAEN	Indonesia	250 M ³ /Hour/Grade	
6. Tahun Pembuatan / Year of Built:	Klas / Class:	7. Loading Rate Minimum:	
2017	BKI	300 M ³ /Hour	
8. Panjang Keseluruhan / Length Over All:	9. Ballast Tank:		
98,34 M	SBT		
10. Bobot Mati / Deadweight:	11. Wilayah Pelayaran / Trading Area:		
5.500 MT	Perairan Indonesia		
12. Berat Kotor / Gross Register Tonnage:	13. Jenis Bahan Bakar / Type of Fuel Oil:	Mesin Induk / Main Engine	Mesin Bantu / Aux. Engine
3.678 T		HSD	HSD
14. Berat Bersih / Net Register Tonnage:	15. Water Evaporator:		
1.593 T	Tidak Tersedia		
16. Sarat / Draught:	17. Inert Gas System:		
4.575 M	Tidak Tersedia		
18. Kapasitas Ruang Muat (diluar slop tank) / Cargo Tank Capacity (excluding slop tank) (98%):	19. Crude Oil Washing:		
5.962,42 M3	Tidak Tersedia		
22. Jenis Muatan / Type of Cargo:	21. Oil Discharge Monitoring System and Oil Water Separator:		
Oil Product/ White Oil (Premium/ Pertamina Turbo/ Pertamina/ Peralite/ Solar/ Pertadex/ Dexlite/ Kerosene/ Biosolar/ FAME)	Tersedia		
24. Cargo Grades Minimum:	23. Pemanas Muatan / Cargo Heating:		
2 (Dua) Grade (Loading & Discharging Simultan)	Tidak Diperyaratkan		
26. Galley Fuel (MT per bulan / MT per month)	Jenis sesuai box 13 Mesin Bantu Type as box 13 Aux. Engine	25. Jaminan Kecepatan Kapal / Guaranteed Speed	
	DWT 1.500 - 6.500: 0,5 MT DWT 6.501 - 16.500: 1,0 MT DWT 16.501 - 40.000: 1,5 MT DWT 40.001 - 80.000: 2,0 MT DWT 80.001 - 160.000: 2,5 MT DWT 160.001 - 300.000: 3,0 MT DWT > 300.001: 3,5 MT		
		Maximum Speed:	11 Knot(s) 11 Knot(s)
		Service Speed:	10 Knot(s) 10 Knot(s)
		Economical Speed:	9 Knot(s) 9 Knot(s)

The Owners/Disponent
Owners/Brokers/Agents

Page/Hal 1 of 4

The Charterers

AG

LAMPIRAN 7 Kontrak Jaminan atas Klaim *Slow Speed and Over Bunker*



PERTAMINA TIME FORM 1

P & I dan Pasal-pasal Pencemaran sebagaimana dalam Lampiran 2;

f. Biaya-biaya komunikasi yang dikirimkan dari maupun yang diterima oleh Kapal.

Kewajiban-kewajiban Pemilik berdasarkan Pasal ini akan mencakup semua pertanggung jawaban atas biaya pabean atau bea masuk yang timbul setiap waktu selama pelaksanaan Perjanjian Sewa ini dalam hubungan dengan barang-barang pribadi Nakhoda, Perwira-perwira dan Awak Kapal, dan dalam hubungannya dengan perbekalan-perbekalan, persediaan-persediaan, dan hal-hal lain selain yang tersebut dalam Pasal ini harus disediakan atau dibayar Pemilik.

Pemilik akan memberikan penggantian kepada Penyewa setiap jumlah uang yang mungkin sudah dibayar atau harus dibayar oleh Penyewa atau agennya dalam hubungannya dengan tanggung jawab tersebut.

9.2. Jaminan Pemilik atas Kecepatan - Pemilik menjamin bahwa kecepatan Kapal (Maximum Speed dan Service Speed) adalah Jaminan Kecepatan yang diatur dalam Part III, Pasal 2 (selanjutnya disebut "Jaminan Kecepatan") dengan ketentuan Jaminan Kecepatan tersebut berlaku jika kekuatan angin tidak melebihi Skala Beaufort 4 untuk tipe kapal Small II keatas atau Skala Beaufort 3 untuk tipe kapal Small I kebawah (Small I, Bulk Lighter, Satgas dan SPOB). Dalam hal Pemilik menyatakan bahwa kekuatan angin melebihi Skala Beaufort 4 atau Skala Beaufort 3 (sesuai dengan tipe Kapal), maka Pemilik wajib menyediakan dokumen pendukung dari badan independen (BMKG) yang mendukung pernyataannya tersebut atas biaya Pemilik.

Penyewa berhak memerintahkan Kapal untuk menaikkan kecepatan Kapal hingga Maximum Speed. Dalam hal Penyewa tidak memerintahkan demikian, maka Kapal harus berlayar pada Service Speed yang dijamin. Kehilangan waktu yang timbul sebagai akibat dari berkurangnya Jaminan Kecepatan Kapal, akan dihitung berdasarkan perbedaan antara waktu aktual yang ditempuh untuk pelayaran dari buoy laut ke buoy laut dibandingkan dengan waktu yang diperlukan untuk pelayaran yang sama sesuai Jaminan Kecepatan. Penyewa berhak untuk melakukan klaim atas kekurangan kecepatan Kapal yang perhitungannya didasarkan pada Lampiran 3 dengan menggunakan dokumen Master Cable Kapal, untuk kemudian dipotongkan dari pembayaran Uang Sewa.

9.3. Jaminan Pemilik atas Rate Pembongkaran Muatan - Pemilik menjamin Rate Pembongkaran Muatan yang diatur dalam Part III Pasal 4 (selanjutnya disebut "Rate Pembongkaran Muatan").

Kerugian waktu dihitung jika waktu aktual yang diperlukan untuk melakukan pembongkaran muatan lebih lama dibandingkan dengan waktu normal jika muatan dibongkar sesuai dengan Rate Pembongkaran Muatan. Penyewa berhak untuk melakukan klaim atas kerugian tersebut yang perhitungannya berdasarkan pada Lampiran 3, untuk kemudian dipotongkan dari pembayaran Uang Sewa. Klaim atas kekurangan Rate Pembongkaran Muatan tersebut di atas tidak berlaku dalam hal tekanan baik di manifold Kapal tercapai.

9.4. Jaminan Pemilik atas Pemakaian Bunker - Pemilik menjamin bahwa pemakaian bunker tidak melebihi batasan pemakaian bunker sebagaimana yang diatur pada Part III Pasal 2 & Pasal 3 (selanjutnya disebut "Jaminan Pemakaian Bunker"). Khusus untuk Jaminan Pemakaian Bunker pada Jaminan Kecepatan berlaku jika kekuatan angin tidak melebihi skala Beaufort 4 untuk tipe kapal Small II keatas atau Skala Beaufort 3 untuk tipe kapal Small I kebawah (Small I, Bulk Lighter, Satgas dan SPOB).

Pemilik menjamin bahwa tidak akan ada pengambilan keuntungan dari selisih pemakaian bunker jika aktual pemakaian bunker lebih kecil dari Jaminan Pemakaian Bunker. Selisih pemakaian bunker ini akan diperhitungkan pada setiap instruksi.

Jika terdapat pemakaian bunker lebih besar dari Jaminan Pemakaian Bunker, maka kelebihan nya akan diklaim berdasarkan harga bunker PERTAMINA dan dipotong dari Uang Sewa serta klaim dimaksud akan diperhitungkan pada setiap instruksi berdasarkan pada Lampiran 3.

9.5. Jaminan Pemilik untuk Pemeliharaan - Pemilik menjamin selama periode Perjanjian Sewa untuk selalu memelihara Kapal sesuai spesifikasi Kapal yang tertuang dalam Perjanjian Sewa ini, kecuali diakibatkan pemakaian dan keausan yang normal, dan

Pollution Clauses as provided in Attachment 2;

f. All expenses of communications sent from and received by the Vessel.

Owners' obligations under this Clause shall extend to cover all liabilities for customs or import duties arising at any time during the performance of this Charter in relation to the personal stuffs of the Master, Officers and Crew, and relating to the stores, provisions and all other matters which Owners are obliged to provide and/or to pay for.

Owners shall refund Charterers any sum which might have been paid or must be paid by Charterers or their agents in respect of such liability.

9.2. Guaranteed Speed - Owners guarantee that the Vessel speed (Maximum Speed and Service Speed) shall be the Guaranteed Speed as specified in Part III Clause 2 (hereinafter referred to as the "Guaranteed Speed") provided however: the winds do not exceed force 4 on the Beaufort Scale for the Vessel type Small II and above; or do not exceed force 3 on the Beaufort Scale for the Vessel type Small I and below (Small I, Bulk Lighter, Satgas and SPOB). In the event Owners state that the winds exceed force 4 on the Beaufort Scale or force 3 on the Beaufort Scale (based on Vessel type), then Owners shall provide supporting documents from independent institution (BMKG) which support its statement at Owners' account.

Charterers are entitled to instruct the Vessel to increase speed up to her Maximum Speed. In the absence of Charterers' order to the contrary, the Vessel shall proceed at the Service Speed. The loss of time which arises from the reduction of Vessel's Guaranteed Speed shall be calculated based on the difference between the actual time taken to perform the relevant service from sea buoy to sea buoy and the required time to perform the same in accordance with the Guaranteed Speed. Charterers are entitled to claim the lack of the Vessel Guaranteed Speed as provided in Attachment 3 as referred to Master Cable documents of the Vessel, and reserves the right to deduct the Hire accordingly.

9.3. Guaranteed Cargo Discharging Rate - Owners guarantee Cargo Discharge Rate as specified in Part III Clause 4 (hereinafter referred to as the "Cargo Discharge Rate").

The loss of time shall be calculated if the actual time taken to perform cargo discharge is longer compared to the normal time taken when cargo is discharged according to Cargo Discharge Rate. Charterers are entitled to claim the deficiency of Cargo Discharge Rate, which calculation refers to Attachment 3, afterwards Charterers reserves the right to deduct Hire. The said claim regarding deficiency of Cargo Discharge Rate shall not be applicable when manifold pumping back pressure is reached.

9.4. Guaranteed Bunker Consumption - Owners guarantee that the bunker consumption rate in laden, ballast conditions and in port activity shall not exceed the limitation of bunker consumption as specified in Part III Clause 2 & Clause 3 (hereinafter referred to as "Guaranteed Bunker Consumption"). Guaranteed Bunker Consumption at Guaranteed Speed in particular applied when the winds: do not exceed force 4 on the Beaufort Scale for vessel type Small II and above; do not exceed force 3 on the Beaufort Scale for vessel type Small I and below (Small I, Bulk Lighter, Satgas and SPOB).

For the avoidance of doubt, in the event that the actual bunker consumption is less than the Guaranteed Bunker Consumption, Owners shall not be entitled to take advantage of such saving of bunker consumption. Guaranteed Bunker Consumption will be calculated for each instruction.

Where bunker consumption exceeds Guaranteed Bunker Consumption, the excess shall be claimed by Charterers at PERTAMINA Bunker Price and deducted from Hire. Such claim shall be calculated for each instruction as refers to Attachment 3.

9.5. Owners' undertaking to maintain - Owners undertake, throughout the Charter period, to maintain Vessel's specification in condition as stipulated in this charter the ship particulars as governed in this Charter with exemption of fair wear and tear; Vessel's

5

LAMPIRAN 8 Master Cable ATD Page 1

NAME OF MASTER	Yanuar Habib Jen		
SATELLITE TELEPHONE	+1 (505) 295-1954		
SATELLITE EMAIL	master@sultanzulkarnaen.barokahperkasagroup.commbx.com		

VOY NO	012/D/SUZU/IV/2021	MT	SULTAN ZULKARNAEN	IN PORT	BANJARMASIN
--------	--------------------	----	-------------------	---------	-------------

CODE	DATE	TIME	ACTIVITY	PREVIOUS PORT	ACTUAL DISTANCE FROM "PREVIOUS PORT" TO "IN PORT"
AA	03-Apr-2021	17:00	ATD AT PREVIOUS PORT	KOTA BARU	190 NMILE
BB	04-Apr-2021	13:30	ATA OUTER BAR (SBE) STAND BY ENGINE / (EOSV) END OF SEA VOYAGE		
CC	04-Apr-2021	18:18	ATA AT INNER ROAD (ANCHORAGE)		
DD	05-Apr-2021	10:12	BERTHED JETTY / CBM / 6PM (ALL FAST)		

GRADE A	B30
GRADE B	
GRADE C	
GRADE D	

OPERATION OF CARGO GRADE A (CODE EE - HH)				
DATE	TIME	ACTIVITY	NOTE	
05-Apr-2021	10:18	HOSE CONNECTED FOR DISCHARGE GRADE A	B30	
05-Apr-2021	14:00	START DISCHARGE GRADE A (1)		
05-Apr-2021	14:54	STOP DISCHARGE GRADE A (1)	TEMPORARRY STOP BY SHORE	
05-Apr-2021	15:24	START DISCHARGE GRADE A (2)		
05-Apr-2021	20:24	STOP DISCHARGE GRADE A (2)	TEMPORARRY STOP	
05-Apr-2021	20:48	START DISCHARGE GRADE A (3)		
06-Apr-2021	04:00	STOP DISCHARGE GRADE A (3)	DISCHARGE COMPLETED	
06-Apr-2021	06:30	HOSE DISCONNECTED AFTER DISCHARGE GRADE A		

OPERATION OF CARGO GRADE B (CODE EE - HH)				
DATE	TIME	ACTIVITY	NOTE	
		HOSE CONNECTED FOR DISCHARGE GRADE B		
		START DISCHARGE GRADE B (1)		
		STOP DISCHARGE GRADE B (1)		
		START DISCHARGE GRADE B (2)		
		STOP DISCHARGE GRADE B (2)		
		START DISCHARGE GRADE B (3)		
		STOP DISCHARGE GRADE B (3)		
		HOSE DISCONNECTED AFTER DISCHARGE GRADE B		

OPERATION OF CARGO GRADE C (CODE EE - HH)				
DATE	TIME	ACTIVITY	NOTE	
		HOSE CONNECTED FOR LOADING / DISCHARGE GRADE C		
		START LOADING / DISCHARGE GRADE C (1)		
		STOP LOADING / DISCHARGE GRADE C (1)		
		START LOADING / DISCHARGE GRADE C (2)		
		STOP LOADING / DISCHARGE GRADE C (2)		
		START LOADING / DISCHARGE GRADE C (3)		
		STOP LOADING / DISCHARGE GRADE C (3)		
		HOSE DISCONNECTED AFTER LOADING / DISCHARGE GRADE C		

OPERATION OF CARGO GRADE D (CODE EE - HH)				
DATE	TIME	ACTIVITY	NOTE	
		HOSE CONNECTED FOR LOADING / DISCHARGE GRADE D		
		START LOADING / DISCHARGE GRADE D (1)		
		STOP LOADING / DISCHARGE GRADE D (1)		
		START LOADING / DISCHARGE GRADE D (2)		
		STOP LOADING / DISCHARGE GRADE D (2)		
		START LOADING / DISCHARGE GRADE D (3)		
		STOP LOADING / DISCHARGE GRADE D (3)		
		HOSE DISCONNECTED AFTER LOADING / DISCHARGE GRADE D		

LAMPIRAN 9 Master Cable ATD Page 2

CODE	DATE	TIME	NOTE : UNBERTHED JETTY PERTAMINA BANJARMASIN						
II	06-Apr-2021	10:36	UNBERTHED JETTY /GBM / 6PM						
JJ			ANCHOR AT INNER ROAD						
KK	06-Apr-2021	10:42	ACTUAL LINE DEPARTURE INNER ROAD						
LL	06-Apr-2021	15:30	ATD OUTER BAR (FA) FULL AWAY / (BOG) BEGIN OF SEA VOYAGE						
AT LOADING PORT			GRADE NAME	DOC NUMBER	DATE	KL Obs	KL 15°C	BBLS 60°F	LT
MMa	BILL OF LADING GRADE A		B30	773 R 421 177	03-Apr-2021	3,401.417	3,351.080	21,088.345	2,809.310
MMb	BILL OF LADING GRADE B								
MMc	BILL OF LADING GRADE C								
MMd	BILL OF LADING GRADE D								
NNa	SHIP'S FIGURE AFTER LOADING (SFAL) GRADE A		B30		03-Apr-2021	3,378.103	3,331.113	20,962.693	2,797.802
NNb	SHIP'S FIGURE AFTER LOADING (SFAL) GRADE B								
NNc	SHIP'S FIGURE AFTER LOADING (SFAL) GRADE C								
NNd	SHIP'S FIGURE AFTER LOADING (SFAL) GRADE D								
NN1a	SHIP'S FIGURE BEFORE LOADING (SFBL) GRADE A								
NN1b	SHIP'S FIGURE BEFORE LOADING (SFBL) GRADE B								
NN1c	SHIP'S FIGURE BEFORE LOADING (SFBL) GRADE C								
NN1d	SHIP'S FIGURE BEFORE LOADING (SFBL) GRADE D								
AT DISCHARGING PORT			GRADE NAME	DOC NUMBER	DATE	KL Obs	KL 15°C	BBLS 60°F	LT
MMa	NEW BILL OF LADING GRADE A								
MMb	NEW BILL OF LADING GRADE B								
MMc	NEW BILL OF LADING GRADE C								
MMd	NEW BILL OF LADING GRADE D								
NNa	SHIP'S FIGURE BEFORE DISCHARGE (SFBD) GRADE A		B30		05-Apr-2021	3,379.902	3,330.163	20,956.716	2,797.840
NNb	SHIP'S FIGURE BEFORE DISCHARGE (SFBD) GRADE B								
NNc	SHIP'S FIGURE BEFORE DISCHARGE (SFBD) GRADE C								
NNd	SHIP'S FIGURE BEFORE DISCHARGE (SFBD) GRADE D								
NN1a	SHIP'S FIGURE AFTER DISCHARGE (SFAD) GRADE A								
NN1b	SHIP'S FIGURE AFTER DISCHARGE (SFAD) GRADE B								
NN1c	SHIP'S FIGURE AFTER DISCHARGE (SFAD) GRADE C								
NN1d	SHIP'S FIGURE AFTER DISCHARGE (SFAD) GRADE D								
NN2a	SHORE ACTUAL RECEIVED GRADE A		B30		06-Apr-2021	3,365.468	3,347.304	21,064.580	2,810.395
NN2b	SHORE ACTUAL RECEIVED GRADE B								
NN2c	SHORE ACTUAL RECEIVED GRADE C								
NN2d	SHORE ACTUAL RECEIVED GRADE D								
BUNKER (MT)									
	MFO	MDO	HSD	FW					
OO	-	-	37,544	36	ROB BUNKER AT A AT OUTER BAR (STAND BY ENGINE) ARRIVAL				
PP	-	-	-	40	REPLENISHMENT (REQ. LIST / ROB AT A / FUEL OIL TANK CAPACITY)				
QQ	-	-	34,570	67	ROB BUNKER AT D AT OUTER BAR (FULL AWAY)				
DRAFT									
	FWD	AFT	MEAN						
RR	1.00	3.00	2.00						
ARRIVAL ESTIMATION									
SS	07-Apr-2021	21:42 WIB	TUBAN	ETA DATE/ ETA TIME/ NAME OF PORT					
SS1					IF THERE IS DEVIATION ORDER, FILL WITH ETA DATE/ ETA TIME/ NAME OF DEVIATION PORT				
VESSEL DELAYS (HOURS)									
TT					DUE TO INSTALLATION				
UU					DUE TO VESSEL				
VV					DUE TO AGENT				
WW					DUE TO OTHERS				
REMARKS									
XX	BANJARMASIN		JAVA SEA		TUBAN		(SAILING ROUTE TO DESTINATION PORT)		
XX1	(SAILING ROUTE TO DEVIATION PORT)								
YY	250	NMILE	DISTANCE FROM "IN PORT" TO REACH DESTINATION PORT "CODE SS"						
YY1		NMILE	DISTANCE FROM CURRENT POSITION TO REACH DEVIATION PORT "CODE SS1"						
LOADING AGREEMENT (PUMPING RATE & BACK PRESSURE)									
		GRADE A		GRADE B		GRADE C		GRADE D	
		kl per hour	kg/cm ²	kl per hour	kg/cm ²	kl per hour	kg/cm ²	kl per hour	kg/cm ²
ZZ1	5" 1/2" CANNONIC 14073 14073	250	2.0	250	2.0				
ZZ2	5" 1/2" CANNONIC 14073 14073	350	3.0	350	3.0				
ZZ3	5" 1/2" CANNONIC 14073 14073	250	2.0	250	2.0				
ZZ4	AVTAC: ACTA 04 3 1/2" 14073 14073	-	-	-	-				

LAMPIRAN 10 Master Cable ATA Page 1

NAME OF MASTER	YANUAR HABIB JEN		
SATELLITE TELEPHONE	+1 (505) 295-1954		
SATELLITE EMAIL	master@sultanzulkarnaen.barokahperkasagroup.commbx.com		

VOYNO	013/L/SUZU/IV/2021	MT	SULTAN ZULKARNAEN	IN PORT	TUBAN
-------	--------------------	----	-------------------	---------	-------

CODE	DATE	TIME		PREVIOUS PORT	
AA	06-Apr-2021	15:30	ATD AT PREVIOUS PORT	BANJARMASIN	
				ACTUAL DISTANCE FROM "PREVIOUS PORT" TO "IN PORT"	250 NMILE
BB	08-Apr-2021	00:00	ATA OUTER BAR (SBE) STAND BY ENGINE / (EDSV) END OF SEA VOYAGE		
CC	08-Apr-2021	02:12	ATA AT INNER ROAD (ANCHORED)		
DD	10-Apr-2021	14:24	BERTHED JETTY / GBM / SPM (ALL FAST)		

GRADE A	PREMIUM
GRADE B	PERTAMAX
GRADE C	
GRADE D	

OPERATION OF CARGO GRADE A (CODE EE - HH)			
DATE	TIME	ACTIVITY	NOTE
10-Apr-2021	16:42	HOSE CONNECTED FOR LOADING GRADE A	PREMIUM
10-Apr-2021	23:42	START LOADING GRADE A (1)	
11-Apr-2021	10:48	STOP LOADING GRADE A (1)	COMPLETED LOADING
		START LOADING GRADE A (2)	
		STOP LOADING GRADE A (2)	
		START LOADING GRADE A (3)	
		STOP LOADING GRADE A (3)	
11-Apr-2021	13:54	HOSE DISCONNECTED AFTER LOADING GRADE A	

OPERATION OF CARGO GRADE B (CODE EE - HH)			
DATE	TIME	ACTIVITY	NOTE
10-Apr-2021	16:30	HOSE CONNECTED FOR LOADING GRADE B	PERTAMAX
10-Apr-2021	16:48	START LOADING GRADE B (1)	
10-Apr-2021	23:30	STOP LOADING GRADE B (1)	COMPLETED LOADING
		START LOADING GRADE B (2)	
		STOP LOADING GRADE B (2)	
		START LOADING GRADE B (3)	
		STOP LOADING GRADE B (3)	
11-Apr-2021	13:48	HOSE DISCONNECTED AFTER LOADING GRADE B	

OPERATION OF CARGO GRADE C (CODE EE - HH)			
DATE	TIME	ACTIVITY	NOTE
		HOSE CONNECTED FOR LOADING / DISCHARGE GRADE C	
		START LOADING / DISCHARGE GRADE C (1)	
		STOP LOADING / DISCHARGE GRADE C (1)	
		START LOADING / DISCHARGE GRADE C (2)	
		STOP LOADING / DISCHARGE GRADE C (2)	
		START LOADING / DISCHARGE GRADE C (3)	
		STOP LOADING / DISCHARGE GRADE C (3)	
		HOSE DISCONNECTED AFTER LOADING / DISCHARGE GRADE C	

OPERATION OF CARGO GRADE D (CODE EE - HH)			
DATE	TIME	ACTIVITY	NOTE
		HOSE CONNECTED FOR LOADING / DISCHARGE GRADE D	
		START LOADING / DISCHARGE GRADE D (1)	
		STOP LOADING / DISCHARGE GRADE D (1)	
		START LOADING / DISCHARGE GRADE D (2)	
		STOP LOADING / DISCHARGE GRADE D (2)	
		START LOADING / DISCHARGE GRADE D (3)	
		STOP LOADING / DISCHARGE GRADE D (3)	
		HOSE DISCONNECTED AFTER LOADING / DISCHARGE GRADE D	

LAMPIRAN 11 Master Cable ATA Page 2

CODE	DATE	TIME							
II	11-Apr-2021	19:24	UNBERTHED JETTY						
JJ									
KK	11-Apr-2021	20:00	ACTUAL LINE DEPARTURE INNER ROAD						
LL	11-Apr-2021	21:00	ATD OUTER BAR (FA) FULL AWAY/(BOSV)BEGIN-OF-SEA-VOWAGE						
AT LOADING PORT			GRADE NAME	DOC NUM BER	DATE	KLO2s	KL15°C	BBLs 60°F	IT
MMa	BILL OF LADING GRADE A		PREMIUM	061 8 421 173	11-Apr-2021	3,000.719	2,947.792	18,553.396	2,095.531
MMb	BILL OF LADING GRADE B		PERTAMAX	061 8 421 174	11-Apr-2021	1,454.999	1,432.704	9,017.440	1,030.687
MMc	BILL OF LADING GRADE C								
MMd	BILL OF LADING GRADE D								
NNA	SHIP'S FIGURE AFTER LOADING (SFAI) GRADE A		PREMIUM		11-Apr-2021	3,000.198	2,946.680	18,546.404	2,078.293
NND	SHIP'S FIGURE AFTER LOADING (SFAI) GRADE B		PERTAMAX		10-Apr-2021	1,457.648	1,431.746	9,011.407	1,027.850
NNc	SHIP'S FIGURE AFTER LOADING (SFAI) GRADE C								
NNd	SHIP'S FIGURE AFTER LOADING (SFAI) GRADE D								
NN1a	SHIP'S FIGURE BEFORE LOADING (SFB) GRADE A								
NN1b	SHIP'S FIGURE BEFORE LOADING (SFB) GRADE B								
NN1c	SHIP'S FIGURE BEFORE LOADING (SFB) GRADE C								
NN1d	SHIP'S FIGURE BEFORE LOADING (SFB) GRADE D								
AT DISCHARGING PORT			GRADE NAME	DOC NUM BER	DATE	KLO2s	KL15°C	BBLs 60°F	IT
MMa	NEW BILL OF LADING GRADE A								
MMb	NEW BILL OF LADING GRADE B								
MMc	NEW BILL OF LADING GRADE C								
MMd	NEW BILL OF LADING GRADE D								
NNA	SHIP'S FIGURE BEFORE DISCHARGE (SFD) GRADE A								
NND	SHIP'S FIGURE BEFORE DISCHARGE (SFD) GRADE B								
NNc	SHIP'S FIGURE BEFORE DISCHARGE (SFD) GRADE C								
NNd	SHIP'S FIGURE BEFORE DISCHARGE (SFD) GRADE D								
NN1a	SHIP'S FIGURE AFTER DISCHARGE (SFA) GRADE A								
NN1b	SHIP'S FIGURE AFTER DISCHARGE (SFA) GRADE B								
NN1c	SHIP'S FIGURE AFTER DISCHARGE (SFA) GRADE C								
NN1d	SHIP'S FIGURE AFTER DISCHARGE (SFA) GRADE D								
NN2a	SHORE ACTUAL RECEIVED GRADE A								
NN2b	SHORE ACTUAL RECEIVED GRADE B								
NN2c	SHORE ACTUAL RECEIVED GRADE C								
NN2d	SHORE ACTUAL RECEIVED GRADE D								
BUNKER (MT)									
	MFO	MDO	HSD	FW					
OO	-	-	29,570	61	ROB BUNKER ATA AT OUTER BAR (STAND BY ENGINE)				
PP	-	-	-	-	REPLENISHMENT (REQ. LIST/ ROB ATA/ FUEL OIL TANK CAPACITY)				
QQ	-	-	2,7281	52	ROB BUNKER ATD AT OUTER BAR (FULL AWAY)				
DRAFT									
	FWD	AFT	MEAN						
RR	3.90	3.90	3.90						
ARRIVAL ESTIMATION									
SS	13-Apr-2021	05:54 WITA	BANJARMASIN	ETA DATE/ ETA TIME/ NAME OF PORT					
SS1				IF THERE IS DEVIATION ORDER, FILL WITH ETA DATE/ ETA TIME/ NAME OF DEVIATION PORT					
VESSEL DELAYS (HOURS)									
TT	DUE TO INSTALLATION								
UU	DUE TO VESSEL								
VV	DUE TO AGENT								
WW	DUE TO OTHERS								
REMARKS									
XX	TUBAN		JAVA SEA		BANJARMASIN		(SAILING ROUTE TO DESTINATION PORT)		
XX1	(SAILING ROUTE TO DEVIATION PORT)								
YY	255	NMILE	DISTANCE FROM "IN PORT" TO REACH DESTINATION PORT "CODE SS"						
YY1		NMILE	DISTANCE FROM CURRENT POSITION TO REACH DEVIATION PORT "CODE SS1"						
LOADING AGREEMENT (PUMPING RATE & BACK PRESSURE)									
		GRADE A		GRADE B		GRADE C		GRADE D	
		kl per hour	kg/cm ²	kl per hour	kg/cm ²	kl per hour	kg/cm ²	kl per hour	kg/cm ²
ZZ1	9.546 - 04.40711C (MATE) (MATE)	300	3.0	300	3.0				
ZZ2	5.101 - 04.40711C	500	4.0	500	4.0				
ZZ3	04.311C / 3.06148674021714717	300	3.0	300	3.0				
ZZ4	04.311C / 3.06148674021714717	400	3.0	400	3.0				

LAMPIRAN 12 Harga Bunker Page 1

MEMORANDUM



Jakarta, 06 April 2021
No. 0050/PIS2110/2021-S9

Kepada : 1. VP Marine
2. VP Tonnage Management & Services

Dari : Manager Contract & Claim

Lampiran : -

Perihal : Perubahan/Update Harga Bunker Pertamina Periode 01 – 14 April 2021

Mengacu pada Surat Keputusan Direktur Perencanaan & Pengembangan Bisnis No. Kpts-004/PNN10000/2021-S3 tanggal 31 Maret 2021 tentang Harga Jual Keekonomian BBM Pertamina, berikut ini kami informasikan bahwa harga bunker Pertamina Periode **01 – 14 April 2021** adalah sebagai berikut:

I. Harga Bunker dalam Klaim Bunker Off Hire, Cargo Off Spec/cargo Contamination, Slow Pumping & Over Bunker, Slow Speed & Over Bunker, Tumpahan Minyak/ Oil Spil, Kerusakan Aset / Accident

a. Harga Jual Minyak HSD, MDO, dan MFO 180 HSFO, MFO 180 LSFO, dan MFO 380 LSFO di Wilayah 1,2,3 & 4 :

WILAYAH	JENIS BUNKER	TANKER / TUG BOAT	
		BERBENDERA INDONESIA / ASING	
		Per KiloLiter	Per MetricTon
Wilayah 1	HSD	Rp 11.200.000,00	Rp 12.285.155,43
	MDO	Rp 9.800.000,00	Rp 11.148.508,43
	MFO 180 HSFO	Rp 10.000.000,00	Rp 11.043.538,83
	MFO 180 LSFO & MFO 380 LSFO	Rp 10.000.000,00	Rp 11.043.538,83
Wilayah 2	HSD	Rp 11.200.000,00	Rp 12.285.155,43
	MDO	Rp 9.800.000,00	Rp 11.148.508,43
	MFO 180 HSFO	Rp 10.000.000,00	Rp 12.032.117,26
	MFO 180 LSFO & MFO 380 LSFO	Rp 10.000.000,00	Rp 12.032.117,26
Wilayah 3	HSD	Rp 11.200.000,00	Rp 12.285.155,43
	MDO	Rp 9.800.000,00	Rp 11.148.508,43
	MFO 180 HSFO	Rp 10.000.000,00	Rp 12.180.508,83
	MFO 180 LSFO & MFO 380 LSFO	Rp 10.000.000,00	Rp 12.180.508,83

(Memo ini dinyatakan sah dengan menggunakan tanda tangan digital Pertamina milik pejabat ybs dan QR Code berisi informasi detail dokumen dicetak dari sistem Korespondensi Elektronik Pertamina)

LAMPIRAN 13 Harga Bunker Page 2



-2-

No. 0001/PIS2110/2021-S9

Wilayah 4	HSD	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]
Harga berlaku Ex. Suplai Point (Depot/Transit Terminal) di Wilayah Irian Jaya, Maluku, dan Propinsi NTT	MDO	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED] 1
	MFO 180 HSFO	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]
	MFO 180 LSFO & MFO 380 LSFO	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED] 3

*Berlaku pula untuk kapal berbendera nasional tujuan luar negeri

- b. Harga jual bunker jenis **MFO 380 cst HSFO** ditentukan terpisah dan berlaku untuk pengambilan langsung di UP/Depot tertentu dengan rincian sebagai berikut:

Tg. Priok	Surabaya	Balikpapan
Rp [REDACTED] 0	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]

II. Harga Bunker terkait kalkulasi *Bunker Offset Delivery/Redelivery* dan *Galley Fuel*

- a. Harga Jual Minyak HSD, MDO, dan MFO 180 HSFO, MFO 180 LSFO, dan MFO 380 LSFO di Wilayah 1,2,3 & 4 :

WILAYAH	JENIS BUNKER	TANKER / TUG BOAT	
		BERBENDERA INDONESIA / ASING	
		Per KiloLiter	Per MetricTon
Wilayah 1	HSD	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]
Harga berlaku Ex. Suplai Point (Depot/Transit Terminal) di Wilayah Sumatra, Jawa, Madura, dan Bali	MDO	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]
	MFO 180 HSFO	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]
	MFO 180 LSFO & MFO 380 LSFO	Rp [REDACTED] 0	Rp [REDACTED]
Wilayah 2	HSD	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]
Harga berlaku Ex. Suplai Point (Depot/Transit Terminal) di Wilayah Kalimantan	MDO	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]
	MFO 180 HSFO	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]
	MFO 180 LSFO & MFO 380 LSFO	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]
Wilayah 3	HSD	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]
Harga berlaku Ex. Suplai Point (Depot/Transit Terminal) di Wilayah Sulawesi dan Propinsi NTB	MDO	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED] 2
	MFO 180 HSFO	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED] 764,29
	MFO 180 LSFO & MFO 380 LSFO	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]
Wilayah 4	HSD	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED] 6
	MDO	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]

(Memo ini dinyatakan sah dengan menggunakan tanda tangan digital Pertamina milik pejabat ybs dan QR Code berisi informasi detail dokumen dicetak dari sistem Korespondensi Elektronik Pertamina)

LAMPIRAN 14 Harga Bunker Page 3



-3-

No. 0001/PIS2110/2021-S9

Harga berlaku Ex. Suplai Point (Depot/Transit Terminal) di Wilayah Irian Jaya, Maluku, dan Propinsi NTT	MFO 180 HSFO	Rp12,400,000.00	Rp1 [REDACTED] 3
	MFO 180 LSFO & MFO 380 LSFO	Rp [REDACTED] 0	Rp [REDACTED] 0

* Harga hanya sebagai referensi kalkulasi klaim & Harga sudah termasuk Pajak (PPN 10% + PBBKB 5%)

** Berlaku pula untuk kapal berbendera nasional tujuan luar negeri

- b. Harga jual bunker jenis **MFO 380 cst HSFO** ditentukan terpisah dan berlaku untuk pengambilan langsung di UP/Depot tertentu dengan rincian sebagai berikut:

Tg. Priok	Surabaya	Balikpapan
Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]	Rp [REDACTED]

Adapun harga tersebut di atas adalah harga untuk keperluan internal sebagai referensi kalkulasi klaim. Demikian disampaikan, terima kasih.

Manager Contract & Claim



Heru Triandy

Tembusan:

- VP Commercial & Ship Performance

LAMPIRAN 15 Kalkulasi Nominal Klaim



SLOW SPEED & OVER BUNKER CALCULATION

VESSEL NAME : MT SULTAN ZULKARNAEN ✓
 PORT OF ATD : BANARWASIN ✓ GMT + 8
 PORT OF ATA : TPPN TUBAN ✓ GMT + 7
 VOYAGE NO : 013/1/21 ✓
 VOYAGE BY VMS : 71012 ✓

ATA 06 Apr 2021 15:30 = 6 D 15H 30 M ✓
 08 Apr 2021 00:00 = 8 D 0H 0 M ✓
 SEA TIME ACTUAL = 1 D 9H 30 M ✓
 EQUIVALENT = 1.958 DAY ✓

BUNKER TYPE	MFO/HFO	LSFO	MDO	HSD
ROB ATD - BANARWASIN (MT)	0.0000	0.0000	34.5700 ✓	0.0000
ROB ATA - TPPN TUBAN (MT)	0.0000	0.0000	29.5700 ✓	0.0000
BUNKER CONSUMED (MT)	0.0000	0.0000	5.0000 ✓	0.0000

SLOW SPEED CALCULATION : BALLAST

DISTANCE = 250.00 NMILE
 SPEED AS PER C/P = 8.00 KNOT
 SEA TIME AS PER C/P = 1.3021 DAY ✓
 ACTUAL BALLAST SPEED = 7.46 KNOT 93.29%
 SLOW SPEED = 0.0937 DAY
 CHARTER RATE AS PER C/P = \$ 5,300.00 PER DAY
 DEBIT FOR SLOW SPEED = \$ 496.61 ✓

ETA AS PER C/P 07 Apr 2021 12:45 = 7 D 22H 45 M
 EXCESS SEA TIME (ACTUAL - AS PER C/P) = 0 D 1H 14 M ✓
 EQUIVALENT = 0.0937 DAY ✓

BUNKER TYPE	BUNKER CONS. ACTUAL (MT)	BUNKER CONSUMPTION AS PER C/P			EXCESS BUNKER (ACTUAL - AS PER C/P) (MT)
		RATE (MT/DAY)	C/P TIME (DAY)	RATE * C/P TIME (MT)	
MFO(HFO 180 ENGINE)	0.0000	0.0000			
MFO(HFO 180 (HEATING))	0.0000	0.0000			
TOTAL MFO	0.0000			0.0000	0.0000
LSFO (ENGINE)	0.0000	0.0000			
LSFO (HEATING)	0.0000	0.0000			
TOTAL LSFO	0.0000			0.0000	0.0000
MDO (ENGINE)	0.0000	36.200	1.3021	4.7136	
MDO (HEATING)	0.0000	0.0000			
TOTAL MDO	5.0000			4.7136	0.2864 ✓
HSD (ENGINE)	0.0000	0.0000			
HSD (HEATING)	0.0000	0.0000			
TOTAL HSD	0.0000			0.0000	0.0000

OVER BUNKER CONSUMPTION AT SEA

MFO(HFO 180)	0.0000 MT	x	Rp	=	Rp	-
LSFO	0.0000 MT	x	Rp	=	Rp	-
MDO	0.2864 MT	x	Rp	=	11,44 8,598,13	3,278,878.50 ✓
HSD	0.0000 MT	x	Rp	=	13,36 5,155,13	-
			Rp			3,278,878.50 ✓

DEBIT FOR SLOW SPEED = \$
 DEBIT FOR BUNKER = Rp

SAY IN USD = FOUR HUNDRED NINETY-SIX AND 61/100 US DOLLAR(S) ✓
 SAY IN IDR = THREE MILLION TWO HUNDRED SEVENTY EIGHT THOUSAND EIGHT HUNDRED SEVENTY EIGHT AND 50/100 US RUPIAH ✓

NOTE : MAIN CONTRACT (SEP 18 SEP 19)
 *DATA DIPAT DARI SURAT PERSEKUTUAN PEMERAN ✓

Jakarta, 04 Oktober 2022
 At. Man. Performance Claim

[Signature]
 Paramit ha Anggarandika

LAMPIRAN 16 Surat Keluar



Jakarta , 10 November 2022

No. 4182/PIS2110/2022-S6

Lampiran : 1 (satu) lembar
 Perihal : **Klaim Slow Speed & Over Bunker MT Sultan Zulkarnaen
 Periode 06 April 2021 s.d 08 April 2021**

Yang terhormat
 PT Barokah Gemilang Perkasa
 Jl.Jend Sudirman No.40 RT 027
 Balikpapan 76115

Dengan hormat,

Bersama ini kami sampaikan perhitungan klaim slow speed and over bunker MT Sultan Zulkarnaen sebagai berikut (copy perhitungan terlampir):

Nama Kapal	Periode	Jumlah Kalkulasi	Total Klaim	
			Slow Speed (USD)	Over Bunker (IDR)
MT Sultan Zulkarnaen	06 April 2021 s.d 08 April 2021	1		

Selanjutnya kami memberikan kesempatan kepada Saudara untuk mengklarifikasi klaim slow speed & over bunker MT Sultan Zulkarnaen yang kami ajukan selama 10 (sepuluh) hari kalender sejak tanggal surat ini dengan disertai dokumen pendukung. Apabila terdapat sanggahan atas cuaca buruk, dapat kami sampaikan bahwa kami hanya dapat menerima dokumen data analisis aktual dari pihak independen yaitu BMKG Perhubungan.

Dalam hal tidak terdapat klarifikasi dan/atau konfirmasi (yang disertai bukti baru atau bukti kesalahan perhitungan) sampai dengan batas waktu yang ditentukan, maka kami anggap Saudara menyepakati nilai klaim yang kami ajukan dalam surat ini untuk selanjutnya akan kami tindaklanjuti dengan pemotongan pembayaran uang sewa MT Sultan Zulkarnaen atau kapal lain yang masih dalam satu Perusahaan/grup Perusahaan.

Demikian yang dapat kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasama Saudara, kami ucapkan terima kasih.



PT Pertamina International Shipping
 Patm Jasa Office Tower Lantai 3 & 14
 Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 32-34, Kuningan Timur,

Telephone
 T +62 21 52900271/522900272
 www.pertamina-pis.com

LAMPIRAN 17 Memo Pemotongan

MEMORANDUM



Jakarta, 31 November 2022

No. 425/PIS2110/2022-S4

Kepada : 1. Manager Tonnage Management
2. Manager Finance Operation

Dari : Pjs Manager Contract & Claim

Lampiran : 3 (tiga) berkas

Perihal : **Pemotongan Uang Sewa Atas Klaim Slow Speed & Over Bunker MT Sultan Zulkarnaen Periode 06 April 2021 s.d 08 April 2021**

Mengacu kepada:

1. Surat kepada PT Barokah Gemilang Perkasa No 4182/PIS2110/2022-S6 tanggal 10 November 2022 perihal Klaim Slow Speed & Over Bunker MT Sultan Zulkarnaen Periode 06 April 2021 s.d 08 April 2021
2. Email kepada Pemilik kapal tanggal 14 November 2022 perihal Konfirmasi Pemotongan Klaim Slow Speed & Over Bunker MT Sultan Zulkarnaen Periode 06 April 2021 s.d 08 April 2021

Terkait dengan acuan - acuan tersebut di atas, bersama ini kami sampaikan nilai klaim Slow Speed & Over Bunker MT Sultan Zulkarnaen Periode 06 April 2021 s.d 08 April 2021 sebagai berikut:

Nama Kapal	Periode	Jumlah Kalkulasi	Total Klaim Akhir	
			Slow Speed (USD)	Over Bunker (IDR)
MT Sultan Zulkarnaen	06 April 2021 s.d 08 April 2021	1		

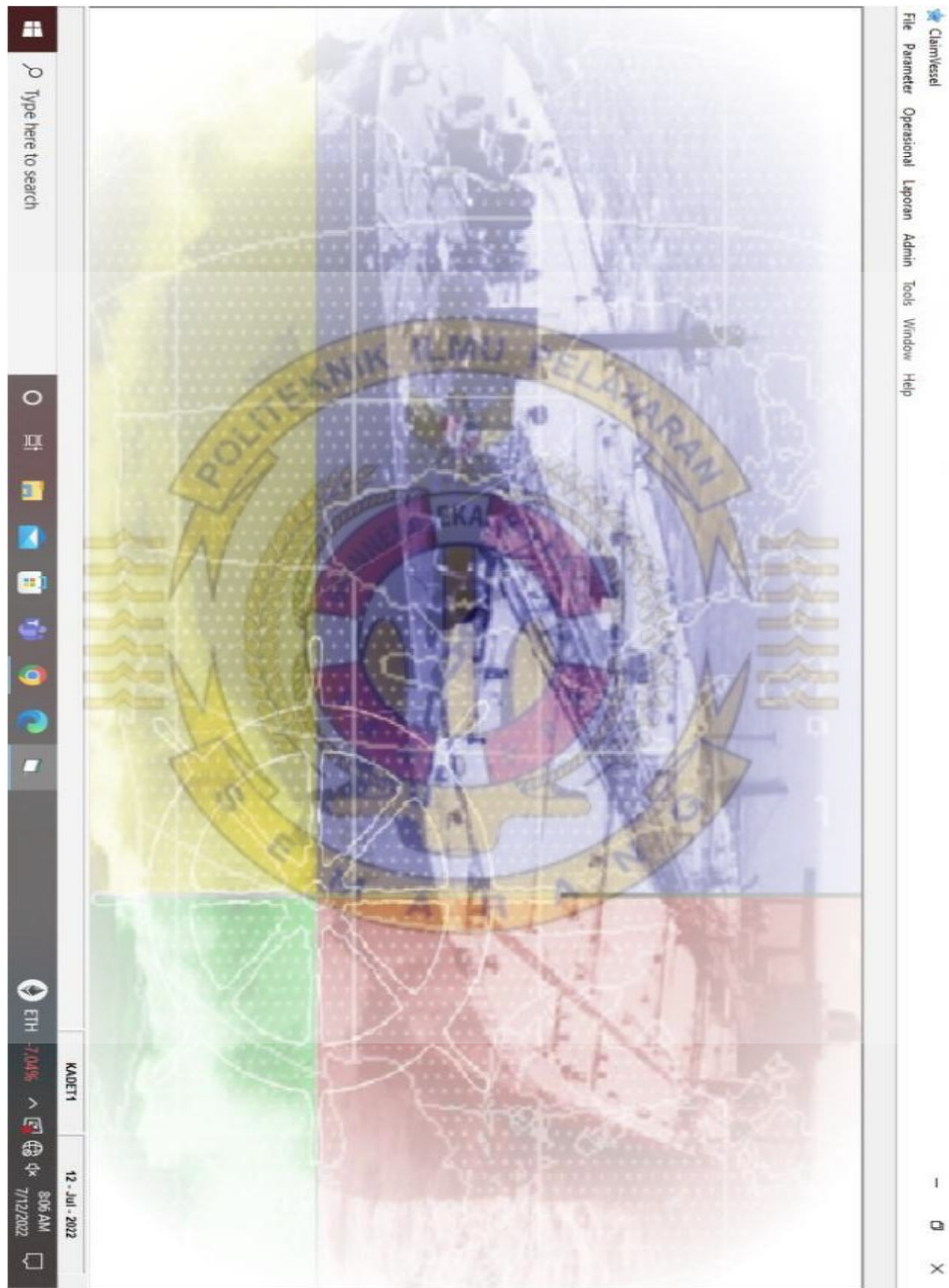
Mengingat batas waktu klarifikasi yang diberikan kepada Pemilik Kapal telah terlampaui dan sampai dengan saat ini Pemilik Kapal tidak memberikan konfirmasi atas klaim tersebut, maka harap bantuan mohon agar dapat ditindaklanjuti dengan proses pemotongan pembayaran sewa kapal melalui anggaran 2147 Pertamina International Shipping. Selanjutnya apabila fungsi Finance Operation telah menyelesaikan pemotongan tersebut, mohon agar bukti pemotongan disampaikan kepada kami

Demikian yang dapat kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasama Bapak/Ibu, kami ucapkan terima kasih.



(Memo ini dinyatakan sah dengan menggunakan tanda tangan digital Pertamina milik pejabat ybs dan QR Code berisi informasi detail dokumen dicetak dari sistem Korespondensi Elektronik Pertamina)

LAMPIRAN 18 Tampilan Awal Aplikasi *ClaimVessel*



LAMPIRAN 19 Tampilan Dalam Aplikasi ClaimVessel

ClaimVessel - Form Slow Speed Over Bunkers
 File Parameter Operasional Laporan Admin Tools Window Help

Dasar Pencarian : [Lihat Edit data kapal] Nama Kapal : [dewi sri] No Voy / ATA / 21 [A/Ciri] CS Slow Speed

Nama Kapal	NoVoy/Id	Voy/Vms/Id	Port ATD	ATD	Gm/Atd	MFO-ATD	MDO-ATD	HSD-ATD	Urutan/Id	NoVoy/Id	Voy/Vms/Id	Port ATA	ATA	Gm/Atd
MT DEWI SRI	0081U21	71008	MEBAK	01-03-2021 13:00:00	7	0.0000	108.8070	0.0000	0081U21	0081U21	71008	PONTIANAK	04-03-2021 13:48:00	7
MT DEWI SRI	0081U21	71007	MEBAK	22-02-2021 11:00:00	7	0.0000	99.8117	0.0000	0081U21	0081U21	71007	PONTIANAK	25-02-2021 08:18:00	7
MT DEWI SRI	0081U21	71006	MEBAK	15-02-2021 09:00:00	7	0.0000	73.594	0.0000	0081U21	0081U21	71006	PONTIANAK	11-02-2021 15:00:00	7

Vessel Name: 313 MT DEWI SRI
 No. Voyage: 0081U21
 Voyage VMS: 71008
 Port Of ATD: MEBAK
 ATD: 01-03-2021 13:00:00 Gmt: 7
 HSF0: 0.0000 LSF0: 0.0000
 MDO: 108.8070
 HSD: 0.0000
 Estimate Jarak: 421
 Aktivitas: LOADING

No. Voyage: 0081U21
 Voyage VMS: 71008
 Port Of ATA: PONTIANAK
 AT A: 04-03-2021 13:48:00 Gmt: 7
 HSF0: 0.0000 LSF0: 0.0000
 MDO: 99.8130
 HSD: 0.0000
 Actual Jarak: 421
 Aktivitas: DISCHARGE
 Vay. Condition: LAJERI

Tgl Back to User: []
 Memo Revisi: []
 Tgl Revisi: []
 Melalui Balas Waktu Revisi: []

Letter of Protest (Port of ATA)
 Master Cable (Port of ATD)
 Master Cable (Port of ATA)
 Tanker Time Sheet (ATD)
 Tanker Time Sheet (ATA)

Last Supply Port: []
 MFO PNMK PONTIANAK
 LSF0 PNMK PONTIANAK
 MDO PNMK PONTIANAK
 HSD PNMK PONTIANAK

Tujuan Memo CS: []
 No Memo CS: []
 Tgl Memo CS: []

No. Memo User: 313.71008-0081U21
 Tgl Memo User: 20-05-2022
 Status Dok: []
 Status Claim: []

Form Input Fields:
 Tgl Terima DOK: 20-05-2022
 Korrespondensi: VMS / BSMS
 Pengirim(dan): VMS / BSMS
 No. Memo User: 313.71008-0081U21
 Tgl Memo User: 20-05-2022
 Nomor Kasus: 021211
 No. Reklusi CS: C021211R201202022-S4
 Tgl Kalkulasi CS: 20-05-2022
 Status Dok: []
 Status Claim: []
 No. PMAN: []
 No. Memo: 197-PS12120-2022-S6
 Keterangan: []
 Tgl Memo CS: 20-05-2022
 User: KADETI

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Khalisha Intania Abyadha
2. NIT : 551911317389 K
3. Tempat/Tanggal Lahir : Demak, 10 September 2001
4. Jenis Kelamin : Perempuan
5. Agama : Islam
6. Alamat : Donorejo RT. 02 RW. 01, Karangtengah,
Demak
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Abdul Halim
 - b. Ibu : Rubaniyah
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri 2 Donorejo (2007-2013)
 - b. SMP Negeri 2 Demak (2013-2016)
 - c. SMA Negeri 1 Demak (2016-2019)
9. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)
PT. Pertamina International Shipping
Alamat : Gedung Pertamina lantai 18 Jalan Medan Merdeka
Timur RT. 6 RW. 1, Gambir, Kecamatan Gambir, Kota
Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 10110.