



**ANALISIS PROSES PEMBONGKARAN YANG
BERAKIBAT KLAIM *DEMURRAGE* PADA KAPAL
LCT SUPER 10**

SKRIPSI

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

Oleh

Nur Vitri Apriyanto

NISR. 012361150020

PROGRAM STUDI RPL NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2024

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS PROSES PEMBONGKARAN YANG BERAKIBAT
KLAIM *DEMURRAGE* PADA KAPAL LCT SUPER 10**

DISUSUN OLEH: NUR VITRI APRIYANTO

NISR.012361150020

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

Dosen Pembimbing I

Materi



Dr.ISKANDAR, S.H., MT
Pembina (IV/a)
NIP. 19730621 199808 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodelogi dan Penulisan



PRANYOTO, S. Pi, M.AP.
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19610214 201510 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Nautika



Dr. YUSTINA SAPAN, S.Si.T., M.M.

Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Proses Pembongkaran Yang Berakibat Klaim Demurrage Pada Kapal LCT Super 10” karya, :

Nama : Nur Vitri Apriyanto

NISR : 012361150020

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Kamis....., tanggal 09 Desember 2024 2024

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : MANUNGKU TRINATA PRAMUDHITA, S.Si.T.,M.Pd.

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19770323 201012 1 001

Penguji II : Dr. ISKANDAR, S.H.,M.T.

Pembina (IV/a)

NIP. 19730621 199808 1 001

Penguji III : FAJAR TRANSELASI, S.Tr.,M.A.P.

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19760310 201012 1 001

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Ir. MAFRISAL, M.T., M.Mar.E

Pembina TkI (IV/b)

NIP. 1973302005 199903 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Nur Vitri Apriyanto

NIT : 012361150020

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Analisis Proses Pembongkaran Yang Berakibat Klaim *Demurrage* Pada Kapal LCT Super 10”.

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 26 November 2024

Yang membuat pernyataan,



Nur Vitri Apriyanto

NISR. 012361150020

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

“Hidup adalah tentang pilihan, bahkan saat orang memutuskan untuk tidak memilih apapun, itu adalah pilihannya. Dan saya memilih maju”.

Persembahan :

1. Bapak dan ibu serta seluruh keluarga besar.
2. Segenap Sivitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. PT. Bunga Nusa Perkasa dan seluruh *crew* LCT Super 10.



PRAKATA

Alhamdulillah puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah, Tuhan Yang Maha Esa, sumber dari segala ilmu yang mana telah memberikan rahmat dan nikmat-Nya sehingga penulis dapat mengerjakan dan menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Proses Pembongkaran Yang Berakibat Klaim *Demurrage* Pada Kapal LCT Super 10” ini dengan baik. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyelesaian skripsi ini dengan penuh rasa hormat, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak terkait yang telah memberikan bimbingan dan arahan, dorongan, motivasi, bantuan serta petunjuk yang sangat bermanfaat. Pada kesempatan ini, penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tiada terkira kepada yang terhormat:

1. Dr. Ir. Mafrisal, M.T.,M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dan kesempatan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Yustina Sapan, S.Si.T., M.M. selaku Ketua Jurusan Nautika RPL Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr. Iskandar, SH, MT. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Pranyoto, S.Pi, M.AP. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.

5. Bapak ibu tercinta, bapak Ngadiyono dan ibu Waljinah serta Bapak H.Dalijo dan ibu Hj Partinah, yang telah memberikan doa restu dan dukungan kepada penulis selama Penulisan Skripsi ini.
6. Istri dan anak tercinta Putri Pratiwi, S.Ak. dan Affan Al Farizi Apriyanto yang selalu mendukung penuh kegiatan belajar penulis.
7. Adik tersayang Adji Nur Nugroho yang selalu menjadi rival penulis dalam belajar sehingga menumbuhkan semangat juang penulis untuk bisa menjadi lebih baik.
8. Bapak Gunawan Laslim yang terhormat selaku *owner* dari PT. Bunga Nusa Perkasa yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk bisa bekerja dan menuntut ilmu secara bersamaan sehingga penulis tetap bisa mengembangkan dan meningkatkan tingkat ijazah dalam dunia pelayaran.
9. Oichiro Odha yang telah membuat karya serial *One Piece* yang sangat luar biasa sehingga mampu menjadi hiburan yang sangat menyegarkan bagi penulis dikala penulis merasakan hambatan pada saat penyusunan dan penulisan skripsi ini.
10. Semua pihak dan rekan-rekan peserta RPL 01 PIP Semarang yang telah memberikan motivasi serta bantuan kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati Penulis menyadari bahwa Penulis masih mempunyai banyak kekurangan dan ketidaksempurnaan dalam menulis skripsi ini. Dengan ini Penulis selalu terbuka menerima adanya kritik dan saran yang diharapkan untuk bisa membangun menuju arah yang lebih baik kedepan. Penulis berharap agar skripsi ini mampu memberikan tambahan wawasan dan menjadi bacaan yang menyenangkan untuk dikaji oleh para pembaca .

Semarang, 26 November 2024

Penulis

Nur Vitri Apriyanto

NISR. 012361150020

ABSTRAK

Apriyanto, Nur Vitri.2024. “*Analisis Proses Pembongkaran Yang Berakibat Klaim Demurrage Pada Kapal LCT Super 10* ”. Skripsi Program Studi Nautika, Program RPL Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: DR. Iskandar, SH., MT., Pembimbing II: Pranyoto, S.Pi., M.AP.

Kegiatan muat bongkar merupakan salah satu kegiatan utama di atas kapal. Kegiatan ini harus menggunakan 5 prinsip dalam penanganan dan pengaturan muatan untuk mencapai kondisi ideal yang diinginkan. Salah satu dari 5 prinsip tersebut adalah memuat dengan sistematis dan efisien. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, sistematis mempunyai arti teratur menurut sistemnya yang diatur baik-baik, sedangkan efisien berarti tepat atau sesuai untuk mengerjakan sesuatu.

Metode Penelitian ini adalah deskriptif dan menggunakan pendekatan kualitatif lalu menentukan masalah dengan teknik analisa data *fishbone analysis*. Penelitian ini difokuskan pada masalah yang menjadi penyebab lahirnya klaim *demurrage* yang pada akhirnya hal ini menimbulkan kerugian di berbagai pihak yang terlibat dalam voyage charter yaitu owner kapal dan pencarter.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apa itu *demurrage*, penyebab dan langkah yang dipersiapkan guna menghindari klaim tersebut. Di atas kapal para muallim terutama muallim I diharapkan mampu untuk memahami dan mampu menerapkan prinsip-prinsip dalam pengaturan muatan dan bagi pencharter kapal mampu untuk melakukan penghitungan yang lebih cermat pada saat akan melakukan penandatanganan charter kapal. Hal ini sangat besar dampaknya dalam menghindari masalah yang bisa terjadi selama proses pemuatan ataupun pembongkaran. Ketepatan rencana serta koordinasi yang efektif selama pekerjaan akan menjadi kunci utama keberhasilan dalam pekerjaan muat ataupun bongkar muatan.

Kata Kunci: Analisis, Prinsip memuat, memuat secara sistematis dan efisien, Masalah pembongkaran, *Demurrage*

ABSTRACT

Apriyanto, Nur Vitri.2024. *“Analysis of dismantling process which result in Demurrage claims on the LCT Super 10 ”*. Nautical Study Program Thesis, RPL Diploma IV program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Supervisor I: DR. Iskandar, SH., MT., Supervisor II: Pranyoto, S.Pi., M.AP.

Loading and unloading activities are one of the main activities on board a ship. This activity must use 5 principles in handling and managing loads to achieve the desired ideal condition. One of the 5 principles is contained systematically and efficiently. According the Indonesian dictionary, systematic means orderly according to a well arranged system, while efficient means appropriate or suitable for doing something.

This research methode is descriptive and use the qualitative approach and then determines the problem using fishbone analysis data technique. This research focuses on the problems that cause demurrage claims to arise which in the end cause losses to various parties involved in voyage charter they are ship owners and charteres.

This research aims to find out what demurrage is, the causes and the steps must be taken to avoid this claims. On board ship, the officers especially chief officer are expected to be able to understand and be able to apply the priciples in managing cargo and for the ship charterers to be able to carry out more carefull on accaounting when signing the charter party. This has a huge impact in avoiding problems that could occur during the loading or unloading process. Accurate planning and effective coordination during work will be the main keys to success in loading and unloading job.

Keyword : analysis, loading principles,systematic and efficient loading, unloading problems, demurrage.

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|-----------------------------------|---------|
| HALAMAN JUDUL..... | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN..... | ii |
| PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI..... | iii |
| PERNYATAAN KEASLIAN..... | iv |
| MOTTO DAN PERSEMBAHAN | v |
| PRAKATA..... | vi |
| ABSTRAK | viii |
| <i>ABSTRACT</i> | ix |
| DAFTAR ISI | x |
| DAFTAR GAMBAR | xii |
| DAFTAR TABEL..... | xiii |
| DAFTAR LAMPIRAN | xiv |
| BAB I PENDAHULUAN..... | 1 |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Fokus Penelitian | 3 |
| C. Rumusan Masalah | 4 |
| D. Tujuan Penelitian..... | 4 |
| E. Manfaat Hasil Penelitian | 4 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | 6 |
| A. Deskripsi Teori | 6 |
| B. Kerangka Penelitian | 17 |
| BAB III METODE PENELITIAN..... | 18 |

| | |
|--|-----------|
| A. Metode Penelitian..... | 18 |
| B. Tempat Penelitian..... | 19 |
| C. Sampel Sumber Data Penelitian / Informan..... | 21 |
| D. Teknik Pengumpulan Data | 22 |
| E. Instrumen Penelitian..... | 23 |
| F. Teknik Analisis Data Kualitatif..... | 23 |
| G. Pengujian Keabsahan Data | 27 |
| BAB IV HASIL PENELITIAN | 30 |
| A. Gambaran Konteks Penelitian..... | 30 |
| B. Deskripsi Data..... | 32 |
| C. Temuan..... | 38 |
| D. Pembahasan Hasil Penelitian | 39 |
| BAB V SIMPULAN DAN SARAN..... | 57 |
| A. Simpulan | 57 |
| B. Keterbatasan Penelitian..... | 59 |
| C. Saran..... | 60 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | 61 |

DAFTAR GAMBAR

| | halaman |
|---|---------|
| Gambar 1. Kerangka Penelitian | 17 |
| Gambar 2. LCT Super 10 | 20 |
| Gambar 3. Diagram <i>Fishbone Analysis</i> | 24 |
| Gambar 4. Dermaga CMPP Dilihat Dari Satelit | 34 |
| Gambar 5. Kondisi dermaga CMPP dilihat dari kapal | 35 |
| Gambar 6. Kondisi dermaga CMPP dilihat dari kapal | 35 |
| Gambar 7. Alur terjadinya klaim <i>demurrage</i> | 46 |
| Gambar 4. Dermaga CMPP Dilihat Dari Satelit | 48 |
| Gambar 9. Prakiraan cuaca BMKG bulan Mei 2024..... | 52 |
| Gambar 10. Pembongkaran dengan <i>crane</i> diatas geladak kapal..... | 55 |

DAFTAR TABEL

| | halaman |
|--|---------|
| Tabel 1. Penelitian terdahulu | 30 |
| Tabel 2. <i>Ship Particular</i> LCT Super 10 | 32 |
| Tabel 3. Daftar Muatan LCT Super 10 | 33 |
| Table 4. Daftar Narasumber Penelitian | 39 |



DAFTAR LAMPIRAN

| | halaman |
|---|---------|
| Lampiran 1. Transkrip Wawancara | 62 |
| Lampiran 2. <i>Ship Particular</i> | 69 |
| Lampiran 3. <i>Notice Of Readiness / NOR</i> | 70 |
| Lampiran 4. <i>Cargo Manifest</i> | 71 |
| Lampiran 5. <i>Stowage Plan</i> | 72 |
| Lampiran 6. Berita Acara Pemuatan | 73 |
| Lampiran 7. <i>Time Sheet</i> Pembongkaran | 74 |
| Lampiran 8. Berita Acara Keterlambatan Pembongkaran | 75 |
| Lampiran 9. Peta Dermaga CMPP Pada Peta Laut No 313 | 76 |
| Lampiran 10. <i>Port Clearence</i> | 77 |
| Lampiran 11. <i>Crew List</i> | 78 |
| Lampiran 12. <i>Bill Of Lading</i> | 79 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

LCT Super 10 merupakan salah satu armada kapal yang dimiliki oleh PT. Bunga Nusa Perkasa yang berpusat di kota Samarinda Kalimantan Timur yang mana kapal ini biasa dipergunakan untuk mengangkut barang berupa alat-alat berat atau kendaraan yang akan dipergunakan dalam dunia pertambangan. LCT merupakan singkatan dari *Landing Craft Tank*. Kapal jenis ini masih dinilai sebagai sarana pengangkut yang sangat efektif digunakan dalam mobilisasi barang tambang yang mempunyai ukuran bervariasi dalam hal bobot, volume dan dimensinya.

Indonesia terkenal sebagai negara yang kaya akan Sumber Daya Alamnya yang bisa dipergunakan sebagai salah satu pendapatan utama negara (kompas, 2020). Pendapatan ini dihasilkan dari sektor pertambangan seperti minyak, gas, batubara, nikel, bahkan emas. Hasil tambang ini sangat besar sehingga diperlukan moda transportasi yang sesuai dan sepadan dalam hal pengangkutannya, seperti minyak dan gas yang diangkut dalam kapal tanker, serta batubara dan nikel dalam kapal cargo curah ataupun tongkang.

Dewasa ini pertumbuhan pertambangan di Indonesia melesat sangat cepat dengan ditemukannya sumber-sumber tambang baru. Saat ini pulau Sulawesi dan sebagian kepulauan Maluku telah berubah menjadi daerah tambang yang menghasilkan komoditi berupa nikel. Pertumbuhan dalam dunia pertambangan ini menjadi sebab meningkatnya permintaan jasa

pengangkutan oleh kapal LCT untuk membawa alat alat pendukung sebagai sarana pengoperasian di lokasi tambang tersebut. Kapal LCT masih dipandang sebagai sarana pengangkutan yang tepat mengingat sebagian tambang tersebut berlokasi ditempat-tempat terpencil seperti sungai pedalaman dan daerah pantai dengan kedalaman air yang rendah atau dikenal dengan istilah *Shallow Water area*. Kapal LCT di-*design* sedemikian rupa sehingga bisa dipergunakan pada daerah-daerah tersebut. Kapal LCT juga dilengkapi dengan *rampdoor* yang bisa dipergunakan sebagai pintu dan jembatan keluar masuknya alat-alat berat serta kendaraan yang dipergunakan dalam operasi penambangan seperti *mobile crane, tower crane, heavy dump truck* dan lain- lain.

Penggunaan jasa kapal biasanya menggunakan system sewa atau *charter* baik berupa *charter* pendek per trip atau biasa dikenal dengan istilah *voyage Charter* maupun *charter* dengan durasi waktu tertentu yang dikenal dengan istilah *Time Charter*. Bagi *owner* kapal dan pengguna jasa pelayaran kalimat “Waktu Adalah Uang” merupakan kalimat yang sangat tepat. Semakin baik memanfaatkan waktu tentu akan menghasilkan uang yang lebih banyak dan dapat menekan angka kerugian pun sebaliknya. Untung dan rugi adalah dua kata yang tidak bisa dipisahkan dalam hal usaha. Untuk menghindari kerugian maka diperlukan rencana yang matang dan langkah-langkah antisipatif yang tepat dalam mengani masalah. Jika hal-hal tersebut tidak dilakukan dengan benar seringkali menimbulkan kerugian yang salah satu contohnya adalah munculnya klaim “*Demurrage*”. Klaim ini kadang terkesan menjadi sebuah keuntungan bagi *owner* kapal. Namun dalam

kenyataannya tidaklah demikian. Seringkali *owner* kapal merasakan sebuah kerugian yang besar meskipun sudah mendapatkan tambahan pendapatan yang dihasilkan oleh klaim *demurrage* tersebut.

Kata *Demurrage* terkadang masih terdengar asing oleh para pelaut, pun demikian yang dirasakan oleh penulis sebelum penulis bergabung dengan PT. Bunga Nusa Perkasa. Penulis telah melalui beberapa tingkatan ijazah dan pendidikan yang dimulai dari ANT IV hingga kini telah sampai pada tingkatan ANT II. Penulis baru mendapatkan pengetahuan tentang *Demurrage* ini pada saat penulis sudah mencapai ijazah ANT II terkhusus pada pendidikan RPL yang diselenggarakan oleh kampus PIP Semarang. Dan dari penelitian terdahulu yang penulis himpun, penulis menemukan bahwa materi *demurrage* lebih sering dibahas oleh teman-teman dari jurusan TALK. Oleh sebab ini penulis yang berasal dari jurusan Nautika merasa tertarik untuk melakukan penelitian dan memilih judul “**Analisis Proses Pembongkaran Yang Berakibat Klaim *Demurrage* Pada Kapal LCT Super 10**”.

B. Fokus Penelitian

Dari penjelasan yang dikemukakan pada latar belakang , maka fokus penelitian penulis sebagai berikut:

1. Klaim *demurrage* yang diberlakukan oleh perusahaan pelayaran.
2. Faktor yang dapat menyebabkan masalah pada poses pembongkaran.
3. Langkah yang diambil untuk menghindari masalah pada proses pembongkaran.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan oleh penulis, maka dirumuskan masalah yang ada didalam penelitian ini, sebagai berikut:

1. Bagaimana klaim *demurrage* yang diberlakukan oleh perusahaan pelayaran?
2. Apa faktor yang dapat menyebabkan masalah pada proses pembongkaran?
3. Langkah-langkah apa saja yang bisa diambil untuk menghindari masalah pada proses pembongkaran?

D. Tujuan Penelitian

Analisa pada suatu penelitian memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana klaim *demurrage* yang diberlakukan oleh perusahaan pelayaran.
2. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan terjadinya masalah pada proses pembongkaran.
3. Untuk mengetahui langkah yang bisa diambil untuk menghindari masalah pada proses pembongkaran.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Penulisan penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk penulis sendiri, dan bagi orang lain yang membaca dan membutuhkan pengetahuan tentang masalah yang dibahas penulis.

1. Manfaat Teoritis

Untuk membantu menambahkan pengetahuan tentang adanya kerugian yang bisa disebabkan oleh masalah yang timbul pada proses pembongkaran muatan yang berakibat klaim *demurrage*.

2. Manfaat Akademis

- a. Bagi *crew* kapal atau cadet yang sedang praktek di atas kapal bisa digunakan sebagai referensi pembelajaran agar pekerjaan di atas kapal dapat berjalan lebih lancar sehingga bisa mengurangi kemungkinan terjadinya masalah selama proses pembongkaran di atas kapal.
- b. Bagi Taruna PIP Semarang, yaitu untuk menambah pengetahuan tentang adanya masalah yang biasa terjadi dalam proses kegiatan pembongkaran termasuk kerugian yang bisa dialami dari kejadian tersebut. Bisa juga digunakan sebagai gambaran bagi taruna calon cadet tentang bagaimana mekanisme proses bongkar muatan di Pelabuhan yang dilakukan di atas kapal LCT.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Analisis

Tercantum pada Kamus Besar Bahasa Indonesia, analisis memiliki istilah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya). Kata analisis sendiri berasal dari bahasa Yunani kuno yaitu *analysis* yang berarti memecahkan atau menguraikan serta dari kata “ana” yang memiliki arti “naik, menyeluruh” dan “*lysis*” “melonggarkan”. Dalam ilmu matematika, analisis merupakan proses pemecahan masalah menjadi bagian kecil sehingga mudah dipahami. Dalam kimia, analisis adalah penguraian zat menjadi zat sederhana yang menjadi unsur-unsur pembentuknya. Analisis dalam bahasa Indonesia merupakan serapan dari bahasa Inggris *Analysis*.

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa pengertian analisis merupakan tindakan pendalaman dalam suatu kejadian atau masalah untuk mengetahui kebenaran penyebab yang sebenarnya dengan menggunakan pengamatan sebelumnya.

2. Prinsip penanganan dan pengaturan muatan

Proses pemuatan dalam suatu kapal perlu mengacu pada prinsip – prinsip pemuatan yang ada (Ashari, 2024). Prinsip penanganan muatan terdiri dari 5 hal yaitu :

a. Melindungi kapal

- b. Melindungi muatan
- c. Melindungi ABK dan buruh
- d. Memuat secara teratur dan efisien
- e. Memanfaatkan ruang muat secara maksimal

1) Melindungi Kapal

Pada saat memuat prinsip yang pertama adalah menjaga kapal. Kapal sebagai sarana pengangkut perlu dijaga sedemikian rupa sehingga kapal tetap bisa menjalankan fungsinya secara optimal.

Melindungi kapal dapat dilakukan dengan beberapa cara yaitu:

- a) Menjaga stabilitas kapal agar tetap dalam keadaan positif yaitu dengan memuat muatan berat berada di bawah agar titik G (*centre of gravity*) tetap berada di bawah titik M (*metacentre*)
- b) Membagi muatan sebelah kiri dan kanan (*transverse distribution*) secara merata agar kapal tidak miring.
- c) Membagi muatan secara memanjang dari depan ke belakang (*longitudinal distribution*) dengan sedemikian rupa sehingga bisa terhindar dari kondisi kapal *sagging* dan *hogging*

2) Menjaga Muatan

Muatan adalah komoditi yang diangkut di atas sebuah alat transportasi, dalam hal ini adalah kapal. Menjaga muatan dapat dilakukan dengan beberapa cara berikut ini:

- a) Meletakkan muatan yang berat dibagian bawah dan muatan dengan tonage lebih ringan di bagian atas untuk menghindari kerusakan muatan.
 - b) Memasang *dunnage* yang tepat.
 - c) *Melashing* muatan dengan baik untuk menghindari muatan bergeser atau bersinggungan dengan muatan lain yang dapat menyebabkan kerusakan muatan.
 - d) Lakukan pemilahan (*segregation*) yaitu dengan memisahkan muatan yang bisa merusak muatan lainnya.
- 3) Melindungi ABK dan buruh

ABK dan buruh merupakan orang-orang yang terlibat langsung dalam proses kegiatan muat bongkar di atas kapal. Melindungi ABK dan buruh dapat dilakukan dengan cara :

- a) Menggunakan *PPE (personal protective equipment)* yang sesuai.
- b) Diadakan rapat koordinasi sebelum dilakukan kegiatan muat bongkar.
- c) Melakukan tindakan pengawasan secara berkala selama kegiatan muat bongkar dengan menempatkan *standby person* yang bertugas khusus untuk melakukan pengamatan dan pengawasan.
- d) Memasang penerangan yang cukup apabila kegiatan muat bongkar dilakukan pada malam hari.

4) Memuat secara teratur dan efisien

Memuat secara teratur dan efisien dapat dilakukan dengan cara:

- a) Membuat *stowage plan* yang jelas dan mudah dimengerti sehingga bias menghindari terjadinya *long hatch*, *over stowage*, dan *over carriage*.
- b) Koordinasi yang tepat dengan semua pihak yang terlibat dalam proses muat bongkar.
- c) Ketersediaan alat yang memadai untuk menunjang kelancaran proses muat bongkar.
- d) Ketertiban / disiplin waktu dalam bekerja sehingga pekerjaan bisa dilakukan secara maksimal.

5) Memanfaatkan ruang muat secara maksimal

Memanfaatkan ruang muat secara maksimal dapat dilakukan dengan cara:

- a) Menghitung dengan cermat kapasitas ruang muat.
- b) Meletakkan muatan sedemikian rupa sehingga bisa mengurangi nilai *broken stowage*.
- c) Menggunakan *filler cargo* untuk mengisi bagian-bagian tak terpakai akibat adanya *broken stowage*.

Dengan menerapkan prinsip memuat secara benar maka kapal dapat terhindar dari kerugian pada saat proses muat bongkar. Hal ini menjadi sebuah perhatian khusus bagi pelaku usaha di bidang maritim, terkhusus bagi para perwira di atas kapal.

3. Proses

Proses menurut KBBI online (<https://kbbi.kemdikbud.go.id/>) adalah :

- 1) Runtutan perubahan (peristiwa) dalam perkembangan sesuatu.
- 2) Rangkaian tindakan, perbuatan, atau pengolahan yang menghasilkan produk. Jadi proses adalah perbuatan atau perkembangan dalam menghasilkan produk.
- 3) Proses adalah jalannya suatu peristiwa dari awal sampai akhir atau masih berjalan tentang suatu perbuatan, pekerjaan atau tindakan.

Menurut istilah proses adalah serangkaian langkah sistematis, atau tahapan yang jelas dan dapat dilakukan berulang kali, untuk mencapai hasil yang diinginkan. Jika diadopsi, setiap tahap secara konsisten mengarah pada hasil yang diinginkan.

4. Bongkar

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) online, bongkar didefinisikan sebagai tindakan mengangkat atau menurunkan muatan atau barang dari truk, mesin mobil, dan sejenisnya. Pembongkaran melibatkan pemindahan muatan dari satu lokasi ke lokasi lain, termasuk dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke depo peti kemas, dari depo peti kemas ke gudang, atau dari gudang kembali ke kapal untuk dimuat dikapal. Menurut pengertian tersebut apabila di aplikasikan dalam proses bongkar dikapal, maka kegiatan bongkar merupakan kegiatan pemindahan barang dari kapal ke dermaga, atau dari palka kapal ke sarana angkut yang berada di dermaga untuk dibawa ke gudang penyimpanan di darat, atau dari gudang kembali ke kapal untuk dimuat.

5. Bongkar muat.

Bongkar muat merupakan salah satu aktifitas yang dilakukan di Pelabuhan dalam proses ekspedisi (pengiriman) barang untuk sampai pada penerima (Yulianto, 2020). Untuk melakukan kegiatan bongkar muat ada 2 cara yaitu :

a. Secara manual

Pembongkaran secara manual yaitu pembongkaran yang bisa dilakukan dengan menggunakan tenaga manusia atau diangkut secara langsung oleh manusia. Ini biasa terjadi pada kapal kapal kecil dimana muatan yang dibawa juga dalam ukuran kecil.

b. Dengan bantuan mesin

Pembongkaran dengan mesin bermaksud untuk memperlancar dan mempermudah proses pengangkatan muatan dengan ukuran dan tonnage yang besar.

Bongkar memiliki beberapa proses yaitu :

- a. Memindahkan barang dari kapal menggunakan *crane* darat.
- b. Mengalihkan barang yang datang dari dermaga ke gudang maupun lapangan penumpukan.
- c. Menumpuk muatan digudang maupun lapangan penumpukan.
- d. Memulangkan peralatan bongkar guna melakukan kegiatan selanjutnya.

Muat memiliki beberapa proses yaitu:

- a. Mengangkut barang dari gudang maupun lapangan penumpukan.
- b. Mengirim barang yang sudah diangkut dari gudang atau lapangan penumpukan ke dermaga guna dimuat dikapal.
- c. Menaikkan barang ke kapal menggunakan *crane* yang ada di dermaga.

6. Rencana pematatan (*Stowage plan*)

Menurut kamus istilah pelayaran dan perkapalan *stowage* berarti pematatan dan *plan* berarti rencana. Secara keseluruhan *stowage plan* berarti rencana dari palka-palka kapal, rencana pemuatan muatan, dimana akan dimuat dan disusun.

Perencanaan pemuatan (*stowage plan*) adalah perencanaan penataan dan penempatan muatan yang akan di muat pada palka-palka kapal mengenai jumlah, berat dan letak. Kegiatan ini harus mempertimbangkan muatan pada pelabuhan sebelumnya, pelabuhan tujuan, kekuatan dan stabilitas kapal. *Stowage Plan* atau pematatan muatan adalah penempatan dan penyusunan muatan disesuaikan dengan sifat, bentuk, jenis bungkusan dan tujuan muatan masing-masing. Sehubungan dengan hal tersebut, penempatan dan penyusunan muatan (*Stowage*), harus dilakukan dengan benar dan dijaga stabilitas kapal serta keselamatan pelayaran juga perlu dijaga (Lesmini, 2019).

Penyusunan dan letak muatan diatur oleh Mualim I juga dibantu oleh Mualim lainnya, yaitu setelah menerima daftar muatan (*cargo list*) yang akan dikapalkan. Di dalam daftar muatan tersebut tercantum berat dan kubikasi muatan (ukuran panjang, lebar dan tinggi muatan). Mualim I harus bisa memperhitungkan dengan cermat mengenai susunan muatan ini agar terhindar dari GM negatif, *sagging*, *hongging* maupun *trim* yang terlalu besar agar kapal tetap aman saat berlayar.

Jenis dari *stowage plan* ada 2 yaitu *tentative stowage plan* dan *final stowage plan*. *Tentative stowage plan* adalah berupa gambaran

rancangan untuk suatu rencana pengaturan muatan yang dibuat sebelum kapal tiba di pelabuhan muat atau sebelum pelaksanaan pemuatan, dibuat berdasarkan *booking list* atau *shipping order* yang diterima untuk pelabuhan tertentu. Pada *tentative stowage plan* ini masih sangat besar kemungkinannya untuk terjadi perubahan, baik perubahan muatan maupun perubahan tata letaknya.

Sedangkan *final stowage plan* adalah gambaran informasi yang menunjukkan keadaan sebenarnya dari letak muatan beserta berat dan jumlah muatan dari tiap-tiap palka yang dilengkapi dengan data penerima pada pelabuhan tujuan. *Final stowage plan* inilah yang akan menjadi petunjuk pada saat akan melakukan kegiatan bongkar. Dengan ini nantinya akan bisa dibuat *sequence* kegiatan bongkar agar semua bisa terkondisi dengan baik. Oleh karena itu maka *stowage plan* dibuat secara teliti dan secermat mungkin karena ini merupakan salah satu dokumen penting dan dapat digunakan sebagai bahan bukti pertanggung jawaban atas pengaturan muatan bila terjadi *complain* atau *claim* dari pemilik barang atas muatan tersebut.

7. Perjanjian charter (*Charter party*)

Charter party adalah perjanjian sewa kapal antara pemilik kapal dan penyewa kapal yang disepakati untuk mengangkut kargo atau penumpang. Perjanjian ini juga dikenal dengan istilah C/P. Banyak jenis *charter* tapi yang sering dilakukan ada 3 jenis perjanjian *charter*, yaitu: *bareboat charter*, *time charter* dan *voyage charter*.

1) *Bareboat Charter*

Bareboat charter yaitu men-*charter*-kan kapal untuk jangka waktu tertentu. Pihak ketiga hanya menyerahkan kapalnya kepada *charterer* tanpa perlengkapan tambahan dan tanpa anak buah kapal. Dalam hal ini yang merupakan pendapatan pemilik adalah pendapatan *charter*, sedangkan hampir semua biaya menjadi tanggung jawab *charterer*, kecuali beban penyusutan, tetapi tergantung pada bentuk perjanjian.

Pada *bareboat charter*, kondisi kapal dan jumlah perlengkapan saat diserahkan harus dicatat sebab pada waktu pengembalian nantinya semua perlengkapan tersebut harus dikembalikan sebagaimana awalnya pada saat awal kapal di-*charter*.

2) *Time Charter*

Time charter yaitu mencarterkan kapal untuk jangka waktu tertentu. Kapal diserahkan kepada *charterer* lengkap dengan *crew* dan perlengkapan tambahannya. Yang menjadi pendapatan bagi pemilik kapal adalah pendapatan *charter*, sedangkan pemilik juga harus menanggung biaya yang terkait dengan kapal dan *crew* seperti biaya *maintenance*, gaji *crew*, asuransi serta penyusutan kapal.

Sementara itu beban biaya yang ditanggung oleh *charterer* adalah biaya *variable* yaitu : biaya BBM, biaya pelabuhan, biaya bongkar muat, beban klaim atas muatan serta biaya keagenan. Pada saat kapal dikembalikan pada pemilik, apabila terdapat sisa persediaan bbm ataupun yang lainnya perlu diperhitungkan karena semua itu adalah menjadi hak dari *charterer*.

3) *Voyage charter*

Voyage charter adalah mencarterkan kapal untuk satu *voyage* atau lebih, dari satu pelabuhan ke beberapa pelabuhan tujuan. Penyewaan jenis ini sama dengan pemborongan perjalanan untuk mengangkut barang milik *charterer*. Oleh karena itu, harga sewa sering disebut *freight* dan semua biaya terkait operasional kapal menjadi tanggungan pemilik kapal.

Dalam *voyage charter* biasanya akan ditetapkan batas *laycan*. Contoh : *laycan* April 15/18 maksudnya kelonggaran waktu untuk melakukan pemuatan atau pembongkaran (*lay time*) adalah dari tanggal 15 April sampai 18 April. Diantara tanggal tersebut kapal harus datang melapor bahwa kapal telah siap melakukan kegiatan bongkar / muat dengan membuat dokumen berupa *Notice Of Readiness* atau biasa disebut NOR. Dokumen ini dibuat dan kemudian ditandatangani oleh nakhoda dan *charterer* pada hari dan jam kerja sebagai acuan dimulainya *lay time*.

Dalam *voyage charter*, biaya bongkar muat akan ditanggung oleh pemilik barang. Apabila jumlah hari yang digunakan di pelabuhan melebihi waktu yang telah disepakati dalam *charter* maka *charterer* akan dikenakan *penalty* berupa klaim *demmurage* atau denda keterlambatan. Akan tetapi apabila bisa lebih cepat maka akan memperoleh insentif yang disebut *despatch* yang besarnya adalah $\frac{1}{2}$ dari beban *demmurage*.

8. *Demurrage*.

Demurrage adalah denda keterlambatan. Sedangkan menurut kamus istilah pelayaran dan perkapalan *demurrage* berarti waktu yang kelewatan untuk

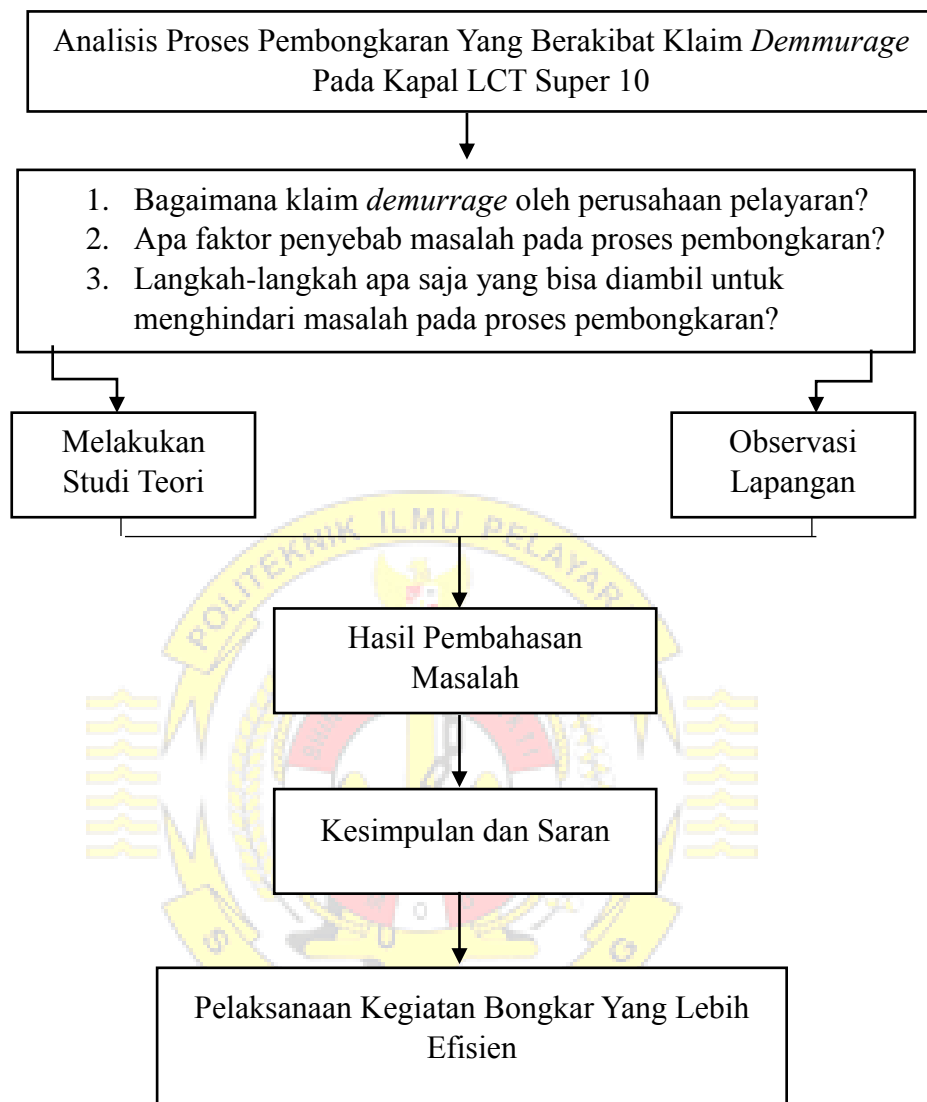
membongkar atau memuat barang sesuai dengan perjanjian, dan ada biaya yang harus dibayarkan terkait akan hal itu (J. Handoyo).

Demurrage adalah biaya tambahan yang dikenakan kepada pengirim atau penerima barang apabila barang melebihi waktu yang disepakati untuk digunakan atau disimpan di pelabuhan. Biaya ini berlaku dalam konteks transportasi, terutama dalam pengiriman barang melalui laut atau kereta api (waresix, 2023)

Demurrage sebagai *penalty* atau sanksi atau denda karena terlambat melakukan pembongkaran ataupun pemuatan dengan batas waktu yang disepakati dalam perjanjian. Namun, tidak hanya *demurrage* perusahaan juga menerapkan *despach* yaitu bonus atau *reward* yang dibayarkan oleh perusahaan ataupun penjual kepada pembeli karena waktu pembongkaran kapal selesai lebih awal. *Demurrage* sangat berakibat besar bagi perusahaan yang dibebankan, karena adanya berbagai faktor keterlambatan bongkar membuat biaya *demurrage* semakin tinggi sehingga perusahaan dapat mengalami kerugian bahkan bangkrut (Layli, 2020)

Menurut beberapa pengertian di atas, *demmurage* berarti pemberian denda terhadap *charterer* oleh pemilik kapal yang diakibatkan oleh keterlambatan yang terjadi selama proses bongkar muat dimana waktu tersebut melebihi *lay time* yang telah disepakati di dalam *charter party*.

B. Kerangka Penelitian



Gambar 1. Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan uraian penjelasan data dalam pembahasan mengenai “Analisis Proses Pembongkaran Yang Berakibat Klaim *Demurrage* Pada Kapal LCT Super 10” , maka penulis memberikan beberapa kesimpulan yang diambil dari hasil penelitian dan pembahasan masalah sebagai berikut :

1. *Demurrage* berarti pemberian denda terhadap *charterer* oleh pemilik kapal yang diakibatkan oleh keterlambatan yang terjadi selama proses bongkar muat dimana waktu tersebut melebihi *lay time* yang telah disepakati didalam *charter party*. Klaim *demurrage* berbeda dengan biaya tambat labuh. Klaim *demurrage* dilakukan oleh *owner* kapal. Sedangkan biaya tambat labuh diklaim oleh Pelabuhan tempat dimana kegiatan kapal dilakukan. Dalam hal ini PT. Pratama Widya selaku *charterer* terkena denda keterlambatan selama 4 hari dikarenakan telah melanggar kesepakatan *laytime* yaitu selama 3 hari. PT. Pratama Widya selaku *charterer* mengalami kerugian berupa klaim *demurrage* yang dilayangkan oleh PT. Bunga Nusa Perkasa selaku pemilik kapal LCT Super 10. *Demurrage* sebagai *penalty* atau sanksi atau denda karena terlambat melakukan pembongkaran ataupun pemuatan dengan batas waktu yang disepakati dalam perjanjian. *Demurrage* sangat berakibat besar bagi perusahaan yang dibebankan, karena adanya berbagai faktor keterlambatan bongkar membuat biaya *demurrage* semakin meningkat sehingga perusahaan dapat mengalami kerugian

2. Dari hasil observasi dan wawancara, ditemukan beberapa faktor penyebab masalah pada proses pembongkaran, yaitu:
 - a. Kurang tepat dalam pemilihan lokasi
 - b. Kurang memahami faktor resiko
 - c. Kesalahan dalam penandatanganan kesepakatan sewa alat bongkar muat.
 - d. Kekurangan sarana pengangkutan.
 - e. Kesalahan dalam memilih *personnel in charge (PIC)* yang bertanggung jawab di lapangan.
 - f. Faktor cuaca.
 - g. Kurang matang dalam membuat rencana kerja.
3. Untuk mengatasi atau menghindari beberapa masalah tersebut, maka dilakukan beberapa cara berikut, yaitu:
 - a. PT. Pratama Widya melakukan koordinasi dengan nakhoda kapal mengenai pemilihan tempat dan penggunaan alat bongkar.
 - b. Tetap menggunakan dermaga CMPP untuk melakukan kegiatan bongkar karena dengan kondisi dermaga CMPP tersebut kapal masih bisa melakukan kegiatan bongkar.
 - c. Untuk menghindari resiko kapal kandas, kegiatan bongkar dilakukan dengan posisi kapal *beaching*.
 - d. Menyewa *crane* baru dengan mencantumkan poin penting di dalam kesepakatan sewa yaitu *crane* melakukan proses bongkar dengan cara *crane* naik ke atas dek kapal.
 - e. Menambah sarana angkut dari yang semula 3 unit menjadi 5 unit.

- f. Melakukan pendampingan kepada PIC yang bertugas dengan mendatangkan *personnel* yang lebih berpengalaman.
- g. Nakhoda menjaga mesin kapal tetap dalam posisi menyala selama proses pembongkaran untuk menjaga posisi kapal dan muatan tetap aman dari pengaruh gelombang laut.
- h. Dilakukan koordinasi lanjutan mengenai rencana kerja untuk menjamin proses pembongkaran berjalan dengan lancar, sehingga mengurangi resiko kegagalan bongkar kembali.

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan yang harus diperhatikan yaitu, sebagai berikut:

1. Keterbatasan waktu dan tempat dimana kegiatan penggalan informasi dalam bentuk wawancara dengan pemilik kapal dan bagian operasional dilakukan via telepon dikarenakan posisi yang jauh sehingga ini membatasi keleluasaan penulis dalam menggali informasi.
2. Keterbatasan data dan informasi dari bagian operasional perusahaan mengenai rumus penghitungan klaim *demurrage* secara rinci, dan contoh penghitungan yang penulis lampirkan merupakan gambaran global sesuai arahan dari bagian operasional perusahaan PT. Bunga Nusa Perkasa dimana penghitungan ini mempunyai potensi perbedaan dengan penghitungan pada perusahaan lain.
3. Keterbatasan dalam mengakses dokumen perjanjian *charter* antar 2 perusahaan dikarenakan dokumen ini bersifat rahasia perusahaan dimana

pihak kapal tidak mempunyai kewenangan untuk melihat dokumen tersebut.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan, maka penulis memberikan saran agar bermanfaat untuk pembaca yaitu sebagai berikut:

1. Agar terhindar dari masalah di lapangan pada waktu kegiatan bongkar muat maka perlu untuk lebih teliti dalam penandatanganan kesepakatan *charter* dan poin-poin yang dibutuhkan harus dipastikan sudah masuk dalam kesepakatan.
2. Perlu adanya rencana penanggulangan atau rencana cadangan dalam setiap melakukan kegiatan bongkar agar jika terjadi kegagalan pada rencana utama bisa dengan cepat diatasi sehingga bisa lebih efisien dalam penggunaan waktu.
3. Lebih aktif dalam berkoordinasi dengan segala pihak yang terlibat di dalam proses pembongkaran muatan seperti *crew* kapal, perusahaan tenaga kerja bongkar muat, *crane operator* maupun pihak *safety* dari dermaga agar kegiatan pembongkaran dapat selalu terpantau dan terkontrol dengan baik sehingga dapat meminimalisir kemungkinan adanya masalah yang dapat menghambat proses pembongkaran.

DAFTAR PUSTAKA

- Ashari, I. (2024). *Penanganan dan Pengaturan Muatan*. Semarang: PIP Semarang.
- BMKG. (2024). *perkiraan tinggi gelombang dan arah angin bulan mei 2024*. maritime.bmkg.go.id.
- Dayana, W. O. (2022). Analisis Penerapan Demurrage Dalam Proses Bongkar Muat Di PT. Temas Shipping Cabang Makassar. *publikasi skripsi*. makassar sulawesi selatan, Indonesia: PIP Makassar.
- Febriyan, R. Z. (2022). Upaya Mencegah Terjadinya Demurrage Dalam Kegiatan Bongkar Muat Batubara Di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi. *publikasi skripsi*. Semarang Jawa Tengah, Indonesia: PIP Semarang.
- J. Handoyo, Ir., S.E., M.Min., M.Mar.E., J., Nilson Sitompul, APU, W., Hamzah, S.Pi., M.Si., A., Budi tjahyono, S.H., M.H., D., & Capt. H. Djaelani, M.Mar. (2018). *Kamus Pelayaran & Maritim*. Djangkar.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia online. <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>
- kompas. (2020). *Potensi Sumber Daya Alam Indonesia*. jakarta: kompas.com.
- Layli, F. N. (2020). Penanganan Demurrage Akibat Keterlambatan Bongkar Bahan Baku Impor Di PT. Krakatau Steel Pada Tahun 2019. *publikasi skripsi*. Semarang Jawa Tengah, Indonesia: PIP Semarang.
- Lesmini, L. (2019). Perencanaan Dan Penyusunan Muatan Pada Kapal Landing Craft Tank . *Jurnal Logistik Indonesia*.
- Pedoman Penyusunan Skripsi (2022). PIP Semarang
- Sugiyono. (2020). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- waresix. (2023). Demurrage: Pengertian, Penyebab, dan Biaya per Harinya.
- Yulianto, E. (2020). *Analisis Kegiatan Pemuatan Liquid Caustic Soda Pada PT. Asahimas Chemical Di Pelabuhan Merak*. publikasi skripsi. Semarang : PIP Semarang.

LAMPIRAN 1

Transkrip Wawancara

A. DAFTAR RESPONDEN

| NO | NAMA | JABATAN | KETERANGAN |
|----|----------------|----------------------------------|---------------|
| 1. | GUNAWAN LASLIM | OWNER PT. BNP | RESPONDEN I |
| 2. | EKA WIDIANING | KEPALA OPERATIONAL PT. BNP | RESPONDEN II |
| 3. | HERI WARDHANA | PERWAKILAN PT. PRATAMA WIDYA | RESPONDEN III |

B. HASIL WAWANCARA

Keterangan : Narasumber I : Gunawan Laslim (*owner* PT. BNP)

Narasumber 2 : Eka Widianing (Ka. *operational* PT.BNP)

Narasumber 3 : Heri Wardana (PT. Pratama Widya)

1. Narasumber 1 : Gunawan Laslim (*Owner* PT. BNP)

Penulis : Ijin bertanya pak, apa yang dialami perusahaan saat menjumpai kasus keterlambatan kegiatan pembongkaran pada salah satu armada kapal bapak?

Narasumber 1 : Yang dirasakan dan dialami perusahaan tentunya adalah kerugian. Kerugian waktu sehingga berimbas pada kerugian pendapatan.

Penulis : Pertanyaan kedua pak, langkah apa yang ditempuh oleh perusahaan untuk menutupi kerugian tersebut?

Narasumber 1 : Perusahaan akan melakukan tuntutan ganti rugi berupa klaim *demurrage* kepada pencharter karena telah melanggar kesepakatan kontrak sewa yang berupa molornya waktu penyewaan.

Penulis : lalu apa yang dimaksud dengan *demurrage* itu pak?

Narasumber 1 : yang dimaksud *demurrage* adalah denda keterlambatan capt. Ada pencharter yang menyewa kapal lantas molor dari kesepakatan makanya perusahaan akan meminta biaya lebih sebagai ganti rugi.

Penulis : Yang selanjutnya pak, dokumen apa saja yang dibutuhkan untuk melakukan klaim *demurrage* tersebut?

Narasumber 1 : Dokumen yang perlu disiapkan oleh perusahaan adalah mengajukan Salinan perjanjian sewa kapal disertai dengan data2 pendukung yaitu dokumen yang dibuat diatas kapal selama proses kegiatan bongkar seperti NOR, berita acara keterlambatan pembongkaran dan *time sheet* kegiatan bongkar.

Penulis : Selanjutnya pak, apakah dengan adanya klaim *demurrage* ini bisa menutup kerugian yang dialami oleh perusahaan?

Narasumber 1 : Hanya mengurangi tetapi kadang tidak bisa menutupi sepenuhnya kerugian perusahaan. Saya mempunyai perusahaan kapal yang bisa memiliki keuntungan dengan cara

menjual jasa transport. Untuk memperlancar pendapatan penghasilan biasa saya melakukan penawaran ke perusahaan pengguna jasa transportasi. Seperti pada kesempatan kali ini saya telah menawarkan dan mendapat calon penyewa baru yaitu PT. Petrosea. Namun karena adanya masalah keterlambatan oleh PT. Pratama Widya maka kesepakatan dengan PT. Petrosea batal. Sehingga perusahaan mengalami kerugian atas hal ini. Perusahaan terpaksa menunggu calon pengguna jasa lainnya yang tentu ini akan membutuhkan waktu, sehingga dimungkinkan kapal akan saya *standby* kan dulu sembari menunggu adanya kontrak baru.

Penulis : Berapa hari *laytime* yang diberikan pada perjanjian *charter* dengan pihak PT. Pratama Widya pak?

Narasumber 1 : 3 hari sejak ditandatangani dokumen NOR yang kapten buat bersama pencharter capt.

Penulis : Yang terakhir pak, bagaimanakah cara penghitungan besaran nilai klaim *demurrage* ini pak?

Narasumber 1 : Untuk penghitungan saya serahkan kepada kepala operasional kapal, mbak Eka Widianing. Kapten bisa langsung tanya ke beliau untuk masalah penghitungannya ya.

Penulis : Siap terima kasih atas informasinya pak.

2. Narasumber 2 : Eka Widianing kepala operasional PT. BNP

Penulis : Menurut mbak Eka, apakah perusahaan mengalami banyak kerugian atas peristiwa terlambatnya proses bongkar pada salah satu armada kapal ?

Narasumber 2 : Menurut saya, tentu saja demikian. Kerugian yang dialami bukan semata-mata kerugian materiil dari *charter* yang sedang berjalan, namun juga berimbas pada *charter* berikutnya. Kadang kapal harus *standby* menunggu beberapa waktu hingga perusahaan mendapatkan kontrak baru lagi. Ini juga berimbas kepada *crew* kapal karena pendapatan *crew* bisa berkurang yang diakibatkan berkurangnya nilai premi trip nya.

Penulis : Pertanyaan kedua, menurut pemaparan dari *owner* kapal bahwa yang melakukan penghitungan besaran nilai klaim *demurrage* pada perusahaan kita adalah kepala operasional perusahaan, dimana dalam hal ini adalah mbak Eka. Saya ingin bertanya bagaimanakah cara penghitungan klaim ini mbak?

Narasumber 2 : Cara penghitungan klaim *demurrage* di perusahaan kita adalah nilai klaim biasanya tidak lebih besar dari nilai harian kapal. Contoh jika nilai carter harian kapal adalah 40 juta maka nilai *demurrage* harian tdk lebih dari 40 juta.

Penulis : Menurut mbak Eka, apa yang mempengaruhi besar kecilnya nilai klaim *demurrage* di perusahaan kita?

Narasumber 2 : Perusahaan kita tidak melulu mencari keuntungan semata capt, tapi keberlangsungan hubungan dengan para pengguna jasa juga diutamakan sehingga perusahaan menerapkan penghitungan yang sudah saya sampaikan tadi. Faktor yang mempengaruhi antara lain : kedekatan hubungan pencharter dengan bos, apakah perusahaan tersebut sering menggunakan jasa kita atau tidak, dan kadang jenis muatan juga bisa kita pertimbangkan. Intinya kita berusaha untuk menjalin hubungan *symbiosis* mutualisme. Ini agar para pengguna tidak kapok menggunakan jasa dari kita.

Penulis : Apakah bisa saya diberitahu bagaimana cara penghitungannya mbak?

Narasumber 2 : Bisa capt, tapi saya hanya bisa memberi contoh gambaran secara globalnya saja. Saya tidak bisa memberi data rinci yang sama persis dengan kasus yang baru kita alami yaitu dengan PT. Pratama Widya karena ini bersifat rahasia. (contoh penghitungan penulis cantumkan dalam bab pembahasan hasil temuan)

Penulis : Apakah penghitungan *demurrage* pada setiap perusahaan sama ?

Narasumber 2 : Bisa berbeda capt. Ini tergantung dari kebijakan masing-masing perusahaan, karena faktor-faktor penyusun dari rincian penggunaan biaya juga berbeda. Kapal LCT tentu akan berbeda penghitungannya dengan kapal *container*. Jadi nilai *demurrage* ini bisa saya katakan bersifat *flexible*.

Penulis : Terima kasih atas infonya mbak

3. Narasumber 3 : Heri Wardhana PT. Pratama Widya

Penulis : Apa dampak yang dirasakan perusahaan bapak dengan adanya peristiwa keterlambatan pembongkaran ini pak ?

Narasumber 3 : Kerugian materiil yang besar pasti capt. Membengkaknya biaya operasional. Semakin lama terlambat maka semakin besar pula kerugian yang kita rasakan.

Penulis : Kerugian tersebut meliputi biaya apa saja pak ?

Narasumber 3 : Kerugian dalam kegiatan ini antara lain biaya klaim *demurrage* kapal, *demurrage* sarana angkut, biaya sewa dermaga, biaya operasional harian dari tenaga kerja. Kalau dihitung setiap hari kami rugi banyak capt.

Penulis : Menurut pengamatan bapak, apa sumber utama permasalahan ini ?

Narasumber 3 : Kesalahan kami dalam penyewaan alat bongkar capt. Dalam hal ini kami tidak memasukkan poin *crane* harus diatas kapal saat bongkar sehingga perusahaan penyedia jasa menolak saat

kami minta *crane* naik ke kapal. Ditambah lagi kami salah dalam penempatan petugas penanggung jawab dilapangan. Masih baru dan belum berpengalaman, sehingga kurang cakap dalam bekerja. belum lagi ditambah dengan kebijakan dari kepolisian untuk kendaraan besar harus keluar bersamaan secara konvoy pada malam hari. Ini semakin menghambat pekerjaan.

Penulis : Kenapa perusahaan menempatkan orang yang kurang berpengalaman di lapangan pak?

Narasumber 3 : Ini dikarenakan personel yang lain sedang melakukan pekerjaan dilain tempat capt, sehingga kami kehabisan personel yang berpengalaman, maka kami tempatkan personel ini. Biasanya kegiatan berlangsung dengan lancar, kami tidak memperhitungkan kemungkinan seperti ini akan terjadi. Kesalahan yang dianggap kecil ternyata memberi efek domino yang menyebabkan permasalahan dan kerugian besar bagi perusahaan.

Penulis : apakah tidak ada rencana penanggulangan yang disiapkan untuk mengatasi hal ini pak?

Narasumber 3 : tidak ada. Hal ini karena biasanya tidak terjadi hal seperti ini capt. Jadi kami beserta tim berpatokan pada cara kerja sebelumnya yang memang belum pernah mengalami kendala seperti ini.

Penulis : Terima kasih atas pemaparan dan informasinya pak.

LAMPIRAN 2

Ship Particular



PERUSAHAAN PELAYARAN
PT. BUNGA NUSA PERKASA

KANTOR PUSAT
Jl. Samosir No. 27 Rt.19 Telp. 0541 – 733588
SAMARINDA

SHIP PARTICULAR

SHIP DATA :

Ship name : LCT. SUPER 10
Call Sign : J Z S P
Flag : INDONESIA
IMO number : 9734123
Classification : B K I
Built Year / Place : 2013 / SAMARINDA
Port of Registry : SAMARINDA
GRT / DWT / NT : 848 G.T / 1272 / 255
Breadth : 13,80 M
Length Overall : 68,80 M
Ramp Measurement (L x W) : 9,00 M x 9,90 M
Deck Space Loading : (51,90 M x 13,50 M) + (5 M x 9,20 M)
Depth moulded : 3,65 M
Speed : 5 – 6 KNOT

MACHINERY AND EQUIPMENT :

MAIN ENGINE :

Brand : YANMAR
Type : G AYM-W5T
Horse Power : 2 x 650 HP
Fuel Consumption : 3000 Lt / DAY
Gear Box : HANZOU ADVANCE, HDC 400A, 5 : 1

GENERATOR SET:

Brand : HANZOU, T2H 250 MDT
KWA : 80 KW
Fuel Consumption : 96 ltr / DAY

AUXILIARY :

Brand : HYUNDAI, D 6 BJ
HP : 220
Fuel Consumption : 96 ltr / DAY

RADIO COMMUNICATION :

VHF : 1 SET, 1 COM IC-M402.
HT-MARINE : 2 SET, 1 COM IC-V80, 1 COM IC-V8.
TWO-WAY : 2 SET, STV-160, STV-160.
RADIO / S.S.B : 1 SET, 1 COM IC-M710.

NAVIGATION EQUIPMENT :

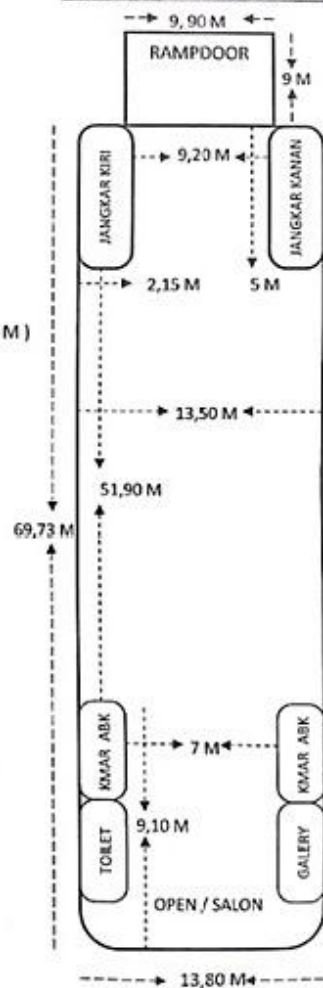
G.P.S : 1 SET, FURUNO GP-39.
A.I.S : 1 SET, SAMYUNG SI-30A.
RADAR : 1 SET, FURUNO 1715.

HEAD OFFICE :

Jln. P. Samosir No.27 Rt. 19
Kel. Karang Mumus, Kec. Samarinda Kota

AGENCY :

PROFILE OF LANDING CRAFT TANK



BRANCH OFFICE:

Jln. Agung Niaga V Blok G 5 No. 42
Sunter Agung – JAK-UT

LAMPIRAN 3

Notice Of Readiness / NOR



PERUSAHAAN PELAYARAN
PT. BUNGA NUSA PERKASA
KANTOR PUSAT
Jl. Samosir No. 27 Rt.19 Telp. 0541 – 733588
SAMARINDA

NOTICE OF READINESS

Mei, 13th 2024

Name of ship : LCT Super 10
Voy No : 07 / 2024

Dear sir,

This is to advise you that the above mentioned vessel under my command arrive at CMPP Morowali Port at 23.00 WITA on May 12th 2024 and is in all respect ready to commence discharging her cargoes in accordance with the terms and condition of the charter party concerned.

Notice of readiness tendered at 08.00 WITA on May 13th 2024.

PT. DUA PUTRA BONE
Agent



LCT Super 10
master

Notice of readiness accepted at 09.00 on May 13th 2024

PT. Pratama Widya
charterer

LAMPIRAN 4

Cargo Manifest



PT. RIFKIJIAYA BERKAH NUSANTARA (AGENCY)

Jl. Ki Hejar Dewantara, Desa Puncak Indah, Kec. Malli, Kab. Luwu Timur
 Website: rbn.mallit@gmail.com, Telp: 0474-321086, Hp: 0812 8256 7697

CARGO MANIFEST

Keberangkatan: **LCT. SUPER 10** Indonesia: **INDONESIA** Maskapai: **NUR VITRI APRIVANTO** Tanggal Berangkat: **08/05/2024** Dari: **TG. PRIOK** Tujuan: **MOROWALI**

| NO. | PENGIRIM | PENERIMA | MARKS | PARTY | JENIS BARANG | BERAT | KETERANGAN |
|--------------|---|--|-------|------------------|---|------------------------|-----------------|
| 1. | EGZAT ZAHIR / BU LESTI JAKARTA NP. 081249054959 | BARAK FARIZ/BARAK MURYATI DESAKUDA CAPP MOROWALI NP. 085127157221/081249040599 | T/M | 1 UNIT 1 UNIT | CRANE ROBOT & ACCESSORIES (FULL DISMANTLE) CRANE CRAWLER 150 TONS & ACCESSORIES (FULL DISMANTLE) 1 BOX CONTAINER 20 FT | 531 | MOROWALI |
| TOTAL | | | | | 3 PRGS | ALAT-ALAT BERAT | 531 TONS |

Notes :
 MUATAN LANJUTAN



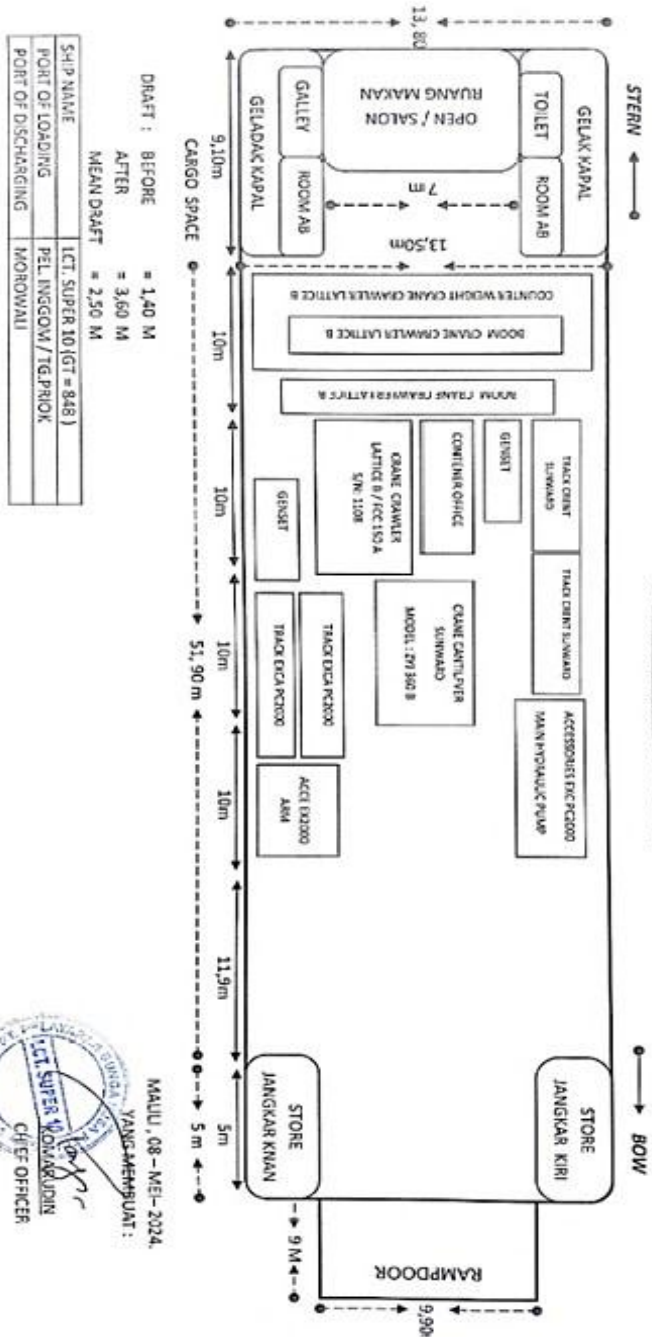
LAMPIRAN 5

Stowage Plan



PERUSAHAAN PELAYARAN
PT. BUNGA NUSA PERKASA
 KANTOR PUSAT
 Jl. Samosir No. 27 Rt.19 Telp. 05-41 - 733588
 SAMARINDA

STOWAGE PLAN LCT. SUPER 10



| | |
|---------------------|--------------------------|
| SHIP NAME | LCT. SUPER 10 (GT = 848) |
| PORT OF LOADING | PEL. INGONG / TGP. PRIOK |
| PORT OF DISCHARGING | MOROWALI |

DRAFT : BEFORE = 1,40 M
 AFTER = 3,60 M
 MEAN DRAFT = 2,50 M

MAJU, 08 - MEI - 2024.
 YANG MEMBUAT :

[Signature]
 LCT. SUPER 10 MOROWALI
 CHIEF OFFICER

LAMPIRAN 6

Berita Acara Pemuatan



PERUSAHAAN PELAYARAN
PT. BUNGA NUSA PERKASA
KANTOR PUSAT
Jl. Samosir No. 27 Rt.19 Telp. 0541 – 733588
S A M A R I N D A

BERITA ACARA PEMUATAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : NUR VITRI APRIYANTO
Jabatan : NAKHODA
Nama Kapal : LCT SUPER 10

Dengan ini menerangkan bahwa telah dilakukan proses pemuatan barang milik PT. PRATAMA WIDYA yang diangkut oleh LCT SUPER 10 dengan keterangan sebagai berikut:

1. 22 April 2024 kapal sampai dan sandar di jetty Inggom Jakarta
2. 23 April 2024 dilakukan pemuatan tahap pertama
3. 24 April 2024 dilakukan pemuatan tahap kedua hingga pemuatan selesai

Berdasarkan keterangan tersebut diatas, kegiatan pemuatan diselesaikan dalam waktu 2 hari yaitu terhitung mulai tanggal 22 April 2024 saat kapal tiba di jetty Inggom Jakarta dan selesai kegiatan pada tanggal 24 April 2024 saat muatan selesai dimuat.

Demikian Berita Acara Pemuatan ini kami buat sesuai dengan keadaan sebenarnya dan untuk di gunakan sebagaimana perlunya.

Tg Priok, 25 – April – 2024.

Yang Membuat

NUR VITRI APRIYANTO
NAKHODA

LAMPIRAN 7

Time Sheet pembongkaran



PERUSAHAAN PELAYARAN
PT. BUNGA NUSA PERKASA
KANTOR PUSAT
Jl. Samosir No. 27 Rt.19 Telp. 0541 – 733588
SAMARINDA

| | |
|-----------|---------------|
| KAPAL | LCT. SUPER 10 |
| GT | 848 |
| CALL SIGN | JZSP |

TIME SHEET DISCHARGE CARGO

| DATE | TIME | ACTIVITY |
|------------|-------|--------------------|
| 13/05/2024 | 09.30 | COMMENCE DISCHARGE |
| | 11.30 | REST TIME |
| | 14.00 | CONTINUE DISCHARGE |
| | 16.45 | STOP DISCHARGE |
| 14/05/2024 | | - |
| 15/05/2024 | | - |
| 16/05/2024 | | - |
| 17/05/2024 | 10.10 | CONTINUE DISCHARGE |
| | 11.30 | REST TIME |
| | 13.30 | CONTINUE DISCHARGE |
| | 17.00 | STOP DISCHARGE |
| 18/05/2024 | 08.10 | CONTINUE DISCHARGE |
| | 11.30 | REST TIME |
| | 13.30 | CONTINUE DISCHARGE |
| | 16.45 | STOP DISCHARGE |
| 19/05/2024 | 08.25 | CONTINUE DISCHARGE |
| | 11.30 | REST TIME |
| | 13.25 | CONTINUE DISCHARGE |
| | 18.05 | COMPLETE DISCHARGE |

MOROWAH, MAY 19th 2024



LAMPIRAN 8

Berita Acara Keterlambatan Pembongkaran



PERUSAHAAN PELAYARAN
PT. BUNGA NUSA PERKASA
KANTOR PUSAT
Jl. Samosir No. 27 Rt.19 Telp. 0541 – 733588
SAMARINDA

BERITA ACARA KETERLAMBATAN PEMBONGKARAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : NUR VITRI APRIYANTO
Jabatan : NAKHODA
Nama Kapal : LCT SUPER 10

Dengan ini menerangkan bahwa telah terjadi keterlambatan proses bongkar muatan milik PT. PRATAMA WIDYA yang diangkut oleh LCT SUPER 10 dengan keterangan sebagai berikut:

1. 12 Mei 2024 kapal sampai dan sandar di Jetty CMPP Morowali
2. 13 Mei 2024 dilakukan pembongkaran tahap pertama
3. 14 Mei 2024 tidak ada kegiatan bongkar
4. 15 Mei 2024 tidak ada kegiatan bongkar
5. 16 Mei 2024 tidak ada kegiatan bongkar
6. 17 Mei 2024 dilakukan pembongkaran tahap kedua
7. 18 Mei 2024 dilakukan pembongkaran tahap ketiga
8. 19 Mei 2024 selesai pembongkaran

Berdasarkan keterangan tersebut diatas, kegiatan pembongkaran diselesaikan dalam waktu 7 hari yaitu terhitung mulai tanggal 12 Mei 2024 saat kapal tiba di Jetty CMPP Morowali dan selesai kegiatan pada tanggal 19 Mei 2024 saat muatan selesai dibongkar.

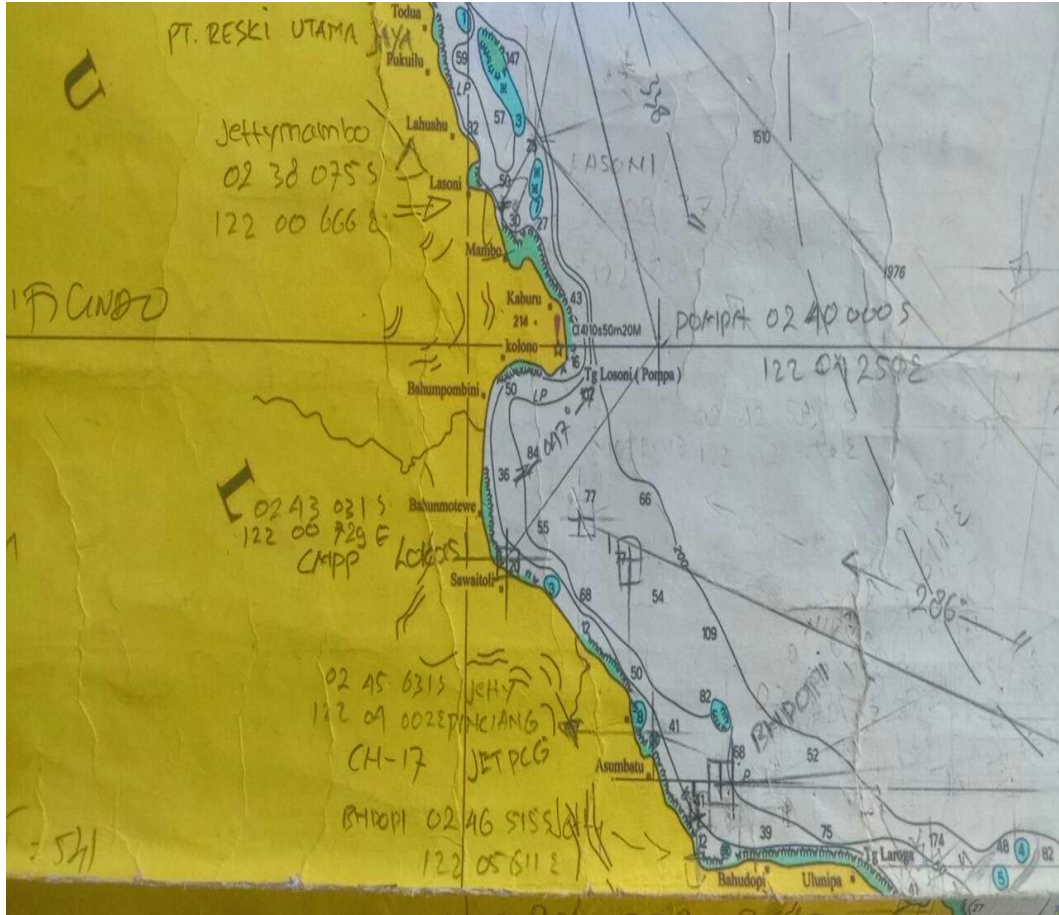
Demikian Berita Acara keterlambatan proses bongkar ini kami buat sesuai dengan keadaan sebenarnya dan untuk di pergunakan sebagaimana perlunya.

Morowali, 19 – Mei – 2024.



LAMPIRAN 9

Peta dermaga CMPP pada peta laut no 313



LAMPIRAN 10

Port Clearance



MALILI
SPB.IDMLL.0524.000025

REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PORT CLEARANCE

No. : SPB.IDMLL.0524.000025

Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219 (1)

| | | | |
|--|-----------|--------------------------------|---------------------|
| Nama Kapal Ship Name | SUPER 10 | Tonnase Kotor Gross Tonnage | 848 |
| Bendera Kebangsaan Nationality Flag | INDONESIA | Nakhoda Master | NUR VITRI APRIYANTO |
| Nomor IMO IMO Number | | Tanda Panggilan Call Sign | JZSP |

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda kapal tanggal 08 May 2024 Pukul 04:35:23 WS,
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated 08 May 2024 Time 04:35:23 LT,

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan pada pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of article 219 (3) Shipping Act. 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

| | | | | | |
|---|-----------------------------|------------------------------------|------------------------|---|------------|
| Bertolak dari Departure from | : TERSUS PT VALE INDONESIA | Pada tanggal / jam on date/time | : 08 MAY 2024 23:00:00 | Pelabuhan tujuan Port of destination | : MOROWALI |
| Jumlah awak kapal Number Of Ship Crews | : 12 ORANG TERMASUK NAKHODA | Dengan Muatan With cargoes | : SESUAI MANIFEST | | |
| Tempat diterbitkan Place of Issued | : MALILI | | | | |
| Pada Tanggal Date | : 08 MAY 2024 | | | | |
| Jam Time | : 12:53:23 | | | | |

SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER

Perhatian :

- Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak di terbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan.
This Port Clearance expired 24 hour due to date of issued and ship should leave of port.
- Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails, Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
- Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This Port Clearance expired if any corrections or deletions.

LAMPIRAN 11

Crew List

NAMA KAPAL : SUPER 10 NAMA PERUSAHAAN : PT. BIRUKAWA BERSAH KUSANTARA
 ASAL : TANJUNGPINANG TULUNG TULUNG : PT. BIRUKAWA BERSAH KUSANTARA
 : KOROWALI
 TANGGAL KEBERANGKATAN : 2024-05-08 23:00:00
 JUMLAH AWAK : 12 ORANG

PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL019.IDMILL.0524.000027


| NO | NAMA | KELAMIN | TGL LAHIR | KEBANGSAAN | KODE PELAUT | NO BURU | EXPIRED | JABATAN | SERTIFIKAT | NO SERTIFIKAT |
|-----|-------------------------|---------|------------|------------|-------------|----------|------------|--------------|------------------------------------|------------------|
| 1. | NUR VITRI APRIVANTO | M | 05-04-1990 | INDONESIA | 6200480168 | G 094201 | 04-08-2024 | MAHODDA | Ahli Nautika Tingkat II | 6200490168N24243 |
| 2. | KOMARUDIN | M | 24-11-1978 | INDONESIA | 6200142832 | F 160523 | 17-03-2028 | MAJALIM I | Ahli Nautika Tingkat IV Manajemen | 6200142832M40220 |
| 3. | ADY BRYANTO | M | 28-09-1987 | INDONESIA | 6200039442 | F 160478 | 20-09-2025 | MAJALIM II | Ahli Nautika Tingkat V | 6200039442N50216 |
| 4. | SUNARJO | M | 12-07-1972 | INDONESIA | 6200063988 | F 331740 | 15-10-2024 | KOKA | Ahli Teknika Tingkat III Manajemen | 6200063988S30315 |
| 5. | SYAHRILE | M | 14-06-1980 | INDONESIA | 6201009624 | F 343933 | 20-05-2025 | MASINSIS II | Ahli Teknika Tingkat IV Manajemen | 6201009624S40217 |
| 6. | RONY SYAFEL | M | 21-09-1994 | INDONESIA | 6211701971 | J 010444 | 05-02-2027 | MASINSIS III | Ahli Teknika Tingkat III | 6211701971T30120 |
| 7. | ANCI RESI MAULANA | M | 12-09-1995 | INDONESIA | 6202985703 | F 339026 | 09-07-2025 | JURU MUDI | Ahli Nautika Tingkat V | 6202985703N50621 |
| 8. | DUDI MALIYADI | M | 24-08-1974 | INDONESIA | 6201009625 | H 071789 | 04-10-2025 | JURU MUDI | RATINGOS | 6201009625M40717 |
| 9. | MALDIARIS | M | 04-09-1989 | INDONESIA | 6200318812 | F 300888 | 20-01-2025 | JURU MUDI | Ahli Nautika Tingkat V Manajemen | 6200318812M50218 |
| 10. | HENDRIKUS KARBINO LEMBA | M | 01-03-1991 | INDONESIA | 6201551998 | F 132597 | 07-06-2025 | JURU MINYAK | RATINGOS | 6201551998S42022 |
| 11. | NUR FARAZLA ERO | F | 25-03-2005 | INDONESIA | 6212200408 | G 129654 | 02-06-2025 | JURU MASAK | RATINGOS | 6212200408S32822 |
| 12. | ARDIAN ANDHI PRATIAMA | M | 15-04-2002 | INDONESIA | 6212128332 | I 080489 | 01-11-2028 | CADET DECK | BST | 6212128332S10321 |

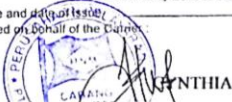


DIKELUARKAN : MALLI
 PADA TANGGAL : 08 MAY 2024
 AN. KEPALA KANTOR UNIT PENYELANGGARA PELABUHAN KELAS III MALLI

LAMPIRAN 12

Bill Of Lading / BL

| BILL OF LADING | | | | |
|---|---------------------------------------|--|-------------------|------------------------|
| Shipper BAPAK ZAINI / IBU ESTI JAKARTA | | Country of Origin Bill of Lading No 0177/BNM-JKT/IV/24 | | |
| Consignee BAPAK FARIZ / BAPAK HARIYADI DERMAGA CMPP, MOROWALI | | F/Agent Name & Ref at Destination | | |
| Notify Party (No claim shall attach for failure to notify) | |  | | |
| Place and Receipt | Port of Loading TG. PRIOK, JAKARTA | | | |
| Vessel LCT SUPER 10 | Port of Discharge MOROWALI | | Place of Delivery | No. of Bills of Lading |
| Marks & Numbers | No. of Pkgs. | Description of Goods & Pkgs. | Gross Weight | Measurement |
| | 1 UNIT | CRANE ROBOT & ACCESSORIES (FULL DISMANTLE) | 531 TON | |
| | 1 UNIT | CRANE CRAWLER 150 TON & ACCESSORIES (FULL DISMANTLE) | | |
| | 1 UNIT | CONTAINER 20 FEET | | |

| | |
|------------------------------------|--|
| Freight Details, Charges etc : | Excess Value Declaration: Refer to Clause 6(4)(B)•(C) on reverse side |
| | <p>RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed authorised or permitted herein and subject to all the terms and condition appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding</p> <p>The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier</p> <p>In WITNESS Whereof one (1) original Bill of Lading has been signed if not otherwise stated above, the same being accomplished the other(s), if any to be void, if required by the Carrier one (1) original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or delivery order</p> <p style="text-align: right;">JAKARTA, 25 APRIL 2024</p> <p>Place and date of issue Signed on behalf of the Carrier</p> <p style="text-align: center;">  ANTHIA by PT. BUNGANUSA MAHAKAM </p> |
| JURISDICTION AND LAW CLAUSE | <p>The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading is governed by the law of INDONESIA and any claim or dispute arising hereunder or in connection herewith shall be determined by the Courts in / INDONESIA and no other Court.</p> |