



**ANALISIS PENGURUSAN IZIN BONGKAR DI LUAR
KAWASAN PABEAN DALAM UPAYA MENCEGAH
DEMURRAGE DI KAWASAN MERAK**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran
di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

PRIMA ADHI DIAZ SAKTIWAN

592211318402 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2026**

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS PENGURUSAN IZIN BONGKAR DI LUAR KAWASAN PABEAN DALAM UPAYA MENCEGAH *DEMURRAGE* DI KAWASAN MERAK

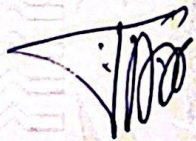
Disusun Oleh:

Prima Adhi Diaz Saktiawan
592211318402 K

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

Semarang, 6 Maret 2026

Dosen Pembimbing I



OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II

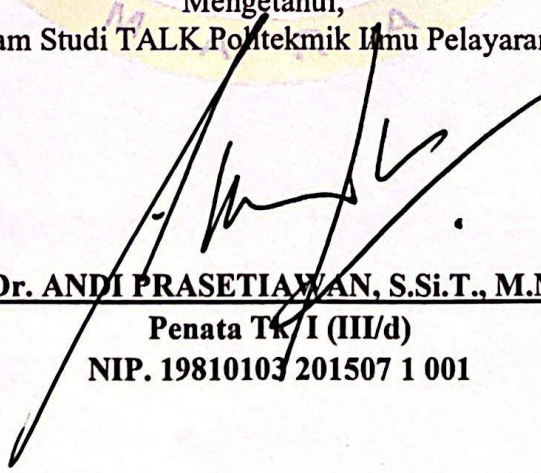


ANISSOFIAH AZISE W, M.Si., M.Mar.

PPPK Gol. X

NIP. 19870627 202321 2 049

Mengetahui,
Ketua Program Studi TALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Dr. ANDI PRASETIAWAN, S.Si.T., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19810103 201507 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “ANALISIS PENGURUSAN IZIN BONGKAR DI LUAR KAWASAN PABEAN DALAM UPAYA MENCEGAH *DEMURRAGE* DI KAWASAN MERAK”

Nama : PRIMA ADHI DIAZ SAKTIWAN

NIT : 592211318402

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan

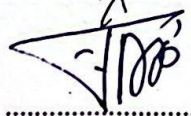
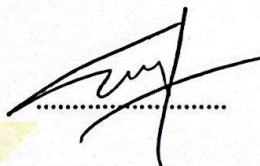
Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi TALK, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Selasa, tanggal 14 April 2026.

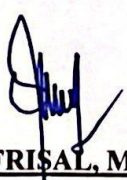
Semarang, 14 April 2026

PENGUJI

- Penguji I : Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.
Pembina (IV/a)
NIP. 19850731 200812 2 002
- Penguji II : OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002
- Penguji III : TARUGA RUNADI, M.Si.
Penata Muda Tk.I (III/c)
NIP. 199106012020121009


.....

.....
.....

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Dr. Ir. MAFRISAL, MT, M.Mar.E., I.P.U.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19730205 199903 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Prima Adhi Diaz Saktiawan

NIT : 592211318402

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “ANALISIS PENGURUSAN IZIN BONGKAR DI LUAR KAWASAN PABEAN DALAM UPAYA MENCEGAH *DEMURRAGE* DI KAWASAN MERAK”

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 etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung risiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 14 April 2026

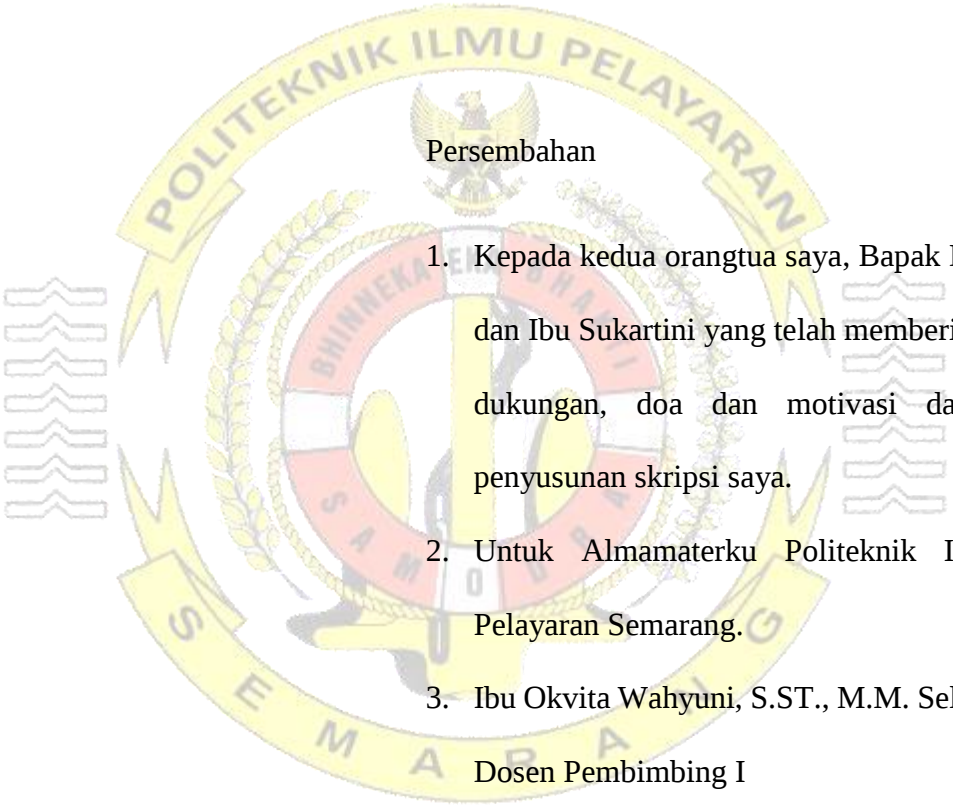
Yang membuat pernyataan,



Prima Adhi Diaz Saktiawan
NIT. 5922113183402

Motto Dan Persembahan

1. “Segala perkara dapat kutanggung di dalam Dia yang memberi kekuatan kepadaku.” (Filipi 4:13)
2. “Saya bisa sampai di titik ini karena usaha dan doa orang tua saya, maka kelulusan ini adalah persembahan untuk mereka” (Prima)



Persembahan

1. Kepada kedua orangtua saya, Bapak Dwi dan Ibu Sukartini yang telah memberikan dukungan, doa dan motivasi dalam penyusunan skripsi saya.
2. Untuk Almamaterku Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. Selaku Dosen Pembimbing I
4. Ibu Anisofiah Azise Wijinnurhayati, M.Si., M.Mar. Selaku Dosen Pembimbing II

PRAKATA

Segala Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas kasih karunia dan penyertaan-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “ANALISIS PENGURUSAN IZIN BONGKAR DI LUAR KAWASAN PABEAN DALAM UPAYA MENCEGAH *DEMURRAGE* DI KAWASAN MERAK” dengan baik dan tepat waktu.

Skripsi ini penulis susun dalam rangka memenuhi persyaratan mendapatkan gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan pendidikan Diploma IV program studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

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

1. Bapak Dr. Ir. Mafrisal, MT., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Andi Prasetiawan. S. Si.T., M.M. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. Selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi yang telah memberikan bimbingan, motivasi, serta arahan dalam penyusunan skripsi.

4. Ibu Anissofiah Azise Wijinnurhayati, M.Si., M.Mar. Selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan bimbingan, motivasi, serta arahan dalam penyusunan skripsi.
5. Bapak/Ibu Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan yang bermanfaat.
6. Seluruh staff di PT Sakura Samudera Lines Cilegon yang telah memberikan ilmu serta bimbingan kepada penulis selama melaksanakan praktek darat dan melakukan penelitian serta membantu dalam penulisan skripsi ini.
7. Bapak Dwi Asmono dan Ibu Sukartini selaku orang tua penulis, Saudara terkasih, serta seluruh pihak yang telah membantu penulis dalam melakukan penelitian ini hingga selesai yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Dengan segala kerendahan hati, demikian prakata yang penulis sampaikan, penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam penelitian ini sehingga penulis mengharapkan saran dan masukan yang sifatnya membangun. Penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, 14 April 2026



PRIMA ADHI DIAZ SAKTIWAN

NIT. 592211318402 K

ABSTRAKSI

Saktiawan, Prima Adhi Diaz, 2026, NIT: 592211318402 K, “Analisis Pengurusan Izin Bongkar Di Luar Kawasan Pabean Dalam Upaya Mencegah *Demurrage* Di Kawasan Merak”, Program Studi Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. Pembimbing II: Anissofiah Azise Wijinnurhayati, M.Si., M.Mar.

Pentingnya efisiensi waktu dalam operasional kapal tanker di PT Sakura Samudera Lines, khususnya dalam pengurusan izin bongkar di luar kawasan pabean Merak guna menghindari *demurrage*. Masalah utama yang diangkat adalah bagaimana prosedur pengurusan izin tersebut dilaksanakan dan faktor apa saja yang menyebabkan keterlambatan yang berujung pada biaya tambahan penahanan kapal atau *demurrage*. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis alur pengurusan izin bongkar, mengidentifikasi kendala yang muncul di lapangan, serta merumuskan upaya pencegahan yang efektif untuk meningkatkan kelancaran arus barang.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Penelitian dilaksanakan di PT Sakura Samudera Lines Cilegon dengan fokus pada kegiatan pengurusan izin bongkar di luar kawasan Bea Cukai Merak. Sumber data yang digunakan terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi partisipan pasif selama masa praktik darat, serta wawancara tidak terstruktur dengan informan kunci, informan utama, dan informan pendukung. Sementara itu, data sekunder diperoleh melalui studi dokumentasi berupa dokumen kapal dan perizinan, serta studi pustaka dari jurnal dan regulasi terkait kepabeanan. Teknik pengumpulan data meliputi observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka. Analisis data dilakukan melalui tahapan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Untuk menjamin keabsahan data, digunakan teknik triangulasi sumber dan triangulasi teknik.

Hasil penelitian menunjukkan faktor-faktor tersebut secara langsung berdampak pada pembengkakan biaya operasional pada *charterer* dan terganggunya jadwal *plotting* kapal karena izin bongkar yang tidak terbit membuat kapal tidak dapat sandar. Untuk mengatasi hal tersebut, upaya pencegahan yang dilakukan meliputi penguatan koordinasi antara agen dengan instansi terkait, penerapan sistem monitoring dokumen secara *real-time*, serta pelaksanaan *pre-notification* dokumen sebelum kapal tiba. Saran yang diajukan bagi perusahaan adalah perlunya peningkatan kompetensi SDM dalam memahami regulasi pabean terbaru dan optimalisasi komunikasi digital guna mencapai target efisiensi operasional dan meminimalkan risiko *demurrage*.

Kata Kunci: Pencegahan, *Demurrage*, Koordinasi, Pabean.

ABSTRACT

Saktiawan, Prima Adhi Diaz, 2026, NIT: 592211318402 K, “Analysis of Discharge Permit Procedures Outside the Customs Area to Prevent Demurrage in the Merak Area”, Diploma IV Study Program, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Advisor I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. Advisor II: Anissofiah Azise Wijinnurhayati, M.Si., M.Mar.

This research is motivated by the importance of time efficiency in tanker operations at PT Sakura Samudera Lines, specifically in managing discharge permits outside the Merak customs area to avoid demurrage. The main issue addressed is how the discharge permit process is implemented and what factors cause delays that lead to additional ship detention costs (demurrage). The purpose of this study is to analyze the flow of discharge permit management, identify obstacles encountered in the field, and formulate effective prevention measures to improve the smooth flow of goods.

The research method used in this study is a qualitative method with a descriptive approach. The research was conducted at PT Sakura Samudera Lines Cilegon, focusing on the process of obtaining discharge permits outside the Merak Customs Area. The data sources consisted of primary and secondary data. Primary data were obtained through passive participant observation during the internship period, as well as unstructured interviews with key informants, main informants, and supporting informants. Meanwhile, secondary data were collected through documentation studies, including ship and permit documents, as well as literature reviews from journals and regulations related to customs. Data collection techniques included observation, interviews, documentation, and literature study. Data analysis was carried out through stages of data collection, data reduction, data presentation, and conclusion drawing. To ensure data validity, source triangulation and technique triangulation were applied.

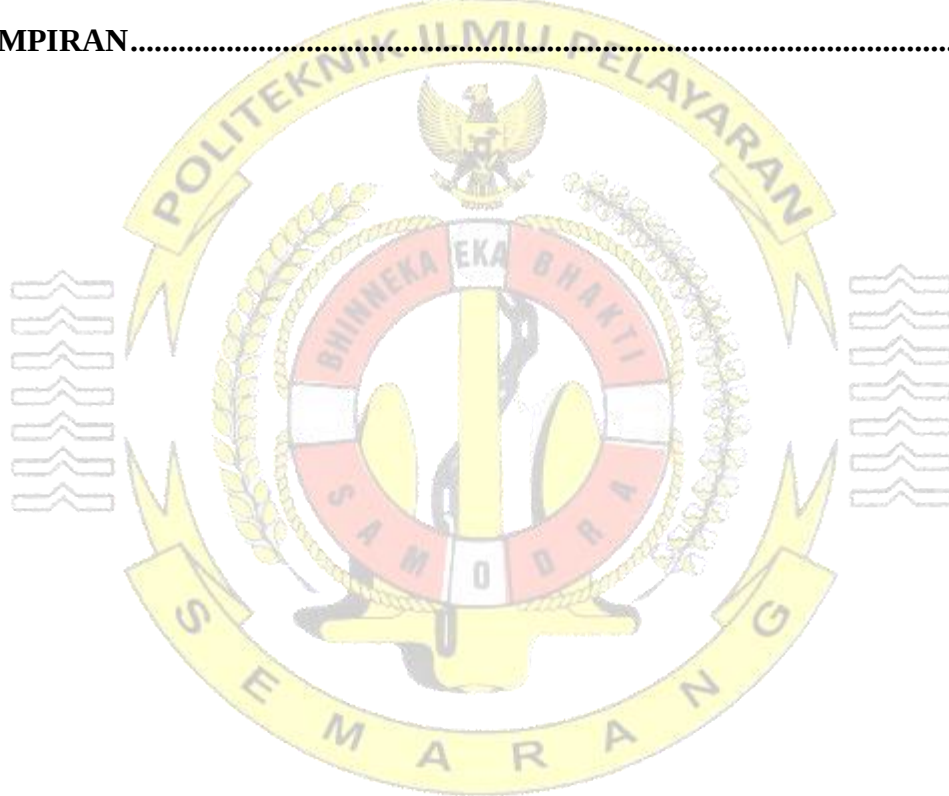
In conclusion, these factors directly impact the increase in charterer company operational costs and the disruption of ship plotting schedules. To overcome this, prevention efforts include strengthening coordination between agents and related agencies, implementing a real-time document monitoring system, and performing document pre-notification before the ship arrives. Suggestions proposed for the company include the need to increase human resource competence in understanding the latest customs regulations and optimizing digital communication to achieve operational efficiency targets and minimize the risk of demurrage.

Keywords: Prevention, Demurrage, Coordination, Customs.

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
Motto Dan Persembahan	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	6
C. Perumusan Masalah	7
D. Tujuan Penelitian	7
E. Manfaat Penelitian	7
BAB II KAJIAN TEORI	9
A. Deskripsi Teori	9
B. Kerangka Pikir Penelitian	21
BAB III METODE PENELITIAN	23
A. Metode Penelitian	23
B. Tempat Penelitian	24
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	25
D. Teknik Pengumpulan Data	30
E. Instrumen Penelitian	37
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	38
G. Pengujian Keabsahan Data	42
BAB IV HASIL PENELITIAN	46

A. Gambaran Konteks Penelitian.....	46
B. Deskripsi Data.....	48
C. Temuan.....	58
D. Pembahasan Hasil Penelitian	65
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	75
A. Simpulan	75
B. Keterbatasan Penelitian.....	76
C. Saran.....	77
DAFTAR PUSTAKA.....	79
LAMPIRAN.....	82



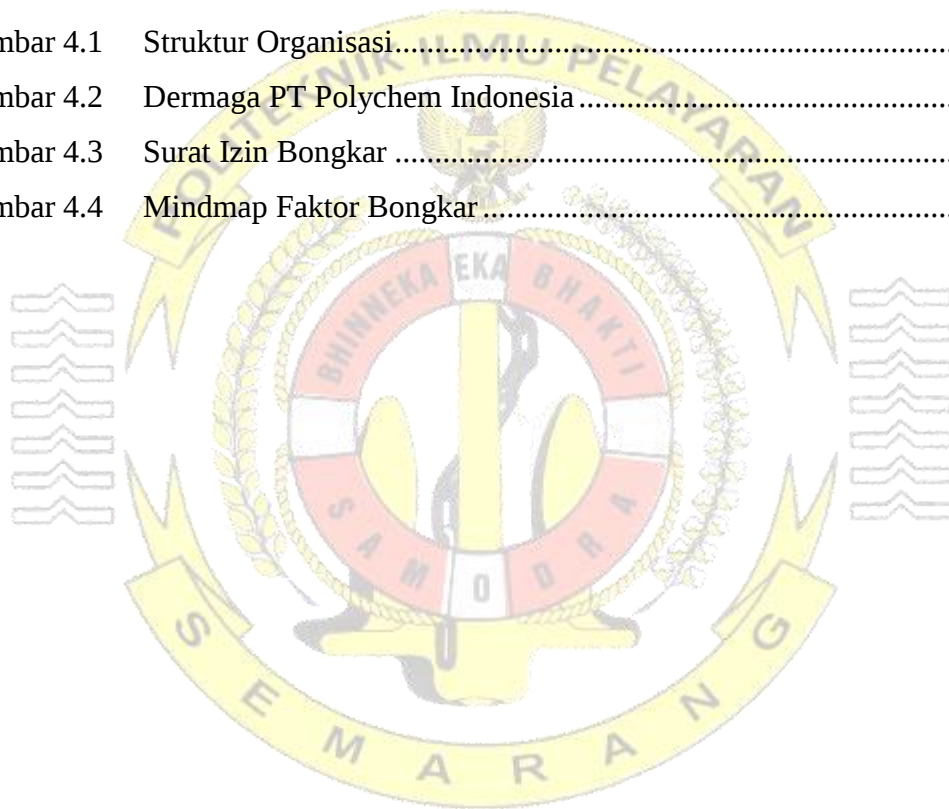
DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu	46
Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu	47
Tabel 4. 2 Waktu dan Jenis Pelayanan Bea Cukai	71



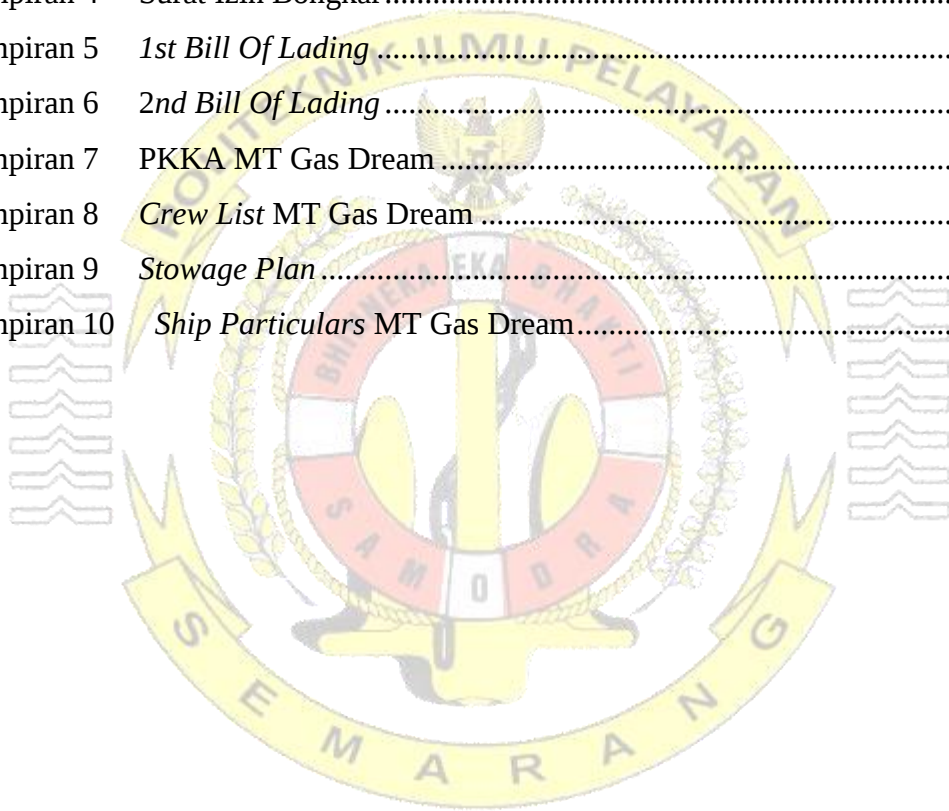
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Foto Kapal Tanker.....	11
Gambar 2.2	Gambar Dermaga Kapal Tanker	15
Gambar 2.3	Kerangka Pikir Penelitian.....	22
Gambar 3.1	Kantor PT Sakura Samudera Lines	25
Gambar 3.2	Teknik Pengumpulan Data	31
Gambar 3.3	Triangulasi Teknik Sumber Data	44
Gambar 3.4	Triangulasi Teknik Pengumpulan Data	45
Gambar 4.1	Struktur Organisasi.....	50
Gambar 4.2	Dermaga PT Polychem Indonesia.....	57
Gambar 4.3	Surat Izin Bongkar	64
Gambar 4.4	Mindmap Faktor Bongkar	72



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Hasil Wawancara 1	82
Lampiran 2	Hasil Wawancara 2	84
Lampiran 3	Hasil Wawancara 3	86
Lampiran 4	Surat Izin Bongkar	87
Lampiran 5	<i>1st Bill Of Lading</i>	89
Lampiran 6	<i>2nd Bill Of Lading</i>	90
Lampiran 7	PKKA MT Gas Dream	91
Lampiran 8	<i>Crew List</i> MT Gas Dream	92
Lampiran 9	<i>Stowage Plan</i>	93
Lampiran 10	<i>Ship Particulars</i> MT Gas Dream	94



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Demurrage adalah biaya yang dikenakan kepada pihak penyewa kapal atau pemilik barang oleh pihak deramaga terkait ketika kontainer atau kargo tetap berada di terminal melewati masa yang disepakati atau *lay time*, istilah ini juga digunakan dalam kontrak kapal (*charter party*) untuk menunjukkan kompensasi yang dibayarkan atas penahanan kapal melebihi *laytime* (Storms et al., 2023). Sebagai negara kepulauan dengan ribuan pulau dan pelabuhan yang tersebar di berbagai wilayah, Indonesia tidak terlepas dari tantangan besar dalam aktivitas logistik, terutama pada proses bongkar muat barang impor. Salah satu persoalan utama yang kerap muncul adalah *demurrage*. *Demurrage* menjadi isu penting yang sering muncul dalam proyek berskala besar, termasuk pembangunan kapal, karena keterlambatan bongkar muat tidak hanya menimbulkan beban biaya yang tinggi, tetapi juga berpotensi mengganggu keseluruhan jadwal pelaksanaan proyek (Wandana & Rahmawati, 2025).

Proses bongkar muat pada kapal tanker mencakup pemindahan produk minyak dari tangki kapal ke fasilitas penyimpanan di daratan, yang dilakukan dengan prosedur yang sangat hati-hati mengingat risiko tinggi dari sifat muatan tersebut. Kegiatan pemuatan dan pembongkaran merupakan dua proses yang berbeda, namun keduanya memiliki kesamaan dalam aspek keselamatan yang diatur oleh *ISM Code (International Safety Management Code)*. Pemuatan merujuk pada proses pemindahan barang yang akan dimuat ke dalam kapal,

sedangkan pembongkaran adalah proses pemindahan muatan dari kapal ke gudang atau lokasi penimbunan lainnya. Pada proses pemuatan, penting untuk mempertimbangkan keselamatan penumpang. Secara umum, bongkar muat merupakan kegiatan pemindahan barang atau muatan dari kapal ke kapal lain, kereta api, atau moda transportasi lainnya (Setiawati et al., 2022). Proses pembongkaran barang impor merupakan salah satu langkah krusial dalam jaringan logistik global yang berkontribusi secara langsung pada kelancaran pergerakan barang di pelabuhan. Kegiatan ini melibatkan berbagai tahapan, mulai dari kedatangan kapal, pengangkutan muatan dari ruang kargo, inspeksi kepabeanan, hingga pengiriman barang ke gudang importir. Sebagai bangsa yang sangat bergantung pada perdagangan internasional dan mengimpor dalam jumlah besar bahan baku, peralatan industri, serta barang konsumsi, efisiensi dalam proses pembongkaran impor memberikan pengaruh besar pada kestabilan ekonomi serta kelancaran aktivitas produksi di tingkat nasional.

Proses pembongkaran barang impor merupakan salah satu langkah krusial dalam jaringan logistik global yang berkontribusi secara langsung pada kelancaran pergerakan barang di pelabuhan. Kegiatan ini melibatkan berbagai tahapan, mulai dari kedatangan kapal, pengangkutan muatan dari ruang kargo, inspeksi kepabeanan, hingga pengiriman barang ke gudang importir. Sebagai bangsa yang sangat bergantung pada perdagangan internasional dan mengimpor dalam jumlah besar bahan baku, peralatan industri, serta barang konsumsi, efisiensi dalam proses pembongkaran impor memberikan pengaruh besar pada kestabilan ekonomi serta kelancaran aktivitas produksi di tingkat nasional

(Maljković et al., 2022). Proses impor yang menggunakan kapal *tanker* juga melibatkan serangkaian prosedur administratif, mulai dari *clearance* masuk dan keluar kapal, dokumen muatan, *bill of lading*, hingga pemenuhan persyaratan teknis serta keselamatan; kelengkapan dan keakuratan dokumen-dokumen ini sangat memengaruhi kelancaran kegiatan bongkar muat serta proses kepabeanan (Mulyawan et al., 2019).

Pengelolaan izin Bea Cukai untuk kegiatan impor melalui kapal tanker merupakan serangkaian langkah administratif dan teknis yang wajib diselesaikan sebelum muatan dapat dibongkar dan dialihkan ke daratan. Proses tersebut mencakup pemberitahuan awal sebelum keberangkatan, pendaftaran dokumen ke sistem nasional (INSW/*manifest*), pengajuan permintaan izin pembongkaran (*clearance/permit*), verifikasi dokumen dan fisik, penyelesaian kewajiban kepabeanan, serta pelepasan barang ke area penimbunan atau pengiriman kepada konsumen. Sebelum kapal tiba, agen kapal atau perusahaan pelayaran mengirimkan notifikasi kedatangan dan mengunggah dokumen awal (*Letter of Appointment*, *manifest*, *bill of lading*, serta *cargo declaration*) ke sistem nasional (INSW/*Inaportnet*) dan KSOP. Langkah ini krusial untuk memulai tahap *clearance* masuk (Branch, 2024).

Agen mengirimkan permintaan izin pembongkaran dan pemuatan ke Kantor Bea Cukai (seperti "izin bongkar di luar kawasan pabean" jika relevan) disertai dengan dokumen pendukung (*manifest*, *Bill of Lading*, *invoice*, *packing list*, LOA, serta dokumen keselamatan untuk muatan minyak). Jika diperlukan, permintaan ini juga dicatat dalam sistem INSW. Langkah ini akan menentukan

apakah kegiatan pembongkaran dan pemuatan dapat dilakukan di dermaga atau lokasi tertentu (Bea et al., 2025). Petugas Bea Cukai melakukan verifikasi terhadap dokumen; untuk muatan berisiko (seperti produk minyak) atau jika terdapat indikasi perbedaan, dilakukan inspeksi fisik, pengambilan sampel, atau pemeriksaan penimbunan. Hasil inspeksi tersebut menentukan persetujuan pembongkaran atau kebutuhan langkah tambahan (misalnya klarifikasi dokumen). Setelah inspeksi dan verifikasi rampung, Bea Cukai menetapkan kewajiban kepabeanan (pajak, cukai jika berlaku) dan jika telah terpenuhi (atau dijamin sesuai peraturan), Bea Cukai menerbitkan persetujuan pelepasan sehingga muatan dapat dikeluarkan dari kapal dan dialihkan ke tempat penimbunan atau konsumen. Dengan izin resmi tersebut, pembongkaran dan pemuatan dilaksanakan sesuai prosedur keselamatan. Agen harus menyampaikan laporan pasca-operasi (laporan pembongkaran, BAPL) kepada instansi terkait (Bea Cukai, KSOP, karantina jika cairan berpotensi tercemar). Rekaman kegiatan ini berfungsi sebagai dasar administrasi dan audit mendatang.

Pencegahan *demurrage* menjadi hal yang sangat krusial khususnya bagi perusahaan agen kapal seperti PT Sakura Samudera Lines, karena agen memiliki tanggung jawab langsung dalam mengoordinasikan seluruh proses operasional dan administrasi kapal, termasuk pengurusan izin bongkar di luar kawasan pabean. Ketika terjadi *demurrage* akibat keterlambatan perizinan atau ketidaksiapan dokumen, dampak yang dirasakan oleh perusahaan agen tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga operasional, finansial tidak langsung,

serta reputasi perusahaan. Secara operasional, keterlambatan tersebut menyebabkan terganggunya jadwal kapal, memperpanjang waktu sandar, serta meningkatkan beban kerja agen akibat koordinasi ulang dengan pihak kapal, terminal, dan Bea Cukai, bahkan berpotensi menimbulkan keterlambatan berantai pada kapal lain dalam satu periode layanan. Dari sisi finansial, meskipun biaya *demurrage* secara langsung dibebankan kepada *charterer* atau pemilik barang, perusahaan agen tetap mengalami kerugian tidak langsung berupa potensi penalti pelayanan, biaya tambahan operasional, serta hilangnya efisiensi kerja. Namun demikian, dampak terbesar justru terletak pada aspek reputasi dan kredibilitas perusahaan, di mana ketidakmampuan agen dalam menjamin kelancaran dan ketepatan waktu layanan dapat menurunkan tingkat kepercayaan *customer* dan *principal*. Kondisi ini dapat menyebabkan berkurangnya keyakinan pengguna jasa terhadap profesionalitas perusahaan, bahkan berpotensi menimbulkan kehilangan penunjukan keagenan di masa mendatang. Oleh karena itu, besarnya dampak *demurrage* bagi perusahaan agen dapat dikategorikan tinggi hingga sangat tinggi, terutama dalam aspek keberlanjutan bisnis, sehingga upaya pencegahan melalui ketepatan pengurusan izin dan kelengkapan dokumen menjadi sangat penting untuk menjaga kinerja, kredibilitas, dan kepercayaan pelanggan.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, terlihat bahwa kegiatan impor melalui kapal tanker memerlukan penanganan yang sangat terstruktur, mulai dari proses bongkar muat yang berisiko tinggi, pemenuhan ketentuan impor, hingga pengurusan izin Bea Cukai yang harus dilakukan secara tepat dan sesuai

regulasi. Kompleksitas operasional tersebut menuntut perusahaan untuk menerapkan prosedur kerja yang jelas, aman, dan sesuai standar agar risiko keterlambatan, biaya tambahan seperti *demurrage*, serta potensi pelanggaran kepabeanan dapat diminimalkan. Oleh karena itu, peneliti memandang penting untuk mengkaji secara lebih mendalam bagaimana pelaksanaan proses impor melalui kapal tanker dijalankan oleh perusahaan terkait, khususnya dalam aspek bongkar muat dan pengurusan izin kepabeanan. Dengan dasar tersebut, kami tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "ANALISIS PENGURUSAN IZIN BONGKAR DI LUAR KAWASAN PABEAN DALAM UPAYA MENCEGAH *DEMURRAGE* DI KAWASAN MERAK"

B. Fokus Penelitian

Penelitian ini berfokus pada pengelolaan proses perizinan Bea Cukai dalam kegiatan pembongkaran impor kapal tanker secara optimal, dengan tujuan mencegah terjadinya keterlambatan yang berpotensi memicu biaya *demurrage*. Berdasarkan landasan tersebut, penelitian ini bermaksud mengkaji berbagai cara pencegahan yang dapat diterapkan oleh perusahaan, seperti penerapan *pra-clearance*, percepatan penyampaian dokumen kedatangan, digitalisasi proses perizinan, serta penguatan koordinasi operasional agar seluruh tahapan perizinan dan pembongkaran dapat terlaksana tepat waktu tanpa menimbulkan biaya tambahan. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya memaparkan alur operasional impor melalui kapal tanker, tetapi juga mengevaluasi efektivitas prosedur yang menjadi faktor penting dalam kelancaran kegiatan impor tersebut.

C. Perumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah terkait *demurrage* pada proses bongkar muatan di luar kawasan pabeanan dikarenakan keterlambatan pengurusan izin bongkar pada dermaga yang berada diluar wilayah kepabeanan Merak, maka permasalahan utama dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Apa saja faktor yang menyebabkan *demurrage* dalam kegiatan bongkar di luar kawasan Bea Cukai Merak?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya *demurrage* dalam kegiatan bongkar di luar kawasan Bea Cukai Merak?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini berfokus pada analisis proses pengurusan izin bea cukai untuk meminimalkan penundaan aktivitas bongkar muat yang dapat memicu *demurrage*. Adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui faktor apa saja yang menyebabkan *demurrage* dalam kegiatan bongkar di luar kawasan Bea dan Cukai Merak.
2. Menentukan upaya yang dilakukan untuk mencegah *demurrage* dalam kegiatan bongkar di luar kawasan Bea Cukai Merak.

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, baik secara teoritis maupun praktis, sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi terhadap pengembangan wawasan di bidang manajemen pelabuhan, kepabeanan, serta manajemen logistik maritim, khususnya yang berkaitan dengan proses impor menggunakan kapal tanker. Secara teoritis, penelitian ini berpotensi menambah referensi ilmiah mengenai pengaruh prosedur pengurusan perizinan pembongkaran di luar kawasan pabean terhadap efektivitas operasi kapal, termasuk risiko timbulnya biaya *demurrage* akibat kendala administratif. Selain itu, hasil penelitian ini juga diharapkan dapat memperdalam pemahaman mengenai konsep kepatuhan kepabeanan dalam aktivitas impor berbasis laut, sejalan dengan sejumlah penelitian sebelumnya yang menyoroti pentingnya ketepatan dokumen, koordinasi antar pihak terkait, serta kepatuhan terhadap prosedur guna mempercepat tahapan *clearance*.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan memberi manfaat praktis bagi pihak yang terlibat dalam kegiatan pembongkaran impor menggunakan kapal tanker yaitu pengirim, agen, bea cukai, dan pihak dermaga. Bagi PT Sakura Samudera Lines, penelitian ini memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai tahapan perizinan, perusahaan akan lebih mudah merancang strategi operasional yang tepat, termasuk pengaturan jadwal kedatangan kapal, koordinasi dengan pihak agen, serta monitoring dokumen impor secara *real-time*.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori merupakan bagian penting dalam proses penelitian yang wajib disusun oleh peneliti. Penyusunan landasan teori berfungsi sebagai acuan dan pertimbangan dalam menentukan arah serta tahapan penelitian yang akan dilakukan (Arioen et al., 2023). Bab ini penulis akan mengangkat penelitian dengan judul “Analisis Pengurusan Izin Bongkar Di Luar Kawasan Pabean Dalam Upaya Mencegah *Demurrage* Di Kawasan Merak”.

1. *Demurrage*

Menurut (Simarmata & Simarmata, 2025) keterlambatan dalam proses penyelesaian dokumen impor, termasuk prosedur bea cukai, merupakan faktor utama yang menyebabkan timbulnya biaya tambahan berupa *storage* dan *demurrage*. Penelitian ini menunjukkan bahwa proses administrasi kepabeanan yang tidak berjalan sesuai standar waktu, seperti keterlambatan verifikasi dokumen, ketidaksesuaian data pada dokumen impor, atau kurangnya koordinasi antara pihak internal perusahaan dengan instansi bea cukai, menyebabkan barang tertahan lebih lama di pelabuhan. Kondisi ini mengakibatkan kontainer tidak dapat segera dikeluarkan dari area terminal sehingga melewati masa *free time* yang diberikan oleh perusahaan pelayaran.

Dalam *Demurrage* pada kapal tanker biaya dikenakan kepada pihak penyewa kapal (*charterer*) atau pemilik barang (*consignee*) apabila waktu

penggunaan kapal melebihi batas waktu yang telah disepakati dalam kontrak, yang dikenal sebagai *laytime*. Dalam operasional kapal tanker, *laytime* biasanya mencakup waktu sandar kapal di pelabuhan, proses *loading* (pemuatan), *discharging* (pembongkaran), serta kegiatan pendukung seperti pemeriksaan dokumen, pengukuran muatan (*ullaging*), dan prosedur keselamatan. Ketika terdapat hambatan atau keterlambatan di luar kontrol pemilik kapal (*shipowner*), seperti antrean pelabuhan, antrian *berthing*, pemeriksaan bea cukai, cuaca buruk, atau kelalaian terminal, maka waktu tersebut diperhitungkan dan apabila melampaui *laytime*, maka *charterer* wajib membayar *demurrage* berdasarkan tarif per hari sesuai perjanjian *charter party*.

Pada kapal tanker, *demurrage* memiliki karakteristik khusus karena melibatkan muatan berisiko tinggi seperti minyak mentah, LPG, LNG, atau kimia cair, sehingga prosedur bongkar muat sering membutuhkan waktu lebih lama dibandingkan kapal general cargo. Beberapa faktor yang paling sering menyebabkan *demurrage* diantaranya proses dokumentasi bea cukai yang lambat, inspeksi *port state control*, serta penundaan karena alasan keselamatan seperti *tank cleaning*. Dalam operasi tanker, *Notice of Readiness* (NOR) menjadi dokumen formal yang menentukan dimulainya perhitungan *laytime*, dan apabila terminal atau pihak pelabuhan menunda penerimaan NOR, maka potensi *demurrage* semakin besar.

2. Kapal



Gambar 2.1 Foto Kapal Tanker
Sumber : Dokumentasi Pribadi

Menurut KUHD pasal 309 ayat (1), “kapal” adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Meskipun tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam “alat berlayar” karena dapat terapung dan bergerak di air.

Menurut (Mugito, 2022) kapal adalah *waterborne* dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, sumber energi lainnya, ditarik atau dihentikan, termasuk transportasi yang memiliki dukungan dinamis, transportasi bawah air, dengan pelampung dan bangunan terapung yang tidak bergerak dari suatu posisi.

Serta dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “kapal” adalah sarana transportasi air dengan bentuk dan jenis tertentu yang dapat digerakkan oleh tenaga angin, tenaga mekanik, maupun

sumber energi lainnya, serta dapat ditarik atau ditunda. Istilah ini juga mencakup kendaraan dengan daya dukung dinamis, kendaraan yang beroperasi di bawah permukaan air, serta berbagai alat apung dan bangunan terapung yang bersifat tidak berpindah tempat. Adapun jenis kapal niaga salah satunya yaitu :

a. Kapal *Tanker*

Kapal jenis ini memiliki konstruksi geladak dengan ruang-ruang tangki di dalamnya yang berfungsi untuk mengangkut muatan cair dalam bentuk curah, seperti minyak mentah, bahan kimia cair, bahan bakar, dan sejenisnya.

b. Kapal LPG/C (*Liquid Petroleum Gas*)

Kapal LPG (*Liquefied Petroleum Gas Carrier*) adalah kapal khusus yang digunakan untuk mengangkut gas hidrokarbon seperti propane dan butane dalam bentuk cair melalui proses pendinginan (*refrigeration*) dan/atau tekanan (*pressurization*). LPG diangkut dalam kondisi cair untuk mengurangi volumenya sehingga lebih efisien dalam proses transportasi, memiliki karakteristik diantaranya:

- 1) Muatan diangkut dalam kondisi bertekanan tinggi, suhu rendah, atau kombinasi keduanya
- 2) Memiliki tangki khusus yang dirancang untuk menahan tekanan dan temperatur ekstrem.
- 3) Dilengkapi sistem keselamatan tinggi karena muatan bersifat mudah terbakar (*flammable*) dan berisiko tinggi.

- 4) Proses bongkar muat memerlukan prosedur khusus dan pengawasan ketat.

c. Klasifikasi Kapal LPG

Kapal LPG diklasifikasikan berdasarkan sistem penyimpanan muatannya, yaitu:

1) *Fully Pressurized Ship*

Kapal ini menggunakan tangki bertekanan tinggi tanpa sistem pendingin. Biasanya digunakan untuk jarak pendek dengan kapasitas kecil hingga menengah.

2) *Semi Pressurized Ship*

Menggunakan kombinasi tekanan dan pendinginan. Jenis ini lebih fleksibel karena dapat mengangkut berbagai jenis gas dengan kondisi berbeda.

3) *Fully Refrigerated Ship*

Mengandalkan suhu sangat rendah untuk menjaga muatan tetap cair dengan tekanan rendah. Umumnya digunakan untuk kapasitas besar dan pelayaran jarak jauh.

d. Struktur dan Komponen Utama Kapal LPG

Kapal LPG memiliki konstruksi khusus yang berbeda dari kapal biasa, di antaranya:

1) *Cargo Tank*

Tangki berbentuk silinder atau bola (*spherical tank*) yang dirancang untuk menahan tekanan tinggi dan suhu rendah. Material tangki biasanya menggunakan baja khusus tahan suhu rendah.

2) *Cargo Handling System*

Sistem yang mengatur proses pemuatan dan pembongkaran muatan, termasuk pompa kargo, kompresor, dan sistem pipa (*pipeline*).

3) *Refrigeration System*

Sistem pendingin untuk menjaga suhu muatan agar tetap dalam kondisi cair.

4) *Inert Gas System*

Sistem untuk mengisi ruang kosong dengan gas inert guna mencegah terjadinya ledakan.

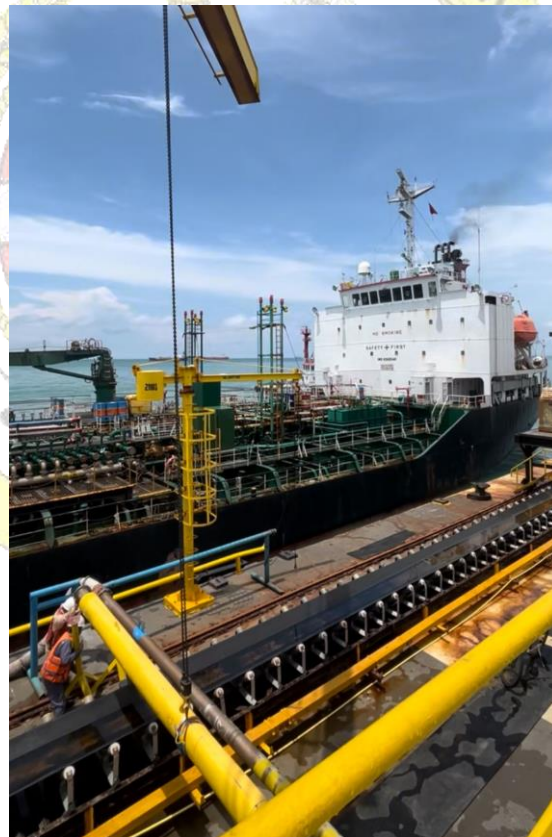
5) *Safety System*

Meliputi *gas detector*, *emergency shutdown system* (ESD), *relief valve*, dan *fire fighting system*.

3. Pelabuhan

Pelabuhan merupakan titik penghubung antara wilayah daratan dan lautan yang berfungsi sebagai fasilitas pendukung aktivitas manusia. Untuk mendorong kemajuan kegiatan perdagangan di pelabuhan, diperlukan sistem pengelolaan dan pengaturan yang baik serta efisien. Pada masa awal, pelabuhan hanya berupa tepian laut tempat kapal dan perahu bersandar atau menjatuhkan jangkar untuk melakukan kegiatan bongkar muat dan aktivitas

lainnya. Namun, seiring dengan perkembangan sosial dan ekonomi, pelabuhan yang awalnya sederhana berkembang menjadi kawasan yang lebih luas dan memerlukan perhatian serta pengelolaan dari pemerintah setempat (Themis et al., 2023). Pelabuhan berperan sebagai gerbang arus keluar dan masuk barang, baik dari dalam negeri maupun luar negeri, serta memfasilitasi perpindahan penumpang antar pulau. Selain itu, pelabuhan merupakan sektor yang memiliki potensi besar dalam menciptakan lapangan kerja dan menjadi salah satu elemen penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi suatu negara.



Gambar 2.2 Dermaga Kapal Tanker
Sumber : Dokumentasi Pribadi (2025)

Menurut Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan merupakan kawasan yang mencakup wilayah daratan dan perairan dengan batas tertentu yang berfungsi sebagai tempat kapal untuk bersandar dan berlabuh, serta sebagai lokasi kegiatan naik turun penumpang dan bongkar muat barang. Selain itu, pelabuhan juga dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan sarana penunjang lainnya, serta berperan sebagai titik perpindahan transportasi baik dalam satu moda maupun antar moda transportasi. Pelabuhan sendiri bisa kita bedakan menurut tingkatannya, yaitu menjadi :

a. Pelabuhan Utama

Pelabuhan utama merupakan pelabuhan yang berperan terutama dalam melayani kegiatan transportasi laut dan perpindahan muatan, baik dari dalam negeri ke dalam negeri maupun dari dan ke luar negeri dalam volume yang besar.

b. Pelabuhan Pengumpul

Pelabuhan pengumpul merupakan pelabuhan yang berfungsi terutama untuk mendukung kegiatan angkutan laut dalam negeri serta proses alih muatan dengan skala menengah. Pelabuhan ini juga berperan sebagai titik keberangkatan dan tujuan bagi penumpang maupun barang, serta melayani transportasi penyeberangan antarkabupaten atau antarprovinsi.

c. Pelabuhan Pengumpan

Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang memiliki fungsi utama dalam menyediakan layanan transportasi laut domestik serta kegiatan alih muatan dalam skala terbatas. Selain itu, pelabuhan ini berperan sebagai titik keberangkatan dan tujuan penumpang maupun barang, serta turut melayani angkutan penyeberangan antar wilayah, termasuk antar provinsi.

4. Izin Bongkar

Proses pengurusan izin kegiatan bongkar muat kapal asing di luar kawasan pabean dilakukan melalui Kantor Bea Cukai. Pelaksanaan bongkar muat di luar kawasan pabean wajib memperoleh izin dari instansi berwenang, karena kegiatan bongkar muat kapal asing tanpa izin di wilayah tersebut merupakan tindak pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 7A dan Pasal 10 huruf (b) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan. Dalam kondisi tertentu, seperti terjadinya kongesti di pelabuhan, kapal dapat disandarkan di luar kawasan pabean dengan tetap memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan. (Bea et al., 2025).

Dalam ketentuan tentang izin bongkar di luar kawasan pabean disebutkan bahwa pengangkut wajib mengajukan permohonan izin bongkar kepada Kepala Kantor Bea dan Cukai, dan pembongkaran barang impor hanya dapat dilakukan setelah surat persetujuan izin bongkar diterbitkan oleh Bea Cukai sebagai pejabat yang berwenang. Prosedur ini dijabarkan dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 108/PMK.04/2020 tentang

Pembongkaran dan Penimbunan Barang Impor serta Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-09/BC/2020 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pembongkaran dan Penimbunan Barang Impor, yang mensyaratkan pengajuan surat permohonan beserta dokumen pelengkap sebelum izin diberikan.

Inti dari pembahasan diatas yaitu, kapal yang melakukan bongkar muatan di luar kawasan pabean harus menunggu izin bongkar dari Kepala Kantor Bea dan Cukai terlebih dahulu sebelum sandar dan membongkar barang impor ini bukan sekadar prosedur administratif, tetapi ketentuan hukum dalam kepabeanaan Indonesia (Widyanto et al., 2023).

5. Kepabeanaan

Pabean didefinisikan sebagai instansi pemerintah (Bea Cukai) yang memiliki kewenangan melakukan pengawasan lalu lintas barang ekspor dan impor. Pabean juga berfungsi sebagai pintu utama kegiatan ekonomi antara Indonesia dengan negara lain di dunia (Ningsih et al., 2024). Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) adalah lembaga pemerintah di bawah Kementerian Keuangan yang memiliki fungsi strategis dalam melakukan pengawasan terhadap lalu lintas barang serta memungut bea masuk, bea keluar, dan pajak impor sebagai salah satu sumber penerimaan negara. Bea Cukai memastikan kebenaran pemberitahuan pabean melalui mekanisme pengawasan untuk mendukung kepatuhan importir dan keseluruhan sistem kepabeanaan (Anta et al., 2022). Tugas utama Bea Cukai meliputi pemeriksaan barang dan muatan kapal/angkutan laut serta angkutan darat

dan udara, pengawasan terhadap barang ekspor impor, pemungutan bea masuk, bea keluar, cukai atas barang kena cukai, serta pencegahan penyelundupan barang ilegal atau terlarang ke/dari wilayah Indonesia (Nurchahyo & Muslim, 2024).

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai baik yang beroperasi ditingkat pusat maupun daerah tugas dan tanggung jawabnya tidak hanya terkait dengan pemungutan biaya bea cukai, pajak, dan retribusi lainnya, tetapi juga pemantauan dan pengaturan pencegahan dan pemberantasan kejahatan penyelundupan. Kantor Pusat Bea dan Cukai Baubau adalah salah satu lembaga yang berkomitmen untuk memberantas kejahatan penyelundupan (Ali et al., 2022).

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, kepabeanan didefinisikan sebagai bagian dari mekanisme kontrol negara untuk menjamin kelancaran arus barang sekaligus mencegah pelanggaran melalui tindakan pemeriksaan, penetapan tarif, pengawasan lalu lintas barang, serta pelayanan administrasi kepabeanan.

Bea Cukai mengeluarkan izin berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, PMK Nomor 108/PMK.04/2020 tentang Pembongkaran dan Penimbunan Barang Impor, serta PER-09/BC/2020 sebagai petunjuk pelaksanaan. Kebijakan memungkinkan bongkar di luar kawasan jika memenuhi kriteria seperti barang berukuran besar, angkut lanjut, atau kondisi darurat, dengan verifikasi lapangan oleh Seksi Penindakan dan Penyidikan. Setelah izin, pengangkut wajib laporkan daftar

bongkar dalam 24 jam dan buat berita acara serah terima barang, dan butuh paling lama 3 (tiga) hari kerja untuk menerbitkan izin sejak dokumen diterima secara lengkap. berikut merupakan mekanisme untuk mengajukan permohonan izin hingga izin diterbitkan adalah sebagai berikut :

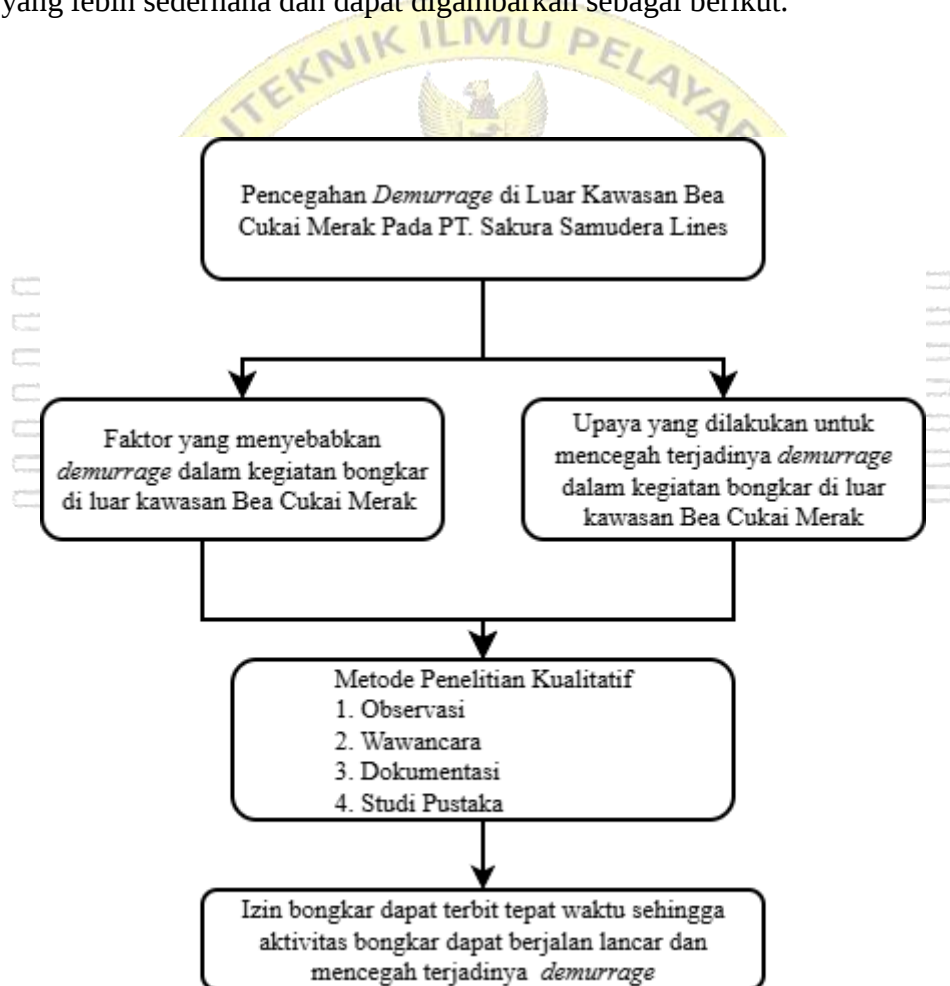
- a. Pengangkut mengajukan Permohonan Izin Bongkar di Luar Kawasan Pabean kepada Kepala Kantor Pebaeen pembongkaran dengan dilampiri dokumen pelengkap.
- b. Setelah permohonan diterima, Kepala Kantor Bea dan Cukai menyerahkan permohonan tersebut kepada Kepala Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai serta Dukungan Teknis (PKCDT). Petugas terkait kemudian memeriksa kelengkapan dokumen administratif apakah semua persyaratan formal telah dipenuhi sebelum permohonan diproses lebih lanjut.
- c. Permohonan yang telah lolos pemeriksaan administratif kemudian diteruskan kepada Kepala Seksi Penindakan dan Penyidikan (P2) untuk dilakukan pemeriksaan terhadap lokasi pembongkaran di luar kawasan pabean.
- d. Berdasarkan hasil pemeriksaan administrasi dan lapangan, Kepala Seksi PKCDT menyusun pendapat atas permohonan izin bongkar, serta menyiapkan draft keputusan berupa Surat Persetujuan Izin Bongkar di Luar Kawasan Pabean atau Surat Penolakan beserta alasan penolakan jika permohonan tidak memenuhi ketentuan.

- e. Tahap terakhir berada di tangan Kepala Kantor Bea dan Cukai, yang memeriksa seluruh rekomendasi dan penelitian teknis sebelum mengambil keputusan.
- f. Berdasarkan standar pelayanan yang diumumkan oleh Bea Cukai, izin bongkar di luar kawasan pabean seharusnya diterbitkan paling lama 1 sampai 3 hari kerja setelah dokumen permohonan diterima lengkap dan benar.
- g. Setelah surat persetujuan izin bongkar diterbitkan, pengangkut wajib menyampaikan jadwal pembongkaran dimana seluruh kegiatan pembongkaran dilaksanakan di bawah pengawasan Bea Cukai, adapun dokumen yang dilampirkan adalah :
 - 1) Surat permohonan izin bongkar di luar kawasan;
 - 2) *Copy invoice*
 - 3) *Copy packing list*
 - 4) *Copy bill of lading (B/L)*
 - 5) *Copy* denah lokasi tempat pembongkaran barang
 - 6) Surat pernyataan kongesti Pelabuhan (jika alasan bongkar barang impor adalah karena kongesti)
 - 7) Dokumen pelengkap lainnya

B. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka berpikir merupakan landasan konseptual yang menyatukan teori, fakta, hasil observasi, serta kajian literatur sebagai dasar pelaksanaan penelitian. (Riduwan, 2023). Pada penelitian ini keterlambatan dalam

pengurusan izin bongkar di luar kawasan bea cukai merak dapat menimbulkan *demurrage*, tentu hal itu dapat merugikan bagi pihak terkait dan menghambat proses dari bongkar muatan itu sendiri. Diperlukan adanya identifikasi terhadap faktor penyebab keterlambatan, dampak dan upaya terhadap lambatnya proses pengurusan izin yang dilakukan oleh pihak PT Sakura Samudera Lines. Untuk memudahkan pemahaman, kerangka berpikir penelitian disusun dalam bentuk yang lebih sederhana dan dapat digambarkan sebagai berikut.



Gambar 2.3 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan oleh peneliti, hasil penelitian mengenai upaya pencegahan terjadinya *demurrage* dalam kegiatan bongkar di pelabuhan di luar kawasan Bea Cukai Merak dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor yang menyebabkan *demurrage* dalam kegiatan bongkar di luar kawasan Bea Cukai Merak adalah keterlambatan atau ketidaklengkapan penyerahan dokumen administrasi kepabeanan yang diserahkan oleh PT SSL sebagai agen, yaitu surat permohonan izin bongkar dan *Bill of Lading*, serta keterbatasan waktu operasional dan kondisi pelayanan Bea Cukai yang padat. Proses penelitian dokumen dan pengawasan lapangan yang memerlukan waktu tertentu menyebabkan kapal harus menunggu hingga izin bongkar diterbitkan, sehingga meningkatkan waktu tunggu kapal dan berpotensi menimbulkan biaya *demurrage*.
2. Upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya *demurrage* dalam kegiatan bongkar di luar kawasan Bea Cukai Merak diantaranya dengan mengantisipasi adanya keterlambatan penyerahan dokumen oleh *shipper* menggunakan sistem *pre-arrival*, mempercepat pengiriman dokumen ke pihak Bea Cukai guna mengantisipasi layanan yang padat, memperkuat koordinasi dan komunikasi antara agen, pihak *shipper*, dan instansi terkait seperti Bea Cukai, serta melakukan monitoring dokumen secara real-time melalui sistem digital seperti Inaportnet dan INSW. Upaya-upaya tersebut

bertujuan untuk mempercepat proses verifikasi dan penerbitan izin bongkar sehingga kegiatan operasional kapal dapat berjalan tepat waktu dan risiko terjadinya *demurrage* dapat diminimalkan.

B. Keterbatasan Penelitian

1. Peneliti hanya memfokuskan penelitian pada satu perusahaan keagenan kapal, yaitu PT Sakura Samudera Lines, serta satu lokasi kegiatan bongkar muat di luar kawasan Bea Cukai Merak. Keterbatasan ini menyebabkan peneliti belum dapat membandingkan secara langsung dengan perusahaan atau lokasi lain yang memiliki karakteristik operasional berbeda.
2. Peneliti mengalami keterbatasan dalam memperoleh data yang bersifat rinci, khususnya terkait besaran biaya *demurrage* dan perhitungan waktu tunggu kapal secara detail karena hal tersebut diurus oleh pihak *charterer* sesuai dengan perjanjian kontrak. Oleh karena itu, penelitian ini lebih menekankan pada pendekatan kualitatif melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi, sehingga hasil penelitian sangat bergantung pada informasi yang diperoleh dari narasumber dan kondisi lapangan saat penelitian berlangsung.
3. Peneliti membatasi pembahasan hanya pada aspek administrasi kepabeanan dan operasional bongkar muat yang berkaitan langsung dengan pengurusan izin bongkar di luar kawasan pabean. Faktor-faktor lain seperti pengaruh cuaca, kondisi teknis kapal, serta ketentuan kontrak *charter party* tidak dibahas secara mendalam karena keterbatasan waktu dan akses data yang dimiliki peneliti.

C. Saran

Terdapat beberapa saran yang akan diberikan oleh peneliti, berikut adalah saran yang diberikan :

1. PT Sakura Samudera Lines sebagai agen kapal agar terus meningkatkan pengelolaan administrasi kepabeanan dengan melakukan persiapan dokumen secara lebih dini dan sistematis, khususnya untuk kegiatan bongkar muat di luar kawasan Bea Cukai Merak. Peningkatan koordinasi dengan pemilik barang dan pengirim terkait jadwal penerbitan dokumen utama, seperti *Bill of Lading*, diharapkan dapat meminimalkan keterlambatan pengajuan izin bongkar guna mengurangi risiko keterlambatan operasional dan terjadinya *demurrage*.
2. Bea Cukai dan perusahaan agen kapal agar meningkatkan koordinasi guna mempercepat terbitnya izin bongkar serta optimalisasi sistem pelayanan perizinan bongkar di luar kawasan pabean, khususnya melalui pemanfaatan sistem digital yang terintegrasi dan penegasan batas waktu pelayanan yang lebih terukur, serta dari pihak *shipper* agar tidak terlambat mengirim semua dokumen pre-arrival ke agen untuk kemudian diurus guna kelancaran proses masuk kapal. Dengan ini diharapkan potensi *demurrage* akibat keterlambatan izin bongkar dapat diminimalkan secara signifikan.
3. Bagi peneliti selanjutnya disarankan untuk mengembangkan penelitian ini dengan memperluas cakupan objek penelitian tidak hanya pada satu perusahaan, tetapi juga melibatkan beberapa perusahaan pelayaran atau agen kapal lainnya sebagai perbandingan, sehingga diperoleh hasil yang

lebih komprehensif. Selain itu, peneliti selanjutnya diharapkan dapat menggunakan metode penelitian kuantitatif atau kombinasi (mixed methods) untuk mengukur secara lebih rinci besaran pengaruh. Dengan demikian, hasil penelitian diharapkan dapat memberikan rekomendasi yang lebih aplikatif dan berbasis data dalam upaya meminimalkan risiko *demurrage* di masa mendatang.



DAFTAR PUSTAKA

- Agung, G. A. (2021). Understanding Data Collection Methods in Qualitative Research: the Perspective of Interpretive Accounting Research. *Journal of Tourism Economics and Policy*, 1(1), 23–34.
<https://doi.org/10.38142/jtep.v1i1.102>
- Ali, L. O. B., Mustafa, L. O. A., & Hidayat, R. (2022). Peranan Bea Dan Cukai Dalam Penanggulangan Tindak Pidana Penyelundupan Barang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan. *Jurnal Ilmu Hukum Kanturuna Wolio*, 3(1), 61–72. <https://doi.org/10.55340/jkw.v3i1.561>
- Annasthasya, D., Alfindoria, I., Rahayu, S., & Khair, O. I. (2025). Metodologi Penelitian Kualitatif: Tinjauan Literatur Dalam Konteks Pendidikan. *Jurnal Ilmiah Multidisipin*, 3(7), 423–429. <https://doi.org/10.60126/jim.v3i7.1070>
- Anta, R., Milala, T., Ismail, T., Djokosoetono, J. M., Cina, P., & Beji, K. (2022). Milala, R. A. T., & Ismail, T. (2022). *Jurnal Yuridis*, 9(2), 181–191.
- Anto, R. P., Nur, N., Yusriani, Ardah, F. K., Ayu, J. D., Nurmahdi, A., Apriyeni, B. A. R., Purwanti, Adrianingsih, arita Y., & Putra, M. F. P. (2024). Metode Penelitian Kualitatif: Teori dan Penerapannya. In *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952. (Vol. 2).
- Arianto, B. (2024). *Triangulasi Metoda Penelitian Kualitatif* (K. I. Hatiebi, S. Ghazi, E. Sorongan, & Gozali (eds.)). Borneo Novelty Publishing.
- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktik*. PT Rineka Cipta.
- Arioen, R., Hi Ahmaludin, M., JunaidiSE MM Ir Indriyani, Sa. M., & Dra Wisnaningsih, Ms. S. (2023). *Metodologi Penelitian Penerbit* (S. Mustakim (ed.)). Eureka Media Aksara.
- Bea, K., Cukai, D., Pt, O., Eka, B., Jl, A., No, P., Kota, P. B., Bar, K. M., Medan, K., & Utara, S. (2025). *Pengurusan Izin Bongkar Muat Kapal Asing di Luar Kawasan Pabean Pada Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan*.
- Branch, T. B. (2024). *of Port and Shipping Management Proses Pengurusan Dokumen Kapal MT Sinar Morotai Dengan Sistem Indonesia National Single Window (INSW) di PT Samudera Energi Tangguh Cabang Banten* *The process of processing documents for the Mt Sinar Morotai ship using th*.
- Firdaus, J., M.Syahrani, J., Risnita, & Asrulla. (2023). Populasi dan Sampling (Kuantitatif), Serta Pemilihan Informan Kunci (Kualitatif) dalam Pendekatan Praktis. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7(3), 26320–26332.
- Hakim, AzizulMuhammad Yusuf, A. M. ruf. (2025). Teknik Pengumpulan Data Pada Penelitian Kualitatif. *Journal of Scientific Communication*, 7(2), 99–109.

- Haryana, A. (2020). Topik Metodologi Penelitian Kualitatif. *Buku Ajar Metodologi Pada Kesehatan Masyarakat*, 2, 134–190.
- Husnullail, M., & Dkk. (2024). Teknik Pemeriksaan Data Dalam Riset Ilmiah. *Genta Mulia*, 15(2), 70–78.
- Jonsa, A., & Suharmi, I. (2019). Peran Pemerintah Kabupaten Simeulue Dalam Pemberdayaan Air Bersih Dan Sanitasi Guna Mendorong Pengembangan Kapasitas Daerah Serta Penyediaan Pelayanan Air Minum Dan Penyehatan Lingkungan Untuk Memenuhi Target Universal Acces 100% Mdgs Program Tingkat Nasi. *Jurnal Public Policy*, 4(2), 158–169. <https://doi.org/10.35308/jpp.v4i2.1047>
- Maljković, M., Vukša, S., Vidan, P., & Pavić, I. (2022). Review of Cargo Operations on Crude Oil Tankers and Methods/Models Used for Optimisation and Improvement of Safety. *Časopis Pomorskog Fakulteta Kotor - Journal of Maritime Sciences*, 23(1/2022), 153–164. <https://doi.org/10.56080/jms220512>
- Mugito, B. (2022). Unmanned Maritime Vehicles in Indonesia for Cargo Shipping. *The Lawpreneurship Journal*, 2(1), 1–18. <https://doi.org/10.21632/tlj.2.1.1-18>
- Mulyawan, E., Nurwansyah, F., & Diarto, A. (2019). Prosedur Clearance In Dan Clearance Out Kapal Tanker Milik PT. Pertamina (Persero) Oleh PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Merak Banten Di Pelabuhan Tanjung Gerem Merak Banten. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 1(1), 10–18. <https://doi.org/10.51578/j.sitektransmar.v1i1.8>
- Nashrullah, Muhammd, et al. (2023). Metodologi Penelitian Pendidikan. In *UMSIDA Press*.
- Ningsih, N. S., Rahim, S., Negara, I. A., Makassar, U. M., Negara, I. A., Makassar, U. M., Negara, I. A., Makassar, U. M., & Pasifik, S. (2024). *Kebijakan Pada Perizinan Lintas Negara Di Indonesia*. 5.
- Nur, Z., Sulaiman, U., & Rahman, U. (2024). Metodologi Penelitian : Analisis Konseptual Untuk Memahami Hakikat , Tujuan , Prosedur , (Arsyam & Tahir , 2021). Dengan melakukan penelitian , akademisi dan mahasiswa dapat mempunyai peran penting dalam memberikan wawasan yang mendalam tentang peneliti. *PEDAGOGIC: Indonesian Journal of Science Education and Technology*, 4(1), 34–45. <https://ejournal.indo-intellectual.id/index.php/ijset/article/view/1395>
- Nurchahyo, M. A., & Muslim, H. A. (2024). Analisis Komparasi Prosedur Kepabeanan Barang Penumpang Di Negara Indonesia, Tiongkok, India Dan Jepang. *Jurnal Perspektif Bea Dan Cukai*, 8(1), 20–39. <https://doi.org/10.31092/jpbc.v8i1.2646>
- Nurjannah, D. (2018). Jurnal audi. *Jurnal Ilmiah Kajian Ilmu Anak Dan Media Informasi PUD*, 3359(1), 63–72.

- Riduwan. (2023). Kerangka berfikir penelitian. *Tarbiyah: Jurnal Ilmu Pendidikan Dan Pengajaran*, 2(1), 160–166.
- Rijali, A. (2018). *Analisis Data Kualitatif Ahmad Rijali UIN Antasari Banjarmasin*. 17(33), 81–95.
- Rizky Fadilla, A., & Ayu Wulandari, P. (2023). Literature Review Analisis Data Kualitatif: Tahap Pengumpulan Data. *Mitita Jurnal Penelitian*, 1(No 3), 34–46.
- Romdona, S., Junista, S. S., & Gunawan, A. (2025). Teknik Pengumpulan Data Observasi, Wawancara dan Kuesioner. *Jurnal Ilmu Sosial Ekonomi*, 3(1), 39–47.
- Setiawati, M. W., Sartini, S., Samarta, T. A., & Cahyono, A. (2022). Analisis proses bongkar muat oil product pada kapal tanker (studi kasus di mt sharon milik pt gebari medan segara). *Majalah Ilmiah Bahari Jogja (MIBJ)*, 20(1), 62–73.
- Simarmata, A. Y., & Simarmata, J. (2025). Analysis of Factors Influencing Import Document Delays and Their Impact on Storage and Demurrage Costs At Pt Alstom Grid Indonesia. *Jurnal Manajemen Mandiri Saburai (JMMS)*, 9(2), 103–112. <https://doi.org/10.24967/jmms.v9i2.4460>
- Storms, K., Sys, C., Vanelslander, T., & Van Deuren, R. (2023). Demurrage and detention: from operational challenges towards solutions. *Journal of Shipping and Trade*, 8(1), 1–31. <https://doi.org/10.1186/s41072-023-00132-1>
- Susanto, P. C., Yuntina, L., Saribanon, E., & Soehaditama, J. P. (2024). Qualitative Method Concepts : Literature Review , Focus Group Discussion , Ethnography and Grounded Theory. *Siber Journal of Advanced Multidisciplinary*, 2(2), 262–275.
- Ummah, M. S. (2019). Metode Pengumpulan Data Kualitatif. *Sustainability (Switzerland)*, 11(1), 1–14.
- Wandana, Y. A., & Rahmawati, N. (2025). Analisis penyebab demurrage pada proses bongkar muat material impor proyek kapal x dengan metode six sigma DMAIC (Studi kasus: PT ABC). *Jurnal Teknik Industri Terintegrasi*, 8(1), 68–76. <https://doi.org/10.31004/jutin.v8i1.38819>
- Widyanto, H., Astriawati, N., Suyanti, S., & Fikri, F. (2023). Aktivitas Port Clearance Pengurusan Dokumen PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia. *Jurnal Maritim Polimarin*, 9(1), 7–13. <https://doi.org/10.52492/jmp.v9i1.95>

LAMPIRAN

Lampiran 1

Hasil Wawancara 1

Narasumber 1

Jabatan : Staff Operasional PT Sakura Samudera Lines

Hasil wawancara sebagai berikut:

- Penulis : Selamat pagi Pak
- Narasumber 1 : Selamat pagi mas Prima
- Penulis : Terima kasih banyak atas waktunya di sela-sela kesibukan operasional. Seperti yang sudah saya sampaikan sebelumnya, saya sedang menyusun skripsi mengenai pencegahan demurrage di luar kawasan Bea Cukai Merak pada perusahaan kita. Saya ingin berdiskusi lebih dalam dengan Bapak selaku pihak yang menangani langsung perizinan bongkar. Apakah kita bisa mulai wawancaranya, Pak?
- Narasumber 1 : Ya, silakan. Apa saja yang ingin Mas ketahui?
- Penulis : Baik Pak, untuk pertanyaan pertama sesuai fokus penelitian saya, sebenarnya apa saja faktor utama yang sering kali menyebabkan terjadinya *demurrage* dalam kegiatan bongkar di luar kawasan Bea Cukai Merak pada PT Sakura Samudera Lines ini, Pak?
- Narasumber 1 : Faktor utamanya biasanya ada di koordinasi dokumen. Karena lokasinya di luar kawasan pabean, kita butuh izin khusus atau *clearance* tambahan. Sering kali terjadi keterlambatan verifikasi dokumen atau ketidaksesuaian data antara dokumen impor dengan fisik muatan di lapangan. Selain itu, antrean pemeriksaan di Bea Cukai dan faktor cuaca buruk yang menghambat proses sandar juga otomatis memakan waktu *laytime* yang sudah disepakati dalam *charter party*
- Penulis : Lalu Pak, dari sisi dampak, bagaimana keterlambatan izin ini memengaruhi operasional perusahaan secara keseluruhan? Apakah dampaknya hanya sebatas biaya tambahan saja?
- Narasumber 1 : Begini mas, karena kita sebagai agen kita tidak mengurus untuk biaya *demurrage*, yang membayar adalah pihak *consignee* atau *shipper* sesuai kontrak yang ada. Namun, dampak lainnya adalah terganggunya jadwal kapal berikutnya. Kapal yang tertahan karena izin belum turun membuat jadwal distribusi ke konsumen jadi berantakan
- Penulis : Terkait hal tersebut, apa saja upaya nyata yang sudah atau sedang dilakukan perusahaan untuk mencegah terjadinya

demurrage ini, terutama untuk kegiatan di luar kawasan Merak?

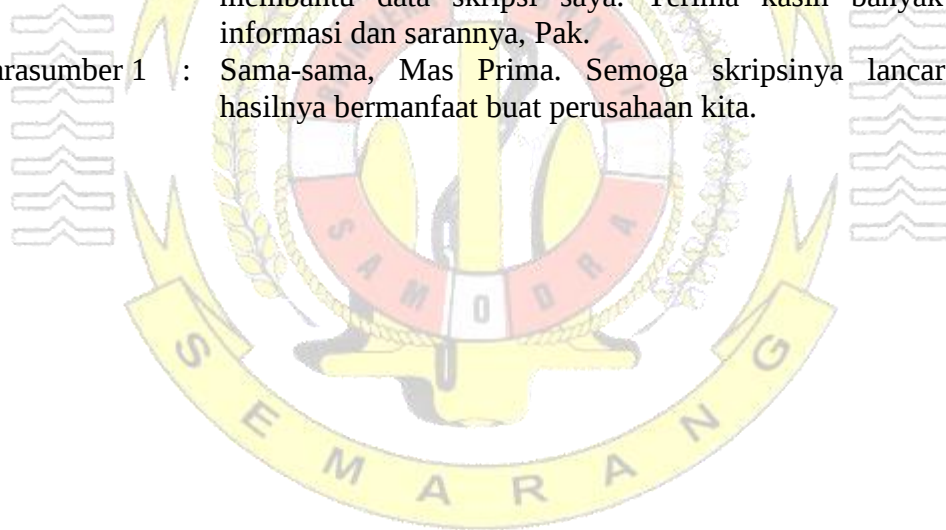
Narasumber 1 : Kami mulai memperkuat sistem *pra-clearance*. Jadi, sebelum kapal tiba, dokumen seperti *manifest*, *Bill of Lading*, dan *cargo declaration* sudah kita unggah ke sistem INSW atau Inaportnet. Kami juga melakukan digitalisasi proses pemantauan dokumen secara *real-time* agar surat izin bongkar dapat terbit tepat waktu,

Penulis : Sejauh ini, apakah Bapak melihat ada kendala tertentu dalam prosedur yang ada sekarang? Mungkin ada saran dari Bapak untuk perbaikan ke depannya?

Narasumber 1 : Kendalanya adalah terkadang respon dari instansi terkait tidak selalu secepat yang kita harapkan, apalagi jika ada kendala sistem di pusat. Saran saya untuk ke depan, koordinasi internal antara tim operasional di lapangan dengan tim administrasi dokumen di kantor harus lebih intens lagi. Penggunaan teknologi atau aplikasi pemantau status izin sangat diperlukan agar kita tidak hanya menunggu bola, tapi menjemput bola.

Penulis : Baik Pak, penjelasan Bapak sangat lengkap dan sangat membantu data skripsi saya. Terima kasih banyak atas informasi dan sarannya, Pak.

Narasumber 1 : Sama-sama, Mas Prima. Semoga skripsinya lancar dan hasilnya bermanfaat buat perusahaan kita.



Lampiran 2

Hasil Wawancara 2

Narasumber 2

Jabatan : Staff Bea Cukai Tipe Madya Merak

Hasil wawancara sebagai berikut:

- Penulis : Selamat siang, Pak. Mohon maaf mengganggu waktu Bapak. Mohon izin memperkenalkan diri saya Prima Adhi Diaz Saktiawan, *Cadet* dari PT Sakura Samudera Lines. Kedatangan saya hari ini bermaksud untuk melakukan wawancara terkait penelitian skripsi saya mengenai prosedur izin bongkar di luar kawasan pabean untuk mencegah terjadinya *demurrage*. Terima kasih Bapak sudah bersedia menerima saya.
- Narasumber 2 : Selamat siang, Mas Prima. Silakan duduk. Tidak apa-apa, kami terbuka untuk membantu penelitian *cadet* yang sedang praktek. Apa yang ingin Mas ketahui dari sisi kami di Bea Cukai?
- Penulis : Baik Pak, mengacu pada pedoman wawancara saya, pertanyaan pertama adalah bagaimana prosedur formal dan persyaratan yang harus dipenuhi oleh perusahaan agen seperti PT Sakura Samudera Lines saat mengajukan izin bongkar muat di luar kawasan pabean di wilayah kerja Merak?
- Narasumber 2 : Secara garis besar, agen harus mengajukan dokumen permohonan melalui sistem. Dasar pertimbangannya adalah karakteristik barang, misalnya barang cair atau curah yang tidak mungkin dibongkar di dermaga umum, atau karena kondisi teknis pelabuhan. Dokumen seperti *Manifest*, *B/L*, dan surat penunjukan agen harus lengkap. Kami akan melakukan verifikasi administratif dan terkadang survei lokasi jika diperlukan sebelum izin diterbitkan.
- Penulis : Terkait hal tersebut Pak, faktor-faktor apa saja dari sisi regulasi atau kepatuhan dokumen yang sering kali mengakibatkan proses perizinan ini menjadi terhambat sehingga berisiko pada munculnya *demurrage* kapal?
- Narasumber 2 : Biasanya masalah muncul karena data pada *Manifest* tidak sinkron dengan dokumen pendukung lainnya. Faktor lain adalah pengajuan yang terlalu mepet dengan waktu kedatangan kapal. Kami memiliki SLA (*Service Level Agreement*) untuk memproses izin, namun jika dokumen tidak lengkap, sistem akan menolak otomatis dan agen harus mengulang dari awal. Inilah yang sering memicu keterlambatan.
- Penulis : Selama ini, apa saja kendala yang sering dihadapi oleh pihak Bea Cukai dalam mengoordinasikan izin bongkar ini, baik dari

- segi sistem Inaportnet/INSW maupun koordinasi di lapangan dengan pihak perusahaan?
- Narasumber 2 : Kendala teknis sistem terkadang ada, tapi jarang. Yang lebih sering adalah kurangnya pemahaman personel agen di lapangan mengenai aturan terbaru atau perubahan regulasi pabean. Koordinasi di lapangan juga menantang, terutama jika ada perubahan rencana bongkar secara mendadak namun tidak segera dilaporkan secara administratif ke kantor.
- Penulis : Jika terjadi hambatan izin yang menyebabkan kapal tertahan, sejauh mana dampak yang Bapak amati terhadap kelancaran arus barang dan kepatuhan pabean di wilayah Merak ini?
- Narasumber 2 : Dampaknya terjadi penumpukan antrean kapal di area labuh (*anchorage*). Secara pabean, ini meningkatkan risiko pengawasan. Bagi perusahaan, dampaknya tentu biaya tinggi karena *demurrage*. Arus logistik nasional juga sedikit banyak terganggu jika kapal-kapal tanker pembawa bahan baku industri terhambat proses bongkarnya.
- Penulis : Terakhir Pak, sebagai bagian dari upaya pencegahan, apa saran dan langkah strategis yang Bapak harapkan dari pihak perusahaan atau agen untuk mempercepat proses izin ini, dan bagaimana upaya Bea Cukai sendiri dalam mendukung efisiensi ini?
- Narasumber 2 : Saran saya, agen harus lebih proaktif melakukan *pre-notification*. Pastikan semua dokumen sudah 'bersih' sebelum kapal masuk zona pabean. Kami dari Bea Cukai terus melakukan sosialisasi dan penguatan sistem digital agar pelayanan bisa 24/7 tanpa kendala fisik. Upaya sinergi antar instansi melalui *Single Submission* juga terus kami pertajam untuk meminimalkan birokrasi yang berbelit.
- Penulis : Sangat jelas sekali penjelasannya, Pak. Informasi ini sangat berharga untuk skripsi saya nantinya. Sekali lagi, terima kasih banyak atas waktu dan bantuan Bapak.
- Narasumber 2 : Sama-sama, Mas Prima.

Lampiran 3

Hasil Wawancara 3

Narasumber 3

Jabatan : Manajer PT Sakura Samudera Lines

Hasil wawancara sebagai berikut:

- Penulis : Selamat pagi, Pak.
- Narasumber 3 : Selamat siang, Prima.
- Penulis : Baik Pak, terima kasih atas kesempatannya. Izin pak saya memerlukan sudut pandang Bapak selaku Manajer terkait kebijakan dalam prosedur penerbitan izin bongkar. Pertama, bagaimana Bapak memandang kesiapan sistem dan SDM kita dalam memenuhi prosedur izin bongkar di luar kawasan pabean agar tetap sejalan dengan target waktu perusahaan?
- Narasumber 3 : Secara sistem kita sudah terintegrasi dengan Inaportnet, namun kesiapan SDM tetap kunci. Saya selalu menekankan agar tim operasional sudah bergerak sebelum kapal tiba. Manajemen mendukung dengan penyediaan fasilitas teknologi dan pelatihan regulasi terbaru agar tidak ada prosedur yang terlewat.
- Penulis : Terakhir Pak, apa upaya strategis yang Bapak ambil untuk meminimalkan risiko ini di masa depan, dan saran apa yang Bapak berikan kepada tim agar target nol demurrage bisa tercapai?
- Narasumber 3 : Upaya kita adalah memperkuat hubungan antar-instansi dan memastikan agen lapangan memiliki problem solving yang cepat. Saran saya untuk tim, termasuk kamu sebagai cadet, adalah selalu disiplin dalam update status dokumen. Jangan menunggu masalah muncul baru bergerak, tapi lakukan mitigasi sejak awal.
- Penulis : Terima kasih banyak atas arahannya, Pak. Sudut pandang manajerial ini sangat melengkapi pembahasan di skripsi saya.
- Narasumber 3 : Sama-sama, Prima.

Lampiran 4

Surat Izin Bongkar



KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
KANTOR WILAYAH DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI BANTEN
KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN BEA DAN CUKAI TIPE MADYA
PABEAN MERAK

JALAN PULORIDA NOMOR 101, PULOMERAK, KOTA CILEGON, BANTEN 42438
 TELEPON (0254) 571011; LAMAN bcmerak.beacukai.go.id
 PUSAT KONTAK LAYANAN 1500225

Nomor : S-51/KBC.0701/2025 13 Januari 2025
 Sifat : Sangat Segera
 Lampiran : -
 Hal : Persetujuan Pembongkaran Barang Impor di Tempat Lain Selain Kawasan
 Pabean a.n. PT Sakura Samudera Lines (001/SSL-BTN/IB/I/2026 tanggal 12
 Januari 2025)

Yth. PT. Sakura Samudera Lines
 Komp. Arga Baja Pura Jl. Arga Sumbing B5 No.22
 Cilegon, Banten

Sehubungan dengan surat Saudara Nomor: 001/SSL-BTN/IB/I/2026 tanggal 12 Januari 2025 hal Permohonan Pembongkaran Barang Impor di Tempat Lain Selain Kawasan Pabean, bersama ini kami sampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Saudara selaku Pengangkut mengajukan permohonan izin Pembongkaran barang Impor di tempat lain selain Kawasan Pabean dengan data sebagai berikut:
 - a. Sarana Pengangkut : MT. Gas Dream
 - b. No & tgl BC 1.1 : 000121 / 12 Januari 2025
 - c. Jumlah dan Jenis Barang : 1 VQ 1,3 Butadine in Bulk
 - d. Bruto / Volume : 1,479.760 MT / -
 - e. Lokasi Bongkar : PT. Polychem Indonesia Merak
 Jl. Raya Bojonegara 4 RT 001/01 Cilegon 42455
 Cilegon
 - f. Alasan Pembongkaran : Barang impor tersebut bersifat khusus dengan memperhatikan sifat, ukuran, dan/atau bentuknya yang menyebabkan tidak dapat dibongkar di Kawasan pabean
2. Berdasarkan penelitian atas permohonan yang diajukan, kami sampaikan bahwa permohonan izin Pembongkaran barang Impor di tempat lain selain Kawasan Pabean yang Saudara ajukan **disetujui**.

3. Persetujuan ini diberikan dengan ketentuan :

- a. Saudara selaku Pengangkut bertanggungjawab atas bea masuk yang terutang atas barang yang dibongkar di tempat lain selain kawasan pabean sebagaimana butir 1.
- b. Saudara harus menyampaikan Laporan Pembongkaran kapal segera setelah kegiatan bongkar selesai dilakukan

Dalam rangka mewujudkan Zona Integritas menuju Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani, Bea Cukai Merak dengan tegas menolak segala bentuk korupsi dan gratifikasi serta berkomitmen meningkatkan kualitas pelayanan.

Demikian disampaikan untuk menjadi perhatian.

Plt. Kepala Kantor Pengawasan dan
Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya
Pabean Merak



Ditandatangani secara elektronik
Agustyan Umardani

Tembusan:
Kepala Seksi Penindakan dan Penyidikan



Dokumen ini telah ditandatangani menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Balai Besar Sertifikasi Elektronik (BSrE), BSSN. Untuk memastikan keaslian tanda tangan elektronik, silakan pindai QR Code pada laman <https://satu.kemenkeu.go.id> atau unggah dokumen pada laman <https://tte.komdigi.go.id/verifyPDF>

Lampiran 5

1st Bill Of Lading

BILL OF LADING

B/L NO. BD 02128/25

[FIRST ORIGINAL]

Shipped in apparent good order and condition by M/s ONGC Petro additions Ltd, Dahej, Gujarat, India on behalf of APEX ENERGY INTERNATIONAL PTE. LTD., as consignee on board the FLAG PANAMA Ship LPG/C GAS DREAM where of CAPT. KIM JU HWAN is Master, at the port of PIPAVAV, INDIA. 1.3 BUTADIENE IN BULK QUANTITY 1479.760 MT To be delivered at the port of MERAK, INDONESIA or so near thereto as the Vessel can safely get, always afloat.

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

CLEAN ON BOARD

CONSIGNEE : TO ORDER OF ING BANK N.V., SINGAPORE BRANCH

NOTIFY PARTY: PT. GAJAH TUNGGAL TBK., WISMA HAYAM WURUK 10TH FLOOR, JL. HAYAM WURUK NO. 8, JAKARTA 10120, INDONESIA.
 TAX ID: 01.003.009.6- 092.000

The shipment is carried under & pursuant to the terms of the Contract of Affreightment /Charter Party between AS PER CHARTER PARTY as Charterers and AS PER CHARTER PARTY as Owners and all the terms & conditions, liberties & exception whatsoever of the said the Contract Of Affreightment/Charter Party including the law & arbitration clauses specified therein are fully incorporated herein and govern the rights of the parties concerned in this shipment.

Clause Paramount: This Bill of Lading is a document of title to which the carriage of Goods by Sea act of the United States approved April 16, 1936 or similar legislation giving statutory effect to the international convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussels of August 25, 1924 applies by reason of the port of loading or discharge being in territory in which the said Act or other similar legislation is in force. This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the said Act or other similar legislation, as the case may be, which shall be deemed incorporated herein & nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any responsibility or liabilities under said Act or other similar legislation. If any terms of this Bill of Lading is repugnant to the said Act or other similar legislation as so incorporated, such term shall be void to the extent but no further.

New Jason Clause: In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, Shippers, Consignees, the Owners of the cargo or the Holder of this Bill of Lading shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, Shippers, Consignees or Owners of the goods or Holder of this Bill of Lading to the Carrier before delivery.

Both-to-Blame Collision Clause: If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder and the Holder of this Bill of Lading will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

In witness whereof, the Master has signed Three (3) Bill of Lading of this tenor & date, one of which being accomplished, the others will be void.

Dated at PIPAVAV, INDIA this 10 day of January 2025



CAPT. KIM JU HWAN
 AS MASTER OF "LPG/C GAS DREAM"

Lampiran 6

2nd Bill Of Lading

BILL OF LADING COPY NON-NEGOTIABLE					
1. Shipper M/S ONGC PETRO ADDITIONS LTD, DAHEJ, GUJARAT, INDIA			CODE WORD ASBATANKVOY		10. BL No. BD 0212A/25
2. Consignee TO ORDER OF ING BANK N.V., SINGAPORE BRANCH			KSS LINE LTD. Charter & Master Shipped as per provisions of Tanker Voyage Charter Party (ASBATANKVOY) Including Preamble, Part I and provisions of Fixture Note. Shipped in apparent good order and condition by the shipper named in front, at the port of loading a quantity said to be as stipulated in front, the quantity, measurement, weight, gauge, quality, nature, value and condition of the cargo unknown to the vessel and the Master, to be delivered at the port of discharge or so near thereto the vessel can safely get, always afloat. This shipment is carried under and pursuant to the terms of the charter, and all the terms whatsoever of the said charter except the rate and payment of freight specified therein apply to and govern the rights of the parties concerned in this shipment. If this Bill of Lading is a document of title to which the Carriage of Goods by Sea Act of United States, approved April 16, 1936, or similar legislation giving statutory effect to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussels of August 25, 1924, applies by reason of the port of loading or discharge being in territory in which the said Act or other similar legislation is in force, this Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the said Act or other similar legislation, as the case may be, which shall be deemed incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act or other similar legislation. If any term of this Bill of Lading is repugnant to the said Act or other similar legislation as to incorporated, such term shall be void to that extent but no further. In witness whereof, the Owners has signed Bills of Lading of this tenor and date, one of which being accomplished the others will be void.		
3. Notify Party PT. SYNTHETIC RUBBER INDONESIA JL. RAYA ANYER KM 123, KOMP. PANCAPURI, GUNUNG SUGIH, CIWANDAN, CILEGON, BANTEN 42447, INDONESIA TAX ID: 03.27.1.973.4-031.000 ATN: FAUZIAN ICHSAN TEL: +62 254 269 436					
4. Local Vessel	7. Form				
5. Ocean Vessel GAS DREAM	8. Voyage No. 14	11. Flag PANAMA	12. Final Destination		
6. Port of Loading PIPAVAV, INDIA	9. Port of Discharge TANJUNG LENENG, INDONESIA		13. For Transhipment to		
14. Marks and Numbers N/M & N/N	15. No. & Kind of Pkgs	16.	17. Gross	18. Measurement	
COMMODITY : 1, 3 BUTADIENE IN BULK QUANTITY : 1,479.760 MT HS CODE : 2901.24.00 CAS NUMBER : 106-99-0 FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY CLEAN ON BOARD PACKING: IN BULK					
19. Total Number of Packages or Units(in words)					
20. Freight & Charge	21. Revenue Tons	22. Rate	23. Per	24. Prepaid	25. Collect
26. Freight Prepaid at		28. Freight Payable at		30. Place of Issue SINGAPORE AS AT PIPAVAV, INDIA	
27. Total Prepaid in		29. No. of Original B/L THREE(3/3)		31. Date of Issue JAN.10, 2025	
32. Date Laden on Board the Vessel JAN. 10, 2025			34. KSS LINE LTD. Charter & Master		
33.  By			By  AS OWNERS		

(210 X 297mm)

Lampiran 7

PKKA MT GAS DREAM



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 18 S.D. 21**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT NO.8
JAKARTA 10110

TELP : 3813008, 3505006, 3813269, 3447017, 3842440
PST : 4213, 4227, 4209, 4135

TELP : 3844492, 3458540
FAX : 3811786, 3845430, 3507576

Nomor	: AL.203/2000/00852/628/26	Jakarta, 9 Januari 2025
Klasifikasi	: Biasa	
Lampiran	:	Yth. Kepada
Perihal	: Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA)	Direktur Utama
		PT. SAKURA SAMUDERA LINES
		JL. ARGA SUMBING BLOK B5 NO. 22 RT.001/003 KEL.
		KOTASARI KEC. GROGOL
		di
		Cilegon - 42436

1. Menunjuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut dan Surat Saudara No. 006/PKKA-SSL/I/2026 tanggal 8 Januari 2026 bersama ini disampaikan rencana kedatangan kapal yang Saudara agensi dengan data sebagai berikut :

- | | |
|---------------------------------|---|
| a. Nama Kapal / Voyage | : LPG/C. GAS DREAM / 202514 |
| b. Bendera / IMO Number | : Panama / 9371153 |
| c. Ukuran (DWT/GT/HP) | : 5352.00 / 4484.00 / 0.00 |
| d. Owner / Principal | : KF POWER SHIPPING S.A. / KSS LINE LTD |
| e. Nomor dan Tanggal | : AL.310/17/DA-2020 / 25 Januari 2020 |
| f. Status | : Trampir |
| g. Pelabuhan Singgah / Terminal | : Anyer Kidul (Checkpoint Merak) |
| h. Port Agent / Sub Agent | : PT. Sakura Samudera Lines / PT. Sakura Samudera Lines |
| i. ETA / ETD | : 16 Januari 2025 s/d 26 Januari 2025 (Call) |
| j. Kegiatan | : |
| k. B/M | : B: BUTADIENE 3000 MTON /Call (Total : 3000 MTON) |
| l. Pelabuhan Asal / Tujuan | : Pipavav / Singapore |
| m. Crew List / Kebangsaan | : 16 / 2 Orang Korea, 14 Orang Indonesia |
| n. Keterangan | : Bongkar 3000 Mton Butadiene |

2. Sehubungan dengan butir 1 (satu) di atas, dengan ini diberitahukan bahwa perusahaan Saudara telah sah dicatat di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai agen kapal asing tersebut dengan ketentuan sebagai :

- Saudara wajib mematuhi segala peraturan perundang-undangan yang berlaku baik nasional maupun internasional
- Saudara wajib mengurus kepentingan kapal asing yang diageni dan bertanggung jawab atas biaya yang timbul atas pengoperasian kapal asing tersebut selama berada di perairan Indonesia.
- Saudara dilarang untuk mengangkut / bermufakat mengangkut muatan dan/atau penumpang antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia (azas cabotage) serta melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk mengangkut penumpang dan/atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 beserta perubahannya.
- Saudara wajib mematuhi ketentuan :
 - Surat Menteri Perhubungan Nomor AL.306/1/1 PHB 2005, tanggal 30 September 2005, perihal Penegasan Pemerintah tentang Pelaksanaan Terminal Handling Charge (THC);
 - Surat Menteri Perhubungan Nomor PR.302/1/14 PHB 2005 tanggal 28 Oktober 2005 perihal Penurunan Tarif Pelayanan Peti Kemas;
 - Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/16 Phb-2005 tanggal 31 Oktober 2005 perihal Penetapan Tarif Terminal Handling Charge (THC) serta tidak mengenakan biaya administrasi lainnya;
 - Surat Menteri Perhubungan Nomor PR.302/3/18/ PHB 2008, tanggal 21 Oktober 2008, perihal Pelaksanaan THC, CHC, dan Surcharge di Pelabuhan.
- Surat ini hanya berlaku sebagai Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) bagi perusahaan angkutan laut nasional dan/atau perusahaan nasional keagenan kapal dari kapal asing yang melakukan kegiatan di pelabuhan Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dilakukan pemilik barang dengan pengangkut.
- Melaporkan realisasi kegiatan kapal asing yang Saudara agensi setiap 3 (tiga) bulan kepada Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melakukan verifikasi berdasarkan dokumen yang disampaikan pengguna jasa, adapun keabsahan dokumen sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengguna jasa.

3. Surat Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) ini dapat digunakan menjadi acuan oleh Kementerian/Lembaga/Instansi terkait.

A.N. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b
KASUBDIT ANGKUTAN LAUT LUAR NEGERI



Nanditya Darma Wardhana
NIP. 19820224 200712 1 001

Lampiran 8

Crew List MT GAS DREAM

CREW LIST
(IMO FAL Form 5)

1.1 Name of ship : GAS DREAM		2. Port of arrival/departure : MERAK, INDONESIA		3. Date of arrival/departure : 18-Jan-2026		4. Flag State of ship : PANAMA		5. Last port of call : PPAVAY, INDIA		6. Voyage number: 202514-D	
6. No.	7. Family name	8. Given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date of birth	12. Place of birth	13. Gender	14. Nature of identity document	15. Number of identity document	16. Issuing State of identity document	17. Expiry date of identity document
1	KIM	JU HWAN	MASTER	KOREA	27 Nov 1965	BUSAN	MALE	PASSPORT	M193B2036	KOREA	2-Mar-2032
2	BAGUS	TRI BUDI	C/O	INDONESIA	01 May 1989	BANYUWANGI	MALE	PASSPORT	E8994277	JEMBER	5-Nov-2034
3	MANSELL	XAVIERUS	2/O	INDONESIA	08 Jul 1997	JAKARTA	MALE	PASSPORT	X7125481	TANJUNG PIRUK	5-Nov-2035
4	ALRAMA	BAGUS	3/O	INDONESIA	15 Dec 2001	TEMANGGUNG	MALE	PASSPORT	C8542215	SEMARANG	12-Apr-2027
5	PARK	SEONGCHEOL	C/E	KOREA	16 Feb 1959	JEONNAM	MALE	PASSPORT	M88843302	KOREA	17-Mar-2027
6	FARISMAN	AB-B	1/E	INDONESIA	29 Apr 1986	PURWOREJO	MALE	PASSPORT	E8078158	YOKOSOKO	15-Jul-2034
7	SANDRI	ANDRI	2/E	INDONESIA	02 Jun 1982	BUKABUM	MALE	PASSPORT	C8082188	SAMARINDA	8-Apr-2027
8	IMADE	ANGGI	3/E	INDONESIA	27 Jul 1999	BATUSEPIH	MALE	PASSPORT	X4254280	JAKARTA UTARA	30-Oct-2034
9	ABDUL	GHOFRAR ISMAIL	BSN	INDONESIA	08 Feb 1981	PEKALONGAN	MALE	PASSPORT	E8037769	PEMALANG	21-Nov-2034
10	FADIL	AB-A	AB-A	INDONESIA	04 May 1980	GRESIK	MALE	PASSPORT	X7270650	SURABAYA	28-Oct-2035
11	FAISOL	AB-B	AB-B	INDONESIA	18 Sep 1980	GRESIK	MALE	PASSPORT	E3613389	SURABAYA	23-Jun-2033
12	ROHM	AB-C	AB-C	INDONESIA	24 May 1988	JAKARTA	MALE	PASSPORT	C9172933	PAMEKASAN	9-Jun-2027
13	KODIRUN		OLR-1	INDONESIA	16 Jul 1972	BANYUAS	MALE	PASSPORT	X3885487	TANJUNG PIRUK	17-Jun-2035
14	ABDIN		OLR-2	INDONESIA	06 Mar 1986	AMBON	MALE	PASSPORT	E1779843	JAKARTA PUSAT	28-Dec-2032
15	FERRI	AFIF RUDMAN	OLR-3	INDONESIA	19 Mar 1983	BANGKALAN	MALE	PASSPORT	X5434109	TANJUNG PIRUK	3-Mar-2035
16	ARIS	SYANDI	C/B	INDONESIA	04 Apr 1984	BOGOR	MALE	PASSPORT	C8875134	TANJUNG PIRUK	4-Mar-2027
17	PARIS	REBTU KURNIAWAN	A/O	INDONESIA	10 Jul 2002	TEMANGGUNG	MALE	PASSPORT	E2860669	SEMARANG	28-Mar-2033
18	ELHAM	RAMADHANI	A/E	INDONESIA	14 Nov 2002	BOGOR	MALE	PASSPORT	E6456687	SEMARANG	21-Jan-2034


CAPT. KIM JU HWAN
Master of LPG/C "GAS DREAM"

Jadwal Kapal PT Sakura Samudera Lines

VESSELS SCHEDULE											
MONTH : 2025											
No.	Name Of Vessel	Voy	TA	TD	LP	NP	Activities		Port/Terminal	Boarding Officer	Rema
							Load	Disch			
1	MT. EMERIN	0825/0915	11/03		LUMU	SPOR	2000 MT PYLUS	5200 CNDST	CAP	KHARIF	PCN
2	MT. GAS DREAM	0845	21/03		SOLE	SPOR		1350 P/L	CAP	KHARIF	PCN
3	MT. GAS ESTELLA	0915	21/03		SOLE	CLCT		1300 P/L	CAP	KHARIF	PCN
4	MT. GAS ARIA	0935	10/04	0910	SOLE	SPOR		1300 P/L	CAP	KHARIF	PCN
5	MT. OLIVER ROAD	1005	09/04		SILINDA	P. GUNAW		1000 P/L	PL/CT	KHARIF	PCN
6	MT. HANNU KRASSIA	1035	19/04	1000	ALJANI	KATET		1000 P/L	UJAH	KHARIF	PCN
7	MT. GAS CHAMPION	1050	09/04		S. PORN	SPOR		2500 STD	CAP + RAY	KHARIF	PCN
8	MT. MOWLING HARR	0915	06/04		LTP	SPOR		1300 STD	CAP	KHARIF	PCN
9	MT. EAGLE LINA	1035	02/04		SPOR	LTP	5000 EBL		SAU	KHARIF	PCN
10	MT. EUPHRA	1035	08/04		SPOR	KHARIF	7000 C/S		SAU	KHARIF	PCN
11	MT. BUANA LINA	1050	10/04	1000	P. DILUW	SPOR		7350 P/L	CAP	KHARIF	PCN
12	MT. MORANG HOPE	1055	14/04		S. PORN			4.000 MT. BEN	RDV	KHARIF	PCN
13	MT. ERANAN I	1025	19/04		TUBAN				CAP	KHARIF	PCN
14	MT. ADRIA	1025	22/04		SPOR	SPOR	7.000 MT PYLUS		CAP	KHARIF	PCN
15	MT. EAGLE ASIA OPA	1035	15/04		P. GUNAW		5.000 MT EBL		SAU	KHARIF	PCN
16	MT. EMERIN	11/25	13/04		KHARIF	KHARIF	7.000 MT CSS		SAU	KHARIF	PCN
17	MT. KOREA CHEUNG	2504b	29/04		KHARIF			3.000 MT MEG	TBT	KHARIF	PCN
18	MT. EAGLE AMETINIST	18/25	18/04		KHARIF			CEL/ETC	SAU	KHARIF	PCN

Lampiran 9

Stowage Plan

"No accidents, No Harm to people, No Damage to the Environment"

CARGO STOWAGE PLAN (DISCHARGING)

Ship Name	GAS DREAM	LOA	106.00 m	GRT	4,484 M/T
Voyage No.	202514	Depth	8.10 m	Light T	2,839 M/T
Port name	MERAK, INDONESIA	Beam	17.60 m	DWT	5,352 M/T
Date	16-Jan-2026	Height	31.184 m	S. Draft	5.964 m

1. Ship's Specification

LOA	106.0 m	Capacity of cargo tank	5,018.726 cbm
Dep	8.10 m	Pump capacity	350 cbm
Beam	17.60 m	Max. loading / discharging rate	570/350 cbm
GRT	4,484 M/T	Min/Max service temp of cargo tank	0 °C / 45 °C
Light Ton	2,839 M/T	Min/Max. tank press	0/17.65bar
DWT	5,352 M/T	Max. SG. of cargo	0.9480

Suitable carriage this cargo in the Fitness Certificate? ☒ Yes ☐ No

2. Cargo Information

<<No.1 COT>>

Description of Cargo : 1.3 BUTADIENE
Density @ 15/4 °C : 0.6272 (T54)

Temp. of Liquid : 2.3 °C
Volume Correction Factor : 1.01980
Mol. Weight : 54.09

<<No.2 COT>>

Description of Cargo : 1.3 BUTADIENE
Density @ 15/4 °C : 0.6272 (T54)

Temp. of Liquid : 3.8 °C
Volume Correction Factor : 1.01749
Mol. Weight : 54.09

<<Last (3) Cargo>>

1st : 1.3 BUTADIENE
2nd : 1.3 BUTADIENE
3rd : BUTENE-1

3. Ship's Condition

a. Arrival before discharging

B/L Figure : **2,959.520 M/T** Gross in Vac

After	6 WBT(P)	5 WBT(P)	4 WBT(P)	3 WBT(P)	2 WBT(P)	1 WBT(P)	Forward
	8.10 M	0.00 M	8.10 M	4.20 M	0.00 M	3.48 M	
	147 M3	0 M3	160 M3	58 M3	0 M3	91 M3	
APT	TANK No.2	2508.959 CBM	TANK No.1	2509.767 CBM	FPT		
0.00 M	Level	9.285 m	Level	9.285 m	0.00 M		
	Volume	2,330.345 cbm	Volume	2,331.088 cbm			
	Quantity	1,488.285 M/T	Quantity	1,492.097 M/T			
0 M3	Percent	92.9%	Percent	92.9%	0 M3		
	6 WBT(S)	5 WBT(S)	4 WBT(S)	3 WBT(S)	2 WBT(S)	1 WBT(S)	
	8.10 M	0.00 M	8.10 M	4.20 M	0.00 M	3.48 M	
	147 M3	0 M3	160 M3	58 M3	0 M3	91 M3	

** Will be discharged **1,479.760 M/T**

Draft		Trim	Fr. No	Max SF	Fr. No	Max BM	KG	GM	Ballast	DWT	DISP	FB	Air Draft
F 5.20 m	A 5.40 m	0.20 m	42	16 %	90	16 %	5.96 m	2.00 m	911.7	4,182.0	7,022.0	2.80 m	25.78 m

b. Departure after discharging

After	6 WBT(P)	5 WBT(P)	4 WBT(P)	3 WBT(P)	2 WBT(P)	1 WBT(P)	Forward
	8.10 M	0.00 M	8.10 M	4.20 M	0.00 M	3.48 M	
	147 M3	0 M3	160 M3	57 M3	0 M3	91 M3	
APT	TANK No.2	2,508.959 cbm	TANK No.1	2,509.767 cbm	FPT		
0.00 M	Level	5.045 m	Level	5.037 m	0.00 M		
	Volume	1,159.378 cbm	Volume	1,156.752 cbm			
0 M3	Quantity	739.880 M/T	Quantity	739.880 M/T	0 M3		
	6 WBT(S)	5 WBT(S)	4 WBT(S)	3 WBT(S)	2 WBT(S)	1 WBT(S)	
	8.10 M	0.00 M	8.10 M	4.20 M	0.00 M	3.48 M	
	147 M3	0 M3	160 M3	57 M3	0 M3	91 M3	

Draft		Trim	Fr. No	Max SF	Fr. No	Max BM	KG	GM	Ballast	DWT	DISP	FB	A.Draft
F 3.70 m	A 4.90 m	1.20 m	112	13 %	52	23 %	5.16 m	3.13 m	911.7	2,682.0	5,522.0	3.80 m	26.28 m

* Cargo Tank Condition after discharging

Tank No.	Previous Cargo	Liquid Volume	Temp °C	Pressure bar.g	Mol. WT	Density @ 15°C	Quantity (M/T)
1	1.3 BUTADIENE	1,159.378 cbm	10.0	1.0	54.09	0.6272	739.880 M/T
2	1.3 BUTADIENE	1,156.752 cbm	10.0	1.0	54.09	0.6272	739.880 M/T

4. Cargo operation

a. Kind of Operation :

☐ Loading ☒ Discharging

b. Kind of cargo :

1.3 BUTADIENE

c. Cargo quantity : Discharged

1,479.760 M/T

☐ In air ☒ Gross in Vacuum ☐ Net in Vacuum

d. Load percentage each tank :

No.1 COT: 92.9% No.2 COT: 92.9%

e. Expected time for operation

	Rate	Time	Quantity
Initial	50 MT	1 hour	50 MT
Normal	250 MT	6 hour	1375 MT
Final	54 MT	1 hour	54 MT

Total Hour	8 hour
Total Quantity	1479 MT

5. Ballast water handling

a. Kind of Operation :

☐ Ballasting ☐ De-ballasting

b. Quantity :

N/A

c. Method :

☐ Gravity ☐ By Ballast



BAGUS TRI
CHIEF OFFICER OF M/T GAS DREAM

Lampiran 10

Ship Particulars MT GAS DREAM

SHIP'S PARTICULARS	
1 Name of Ship	LPG/C. "GAS DREAM"
2 Port of Registry	PANAMA
3 Nationality of Ship	PANAMA
4 Call Sign	3FTD8
5 Official Number	51528-20-A
6 IMO Number	9371153
7 Kind of Ship	Liquefied Gases Carrier
8 Classification	KR (KOREAN REGISTER)
	+KRS1 -LIQUEFIED GAS CARRIER, 2PG 1C 18kgf/cm ² , 0 °C, 0.9485G (IGC) CLF
	+KRM1 -BWT
10 Keel Laid	27th Feb. 2006
11 Launching	26th May. 2006
12 Delivery	22nd Aug. 2006
13 Builder	SHITANOE SHIP BUILDING CO.(JAPAN)
14 Owner	KF POWER SHIPPING S.A
	Address KSS LINE LTD. 8TH Floor, Daeil Building, 12, Insadong-gil, Jongno-gu, Seoul, Korea
15 Technical Operator	KSS LINE LTD.
	Address 8 th Floor, KAL Building, #146, Jungang-daero, Jung-Gu, Busan, Korea
16 Length (L.O.A.)	106.00M
17 Length (Between Perpendicular)	100.00M
18 Breadth(Moulded)	17.60M
19 Depth(Moulded)	8.10M
20 Summer Draft	5.964M
21 Displacement	8,192.26 Tons
22 Bottom of Keel to Highest Point	31.184M
23 Dead Weight	5,352.31 Tons
24 Light Ship	2,839.95 Tons
25 Gross Tonnage	4,484 Tons
26 Net Tonnage	1,345 Tons
27 Cargo Tank Capacity (100%)	5,018.726 cbm (No.1/2, 509.767m ³ , No.2/2, 508.959m ³)
28 Distance : Manifold Center(Liq.) to Bow	49.75 M, to Stern 56.25 M
29 The Present State of Manifold ; Liquid x 1 ea (8" x 300 ANSI), Vapour x 2 EA (5" x 300 ANSI)	
30 Bunker Capacity (100%)	F.O/550.04 cbm, D.O/123.89 cbm
31 Water Ballast tank (100%)	2,076.25 cbm ==> 38.79% OF SDWT
32 Fresh water tank (100%)	212.00 cbm
33 Main Engine	Type & Number : Akasaka Diesels Limited, 6 UEC 33 LS II
	MCRME : 3,400KW / 4,620PS x 215 RPM
	MCRlim : 2,705KW / 3,676PS x 199.2 RPM
34 Generator Engine	2 Set : 530 kw x 1,200 rpm
35 Cargo Pump & Ballast Water Pump Capacit	Cargo Pump: 350 m ³ x 2 set, Ballast Pump: 150 m ³ x 2 set
36 Service Speed	13.5 Knots
37 P & I Club	Britannia P & I Club
38 V-sat	Tel +82-70-7998-8688 (Bridge)
	+82-70-7998-8689 (Captain Day Room)
39 Inmarsat "FB-250"	Tel +870 773 156 931
40 Inmarsat "C"	Telex 435336012
41 MMSI No.	353360000
42 E-mail	gtdr@kssfleet.com

Master of LPG/C. "GAS DREAM"