

LAMPIRAN

Lampiran 1 Data Narasumber Serta Peran Dan Fokus Wawancara

NO	Narasumber	Peran	Fokus Wawancara
1.	<i>Consignee</i>	Menjelaskan pengelolaan izin impor dari sisi pemilik barang, termasuk tantangan dalam administrasi dan perizinan, serta dampak dari kegiatan bongkar muat.	Mengumpulkan informasi yang relevan terkait upaya dan kendala yang dihadapi dalam pengelolaan izin impor garam industri.
2.	Otoritas Pelabuhan	Mengatur dan mengawasi aktivitas sandar kapal, serta mengevaluasi kelengkapan dokumen perizinan impor.	Mendapatkan perspektif tentang validasi dokumen perizinan kapal masuk, kendala dalam koordinasi antar instansi, dan sistem <i>clearance</i> dan sinkronisasi jadwal.
3.	<i>Shipping Agency</i>	Mengkomunikasikan dan berkolaborasi dengan instansi pelabuhan dalam kegiatan bongkar muat garam industri, memberikan informasi tentang kegiatan <i>clearance</i> kapal.	Memberikan perspektif mengenai pengajuan dokumen kapal, masalah administratif dalam sistem INSW, serta koordinasi dengan pihak mengenai kegiatan bongkar muat garam industri.
4.	PBM	Mengelola kegiatan bongkar muat barang terkhusus muatan garam industri pada MV Indigo March.	Mendapatkan informasi mengenai kesiapan dan kondisi alat bongkar muat garam industri pada MV Indigo March.

Sumber: Data primer yang diolah. 2025

Lampiran 2 Hasil Wawancara

Sebagaimana dilakukannya penelitian di PT Saha Mitra Samudera, Surabaya, wawancara atau tanya jawab telah dilakukan dengan beberapa narasumber yang memiliki tanggung jawab terhadap kegiatan bongkar muat garam industri pada kapal MV Indigo March, sebagai berikut:

Kepada *Consignee* sebagai N1:

Pertanyaan dan jawaban

1. Apa saja usaha yang dilakukan oleh perusahaan untuk mengantisipasi adanya keterlambatan dokumen perizinan impor?
- Kami menyadari atas keterlambatan dokumen sangat berpengaruh terhadap efektivitas proses bongkar muat garam industri pada kapal MV Indigo March di pelabuhan. Sehubungan dengan itu, kami berusaha untuk terus melakukan komunikasi yang baik dengan pihak terkait. Kami percaya bahwa saat melakukan komunikasi tidak akan terjadi yang namanya keterlambatan dalam penerbitan dokumen perizinan impor karena dengan berkomunikasi dapat mengetahui kapan dokumen perizinan terbit dan mendapat persetujuan dari pihak- pihak terkait untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang impor khususnya muatan garam industri.
2. Bagaimana upaya perusahaan dalam memantau regulasi impor terkait mengatasi kendala komunikasi antar instansi, serta melakukan perbaikan terhadap keterlambatan perizinan impor garam industri dan akankah ada langkah selanjutnya dalam penagjukan perizinan impor?
- Tim kami selalu aktif dalam memantau langsung perubahan regulasi impor secara berkala, meskipun dengan pengajuan dokumen yang kompleks dan rumit. Namun, dalam proses pelaksanaan di lapangan, tak jarang terjadi keterlambatan. Mungkin dari pihak kami kurang melakukan komunikasi dengan pihak instansi dan agen, tetapi kami selalu berbenah atas kesalahan yang terjadi dalam proses perizinan impor garam industri yang terjadi saat kapal MV Indigo March yang akan melakukan kegiatan bongkar. Dikemudian hari sebagai pembelejaran, kami akan mengajukan perizinan sebelum kedatangan kapal dan dengan waktu persetujuan selama tujuh hari kerja untuk mendapatkan dari pihak instansi, seperti Kementerian Perdagangan dan Gubernur Jawa Timur.
3. Tambahan pertanyaan yang diajukan terkait jenis dokumen yang dibutuhkan. Apa saja jenis dokumen yang wajib ada dalam pembuatan izin bongkar barang impor menurut perusahaan?
- Tambahan dari kami, ada tiga jenis dokumen yang wajib diserahkan atau diajukan untuk pembuatan izin bongkar barang impor, yakni NOR (Notice Of readiness) yang diterbitkan oleh master untuk memberitahukan kesediaan kapal dalam melakukan kegiatan di pelabuhan , Persetujuan impor garam (API-P) dari Kementerian Perdagangan , serta Persetujuan bongkar untuk komoditas strategis dari Gubernur Jawa Timur. Apabila

terdapat salah satu dokumen yang tidak ada dapat dipastikan kegiatan bongkar barang impor mengalami kelambatan bahkan kemungkinan terburuk kapal tidak dapat melakukan bongkar di pelabuhan.

4. Bagaimana pendapat perusahaan terhadap proses administratif dan koordinasi operasional yang efektif dapat membantu memperlancar kegiatan bongkar muat di pelabuhan, terutama jika dokumen seperti izin bongkar dan *clearance* kapal sudah tepat dan lengkap?

*- Kelancaran kegiatan bongkar muat di pelabuhan sangat bergantung pada proses administratif yang tertata dan koordinasi operasional yang efektif. Proses persetujuan sandar dan pelaksanaan operasional di lapangan akan dipercepat jika dokumen administratif seperti izin bongkar serta *clearance* kapal tepat dan lengkap.*

5. Bagaimana menurut perusahaan terkait pentingnya optimalisasi proses perizinan impor dan koordinasi operasional dalam mendukung efisiensi bongkar muat garam industri, serta sejauh mana pengurusan izin dan kelengkapan dokumen memengaruhi kelancaran alur logistik yang telah direncanakan?

*- Sebagai tambahan, pengalaman kami di lapangan telah menunjukkan bahwa beberapa kriteria harus dioptimalkan untuk membuat proses bongkar muat garam industri lebih efisien. Pertama, proses perizinan impor dan koordinasi operasional harus ditingkatkan, terutama dalam hal pengurusan perizinan impor dan *clearance* kapal yang cepat dan memiliki dokumen yang lengkap. Dengan demikian, seluruh rangkaian kegiatan bongkar muat dapat dilakukan dengan lebih efisien, dan alur logistik yang sudah direncanakan tidak akan terganggu.*

6. Bagaimana perusahaan menangani masalah administrasi, perizinan impor, serta bagaimana peran PIC mengatur pengajuan dokumen dan memastikan status *clearance* kapal lancar?

*- Kami tahu bahwa administrasi dan perizinan impor sangat kompleks dan melibatkan banyak lembaga. Oleh karena itu, kami membentuk tim penanggung jawab atau PIC khusus yang ditugaskan untuk mengurus seluruh dokumen perizinan dan memantau status *clearance* kapal secara terorganisir. Dengan tim ini, proses pengajuan dokumen lebih terkontrol dan kami dapat memastikan bahwa keterlambatan administratif tidak mengganggu jadwal operasional kapal.*

7. Sejauh mana pengaturan waktu pengajuan dokumen perizinan impor berperan dalam menjaga efisiensi proses bongkar muat di pelabuhan?

*- Dari pengalaman kami, pengajuan dokumen perizinan impor memang harus dilakukan jauh-jauh hari sebelum kapal tiba. Idealnya, minimal tujuh hari kerja sebelumnya dokumen sudah diajukan agar proses verifikasi dan persetujuan tidak menghambat jadwal sandar kapal. Kalau dokumen terlambat, otomatis *clearance* tertunda dan itu akan berdampak langsung pada proses bongkar muat. Akibatnya, kami sangat menekankan kedisiplinan waktu dalam administrasi perizinan sebagai bagian dari upaya menjaga efisiensi operasional.*

Kepada Otoritas Pelabuhan sebagai N2:

Pertanyaan dan jawaban:

1. Apa saja usaha yang dilakukan oleh perusahaan guna menjalankan kegiatan bongkar muat sesuai kebijakan pelabuhan yang berlaku?
- Kami memberikan kebijakan dan regulasi untuk setiap perusahaan shipping agency dalam pengajuan perizinan kegiatan kapal di pelabuhan, mulai dari kapal masuk, berkegiatan, selesai, hingga keluar untuk berlayar. Dalam kasus ini kapal dikeluarkan dari dermaga untuk melakukan labuh jangkar dan kemudian melakukan re-berthing atau sandar ulang dikarenakan dokumen yang diperlukan untuk kegiatan bongkar barang impor belum lengkap, agar kegiatan logistik di pelabuhan tidak tersendat, kami memutuskan untuk mengeluarkan kapal dan menggantikan dengan kapal lain untuk melakukan sandar dan berkegiatan di dermaga. Apabila tidak dikeluarkan jadwal akan berantakan dan kapal lain juga merasakan dampak dari kejadian tersebut.
2. Bagaimana pandangan perusahaan terhadap kebijakan memprioritaskan kapal dengan dokumen lengkap dalam menjaga efisiensi bongkar muat, mendorong kepatuhan pelaku usaha, serta menjaga kelancaran rantai logistik di pelabuhan?
- Kami memprioritaskan kapal dengan dokumen yang sudah lengkap untuk melakukan kegiatan terlebih dahulu agar tidak merusak jadwal kapal yang telah ditetapkan dan rantai logistik tetap berjalan baik sesuai rencana. Dari sudut pandang kami, kebijakan ini adalah langkah strategis dalam menjaga efisiensi proses bongkar muat dan potensi kongesstasi di area pelabuhan. Prioritas terhadap kapal dengan kelengkapan dokumen tidak hanya mempercepat proses bongkar muat, tetapi juga memberikan tekanan bagi pelaku usaha untuk melengkapi dokumen sebelum kedatangan kapal di pelabuhan. Kami juga secara aktif mendorong transparansi dan akuntabilitas dalam proses dokumentasi, serta membuka kanal komunikasi yang jelas agar seluruh pihak memahami bahwa kelengkapan dokumen merupakan prasyarat utama guna memperoleh prioritas layanan sandar. Dengan demikian operasional dan stabilitas rantai logistik terjaga.
3. Bagaimana penyesuaian jadwal sandar kapal dilakukan jika dokumen belum lengkap atau cuaca tidak mendukung, dan apa dampaknya terhadap kelancaran bongkar muat?
- Penjadwalan dan koordinasi kapal menjadi sangat penting untuk kegiatan operasional. Jadwal sandar kapal kami selalu disesuaikan dengan kesiapan dokumen dan prediksi cuaca. Hal ini kami lakukan untuk menghindari penundaan atau penumpukan kapal yang mengganggu arus logistik. Biasanya, kami akan segera menyesuaikan jadwal melalui koordinasi langsung dengan pihak pelabuhan dan instansi terkait jika dokumen belum lengkap atau perkiraan cuaca tidak memadai. Jadi, fleksibilitas ini sangat membantu menjaga proses bongkar muat berjalan lancar.
4. Bagaimana peran komunikasi antarinstansi dalam mendukung efektivitas koordinasi operasional dan penyesuaian jadwal bongkar muat di pelabuhan?

- Menengok dari pengalaman yang pernah terjadi menunjukkan bahwa koordinasi operasional yang efektif sangat bergantung pada komunikasi yang lancar antar instansi. Banyak pihak terlibat dalam kegiatan bongkar muat. Akibatnya, kami terus berusaha untuk berkomunikasi lebih baik melalui pertemuan koordinasi teratur dan saluran komunikasi cepat seperti grup resmi atau aplikasi internal. Dengan cara ini, penjadwalan kapal dapat disesuaikan lebih cepat apabila terjadi perubahan, dan semua proses dapat dilakukan dengan lebih cepat tanpa keterlambatan atau tumpang tindih.

Kepada *Shipping Agency* sebagai N3:

Pertanyaan dan jawaban:

1. Bagaimana usaha yang diberikan perusahaan dalam memantau dan mengantisipasi kondisi cuaca?
- Kami melakukan pemantauan secara teratur dan melakukan koordinasi dengan BMKG terkait prakiraan cuaca guna kelancaran dalam proses sandar kapal di pelabuhan. Semisal cuaca sedang buruk, kami terpaksa melakukan sandar dengan hati-hati agar kapal tidak mengalami kandas atau terbawa arus pada saat proses sandar. Meskipun penyandaran kapal telah dilakukan, kami masih merasa waswas dengan situasi dan kondisi di pelabuhan. Kalau pun cuaca sudah tidak bersahabat, kami akan memberi kabar kepada master bahwa kapal tidak bisa sandar dan melakukan kegiatan dikarenakan cuaca sedang buruk ditambah kapal sebelumnya belum selesai berkegiatan di pelabuhan. Selain memantau cuaca, kami juga menyusun rencana untuk antisipasi cuaca buruk. Rencana ini mencakup prosedur evakuasi, perlindungan muatan, dan penanganan kargo dengan cara memberi arahan kepada PBM untuk menutup palka kapal jika awan dan angin sudah terasa tidak enak.
2. Bagaimana usaha perusahaan dalam mengembangkan SDM yang ada?
- Kami selalu memastikan bahwa kegiatan operasional kapal sudah sesuai dengan prosedur kebijakan pelabuhan. Kami menerapkan sistem reward dan punishment untuk tim yang kurang disiplin dalam bekerja, serta sangat mendukung dalam pengembangan bidang SDM yang dimiliki demi pengetahuan.
3. Bagaimana komitmen dan upaya perusahaan dalam meningkatkan koordinasi dan pertukaran informasi terkait prakiraan cuaca dengan pihak-pihak terkait, serta sejauh mana kesiapan perusahaan untuk menangani situasi darurat akibat cuaca ekstrem yang dapat memengaruhi kegiatan bongkar muat di MV Indigo March?
- Kami berkomitmen untuk terus meningkatkan koordinasi dan pertukaran informasi terkait prakiraan cuaca dengan pihak-pihak terkait yang membantu kami dalam mengantisipasi dan mempersiapkan diri dengan lebih baik dalam menghadapi cuaca buruk. Selain itu, meskipun cuaca ekstrem tidak dapat ditangani sepenuhnya, kami berkomitmen untuk terus meningkatkan kemampuan tim dalam menangani situasi darurat akibat cuaca ekstrem yang dapat berpengaruh pada kegiatan bongkar muat di kapal MV. Indigo March.
4. Bagaimana pengendalian SDM melalui sistem reward dan punishment dapat membantu proses bongkar muat menjadi lebih lancar, serta meningkatkan efisiensi dan daya saing bisnis?
- Kami benar-benar percaya bahwa penggunaan sistem reward dan punishment untuk mengontrol sumber daya manusia sangat penting, terutama karena ini berdampak langsung pada kelancaran proses perizinan impor, terutama untuk komoditas seperti garam industri.

Dengan pengelolaan sumber daya manusia yang efektif, produktivitas, kualitas kerja, dan keselamatan tenaga kerja akan meningkat, dan ini pasti akan berdampak besar pada ketepatan waktu proses perizinan impor, yang sangat penting untuk menjaga kestabilan.

5. Bagaimana pandangan perusahaan terhadap pentingnya pelatihan berkala dalam meningkatkan disiplin dan kinerja karyawan, khususnya dalam mendukung koordinasi dan ketepatan waktu selama proses bongkar muat di lapangan?

- Kami setuju bahwa meningkatkan disiplin dan kinerja karyawan sangat penting, terutama dalam aktivitas bongkar muat yang memerlukan koordinasi dan ketepatan waktu. Untuk alasan ini, kami secara teratur memberikan pelatihan kepada karyawan kami, terutama mereka yang bekerja di lapangan. Tujuannya adalah agar mereka tidak hanya memahami prosedur kerja, tetapi juga menjadi disipliner, bertanggung jawab, dan mampu menjalankan prosedur operasional yang telah ditetapkan. Pelatihan berkala juga dapat meningkatkan kualitas kerja dan meningkatkan efisiensi operasional secara keseluruhan.

6. Bagaimana penerapan sistem reward and punishment dilakukan di perusahaan dalam rangka meningkatkan disiplin dan tanggung jawab karyawan, khususnya yang bekerja di lapangan?

- Kami menerapkan sistem reward dan punishment untuk mendorong kedisiplinan dan tanggung jawab karyawan, terutama di lapangan. Karyawan yang bekerja baik kami beri apresiasi, sedangkan yang melanggar dikenai sanksi sesuai aturan. Cara ini cukup efektif meningkatkan semangat dan kinerja tim.

7. Bagaimana peran SDM dalam efisiensi bongkar muat, dan apa bentuk pelatihan serta reward and punishment yang diterapkan?

- Kami benar-benar percaya bahwa kualitas sumber daya manusia sangat memengaruhi efisiensi bongkar muat. Oleh karena itu, kami rutin memberikan pelatihan kepada karyawan kami agar mereka dapat mengikuti perubahan dalam peraturan dan prosedur. Untuk mendorong disiplin dan tanggung jawab, kami juga menerapkan sistem reward dan punishment. Cara ini telah terbukti cukup efektif dalam membangun tim kerja yang lebih responsif dan produktif.

Kepada PBM sebagai N4:

Pertanyaan dan jawaban:

1. Apa saja usaha yang dilakukan guna memastikan alat bongkar muat selalu dalam kondisi optimal?
- *Saya bersama tim selalu standby 24 jam pada saat ada kegiatan kapal yang sedang ditangani, sebelum berkegiatan akan ada pemeriksaan keseluruhan pada alat bongkar muat, apabila terdapat kerusakan saat sedang melakukan kegiatan, tim kami melakukan rundungan dan langsung meluncur ke lokasi untuk segera melakukan perbaikan alat bongkar muat dan dapat dipastikan semua bisa tertangani karena sebelumnya di perusahaan selalu diadakan pelatihan pengembangan SDM dibidang bongkar muat, seperti simulasi kerusakan alat dan cara penanganannya.*
2. Apakah ada hal lain yang ingin ditambahkan?
- *Sebagai tambahan, tim kami selalu melakukan pembersihan menyeluruh sebelum dilakukannya pengecekan alat bongkar muat agar kegiatan bongkar muat berjalan dengan lancar tanpa ada hambatan. Disatu sisi pengecekan kelistrikan tidak pernah ketinggalan agar tidak terjadi kecelakaan dalam bekerja akibat konsleting listrik.*
3. Bagaimana usaha perusahaan dalam mengelola masalah proses bongkar muat yang mungkin timbul?
- *Kami menjalin koordinasi dengan pihak dan instansi terkait apabila terjadi cuaca buruk, serta memiliki dampak terhadap muatan. Disatu sisi, kami juga memberikan peringatan terhadap sopir truck untuk berhati-hati saat di kawasan pelabuhan jika dalam kondisi hujan agar tidak terjadi hal yang tidak diinginkan. Bilapun terjadi dapat mengakibatkan rantai logistik terhambat dan harus melakukan penyesuaian terhadap jadwal kapal. Selain masalah yang tadi, ada juga masalah yang terjadi berulang kali, yakni gangguan sistem saat melakukan penginputan kepada pihak Bea Cukai, tetapi kami sudah melakukan antisipasi dengan cara melakukan maintance pada sistem teknologi dan melakukan koordinasi dengan pihak yang terkait.*
4. Bagaimana proses bongkar muat dapat dipengaruhi oleh kerusakan dan downtime alat?
- *Alat bongkar muat yang sering rusak dan mengalami downtime memang dapat mengurangi kapasitas dan kecepatan proses bongkar muat. Ini sangat mengganggu kelancaran bongkar muat dan pada akhirnya mengganggu rantai logistik pelabuhan. Oleh karena itu, kami percaya manajemen alat yang baik sangat penting untuk meminimalkan downtime dan memastikan bahwa alat tersedia selama operasi. Selain itu, alat yang rusak dan memerlukan perbaikan terus-menerus juga dapat menurunkan produktivitas bongkar muat, yang tentu saja berdampak langsung pada kelancaran proses bongkar muat di pelabuhan.*
5. Bagaimana pendapat perusahaan tentang fungsi efektif dan kelancaran logistik dalam membantu kemajuan transportasi multimoda, khususnya dalam hal kemudahan pengisian data sistem, kelancaran perizinan, dan

dampak mereka terhadap penyesuaian jadwal kapal dan stabilitas operasional pelabuhan?

- Memang benar, menurut kami, efektivitas dan kelancaran logistik memang sangat penting untuk mendukung pengembangan transportasi multimoda. Proses perpindahan barang antarmoda menjadi lebih efisien dan terintegrasi ketika alur logistik berjalan dengan baik. Selain itu, kemudahan memasukkan data ke dalam sistem juga dipengaruhi oleh kelancaran logistik, terutama dalam proses perizinan, pelaporan, dan pelacakan dokumen. Proses tersebut akan berdampak langsung pada penyesuaian jadwal kapal secara keseluruhan jika tidak berjalan dengan lancar. Oleh karena itu, kami menilai betapa pentingnya kesiapan administrasi dan koordinasi untuk menjaga jadwal stabil dan meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan.

6. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk memastikan kesiapan alat bongkar muat agar proses operasional di pelabuhan tetap berjalan lancar?

- Kami menyadari bahwa kelancaran operasional pelabuhan sangat dipengaruhi oleh kesiapan alat bongkar muat. Oleh karena itu, kami merencanakan pemeliharaan rutin secara berkala untuk memastikan semua peralatan dalam kondisi terbaik. Pemeliharaan yang teratur memungkinkan kami untuk menghindari kerusakan yang tidak terduga yang dapat mengganggu proses bongkar muat. Selain itu, kami melakukan pengecekan teknis sebelum alat digunakan untuk memastikan bahwa kegiatan di lapangan berjalan lancar dan tanpa hambatan.

7. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh perusahaan dalam memastikan kesiapan alat bongkar muat dan ketersediaan teknisi serta suku cadang, agar proses bongkar muat dapat berjalan lancar dan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan?

- Kami menyadari bahwa kelancaran operasional sangat dipengaruhi oleh kesiapan alat bongkar muat. Oleh karena itu, kami selalu memastikan bahwa teknisi kami siap selama kegiatan. Sudah kami latih mereka untuk menangani perbaikan lapangan dengan cepat. Selain itu, kami menjaga ketersediaan suku cadang penting agar kerusakan dapat diperbaiki segera jika terjadi. Untuk memastikan proses bongkar muat berjalan sesuai jadwal, langkah ini cukup efektif.

Lampiran 3 Dokumen Notice Of Readiness (NOR) PT SUPARMA (1)



SURABAYA, 27 NOVEMBER 2024

Messrs. **PT. SUPARMA TBK**
JL. RAYA MASTRIP NO. 856
WARUGUNUNG – KARANG PILANG
SURABAYA 60211 JAWA TIMUR, INDONESIA
TAX ID: 001.122.096.9-054.000

Dear Sir,

NOTICE OF READINESS

"MV. INDIGO MARCH"

Voy. No. 1

This is to inform you that the above vessel, under my command arrived at the port of
JAMRUD UTARA, SURABAYA PORT at **05.54 LT** on **27TH NOVEMBER 2024**

And is in all respects ready to commenced Discharging
2,163.000 MT "SOLAR SALT IN BULK EX. DAMPIER SALT"
In accordance to the terms and conditions of the Charter Party

Notice of readiness tendered **05.54 LT** on **27TH NOVEMBER 2024**

Notice of readiness accepted to be as per charter party.

Consignee/Agent



Master



Office :
JI. IKAN SEPAT VI NO. 9, SURABAYA
60177, JAWA TIMUR - INDONESIA

Phone : +62 31 3570903
Email : agency@sahamitrasamudra.com

**Lampiran 4 Dokumen *Notice Of Readiness* (NOR) PT Pabrik Kertas Indonesia
(2)**



SURABAYA, 27 NOVEMBER 2024

Messrs. **PT PABRIK KERTAS INDONESIA (PT. PAKERIN)**
JL. KERTOPATEN NO.3
SURABAYA 60145, INDONESIA
ID TAX NO. 01.122.763.4-092.000

Dear Sir,

NOTICE OF READINESS

"MV. INDIGO MARCH"

Voy. 1

This is to inform you that the above vessel, under my command arrived at the port of
JAMRUD UTARA, SURABAYA PORT at **05.54** LT on **27TH NOVEMBER 2024**

And is in all respects ready to commenced Discharging
23,825.000 MT "INDUSTRIAL SALT IN BULK" In ccordance with the charter party.

Notice of readiness tendered **05.54** LT on **27TH NOVEMBER 2024**

Notice of readiness accepted to be as per charter party.

Consignee/Agent



Master



Office :
Jl. IKAN SEPAT VI NO. 9, SURABAYA
60177, JAWA TIMUR - INDONESIA

Phone : +62 31 3570903
Email : agency@sahammitrasamudra.com

Lampiran 5 Dokumen *Notice Of Readiness* (NOR) Master (3)

EXECUTIVE SHIP MANAGEMENT

File Ref – 140.18

PC 2

With cargo papers

Page 1 of 1

(02/16 Rev 1)

NOTICE OF READINESS

To: PT.SAHA MITRA SAMUDERA, SURABAYA

To: DAMPSKIBSSELSKABET NORDEN A/S

Cc: M/S SWIRE BULK

Cc: ITOCHOU SHIPPING/PEONY SHIPHOLDING

Cc: EXECUTIVE SHIP MANAGEMENT

Gentlemen,

Please be advised that INDIGO MARCH under my command anchored at SURABAYA ANCHORAGE on 27TH NOV 2024 at 0554 hours LT and is ready in every respect to load/discharge her designated cargo of SALT in Bulk.

The time commence to count in accordance with the terms and conditions of the Charter Party / Booking Note dated As Relevant

To be accepted as per the provision of the charter party.

Please consider this notice as official NOR tendered in accordance with relevant Charter Party terms and notify concerned parties accordingly.

Yours faithfully,

INDIGO MARCH
MASTER

CAPT SHISHIR SRIVASTAVA
Master

Notice tendered on 27TH NOV 2024 at 0554 Hrs LT hours.

Notice received on _____ at _____ hours.

Shipper / Consignee / Agent

Lampiran 6 Dokumen Kementerian Perdagangan PT Pabrik Kertas Indonesia (1)



Menteri Perdagangan Republik Indonesia

Persetujuan Impor Garam Kebutuhan Bahan Baku dan Bahan Penolong Industri (API-P) NOMOR: 04.PI-53.24.0642	
Nama : PT PABRIK KERTAS INDONESIA Alamat : JL KERTOPATEN NOMOR 3., Kota Surabaya, Prop. Jawa Timur NIB : 9120016231994	
Nomor Pengajuan Intrade : 12544/INATRADE/02/2024 Tanggal : 16 Februari 2024	
DASAR HUKUM PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 20 TAHUN 2021 TENTANG KEBIJAKAN DAN PENGATURAN IMPOR, BESERTA PERUBAHANNYA	MEMPERHATIKAN 1. Neraca Komoditas Impor Garam Industri Nomor 4100089A3BFDD/3/0101641 Tanggal 13 Desember 2023 2. Surat Keterangan yang memuat rencana penyaluran/distribusi/penjualan produk yang diolah menggunakan garam yang di impor Nomor 001/PKR/DIR/II/2024 Tanggal 05 Februari 2024 3. Surat pernyataan yang menyatakan bahwa pelabuhan tujuan impor merupakan pelabuhan terdekat dengan lokasi industri yang dibuktikan dengan Izin Usaha Industri (IUI) atau izin usaha lain yang sejenis Nomor 002/PKR/DIR/II/2024 Tanggal 05 Februari 2024
KETENTUAN 1. Mentaati ketentuan-ketentuan yang berlaku dalam PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 20 TAHUN 2021 TENTANG KEBIJAKAN DAN PENGATURAN IMPOR, BESERTA PERUBAHANNYA. 2. Importir bertanggung jawab penuh terhadap kebenaran dan kesesuaian dokumen persyaratan, dan data/informasi yang disampaikan serta segala akibat hukum yang timbul disebabkan oleh perbuatan, tindakan, pelanggaran baik disengaja atau tidak disengaja, dan/atau kelalaian yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan atas pelaksanaan Impor. 3. Menyampaikan permohonan perubahan setiap perubahan data Persetujuan Impor melalui sistem INSW paling lama 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal perubahan tersebut sesuai dengan ketentuan dan persyaratan sebagaimana tercantum dalam Lampiran I PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 20 TAHUN 2021 TENTANG KEBIJAKAN DAN PENGATURAN IMPOR, BESERTA PERUBAHANNYA. 4. Bersedia memberikan data/informasi yang diperlukan dan/atau dilakukan pemeriksaan lapangan (lokasi usaha/gudang/kantor) apabila diperlukan oleh pejabat yang berwenang di lingkungan Kementerian Perdagangan dan/atau K/L terkait. 5. Pelanggaran baik disengaja atau tidak disengaja, dan/atau kelalaian yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan, dapat dikenakan sanksi berupa pembekuan atau pencabutan Perizinan Berusaha di Bidang Impor. 6. Garam yang diimpor tidak sesuai dengan ketentuan dalam PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 20 TAHUN 2021 TENTANG KEBIJAKAN DAN PENGATURAN IMPOR, BESERTA PERUBAHANNYA, harus diekspor kembali, dimusnahkan, atau dapat diperlakukan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Biaya atas pelaksanaan ekspor kembali atau pemusnahan ditanggung oleh Importir. 7. Persetujuan Impor Garam Kebutuhan Bahan Baku dan Bahan Penolong Industri (API-P) ini mulai berlaku sejak tanggal 19 Februari 2024 sampai dengan tanggal 31 Desember 2024 yang dibuktikan dengan tanggal pendaftaran: a. Pemberitahuan Pabean berupa manifest (BC 1.1) untuk pemasukan Barang selain melalui KPBPB, KEK, atau TPB; atau b. Pemberitahuan Pabean Impor untuk pemasukan Barang melalui KPBPB atau TPB, sesuai dengan ketentuan kepabeanan di bidang impor dan tidak dapat dialihkan kepada pihak lain. 8. Garam yang diimpor hanya untuk kebutuhan PT PABRIK KERTAS INDONESIA dan tidak untuk diperjualbelikan dan/atau dipindahtangankan.	



Dokumen ini sah, diterbitkan oleh Kementerian Perdagangan secara elektronik melalui sistem INATRADE dan tidak membutuhkan cap dan tanda tangan basah

PROSES PERMOHONAN SAMPAI DENGAN PENERBITAN PERIJINAN/PERSETUJUAN TIDAK DIKENAKAN BIAYA

Lampiran 7 Dokumen Kementerian Perdagangan PT Pabrik Kertas Indonesia (2)

9.	Importir wajib mengisi data dalam kartu kendali realisasi impor secara elektronik untuk setiap kegiatan impor antara lain jumlah, satuan, dan jenis barang yang diimpor, untuk barang impor yang belum termasuk dalam otomasi pemotongan alokasi impor.
10.	Importir yang telah mendapatkan Persetujuan Impor Garam Kebutuhan Bahan Baku dan Bahan Penolong Industri (API-P) wajib menyampaikan laporan realisasi impor baik yang terealisasi maupun tidak terealisasi setiap bulan paling lambat tanggal 15 (lima belas) pada bulan berikutnya melalui SINSW yang diteruskan ke Sistem INATRADE.
Jakarta, 19 Februari 2024 A.n Menteri Perdagangan Direktur Jenderal Perdagangan Luar Negeri TTD Budi Santoso Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Balai Sertifikat Elektronik.	



Dokumen ini sah, diterbitkan oleh Kementerian Perdagangan secara elektronik melalui sistem INATRADE dan tidak membutuhkan cap dan tanda tangan basah

PROSES PERMOHONAN SAMPAI DENGAN PENERBITAN PERIJINAN/PERSETUJUAN TIDAK DIKENAKAN BIAYA

Lampiran 8 Dokumen Kementerian Perdagangan PT Pabrik Kertas Indonesia (3)

LAMPIRAN
Persetujuan Impor Garam Kebutuhan Bahan Baku
dan Bahan Penolong Industri (API-P)
NOMOR : 04.PI-53.24.0642
TANGGAL : 19 Februari 2024

KOMODITAS							
NO	POS TARIF / HS	URAIAN BARANG	VOLUME / JUMLAH	SATUAN	NEGARA ASAL	PELABUHAN TUJUAN AKHIR	KETERANGAN / SPESIFIKASI BARANG
1	2501.00.93	Garam- Garam untuk Pemenuhan Bahan Baku/Bahan Penolong Industri- Industri CAP (Petrokimia, Pulp dan Kertas)- garam dengan kandungan NaCl 97 % atau lebih tetapi < 99, 9 %, dihitung dari basis kering- Garam Industri Soda Kaustik (Acuan: SNI 0303:2012) Garam dengan kandungan NaCl minimal 98, 5%; Kadar air maksimal 4%; Kadar Ca maksimal 0, 2%; dan Kadar Mg maksimal 0, 1%.	23.829,0000 (Dua Puluh Tiga Ribu Delapan Ratus Dua Puluh Sembilan)	Metrik Ton	Australia, India	Tanjung Perak	-
TOTAL				23.829,0000 (Dua Puluh Tiga Ribu Delapan Ratus Dua Puluh Sembilan) Metrik Ton			



Dokumen ini sah, diterbitkan oleh Kementerian Perdagangan secara elektronik melalui sistem INATRADE dan tidak membutuhkan cap dan tanda tangan basah
PROSES PERMOHONAN SAMPAI DENGAN PENERBITAN PERJINAN/PERSETUJUAN TIDAK DIKENAKAN BIAYA

Jakarta, 19 Februari 2024
A.n Menteri Perdagangan
Direktur Jenderal Perdagangan Luar Negeri
TTD
Budi Santoso



Dokumen ini sah, diterbitkan oleh Kementerian Perdagangan secara elektronik melalui sistem INATRADE dan tidak membutuhkan cap dan tanda tangan basah
PROSES PERMOHONAN SAMPAI DENGAN PENERBITAN PERJINAN/PERSETUJUAN TIDAK DIKENAKAN BIAYA

Lampiran 9 Dokumen Kementerian Perdagangan PT SUPARMA (1)



Menteri Perdagangan Republik Indonesia

Persetujuan Impor Garam Kebutuhan Bahan Baku dan Bahan Penolong Industri (API-P) NOMOR: 04.PI-53.24.1018	
Nama : PT SUPARMA Alamat : JLN.MASTRIP NO 856 KARANGPILANG, Kota Surabaya, Prop. Jawa Timur NIB : 8120209830113	
Nomor Pengajuan Intrade : 46046/INTRADE/07/2024 Tanggal : 29 Juli 2024	
DASAR HUKUM	PERSYARATAN DAN DOKUMEN PENDUKUNG
PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 36 TAHUN 2023 TENTANG KEBIJAKAN DAN PENGATURAN IMPOR, BESERTA PERUBAHANNYA	1. Neraca Komoditas Impor Garam Industri Nomor T/49/IKFT/IND/RKI-GARAM/VII/2024 Tanggal 15 Juli 2024
KETENTUAN	
1. Mentaati ketentuan-ketentuan yang berlaku dalam PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 36 TAHUN 2023 TENTANG KEBIJAKAN DAN PENGATURAN IMPOR, BESERTA PERUBAHANNYA.	
2. Importir bertanggung jawab penuh terhadap kebenaran dan kesesuaian dokumen persyaratan, dan data/informasi yang disampaikan serta segala akibat hukum yang timbul disebabkan oleh perbuatan, tindakan, pelanggaran baik disengaja atau tidak disengaja, dan/atau kelalaian yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan atas pelaksanaan Impor.	
3. Bersedia memberikan data/informasi yang diperlukan dan/atau dilakukan pemeriksaan lapangan (lokasi usaha/gudang/kantor) apabila diperlukan oleh pejabat yang berwenang di lingkungan Kementerian Perdagangan dan/atau K/L terkait.	
4. Pelanggaran baik disengaja atau tidak disengaja, dan/atau kelalaian yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan, dapat dikenakan sanksi berupa pembekuan atau pencabutan Perizinan Berusaha di Bidang Impor.	
5. IMPORTIR YANG MENGIMPOR BARANG MELEBIHI ALOKASI IMPOR DALAM PERSETUJUAN IMPOR INI, DAPAT DIKENAKAN SANKSI SESUAI KETENTUAN PERUNDANG-UNDANGAN DAN TIDAK DAPAT MENGAJUKAN KEMBALI PERSETUJUAN IMPOR SELAMA 1 (SATU) TAHUN.	
6. Garam yang diimpor tidak sesuai dengan ketentuan dalam PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 36 TAHUN 2023 TENTANG KEBIJAKAN DAN PENGATURAN IMPOR, BESERTA PERUBAHANNYA, harus diekspor kembali, dimusnahkan, atau dapat diperlakukan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Biaya atas pelaksanaan ekspor kembali atau pemusnahan ditanggung oleh Importir.	
7. Persetujuan Impor Garam Kebutuhan Bahan Baku dan Bahan Penolong Industri (API-P) ini mulai berlaku sejak tanggal 31 Juli 2024 sampai dengan tanggal 31 Desember 2024 yang dibuktikan dengan tanggal : a. pemberitahuan Pabean berupa manifest (BC 1.1) untuk impor Barang ke tempat lain dalam Daerah Pabean selain melalui KPBPB, KEK, atau TPB; b. pendaftaran pemberitahuan pabean untuk pengeluaran Barang dari KPBPB ke tempat lain dalam Daerah Pabean; c. pendaftaran pemberitahuan pabean untuk pengeluaran Barang dari KEK ke tempat lain dalam Daerah Pabean; atau d. pendaftaran Pemberitahuan Pabean Impor untuk dipakai pada saat pengeluaran Barang dari TPB ke tempat lain dalam Daerah Pabean; sesuai dengan ketentuan di bidang kepabeanan.	
8. Garam yang diimpor hanya untuk kebutuhan PT SUPARMA dan dilarang untuk diperdagangkan atau dipindahtangankan kepada pihak lain.	
9. Persetujuan Impor Garam Kebutuhan Bahan Baku dan Bahan Penolong Industri (API-P) ini berlaku untuk 1 (satu) atau lebih penyampaian Pemberitahuan Pabean Impor.	
10. Importir yang telah mendapatkan Persetujuan Impor Garam Kebutuhan Bahan Baku dan Bahan Penolong Industri (API-P) wajib menyampaikan laporan realisasi impor baik yang terealisasi maupun tidak terealisasi	



Dokumen ini sah, diterbitkan oleh Kementerian Perdagangan secara elektronik melalui sistem INTRADE dan tidak membutuhkan cap dan tanda tangan basah

PROSES PERMOHONAN SAMPAI DENGAN PENERBITAN PERIJINAN/PERSETUJUAN TIDAK DIKENAKAN BIAYA

Lampiran 10 Dokumen Kementerian Perdagangan PT SUPARMA (2)

	setiap bulan paling lambat tanggal 15 (lima belas) pada bulan berikutnya melalui SINSW yang diteruskan ke Sistem INATRADE.
11.	Setiap impor Garam ke tempat lain dalam Daerah Pabean, wajib dilakukan verifikasi atau penelusuran teknis di negara muat/pelabuhan muat/negara asal barang di luar negeri, oleh Surveyor yang ditetapkan oleh Menteri Perdagangan sesuai ketentuan perundang-undangan.
12.	Untuk impor yang dilakukan melalui KPBPB, KEK atau TPB, selain dilakukan di negara muat/pelabuhan muat/negara asal barang di luar negeri, verifikasi atau penelusuran teknis juga dapat dilakukan : a. di KPBPB, untuk pengeluaran Barang dari KPBPB ke tempat lain dalam Daerah Pabean, b. di KEK, untuk pengeluaran Barang dari KEK ke tempat lain dalam Daerah Pabean; atau c. di TPB, untuk pengeluaran Barang dari TPB ke tempat lain dalam Daerah Pabean; oleh Surveyor yang ditetapkan oleh Menteri Perdagangan sesuai ketentuan perundang-undangan.
Jakarta, 31 Juli 2024 A.n Menteri Perdagangan Direktur Jenderal Perdagangan Luar Negeri TTD Budi Santoso Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Balai Sertifikat Elektronik.	



Dokumen ini sah, diterbitkan oleh Kementerian Perdagangan secara elektronik melalui sistem INATRADE dan tidak membutuhkan cap dan tanda tangan basah

PROSES PERMOHONAN SAMPAI DENGAN PENERBITAN PERJINAN/PERSETUJUAN TIDAK DIKENAKAN BIAYA

Lampiran 11 Dokumen Kementerian Perdagangan PT SUPARMA (3)

LAMPIRAN
Persetujuan Impor Garam Kebutuhan Bahan Baku
dan Bahan Penolong Industri (API-P)
NOMOR : 04.PI-S3.24.1018
TANGGAL : 31 Juli 2024

KOMODITAS							
NO	POS TARIF / HS	URAIAN BARANG	JUMLAH	SATUAN	NEGARA ASAL	PELABUHAN TUJUAN	KETERANGAN / SPESIFIKASI BARANG
1	2501.00.93	Garam- Garam untuk Pemenuhan Bahan Baku/Bahan Penolong Industri- Industri CAP (Petrokimia, Pulp dan Kertas)- garam dengan kandungan NaCl 97 % atau lebih tetapi < 99, 9 %, dihitung dari basis kering- lainnya Spesifikasi garam yang diimpor adalah garam dengan kandungan NaCl minimal 98, 5%; kadar air maksimal 4%; kadar Ca maksimal 0, 2%; dan kadar Mg maksimal 0, 1%.	2.163,0000 (Dua Ribu Seratus Enam Puluh Tiga)	Metrik Ton	Australia	Gresik, Tanjung Perak	-
TOTAL			2.163,0000 (Dua Ribu Seratus Enam Puluh Tiga) Metrik Ton				



Dokumen ini sah, diterbitkan oleh Kementerian Perdagangan secara elektronik melalui sistem INATRADE dan tidak membutuhkan cap dan tanda tangan basah
PROSES PERMOHONAN SAMPAI DENGAN PENERBITAN PERKINAN/PERSETUJUAN TIDAK DIKENAKAN BIAYA

Lampiran 12 Dokumen Kementerian Perdagangan PT SUPARMA (4)

Jakarta, 31 Juli 2024
A n Menteri Perdagangan
Direktur Jenderal Perdagangan Luar Negeri

TTD

Budi Santoso



Dokumen ini sah, diterbitkan oleh Kementerian Perdagangan secara elektronik melalui sistem INATRADE dan tidak membutuhkan cap dan tanda tangan basah

PROSES PERMOHONAN SAMPAI DENGAN PENERBITAN PERJINAN/PERSETUJUAN TIDAK DIKENAKAN BIAYA

Lampiran 13 Ijin Bongkar Gubernur Jawa Timur PT Pabrik Kertas Indonesia



PEMERINTAH PROVINSI JAWA TIMUR DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU

Jl. Johar No.17, Telp. (031) 3577691 - 3577692 Fax. (031) 3577693 - 3537832
Website : <http://dpmpstp.jatimprov.go.id/> Email : dpmpstp@jatimprov.go.id
SURABAYA 60174

PERSETUJUAN BONGKAR UNTUK KOMODITI STRATEGIS

NOMOR : 385/16.05/01/XII/2024

Pemerintah Provinsi Jawa Timur Berdasarkan Peraturan Gubernur Nomor 88 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Memberikan Persetujuan Bongkar untuk Komoditi Strategis Impor GARAM INDUSTRI kepada :

- 1 Nama Perusahaan : PT. PABRIK KERTAS INDONESIA
- 2 Alamat Perusahaan : JL KERTOPATEN, Nomor 3, RT 10, RW 8, Kelurahan SIDODADI, Kecamatan SIMOKERTO, KOTA SURABAYA, Provinsi JAWA TIMUR
- 3 Nomor Induk Berusaha : 9120016231994
- 4 NPWP : 011227634092000
- 5 PI (Persetujuan Impor)
 - a. Nomor : 04.PI-53.24.0642
 - b. Tanggal Terbit : 19 Februari 2024
 - c. Masa Berlaku : 31-12-2024
 - d. Jumlah Kuota : 23.829 MT
- 6 Komoditi Bongkar
 - a. Nama Komoditi : GARAM INDUSTRI
 - b. HS Code : 2501.00.93
 - c. Negara Asal : AUSTRALIA
 - d. Nama Kapal : MV.INDIGO MARCH. VOY 1
 - e. Nomor B/L* : -
 - f. Volume / Tonase Bongkar : 23.829 MT
 - g. Pelabuhan Bongkar : TANJUNG PERAK
 - h. Alamat Gudang : Desa Pungging, Prambon, Kabupaten Mojokerto
- 7 Dasar Pertimbangan
 - a. Surat Permohonan : Nomor 001-PKR-IX-DIR-2024
Tanggal 22 November 2024
 - b. Surat Rekomendasi Bongkar : Nomor 500.2.1/8933/125.5/2024
Tanggal 28 November 2024

8 Setelah melakukan bongkar, agar saudara melaporkan pelaksanaannya kepada Gubernur Jawa Timur.

9. Apabila dikemudian hari ditemukan penyimpangan dalam pelaksanaan persetujuan bongkar ini, maka Saudara akan dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan dan ketentuan yang berlaku.

* jika tidak ada dapat diganti dengan surat pernyataan kesanggupan melampirkan B/L dikemudian hari

Diterbitkan di Surabaya,
Pada tanggal : 02 Desember 2024

**KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN
PELAYANAN TERPADU SATU PINTU
PROVINSI JAWA TIMUR**
ttd

Dr. Ir. DYAH WAHYU ERMAWATI, MA

Pembina Utama Madya
19680511 199403 2 009



Tembusan Yth. :

1. Ibu Gubernur Jawa Timur (sebagai laporan);
2. Sdr. Kepala Disperindag Provinsi Jawa Timur

Dokumen ini ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Balai Sertifikasi Elektronik (BSrE), Badan Siber dan Sandi Negara
Scan QR Code yang ada pada izin ini untuk memeriksa keaslian data

Lampiran 14 Ijin Bongkar Gubernur Jawa Timur PT SUPARMA



**PEMERINTAH PROVINSI JAWA TIMUR
DINAS PENANAMAN MODAL DAN
PELAYANAN TERPADU SATU PINTU**

Jl. Johar No.17, Telp. (031) 3577691 - 3577692 Fax. (031) 3577693 - 3537832
Website : <http://dpmpstp.jatimprov.go.id/> Email : dpmpstp@jatimprov.go.id
SURABAYA 60174

PERSETUJUAN BONGKAR UNTUK KOMODITI STRATEGIS

NOMOR : 356/16.05/01/XI/2024

Pemerintah Provinsi Jawa Timur Berdasarkan Peraturan Gubernur Nomor 88 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Memberikan Persetujuan Bongkar untuk Komoditi Strategis Impor Garam untuk pemenuhan bahan baku/bahan penolong industri kepada :

- 1 Nama Perusahaan : SUPARMA TBK
- 2 Alamat Perusahaan : JL MASTRIP, Nomor 856, Kelurahan WARUGUNUNG, Kecamatan KARANGPILANG, KOTA SURABAYA, Provinsi JAWA TIMUR
- 3 Nomor Induk Berusaha : 8120209830113
- 4 NPWP : 011220969054000
- 5 PI (Persetujuan Impor)
 - a. Nomor : 04.PI-53.24.1018
 - b. Tanggal Terbit : 31 Juli 2024
 - c. Masa Berlaku : 31 Desember 2024
 - d. Jumlah Kuota : 2.163 Metrik Ton
- 6 Komoditi Bongkar
 - a. Nama Komoditi : Garam untuk pemenuhan bahan baku/bahan penolong industri
 - b. HS Code : 2501.00.93
 - c. Negara Asal : Australia
 - d. Nama Kapal : MV Indigo March
 - e. Nomor B/L* : 085/SPM/LGL/XI/2024
 - f. Volume / Tonase Bongkar : 2.163 Metrik Ton
 - g. Pelabuhan Bongkar : Tanjung Perak
 - h. Alamat Gudang : Jln. Mastrip No 856 Karangpilang, Kota Surabaya, Prop. Jawa Timur
- 7 Dasar Pertimbangan
 - a. Surat Permohonan : Nomor 084/SPM/LGL/XI/2024
Tanggal 08 November 2024
 - b. Surat Rekomendasi Bongkar : Nomor 500.2.1/8753/125.5/2024
Tanggal 21 November 2024

8 Setelah melakukan bongkar, agar saudara melaporkan pelaksanaannya kepada Gubernur Jawa Timur.

9. Apabila dikemudian hari ditemukan penyimpangan dalam pelaksanaan persetujuan bongkar ini, maka Saudara akan dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan dan ketentuan yang berlaku.

* jika tidak ada dapat diganti dengan surat pernyataan kesanggupan melampirkan B/L dikemudian hari

Diterbitkan di Surabaya,
Pada tanggal : 22 November 2024

**KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN
PELAYANAN TERPADU SATU PINTU
PROVINSI JAWA TIMUR**

td

Dr. Ir. DYAH WAHYU ERMAWATI, MA

Pembina Utama Madya
19680511 199403 2 009



Tembusan Yth. :

1. Ibu Gubernur Jawa Timur (sebagai laporan);
2. Sdr. Kepala Disperindag Provinsi Jawa Timur

Dokumen ini ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Balai Sertifikasi Elektronik (BSrE), Badan Siber dan Sandi Negara
Scan QR Code yang ada pada izin ini untuk memeriksa keaslian data

Lampiran 15 Dokumen SPOG

7/17/25, 12:30 PM

sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spog/cetak/SPS.SPOG.IDSUB.2412.000531

Printout



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PERAK**

TANJUNG PERAK

Telp : -
Hotline :

Fax : -
Email : -

SURAT PERSETUJUAN OLAH GERAK

No : SPOG.IDSUB.1224.0000531

DASAR
HUKUM

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;
4. Permenhub No. 15 Th 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Ktr Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama;
5. Peraturan Bandar (redenreglement) 1925;
6. Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (Colreg) 1972.

Yang bertandatangan dibawah ini Kepala KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PERAK, Sesuai surat Permohonan dari SAHA MITRA SAMUDERA, Nomor SPS.SPOG.IDSUB.2412.000531, Tanggal 09 Dec 2024, Perihal : Persetujuan Olah Gerak Kapal

Dengan ini memberikan persetujuan kepada kapal tersebut dibawah ini:

Nama Kapal : MV. INDIGO MARCH
Jenis Kapal : BULK CARRIER / CURAH
Bendera : PANAMA
Isi Kotor : 23857
Nakhoda : Shishir Srivastava
Milik / Agen : SAHA MITRA SAMUDERA
Untuk bergerak dari : ZONA PERBAIKAN KAPAL (TANJUNG PERAK) ke Dermaga Jamrud Utara (dalam DLKr/DLKp)
Waktu Gerak : 2024-12-09 21:00:00
Keperluan : sandar
Nama Pandu : AHMAD GAZALI

Persetujuan ini diberikan untuk maksud dan tujuan diatas dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Radio VHF harus stand by pada chanel 12 / 16.
2. Tidak mengganggu alur masuk dan keluar kapal
3. Tidak mengganggu kelancaran kegiatan kapal lainnya;
4. Memasang semboyan sosok benda / penerangan sesuai ketentuan yang berlaku;
5. Diawasi dengan cukup sesuai ketentuan;
6. Kegiatan hanya di Perairan Bandar;
7. Dokumen kapal harus tetap disimpan di Kantor.
8. Mematuhi semua peraturan dan ketentuan yang berlaku di Wilayah kerja KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PERAK.

Nakhoda bertanggungjawab setiap kegiatan pergerakan kapal
Persetujuan ini mulai tanggal 09 Dec 2024 s/d 09 Dec 2024

Dikeluarkan di : Tanjung Perak
Pada Tanggal : 09 Dec 2024
**KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN
DAN OTORITAS PELABUHAN UTAMA
TANJUNG PERAK**



Lampiran 16 Dokumentasi Kegiatan Praktik















