

Jakarta , 09 Desember 2024

No. 3141/PIS6210/2024-S7

Lampiran : 1 (satu) file  
Perihal : **Invitation to Bid & Term of Reference (TOR) Time Charter Vessel Procurement 1 (one) Unit VLCC Laycan 30-31 Desember 2024**

Yang terhormat  
SHIP OWNERS  
/ SHIP BROKERS

Dengan hormat,

Sehubungan dengan kebutuhan 1 (satu) Unit VLCC Laycan 30-31 Desember 2024 bersama ini kami sampaikan undangan pengadaan dengan agenda sebagai berikut:

AGENDA	DATE	TIME	VENUE
Pre Bid Meeting	10 Desember 2024	14.00 WIB	<b>E-CHARTERING</b> ( <a href="https://apps.pertamina.com/eChartering/Login">https://apps.pertamina.com/eChartering/Login</a> )
Bid Closing	13 Desember 2024	14.00 WIB	

Adapun ketentuan pengadaan dan spesifikasi teknis sesuai dengan *Term of Reference* (ToR) terlampir.

Peserta pengadaan diwajibkan untuk memasukkan penawaran selambat-lambatnya pada waktu penutupan penawaran yang telah ditetapkan di atas. Penawaran yang diajukan melewati batas waktu di atas akan dinyatakan diskualifikasi.

Pengumuman ini dapat diakses melalui web sebagai berikut:

- Website PT Pertamina (Persero):  
<https://www.pertamina.com/id/news-room/shipping-procurement>
- Website PT Pertamina International Shipping:  
<https://pertamina-pis.com/informasi-pengadaan>

Demikian disampaikan, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.



No. 3141/PIS6210/2024-S7

Manager Ship Chartering



**Dody Suherman**





**INVITATION TO BID AND TERM OF REFERENCE (TOR)**

**Time Charter Vessel Procurement**

1 (satu) Unit VLCC

Laycan 30-31 Desember 2024

**PT Pertamina International Shipping**

**SHIP CHARTERING**

Grha Pertamina - Tower Pertamina Lantai 18

Jalan Medan Merdeka Timur No. 6 Gambir

Jakarta Pusat, 10110, Indonesia

# DAFTAR ISI

<b>VOLUME I</b> .....	1
A. PENDAHULUAN.....	1
B. KETENTUAN UMUM DAN SPESIFIKASI.....	2
Pasal B 1 .....	2
Spesifikasi Teknis.....	2
Pasal B 2 .....	3
Term Komersial .....	3
C. AGENDA PENGADAAN DAN CONTACT ADDRESS.....	3
Pasal C 1 .....	3
Agenda Pengadaan .....	3
Pasal C 2 .....	4
Daftar Contact Person.....	4
<b>VOLUME II</b> .....	7
A. KETENTUAN UMUM.....	7
Pasal A 1 .....	7
Prosedur Pengadaan Sewa Kapal.....	7
Pasal A 2 .....	7
Sistem Pengadaan Terbuka.....	7
Pasal A 3 .....	7
Surat Penawaran.....	7
Pasal A 4 .....	7
Ship particulars and information .....	7
Pasal A 5 .....	8
Jaminan Penawaran & Jaminan Pelaksanaan .....	8
Pasal A 6 .....	8
Validitas Penawaran.....	8
Pasal A 7 .....	8
Persyaratan Jumlah Peserta.....	8
Pasal A 8 .....	8
Penawaran Peserta Pengadaan .....	8
Pasal A 9 .....	8
Persyaratan Tambahan .....	8

Pasal A 10 .....	8
Pilihan Bahasa dalam ToR .....	8
<b>B. KETENTUAN PENGADAAN.....</b>	<b>8</b>
Pasal B 1 .....	8
Pertamina Safety Approval (PSA).....	8
Pasal B 2 .....	9
Pembatasan Umum Penawaran Pengadaan.....	9
Pembatasan Penawaran Pengadaan Time Charter .....	10
Pasal B 3 .....	11
Masa Sanggah .....	11
Pasal B 4 .....	11
Pembatalan atau Perubahan .....	11
Pasal B 5 .....	11
Harga Sewa .....	11
Pasal B 6 .....	12
Term Pembayaran Harga Sewa.....	12
Pasal B 7 .....	12
Pakta Integritas .....	12
Pasal B 8 .....	12
Operational Integrity.....	13
Pasal B 9 .....	13
Penentuan Calon Pemenang Pengadaan.....	13
Pasal B 10 .....	14
Freight Cost .....	14
Pasal B 11 .....	14
Ketentuan Draft Melebihi Spesifikasi Teknis .....	14
Pasal B 12 .....	14
Prosedur Negosiasi.....	14
Pasal B 13 .....	16
Rekomendasi Penggunaan Pelumas Pertamina .....	16
Pasal B 14 .....	16
Rekomendasi Penunjukkan PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia sebagai Perusahaan .....	16
Pasal B 15 .....	16
Data dan Dokumen Peserta Pengadaan .....	16

Pasal B 16 .....	17
Power of Attorney (POA) .....	17
Pasal B 17 .....	17
Penetapan Pemenang Pengadaan .....	17
Pasal B 18 .....	18
Contractor Safety Management System (CSMS) .....	18
Pasal B 19 .....	19
Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN).....	19
Pasal B 20 .....	21
HSSE Plan.....	21
Pasal B 21 .....	22
Pemberlakuan Ketentuan Standardisasi Ship Management .....	22
Pasal B 22 .....	22
Status Penyedia Jasa .....	22
Pasal B 23 .....	24
Pengunduran Diri .....	24
Pasal B 24 .....	24
SANKSI .....	24
C. PERSYARATAN TEKNIS.....	26
Pasal C 1 .....	26
Kondisi Penyerahan Kapal.....	26
Pasal C 2 .....	26
Service Speed .....	26
Pasal C 3 .....	27
Verifikasi Bentuk II .....	27
Pasal C 4 .....	27
Vessel Tracking.....	27
Pasal C 5 .....	28
CCTV (Closed Circuit Television) .....	28
Pasal C 6 .....	30
Jaringan Internet .....	30
Pasal C 7 .....	31
Terminal Approval.....	31
Pasal C 8 .....	31

Penggantian Kapal.....	31
Pasal C 9 .....	31
Jenis Bahan Bakar .....	31
Pasal C 10 .....	31
Pengujian Bahan Bakar .....	31
Pasal C 11 .....	32
Penyediaan Bahan Bakar .....	32
Pasal C 12 .....	32
Penyalahgunaan Muatan / Bahan Bakar .....	32
Pasal C 13 .....	33
Shipowner Operational Integrity .....	33
Pasal C 14 .....	34
Skala Beaufort .....	34
Pasal C 15 .....	34
Perhitungan Kinerja Kapal.....	34
Pasal C 16 .....	35
Klaim .....	35
Pasal C 17 .....	35
Biaya Kepelabuhanan.....	35
Pasal C 18 .....	35
Protection & Indemnity (P & I).....	35
Pasal C 19 .....	36
Automatic Identification System (AIS) .....	36
Pasal C 20 .....	37
Vetting Plus .....	37
Pasal C 21 .....	38
Perubahan.....	38
Pasal C 22 .....	38
Pre-Delivery Survey.....	38
Pasal C 23 .....	39
Tank Table.....	39
Pasal C 24 .....	39
Gross Akta.....	39
Pasal 25 .....	40

Pemberitahuan Impor Barang (PIB).....	40
Pasal C 26 .....	40
TMSA .....	40
Pasal C 27 .....	40
Surat Izin Migas.....	40
<b>D. TATA TERTIB PENGADAAN.....</b>	<b>41</b>
Pasal D 1.....	41
Prebid Meeting .....	41
Pasal D 2.....	41
Pertanyaan & Klarifikasi .....	41
Pasal D 3.....	41
Penutupan Penawaran.....	41
<b>VOLUME III.....</b>	<b>31</b>
<b>A. PENGADAAN KAPAL BENDERA ASING .....</b>	<b>31</b>
Pasal A 1 .....	31
Perijinan Penggunaan Kapal Bendera Asing .....	31
Pasal B 1 .....	31
Peralatan Ship to Ship (STS) Transfer.....	31
<b>B. PROCUREMENT WITH REQUIREMENT OF STS EQUIPMENT .....</b>	<b>31</b>
Clause B 1 .....	31
Ship to Ship (STS) Transfer Equipment .....	31
<b>C. KETENTUAN TAMBAHAN PENGADAAN KAPAL WHITE OIL.....</b>	<b>32</b>
Pasal C 1 .....	32
Titik Bakar untuk Tanker White Oil.....	32
<b>D. KETENTUAN KHUSUS CONTRACT OF AFFREIGHTMENT (COA).....</b>	<b>32</b>
Pasal D 1.....	32
Evaluasi Tarif Uang Tambang.....	32
Pasal D 2.....	33
Prosedur Tambahan Negosiasi Harga Uang Tambang.....	33
Pasal D 3.....	33
Jaminan-jaminan.....	33
Pasal D 4.....	34
Pajak-pajak .....	35
Pasal D 5.....	35

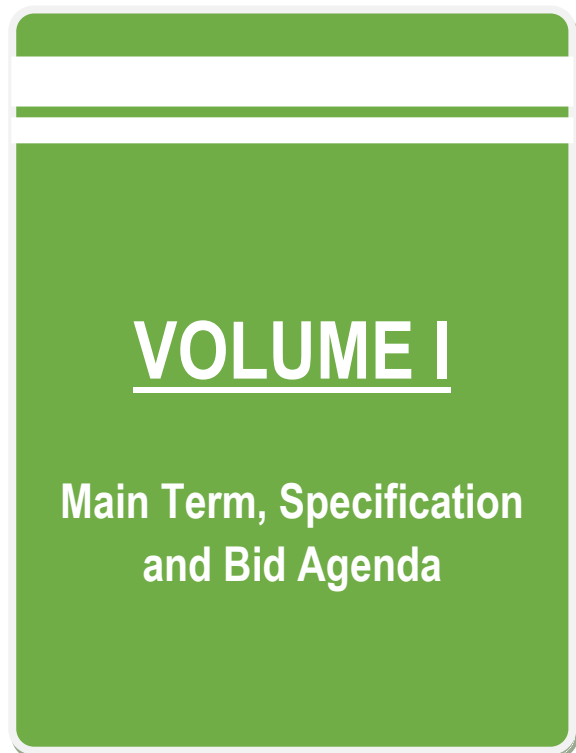


Eskalasi/Deeskalasi Harga COA.....	35
<b>E. KETENTUAN KHUSUS PENGADAAN KAPAL WAJIB REFLAGGING .....</b>	<b>37</b>
Pasal E 1 .....	37
Persyaratan Penggantian Bendera Kapal.....	37
Pasal E 2 .....	38
Pemenuhan Pertamina Safety Approval (PSA) .....	38
Pasal E 3 .....	38
Penetapan Calon Pemenang Pengadaan .....	38
<b>F. KETENTUAN KHUSUS HARBOUR TUG .....</b>	<b>38</b>
Pasal F 1 .....	39
Kondisi Penyerahan Kapal.....	39
Pasal F 2 .....	39
Pelabuhan dan Kondisi Penyerahan kapal.....	39
Pasal F 3 .....	39
Pelabuhan dan Kondisi Penyerahan Kembali .....	39
Pasal F 4 .....	40
Asuransi.....	40
<b>G. KETENTUAN KHUSUS LPG TANKER.....</b>	<b>40</b>
Pasal G 1.....	40
Gassing Up dan Cooling Down .....	40
<b>VOLUME IV .....</b>	<b>41</b>
<b>A. KETENTUAN UMUM.....</b>	<b>41</b>
<b>B. DOKUMEN KOMERSIAL.....</b>	<b>41</b>
<b>C. DOKUMEN HSSE.....</b>	<b>44</b>
<b>D. DOKUMEN TEKNIS .....</b>	<b>44</b>
Pasal D 1.....	45
Dokumen Teknis untuk Oil Tanker / SPOB.....	45
Pasal D 2.....	45
Dokumen Teknis untuk LPG Tanker .....	45
Pasal D 3.....	46
Dokumen Teknis untuk LNG Tanker.....	46
Pasal D 4.....	47
Dokumen Teknis untuk Satgas (Tug & Oil Barge) .....	47
<b>E. DOKUMEN LAIN-LAIN.....</b>	<b>49</b>

<b>ATTACHMENT</b> .....	i
Lampiran I .....	ii
Surat Penawaran – Bentuk I (BAHASA) .....	ii
Attachment I .....	iii
Bid Offering Letter – Form I (ENGLISH) .....	iii
Lampiran II .....	iv
Surat Penawaran – Bentuk II Oil & Gas Tanker / SPOB (BAHASA) .....	iv
Attachment II .....	vi
Bid Offering Letter – Form II Oil & Gas Tanker / SPOB (ENGLISH) .....	vi
Lampiran II .....	viii
Surat Penawaran – Bentuk II Tug Boat / SARPEL (BAHASA) .....	viii
Attachment II .....	ix
Bid Offering Letter – Form II Tugboat / SARPEL (ENGLISH) .....	ix
Lampiran II .....	x
Surat Penawaran – Bentuk II Oil Barge (BAHASA) .....	x
Attachment II .....	xi
Bid Offering Letter – Form II Oil Barge (ENGLISH) .....	xi
Lampiran III .....	xii
Surat Pernyataan Penggantian Bendera (BAHASA) .....	xii
Attachment III .....	xiii
Statement Letter of Re-Flagging (ENGLISH) .....	xiii
Lampiran IV .....	xiv
Surat Pernyataan PSA (BAHASA) .....	xiv
Attachment IV .....	xv
Statement Letter of PSA (ENGLISH) .....	xv
Lampiran V .....	xvi
Surat Pernyataan STS Equipment (BAHASA) .....	xvi
Attachment V .....	xvii
Statement Letter of STS Equipment (ENGLISH) .....	xvii
Surat Pernyataan Terminal Approval (BAHASA) .....	xviii
Attachment VI .....	xix
Statement Letter of Terminal Approval (ENGLISH) .....	xix
Lampiran VII .....	xx

Surat Pernyataan Pemenuhan CCTV, Vessel Tracking, dan Sistem Informasi ( <i>Information System</i> ) (BAHASA).....	xx
Attachment VII.....	xxi
Statement Letter of CCTV Equipment, Vessel Tracking, and Information System Fulfillment (ENGLISH).....	xxi
Lampiran VIII.....	xxii
Pakta Integritas Peserta Pengadaan (BAHASA).....	xxii
Attachment VIII.....	xxiii
Bidders Pact of Integrity (BILINGUAL).....	xxiii
Lampiran IX.....	xxv
Surat Pernyataan Komitmen Operational Shipowner (BAHASA).....	xxv
Attachment IX.....	xxvi
Original Statement Letter related to Shipowner’s Operational Commitment (ENGLISH).....	xxvi
Attachment X.....	xxvii
Power Of Attorney.....	xxvii
Lampiran XI.....	xxviii
Surat Pernyataan Periodical Drydocking (BAHASA).....	xxviii
Attachment XI.....	xxix
Statement Letter of Periodical Drydocking (ENGLISH).....	xxix
Lampiran XII.....	xxx
Operational Integrity (Oil & Gas Tanker / SPOB / Satgas).....	xxx
Attachment XII.....	xxx
Operational Integrity (Oil & Gas Tanker / SPOB / Satgas Tug Boat & Oil Barge).....	xxx
Lampiran XIII.....	xxxii
Operational Integrity (Harbour Tug).....	xxxii
Attachment XIII.....	xxxiii
Operational Integrity (Tugboat).....	xxxiii
Lampiran XIV.....	xxxiv
Surat Pernyataan Jaminan Kepemilikan Kapal (BAHASA).....	xxxiv
Attachment XIV.....	xxxv
Guarantee Letter of Ownership of the Vessel (ENGLISH).....	xxxv
Lampiran XV.....	xxxvi
Surat Pernyataan Shipowner Operational Integrity (BAHASA).....	xxxvi
Lampiran XV.....	xxxvii

Statement Letter Shipowner Operational Integrity (BAHASA) .....	xxxvii
Lampiran XVI .....	xxxviii
Surat Pernyataan COT Based On (BAHASA) .....	xxxviii
Statement Letter of COT Based On (ENGLISH) .....	xxxix
Lampiran XVII .....	xl
Formulir Rekap Kriteria Alat Ukur Standar (BAHASA) .....	xl
Lampiran XVIII .....	xli
Surat Pernyataan Pemenuhan Alat Ukur, Tank Table, dan Crew List (BAHASA) .....	xli
Attachment XVIII .....	xlii
Statement Letter of Tank Table Compliance (ENGLISH) .....	xlii
Lampiran XIX .....	xliii
Surat Pernyataan Pemenuhan Tanki Dalam Kondisi Kering (BAHASA) .....	xliii
Attachment XIX .....	xliv
Statement Letter of Dry Condition Fulfillment (ENGLISH) .....	xliv
Attachment XX .....	xlvi
Object Sealing Form (ENGLISH) .....	xlvi
Lampiran XXI .....	xlix
Formulir Rekap CCTV dan Sistem Informasi .....	xlix
Lampiran XXII .....	l
Form A4 – Pernyataan Komitmen TKDN Dalam Penawaran Jasa .....	l
Lampiran XXIII .....	li
Form A6 – Peta Jalur (Roadmap) Komitmen TKDN Oleh Penyedia Barang/Jasa .....	li
Lampiran XXIV .....	lii
Surat Pernyataan GROSSE AKTA (BAHASA) .....	lii
Attachment XXIV .....	liii
Statement Letter of PSA (ENGLISH) .....	liii
Attachment XXV .....	liv
Surat Pernyataan Tidak Berpekara (BAHASA) .....	liv
Attachment XXV .....	lv
Statement Letter Non Litigation (ENGLISH) .....	lv
HSSE Plan .....	lvi



# VOLUME I

## Main Term, Specification and Bid Agenda

### A. PENDAHULUAN

PT Pertamina International Shipping (“PT PIS”) merupakan salah satu sub holding PT Pertamina (Persero), yang memiliki dan mengoperasikan sejumlah besar kapal, termasuk namun tidak terbatas pada kapal; tanker minyak, gas, petrokimia, baik armada kapal milik maupun armada charter, untuk pendistribusian termasuk namun tidak terbatas pada; minyak mentah, minyak produk, gas, dan petrokimia baik di wilayah Indonesia maupun perairan internasional.

Berkenaan dengan itu, PT PIS mengundang seluruh calon peserta pengadaan untuk dapat berpartisipasi dalam proses pengadaan kapal charter untuk disewa oleh PT PIS. Peserta pengadaan merupakan pemilik kapal atau perwakilan pemilik kapal yang menawarkan kapalnya sesuai dengan kebutuhan pengadaan. Dalam hal calon peserta pengadaan merupakan perusahaan asing, maka diwajibkan menunjuk perusahaan nasional Indonesia sebagai perwakilannya yang didukung oleh Surat Kuasa yang sah, yang bertujuan untuk mengurus administrasi pengadaan dan perpajakan yang berlaku di Indonesia.

Proses pengadaan ini akan dilaksanakan melalui sistem lelang terbuka, dengan demikian, PT PIS mengundang seluruh perusahaan pelayaran dengan reputasi yang baik untuk dapat berpartisipasi dalam proses pengadaan ini dan diwajibkan untuk memiliki Surat Keterangan Terdaftar (SKT) di PT PIS sebagai persyaratan proses pembayaran uang sewa.

Selanjutnya, Pemenang pengadaan dan PT PIS akan menandatangani Charter Party / Kontrak dengan menggunakan form standar di bawah ini, atau form lainnya yang secara spesifik disyaratkan oleh PT PIS. Ketentuan dan syarat-syarat pengadaan yang digunakan adalah sebagaimana yang diatur dalam Term of Reference (ToR) ini dan berdasarkan tahapan-tahapan proses pengadaan yang dilaksanakan didalamnya.

### A. INTRODUCTION

PT PIS INTERNATIONAL SHIPPING (“PT PIS”) is one of PT Pertamina (Persero) sub holding companies, which owns and operates Including but not limited to oil, gas, and petrochemical tanker both owned and chartered fleet in order to distribute Including but not limited to crude oil, oil products, gas, and petrochemical, throughout Indonesia and International waters.

PT PIS hereby invites all potential Bidders to participate in the Bid for the supply of the vessel to be chartered by PT PIS. The participated Bidders is the Ship Owner or the Ship Owner representative which has suitable vessel to be offered in this project. In the event that the potential bidder is a foreign company, then it shall be represented by an Indonesian shipping company as supported by a sole Power of Attorney for the administration and Indonesian tax matters compliance.

This bid will be determined through an open bid system, therefore we invite all reputable shipping companies to participate in this bid and shall provide PT PIS Bid Registration (Surat Keterangan Terdaftar/SKT) for charter hire payment requirement.

The appointed Bid Winner and PT PIS will signed a Charter Party / Contract using the standard form below or any other specific form required by PT PIS. The basic term and conditions set forth in the Terms of Reference (ToR) and in accordance with the result of all procurement process contained herein.

CHARTER PARTY STANDARD FORM	
Oil Tanker, SPOB	PERTAMINA TIME FORM I
Gas Carrier	PERTAMINA TIME FORM I
Tug Boat, Oil Barge, Tug Boat & Oil Barge (Satgas), SARPEL (Harbour Tug, Crew Boat, etc.)	PERTAMINA TIME FORM II

COA	PERTAMINA Contract of Affreightment
-----	-------------------------------------

**B. KETENTUAN UMUM DAN SPESIFIKASI**

Berikut ini merupakan spesifikasi teknis kapal dan ketentuan dan syarat-syarat penyewaan yang disyaratkan dalam proses pengadaan ini:

**B. MAIN TERM AND SPECIFICATION**

The following are the vessel technical specification and the term and conditions of the charter that required in this bidding process:

**Pasal B 1**

Spesifikasi Teknis

**Clause B 1**

Technical Specification

NO	SPECIFICATION	DESCRIPTION
1	Type of Vessel	Crude Oil Tanker ( Have COW system, complied with MARPOL Annex 1 Regulation 13 )
2	Hull Type	Double Hull
3	DWT (About)	300,000 DWT
4	Flag	Indonesian Flag
5	Class Society	BKI and or IACS Member
6	Cargo Tank Capacity (Min. 98%)	300.000 M3
7	Year of Build (YoB)	2000 Up
8	Draft (Max.)	23 meters
9	LOA (Max.)	335 meters
10	Cargo Segregation (Min. )	2 (two) Grades
11	Type Of Cargo	Crude Oil
12	Cargo Oil Tank Coating	Not Required
13	Cargo Heat Up and Maintain (Min.)	Not Required
14	Discharge Rate (Min. ) or Pressure per grade	5.500 M3/Hr or 7 Kgf/Cm2
15	Loading Rate (Min. )	16.500 M3/hr (cummulative)
16	Cargo Pump (Min. )	2 (Two) Units
17	Service Speed (Min. )	13 Knots
18	Derrick / Crane (Min. )	1 x 20 Tonnes
19	Bow Chain Stopper (Min. )	2 (two) units
20	Bottom Oil sampler (Min. )	1 (One) Unit
21	Drip Sampler (Min. )	1 (One) Unit
22	Bunker Consumption	MFO (LSFO/HSFO) / MDO / MDF / HSD / Biosolar (Pertamina Spec and subject to supply availability)
23	Vessel Tracking	Required and Compatible with Pertamina Vessel Tracking
24	Information System	1. Internet Onboard (online 24 hours) Vsat 384 Kbps, Committed Information Rate (CIR) 1:1 2. <b>Integrated Port Mananagement (IPMAN)</b> System. 3. Pelaporan Operasional kapal Via VVR IMIS
25	Lubricating Oil / Fresh Water	Pertamina Group's Product Recommended
26	CCTV (Min.)	1. 5 (Five) units. CCTV (NVR with minimum specification Camera System 8 Channel, 200/240 fps, real time display, snapshot with scheduler, support protocol FTP, SFTP, SMTP) 2. Location : Stern, Right Wing, Left Wing, Bridge, Cargo Control Room, Engine Room

27	Segregated Ballast Tank	Required
28	Trading Area	Indonesian Water
29	Lay can	30-31 Desember 2024
30	Delivery Port	STS Tuban Crude
31	Unit	1 (one) Unit VLCC include STS Equipment (Hose & PRF)
32	Charter Period	6 months + option (3+3) months in Charterer's option
33	Terminal Approval	Charterer's nominated Terminal
34	Pertamina Safety Approval (PSA) & SIRE	Valid during contract period, SIRE & PSA with notation multi grade operation.
35	Measurement Tools including Tank Table	Complete, Accurate, Valid and Verified by HSSE Pertamina International Shipping
36	Vetting Plus	Complied with Pertamina's requirement
37	Unavoidable Transportation Loss	0.07 Pct
38	Charter Party Form	Pertamina Time
39	Domestic Component Value (TKDN)	Minimum 34 %
40	CAP	Min Rating 2
41	TMSA	TMSA Submission Minimum Stage 2
42	Ship Management	Sesuai list ship management approval Pertamina
43	HSSE Plan	Required

**Pasal B 2**

**Term Komersial**

**Clause B 2**

**Commercial Term**

1.	Unit Vessel	:	1 (one) Unit
2.	Main Charter Period	:	6 (Six) Months
3.	Charterers Option Period	:	3+3 (three plus three) Months
4.	Laycan	:	30-31 Desember 2024
5.	Substitution Clause	:	-
6.	Pertamina Safety Approval	:	Required and valid during contract period with notations as follow: - On Charter/For Charter/Suitable for Charter - Suitable for Oil with Flash Point below 60 degree Celcius - Multi Grade Operation
7.	Revetting Applied Every	:	Refers to PT PIS HSSE Policy
8.	Contractor Safety Management System (CSMS) Category	:	High Risk

**C. AGENDA PENGADAAN DAN CONTACT ADDRESS**

Berikut ini merupakan **Agenda Pengadaan dan Contact Address** dalam proses pengadaan ini.

**C. BID AGENDA AND CONTACT ADDRESS**

The following are the **bidding agenda and the contact address** for this bid.

**Pasal C 1**

**Agenda Pengadaan**

**Pasal C 1**

**Bid Agenda**

AGENDA	DATE	TIME	VENUE
Pre Bid Meeting	12/10/2024	14.00 WIB	E-CHARTERING ( <a href="https://apps.pertamina.com/echartering/Account/Login">https://apps.pertamina.com/echartering/Account/Login</a> )
Bid Closing	12/13/2024	14.00 WIB	

Peserta pengadaan diwajibkan untuk memasukkan penawaran selambat-lambatnya pada waktu penutupan

The bidder is required to submit the bid proposal at the latest at the specified bid closing time above. Proposal



penawaran yang telah ditetapkan di atas. Penawaran yang diajukan melewati batas waktu di atas akan dinyatakan diskualifikasi.

**Pasal C 2**

**Daftar Contact Person**

Dalam hal terdapat hal-hal yang perlu untuk diklarifikasikan lebih lanjut, maka peserta pengadaan diharapkan dapat menghubungi contact person di bawah ini sesuai dengan kompetensi dan jenis kapalnya

that submitted beyond the above time limitation will be disqualified.

**Pasal C 2**

**List of Contact Person**

If there is any matters need to be clarified further, the bidders are welcome to contact the following contact address based on the competency and the vessel type

**Ship Chartering Product**

<b>Ika Budhi Yuniarso</b> +62 811 9867 324 <a href="mailto:lka.yuniarso@pertamina.com">lka.yuniarso@pertamina.com</a>	<b>Ananta Farhan Aulia</b> +62 877 7582 6361 <a href="mailto:ananta.aulia@pertamina.com">ananta.aulia@pertamina.com</a>
---	---

**Ship Chartering Crude & Black Oil**

<b>Heri Riswandi</b> +62 812 2726 730 <a href="mailto:heri.riswandi@pertamina.com">heri.riswandi@pertamina.com</a>	<b>Farid Yanuar Fanani</b> +62 811 8944 540 <a href="mailto:farid.fanani@pertamina.com">farid.fanani@pertamina.com</a>
--	--

**Ship Chartering Gas, Petrochemical & New Business**

<b>Heri Riswandi</b> +62 812 2726 730 <a href="mailto:heri.riswandi@pertamina.com">heri.riswandi@pertamina.com</a>	<b>Ahmad Bashori</b> +62 811 8880 298 <a href="mailto:ahmad.bashori@pertamina.com">ahmad.bashori@pertamina.com</a>	<b>Verry Dina Aromy</b> +62 811 1818 499 <a href="mailto:verry.aromy@pertamina.com">verry.aromy@pertamina.com</a>
--	--	---

**HSSE**

<b>Syafiq</b> +62 811 134 326 <a href="mailto:syafiq@pertamina.com">syafiq@pertamina.com</a>
--

**Claim & Post Fixture / Contract**

<b>Aida Sucilia Utami</b> +62 812 9671 5330 <a href="mailto:aida.utami@pertamina.com">aida.utami@pertamina.com</a>	<b>Clarissa Permata Abiwijaya</b> +62 852 1855 6666 <a href="mailto:clarissa.abiwijaya@pertamina.com">clarissa.abiwijaya@pertamina.com</a>
--	--

# VOLUME II

Administration & General  
Requirement and Bid  
Procedure

# VOLUME II

## Administration & General Requirement and Bid Procedure

### PERSYARATAN UMUM & ADMINISTRASI

#### A. KETENTUAN UMUM

##### Pasal A 1

##### Prosedur Pengadaan Sewa Kapal

Pelaksanaan Pengadaan ini sepenuhnya mengacu pada TKO No. B10-001/PIS6210/2023-S9 tanggal 27 Desember 2023 tentang Pengadaan Jasa Sewa Kapal Time Charter dan Contract of Affreightment.

##### Pasal A 2

##### Sistem Pengadaan Terbuka

Proses Pengadaan ini akan dilaksanakan berdasarkan pada sistem Pengadaan terbuka yang diumumkan pada web:

- <https://www.pertamina.com/id/news-room/shipping-procurement>

- <https://www.pertamina-pis.com/page/procurement>

Sehingga seluruh Pemilik Kapal, Broker atau Agent dapat berpartisipasi dalam Pengadaan ini.

##### Pasal A 3

##### Surat Penawaran

Surat penawaran (Bentuk I) harus ditandatangani oleh pejabat yang berwenang mengacu anggaran dasar Perusahaan dari peserta lelang, di atas materai sesuai ketentuan yang berlaku.

Kecuali dinyatakan secara khusus dalam Penawaran, Peserta menjamin bahwa tidak ada orang/perusahaan lain yang mempunyai suatu hak, kepemilikan atau kepentingan lain atas kapal yang ditawarkan (hak gadai, hipotik atau beban lainnya atas kapal).

##### Pasal A 4

##### Ship particulars and information

*Ship particulars and information*, harus menggunakan format:

SHIP PARTICULAR AND INFORMATION STANDARD	
Oil Tanker	Q88
Gas Carrier	Gas Form C & Q88
SPOB, Tug Boat, Oil Barge, Tug Boat & Oil Barge (Satgas), SARPEL (Harbour Tug, Crew Boat, etc).	Ship Particular
Bulk Carrier	Ship Particular / Q88

### ADMINISTRATION AND GENERAL TERM & CONDITION

#### A. GENERAL REQUIREMENT

##### Clause A 1

##### Bid Procedure

The implementation of this bid fully refers to TKO No. B10-001/PIS6210/2023-S9 dated December 27, 2023 concerning the Procurement of Time Charter and Contract Affreightment.

##### Clause A 2

##### Open Bid System

This bid will be conducted by an open bid system, announced on:

- <https://www.pertamina.com/id/news-room/shipping-procurement>

- <https://www.pertamina-pis.com/page/procurement>

therefore all Shipowners, brokers, or agents are welcome to participate in this bid.

##### Clause A 3

##### Bid Offering Letter

**Bid offering letter (Form I)** shall be signed by the authorized person from the bidder company, according to the deed of company establishment, with duty stamp according to the applicable provision.

Except what is specifically declared in the bid offering letter, bid participant guarantee that no other person nor enterprise has any right, title or interest of the offered vessel (mortgage hipotique, or other encumbrances on the vessel)

##### Clause A 4

##### Ship's particulars and information

**Ship's particulars and information** has to use the following form:

**Pasal A 5****Jaminan Penawaran & Jaminan Pelaksanaan**

Dalam pengadaan ini tidak diberlakukan Jaminan Penawaran dan Jaminan Pelaksanaan.

**Pasal A 6****Validitas Penawaran**

Pemilik Kapal menjamin bahwa Validitas Penawaran, berlaku terhitung sejak tanggal penutupan penawaran hingga setelah adanya penetapan pemenang dari PT PIS.

**Pasal A 7****Persyaratan Jumlah Peserta**

Pengadaan dinyatakan memenuhi persyaratan dan akan dilanjutkan walaupun hanya terdapat 1 (satu) dokumen penawaran yang sah.

**Pasal A 8****Penawaran Peserta Pengadaan**

Isi surat penawaran agar mengacu pada ToR maupun Berita Acara Prebid. Peserta pengadaan tidak diperkenankan mengajukan perubahan ketentuan dan syarat-syarat yang telah ditetapkan oleh PT PIS.

**Pasal A 9****Persyaratan Tambahan**

Peserta pengadaan tidak diperbolehkan memberikan persyaratan tambahan selain persyaratan yang telah ditetapkan oleh PT PIS.

**Pasal A 10****Pilihan Bahasa dalam ToR**

Dalam hal terjadi perbedaan penafsiran antara ketentuan dalam Bahasa Indonesia dengan Bahasa Inggris dalam ToR ini, maka ketentuan Bahasa Indonesia yang akan dijadikan acuan.

**B. KETENTUAN PENGADAAN****Pasal B 1****Pertamina Safety Approval (PSA)**

1. Kapal yang akan ditawarkan dalam proses pengadaan ini **wajib telah memiliki Pertamina Safety Approval (PSA)** yang diterbitkan oleh fungsi HSSE PT PIS yang menyatakan bahwa kapal **dapat diterima** untuk dioperasikan oleh PT PIS antara lain kapal mampu untuk mengangkut dan membongkar muatan sesuai spesifikasi teknis yang disyaratkan oleh PT PIS, kecuali ditentukan lain.

**Clause A 5****Bid Bond & Performance Bond**

No Bid Bond or Performance Bond is required in this bid.

**Clause A 6****Bid Offering Validity**

The Shipowner shall guarantee that the bid offering shall valid commencing from the bid closing date until the issuance of bid winner announcement from PT PIS.

**Clause A 7****Bid Participant Requirement**

The bid shall be declared valid and the process will be continued eventhough there is only one (1) valid offer from the bidders.

**Clause A 8****Bid Offering from Bidders**

The contain of the bid offering shall comply with the Term of Reference and the Minutes of Prebid Meeting. The bidder is not allowed to propose any alterations to the term & condition stated by PT PIS.

**Clause A 9****Additional Requirement**

Bidders are not allowed to propose additional requirement(s) other than those stated by PT PIS

**Clause A 10****Choice of Language of this ToR**

In the event there is any contradiction between the terms in Bahasa with English in this ToR, then the terms in Bahasa will prevail.

**B. BID TERM & CONDITION****Clause B 1****Pertamina Safety Approval (PSA)**

1. The offered vessel **shall fulfill the requirement to have Pertamina Safety Approval (PSA)** issued by PT PIS HSSE Department,, declaring that the vessel **is accepted** to be operated by PT PIS i.e the vessel is capable to carry and discharge the specified cargo refer to the requirement of PT PIS technical specification.

- |  |  |
|--|--|
| <p>2. Peserta pengadaan diwajibkan untuk melampirkan copy Pertamina Safety Approval (PSA) yang masih berlaku minimum sampai dengan tanggal akhir laycan yang dipersyaratkan sebagai salah satu persyaratan administrasi dalam dokumen penawaran pada saat penutupan penawaran.</p> <p>3. Dalam hal peserta pengadaan tidak melampirkan Pertamina Safety Approval (PSA) tersebut, maka penawaran <b>akan dinyatakan diskualifikasi</b>.</p> <p>4. Untuk mendapatkan Pertamina Safety Approval (PSA), calon peserta Pengadaan dianjurkan untuk segera menghubungi Fungsi HSSE PT PIS di <i>contact address</i> yang disebutkan di Volume I ToR ini. Tata cara pengurusan Pertamina Safety Approval (PSA) dapat dilihat di website <a href="https://apps.pertamina.com/Vetting/">https://apps.pertamina.com/Vetting/</a>.</p> <p>5. Pemilik Kapal berkewajiban untuk memastikan bahwa Pertamina Safety Approval (PSA) tetap berlaku selama periode sewa dengan melaksanakan kegiatan re-vetting sesuai dengan kebijakan Fungsi HSSE PT PIS.</p> <p>6. Dalam hal Pemilik gagal memelihara masa berlaku Pertamina Safety Approval untuk seluruh kapal-kapalnya yang sedang disewakan kepada PT PIS, maka PT PIS memiliki hak untuk mengenakan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku dan menyatakan kapal <b>dalam keadaan tidak disewa</b> serta lebih lanjut memiliki hak untuk melaksanakan <b>terminasi awal</b> jika kegagalan dimaksud berlangsung selama 30 hari berturut-turut.</p> | <p>2. The bidder has an obligation to attach a copy of valid Pertamina Safety Approval (PSA) at the latest until the date of the last laycan day as one of the administration requirement at their Bid Documents at the time of Bid Closing.</p> <p>3. In the event that the Bidder is not attaching Pertamina Safety Approval as mentioned above, the bid offering <b>will be declared disqualified</b>.</p> <p>4. To obtain Pertamina Safety Approval (PSA), the potential bidders are recommended to contact PT PIS HSSE Dept. at the contact address specified in Volume I of this ToR. The procedure for getting Pertamina Safety Approval can be seen at our website <a href="https://apps.pertamina.com/Vetting/">https://apps.pertamina.com/Vetting/</a>.</p> <p>5. Shipowners has an obligation to ensure the validity of Pertamina Safety Approval during the charter period by conducting re-vetting according to Refers to PT PIS Shipping Safety Policy by PT PIS HSSE Dept.</p> <p>6. In the event that Shipowners fail to maintain the validity of Pertamina Safety Approval for their ships that chartered to PT PIS, then PT PIS has the right to give the sanction and declare the vessel <b>off hire</b> and later PT PIS has the right for <b>early termination</b> if the failure continuous for 30 days.</p> |
|--|--|

## Pasal B 2

### Pembatasan Umum Penawaran Pengadaan

1. Penyedia Jasa yang sedang bersengketa dengan PT PIS dan PT Pertamina (Persero) Grup secara keseluruhan, baik di dalam pengadilan maupun di luar pengadilan atau yang sedang dikenakan sanksi administratif oleh PT Pertamina (Persero) Grup, tidak diperkenankan untuk mengikuti pengadaan.
2. Penyedia Jasa yang sedang menjalani pemeriksaan oleh instansi yang terkait, antara lain pihak kepolisian, TNI, Bea Cukai, Perpajakan, atas dugaan perbuatan melanggar hukum tidak diperkenankan untuk mengikuti proses pengadaan sewa kapal di PT PIS.
3. Penyedia Jasa diwajibkan untuk menyampaikan Surat Pernyataan sehubungan dengan ketentuan Pasal B2 Pembatasan Umum Penawaran Pengadaan angka 1-2 di atas, sebagaimana *template* Surat Pernyataan pada

## Clause B 2

### General Bid Limitation

1. The bidders who have an outstanding dispute whether inside or outside formal court, or the bidders under administrative sanction issued by PT PIS and PT Pertamina (Persero) Group, is not allowed to participate in this bid.
2. The Bidders who have an undergoing investigation by the relevant institutions, i.e. Police, Military, Customs, Taxation, on allegation of unlawful acts are not allowed to participate in the bid process at PT PIS.
3. The Bidders is required to submit a Statement Letter in connection with the provisions of Article B 2 General Bid Limitation points 1-2 above, as per the Statement Letter template in Appendix XXV of this ToR. PT PIS has the right to terminate the Charter Party (early

Lampiran XXV ToR ini. PT PIS memiliki hak untuk melaksanakan pemutusan *Charter Party (early termination)* pada kontrak sewa kapal yang sedang berjalan, apabila terbukti Surat Pernyataan yang disampaikan tidak benar.

termination) if it is proven that the submitted Statement Letter contains false information.

#### **Pembatasan Penawaran Pengadaan Time Charter**

1. Penyedia Jasa tidak diperkenankan untuk menawarkan kapal yang masih dalam keadaan disewa oleh perusahaan manapun pada saat atau setelah periode *Laycan* yang telah ditetapkan atau dalam pembangunan yang penyerahan (*delivery*) dari galangan kapal kepada Penyedia Jasa terjadi atau belum terjadi pada saat atau setelah periode *Laycan* yang telah ditetapkan.
2. Tidak diperkenankan untuk menawarkan kapal yang masih dalam keadaan disewa oleh PT PIS dengan akhir masa sewa (plus 15 hari) jatuh pada laycan yang telah ditentukan, kecuali terdapat surat redelivery notice dari PT PIS yang menyatakan bahwa kapal akan diserahkan kembali sebelum laycan yang telah ditentukan.
3. Penyedia Jasa tidak diperkenankan untuk menawarkan kapal yang menjadi kapal substitusi kapal yang disewa PT PIS.
4. Tidak diperkenankan untuk menawarkan kapal yang masih dalam keadaan docking dengan akhir masa docking jatuh pada laycan yang telah ditetapkan. Untuk pengadaan dengan masa sewa kontrak utama 3 (tiga) bulan atau kurang, kapal tidak diperkenankan untuk docking selama masa kontrak.

#### **Bid Limitation Time Charter Vessel Procurement**

1. The bidders are not allowed to offer a vessel that currently is being chartered by any company during or after the specified laycan period or that currently is in the construction in which the delivery from the shipyard to the bidders occur or have not occurred during or after the specified Laycan period.
2. The bidders are not allowed to offer a vessel that currently is being chartered by PT PIS, with the end of charter period plus fifteen (15) days allowance time falls within the range of the Laycan specified in this bid. Except if PT PIS has issued a redelivery notice stating that the vessel will be redelivered before the specified laycan.
3. The bidders are not allowed to offer a vessel that currently is used as a substitute vessel for vessels chartered by PT PIS.
4. The bidders are not allowed to offer a vessel that currently is still in the drydock, with the end of the drydocking period falls within the range of the specified laycan. For the procurement with main charter period 3 (three) months or less, the vessel is not allowed to conduct a periodical drydocking during the charter period

**Pasal B 3  
Masa Sanggah**

Masa sanggah diajukan 1 (satu) – 4 (empat) hari kerja sejak diumumkannya calon pemenang pengadaan jasa sewa kapal dengan ketentuan peserta yang menyanggah harus menyediakan Bond Sanggahan yang diterbitkan oleh Bank Umum minimal sebesar 3% (tiga persen) dari total harga penawaran sesuai dengan periode kontrak utama. Bond sanggahan akan dicairkan dan menjadi milik PT PIS apabila sanggahan tidak benar.

**Pasal B 4  
Pembatalan atau Perubahan**

Dalam hal terdapat adanya perubahan rencana kerja, PT PIS berhak untuk membatalkan atau melakukan perubahan atas pengadaan yang dilaksanakan baik sebagian atau seluruhnya tanpa memberikan kompensasi kepada penyedia jasa.

**Pasal B 5  
Harga Sewa**

- Pengajuan Dokumen Penawaran:** Pada saat pengajuan dokumen penawaran, penyedia jasa harus menawarkan harga sewa yang sama untuk kontrak utama dan opsi.
- Pengambilan Opsi:** Dalam hal PT PIS bermaksud untuk melaksanakan pengambilan opsi, maka PT PIS berhak untuk melakukan negosiasi penurunan harga sewa dan hal-hal lainnya yang dipandang perlu.
- Perpanjangan Masa Sewa/ Direct Continuation:** Atas pilihan Penyewa, Para Pihak juga dapat memperpanjang Jangka Waktu Sewa diluar Periode Opsi (direct continuation) setelah habisnya Jangka Waktu Sewa, secara berkelanjutan dengan Harga Sewa yang sama atau Harga Sewa yang lebih rendah dengan ketentuan yang sama sebagaimana Perjanjian Sewa ini, dengan ketentuan bahwa masa perpanjangan tersebut tidak melebihi 1 (satu) bulan. Pengambilan direct continuation dapat dilakukan maksimal sebanyak 2 (dua) kali.
- Mata uang dan satuan yang digunakan dalam pengadaan ini adalah sbb:

**Clause B 3  
Bid Protest Period**

Bid Protest Period must be submitted at the latest 1 - 4 working days commencing from the date of potential bid winner announcement, with the requirement that the protested bidder has to provide a protest bond issued by Bank minimum three percent (3%) from the total offered charter hire of the main charter period. This protest bond will be withdrawn by PT PIS if the objection from the protested bidder is proven untrue / invalid

**Clause B 4  
Cancelling or Amendment**

In the event there is any changes of PT PIS's workplan, PT PIS has the right to cancel or to amend some portion of the bid or entirely without giving any compensation to the bidder.

**Clause B 5  
Charter Rate**

- Bid Proposal Submission:** At the time of bid proposal submission, the bidder shall offer the same price for the main charter period and the option period.
- Option Period:** In the event PT PIS intend to exercise the option period, then PT PIS has the right to conduct the negotiation to reduce the charter rate and any other matters deems necessary.
- Charter Period Extension/ Direct Continuation:** based on the Charterer choice, the Parties can extend the Chartering period outside the Option Period (direct continuation) after the Chartering Period expires, continuously at the existing or lower charter rate, according to the term and condition same as in the Charter agreement, provided that such extension period shall not exceed 1 (one) month. Direct continuation can be taken a maximum of 2 (two) times.
- The currency and unit applied in this bid are as follows:

MATA UANG DAN SATUAN HARGA SEWA – CURRENCY AND UNIT	
Oil Tanker	United States Dollar / Day or Indonesian Rupiah / Day
Gas Carrier	United States Dollar / Day or Indonesian Rupiah / Day
SPOB	United States Dollar / Day or Indonesian Rupiah / Day
Tug Boat, Oil Barge, Tug Boat & Oil Barge (Satgas)	United States Dollar / Month or Indonesian Rupiah / Month
SARPEL (Harbour Tug, Crew Boat, etc.)	Indonesian Rupiah / Month or United States Dollar / Month



COA	Indonesian Rupiah / Liter
Bulk Carrier	United States Dollar / Day or Indonesian Rupiah / Day

**Pasal B 6****Term Pembayaran Harga Sewa**

Guna memenuhi ketentuan Undang-Undang No. 7 Tahun 2011 tentang mata uang yang mewajibkan penggunaan mata uang Rupiah untuk transaksi di dalam negeri, khususnya untuk harga sewa yang menggunakan mata uang United State Dollar (USD), maka ketentuan pembayaran dari PT PIS akan diterapkan sebagai berikut:

- a. Harga Sewa ditetapkan untuk menggunakan mata uang United State Dollar (USD)
- b. Pembayaran yang akan dilakukan oleh PT PIS dilaksanakan dalam mata uang Rupiah (IDR)
- c. Invoice dari Pemilik Kapal disampaikan dengan menggunakan mata uang United State Dollar (USD)
- d. Kurs konversi yang akan digunakan adalah :
  - Pembayaran untuk periode sewa sejak tanggal penyerahan/delivery sampai dengan hari terakhir bulan penyerahan/delivery akan menggunakan kurs rata-rata Jakarta Interbank Spot Dollar Rate (JISDOR) pada tanggal penyerahan/delivery kapal dan 6 (enam) hari kerja sebelumnya. Dalam hal tanggal penyerahan jatuh pada hari libur, maka kurs yang dipakai sebagai acuan adalah kurs JISDOR rata-rata 7 (tujuh) hari kerja sebelum tanggal delivery kapal;
  - Pembayaran untuk periode sewa bulan selanjutnya menggunakan kurs rata-rata JISDOR pada tanggal 1 (satu) bulan tersebut dan 6 (enam) hari kerja sebelumnya. Dalam hal tanggal 1 (satu) bulan tersebut jatuh pada hari libur, maka kurs yang dipakai sebagai acuan adalah kurs JISDOR rata-rata 7 (tujuh) hari kerja sebelum tanggal 1 (Satu) bulan tersebut.

**Pasal B 7****Pakta Integritas**

Peserta pengadaan berkewajiban untuk menandatangani pernyataan **Pakta Integritas** sesuai form yang dapat di download pada website <https://www.pertamina.com/id/news-room/shipping-procurement>, bermaterai dan wajib dilampirkan dalam dokumen penawaran.

Dalam hal peserta pengadaan tidak melampirkan Pakta Integritas tersebut, maka penawaran **akan dinyatakan diskualifikasi**

**Pasal B 8****Clause B 6****Payment Term**

In order to comply with the provision of Indonesian Act No. 7 year of 2011 regarding the currency, which govern the obligation to use Indonesian Rupiah for domestic transaction, then specially for the charter hire which using United State Dollar as the currency, the payment by PT PIS will be settled according to following term:

- a. The charter hire is declared using the currency of United State Dollar (USD)
- b. The payment will be proceed by PT PIS on the currency of Indonesian Rupiah (IDR)
- c. The invoice from the Shipowner submitted on currency of United State Dollar (USD)
- d. The exchange rates applied as follows:
  - Payment for the charter period commencing from the date of delivery until the end of the delivery month, the conversion factor shall refer to the average of the exchange rate of Jakarta Interbank Spot Dollar Rate (JISDOR) at the date of delivery and the past 6 (six) working days. In the even the delivery date is falling on holiday, then the conversion factor shall refer to the average of Jakarta Interbank Spot Dollar Rate (JISDOR) at the past 7 (seven) working days;
  - Payment for the charter period at the following month shall refer to the average of Jakarta Interbank Spot Dollar Rate (JISDOR) at the first day of the month and the past 6 (six) days. In the even the first day of the month is falling on holiday, then the conversion factor shall refer to the average of Jakarta Interbank Spot Dollar Rate (JISDOR) at the past 7 (seven) working days before.

**Clause B 7****Integrity Pact**

The bidders have an obligation to sign the **Integrity Pact** according to Standard Form that can be downloaded at the website [https://www.PT\\_PIS.com/id/news-room/shipping-procurement](https://www.PT_PIS.com/id/news-room/shipping-procurement), with duty stamp and the bidders shall submit it along with bid document.

If the bidder does not submit this Integrity Pact, the offering **will be declared disqualified.**

**Pasal B 8**

**Operational Integrity**

Peserta pengadaan berkewajiban untuk melampirkan Surat Pernyataan **Operational Integrity** dalam dokumen penawaran, sesuai form yang disediakan dalam lampiran XI yang ditandatangani oleh Juragan / Nahkoda Kapal dan pejabat yang berwenang dari perusahaan peserta pengadaan dan di atas materai sesuai ketentuan.

Dalam hal peserta pengadaan tidak melampirkan surat pernyataan dimaksud, maka penawaran **akan dinyatakan diskualifikasi**

Persyaratan Surat Pernyataan Operational Integrity ini dimaksudkan sebagai upaya PT PIS dalam mendukung Operational Safety dan juga mencegah terjadinya penyalahgunaan muatan dan/atau bunker oleh kapal-kapal charter PT PIS. Selain itu, dengan ditandatanganinya Surat Pernyataan dimaksud, Pemilik Kapal beserta dengan nahkoda, perwira, dan crew diwajibkan untuk mematuhi seluruh ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku khususnya yang berkaitan dengan Operational Safety, serta menjamin tidak terjadinya penyalahgunaan muatan dan/atau bunker dengan cara apapun dan oleh pihak manapun dalam proses pengangkutan muatan Milik PT PIS, serta tunduk kepada ketentuan yang berlaku di PT PIS termasuk ketentuan mengenai sanksi.

**Pasal B 9****Penentuan Calon Pemenang Pengadaan**

**Penentuan calon pemenang pengadaan** akan didasarkan pada hal-hal di bawah ini:

**Kapal Time Charter:**

- a. Pemenuhan Persyaratan Administrasi dan Spesifikasi Teknis yang telah ditetapkan.
- b. Pemenuhan Pertamina Safety Approval dengan klasifikasi Diterima.
- c. Penawaran merupakan penawaran terbaik dari sisi **freight cost**;
- d. Harga penawaran telah sama atau di bawah *Owner Estimate* (OE) PT PIS atau OE revisi (jika ada).

**Kapal COA:**

- a. Pemenuhan Persyaratan Administrasi dan Spesifikasi Teknis yang telah ditetapkan.
- b. Pemenuhan Pertamina Safety Approval dengan klasifikasi Accepted/Diterima.
- c. Harga Penawaran termurah serta harga penawaran tersebut telah sama atau di bawah *Owner Estimate* (OE) PT PIS atau OE revisi (jika ada).

**Operational Integrity**

The bidders have an obligation to attach the statement letter related to **Operational Integrity** and submit it along with the bid document, according to Standard Form provided in the attachment XI which is signed by the master and authorized person of the company with duty stamp according to the applicable provision.

In the event the bidder does not submit the above mentioned statement letter, then the offering **will be declared disqualified**.

This statement letter of Operational Integrity is required for the purpose of an effort from PT PIS to support the Operational Safety and to prevent the illegal use of the cargo and/or the bunker on PT PIS chartered vessel. In addition, with the signatory of the Statement Letter, the Shipowner, and its master, officer, and crew are having the obligation to comply with all applicable rules and regulations especially that related to Operational Safety, and further shall guarantee to avoid the illegal use of cargo and/or the bunker in any way and by any parties on the process of transporting PT PIS cargo, and comply with PT PIS's Applicable Regulation including the term of sanctions.

**Clause B 9****Determining the Bid Winner Nominee**

The determination of the bid winner nominee will be based on the following:

**Time Charter:**

- a. Comply with the specified administration requirement and the technical specification;
- b. Fulfilling the Pertamina Safety Approval requirement with Accepted classification
- c. The best offer/deal in term of **freight cost**
- d. The bid price is corresponding with or below PT PIS *Owner Estimate* or the revision if any

**COA Vessel:**

- a. Comply with the specified administration requirement and the technical specification
- b. Fulfilling the Pertamina Safety Approval requirement with Accepted classification
- c. The lowest bid price and the bid price is corresponding with or below PT PIS *Owner Estimate* or the revision if any

**Pasal B 10****Freight Cost****(Berlaku untuk Pengadaan Time Charter)**

**Freight Cost** akan dihitung dengan mempertimbangan hal-hal sebagai berikut:

- a. Harga sewa
- b. Port charges (sesuai ukuran Kapal)
- c. Kecepatan kapal sesuai kecepatan yang ditetapkan dalam spesifikasi teknis PT PIS.
- d. Pemakaian bahan bakar
  - Harga bahan bakar mengacu pada publikasi harga bunker Pertamina pada saat periode pengadaan.
  - Jaminan konsumsi dan jenis bahan bakar mengacu pada bentuk II yang disampaikan peserta pengadaan.
- e. **Kapasitas Cargo Oil Tank (COT)** sesuai dengan spesifikasi teknis pengadaan (untuk Tanker / Satgas / SPOB) atau **Horse Power / HP** sesuai dengan spesifikasi teknis pengadaan (untuk Tug Boat / Harbour Tug / Crew Boat).

Peserta lelang tidak diperkenankan untuk mengubah data-data yang telah disampaikan dalam surat penawaran, dan apabila terjadi kesalahan data maka hal tersebut menjadi risiko peserta.

**Pasal B 11****Ketentuan Draft Melebihi Spesifikasi Teknis**

Dalam hal kapal yang ditawarkan memiliki **draft yang lebih dalam dibandingkan dengan spesifikasi teknis PT PIS, namun di sisi lain kapal memiliki COT yang lebih besar**, maka penyedia jasa diwajibkan untuk melampirkan **surat pernyataan** yang menyatakan hasil perhitungan kapasitas COT kapal, pada draft maksimal sesuai spesifikasi teknis PT PIS. Surat pernyataan tersebut harus disertai dengan hasil perhitungan *COT Based On deadweight scale*.

Dalam hal peserta pengadaan tidak melampirkannya, maka penawaran akan **dinyatakan diskualifikasi**

**Pasal B 12****Prosedur Negosiasi****Ketentuan Umum Negosiasi**

Guna mendapatkan harga yang lebih kompetitif bagi perusahaan, PT PIS akan melaksanakan negosiasi terhadap penawaran yang diajukan oleh peserta pengadaan.

Negosiasi dilaksanakan dengan prosedur di bawah ini:

- a. Negosiasi akan dilakukan dengan sistem 2 (dua) tahap. Tahap pertama dilaksanakan pada saat pelaksanaan penutupan penawaran dan tahap kedua

**Clause B 10****Freight Cost****(Applies only to the Time Charter Vessel Procurement)**

Freight cost will be calculated by considering the following:

- a. Bid Price
- b. Port Charges (based on the vessel size)
- c. Service Speed according to the speed specified in PT PIS's technical requirement
- d. Bunker Consumption
  - Bunker price referring to Pertamina bunker price publication at the time of bid closing.
  - Bunker consumption guarantee and bunker price is referring to Form II stated by bidder.
- e. **Cargo Oil Tank (COT) Capacity** is according to the technical specification (for Tanker / Satgas / SPOB / Oil Barge) or using **Horse Power / HP** according to the technical specification (for Tug Boat / Harbour Tug / Crew Boat)

Bidders are not allowed to revise all proposed data at the bid offering and in the event that there is any mistake at the proposal, it will be the bidder risk.

**Clause B 11****Draft Exceed Technical Specifications**

In the case that the proposed vessel is having **a deeper draft compared with PT PIS's technical specification but on the other hand the Cargo Tank Capacity is bigger**, then the Bidder has to attach a statement letter which states the calculation of the cargo tank at the max draft specified at PT PIS's technical specification. The statement letter shall include the calculation result of COT Based on to the deadweight scale.

If the bidder does not attach this statement letter, then the offer **will be disqualified**.

**Clause B 12****Negotiation Procedure****General Negotiation Term**

In order to obtain the most competitive price, PT PIS will hold a negotiation process to the offer proposed by the bidder.

The negotiation will be conducted with the following procedure:

- a. Negotiation will be held by two (2) – stages system. The first stage is a negotiation at the time of bid closing and

dilaksanakan setelah penutupan penawaran yang dilaksanakan baik secara tertulis (surat, email) maupun tatap muka.

- b. PT PIS dapat melaksanakan negosiasi terhadap peserta pengadaan dengan batasan di bawah ini.

**Jika hanya terdapat 1 (satu) penawaran:**

- a. Dalam hal; (i) harga penawaran yang disampaikan telah sama atau di bawah *Owner Estimate* PT PIS (ii) spesifikasi kapal yang ditawarkan telah sesuai atau lebih baik dari spesifikasi teknis yang ditetapkan PT PIS, maka terhadap penawar tunggal tersebut langsung ditetapkan sebagai nominasi calon pemenang, berdasarkan lebih lanjut kepada keputusan manajemen PT PIS.
- b. Jika harga penawaran masih di atas *Owner Estimate* PT PIS, maka PT PIS akan melaksanakan negosiasi harga sewa.

**Penawaran lebih dari 1 (satu):**

- a. PT PIS akan terlebih dahulu melaksanakan perhitungan *freight cost* untuk memperbandingkan seluruh penawaran yang masuk.
- b. Setelah perhitungan *freight cost*, jika telah terdapat penawaran yang telah sama atau di bawah *Owner Estimate* (OE) PT PIS dan berdasarkan hasil perhitungan *freight cost* penawaran tersebut merupakan penawaran terbaik, maka terhadap penawaran tersebut akan langsung ditetapkan sebagai nominasi calon pemenang lelang berdasarkan lebih lanjut kepada keputusan manajemen PT PIS.
- c. Jika seluruh harga sewa yang ditawarkan oleh peserta lelang masih di atas *Owner Estimate* atau jika telah terdapat penawaran yang sudah di bawah *Owner Estimate* (OE) PT PIS namun dari sisi *freight cost* belum merupakan penawaran terbaik, maka proses pengadaan tetap dilanjutkan dengan proses negosiasi terhadap maksimal 3 (tiga) penawaran terbaik dari sisi *freight cost*.
- d. Proses negosiasi kemudian akan dilaksanakan dengan prosedur di bawah ini:
- i. **Paper Auction** (penawaran yang ada diadu dengan negosiasi harga sewa berdasarkan perhitungan *freight cost* secara amplop tertutup/email terbatas **sebanyak 3 (tiga) putaran**). Pada setiap putaran, dalam hal sudah terdapat penawaran yang dari sisi *freight cost* merupakan harga penawaran terbaik dan harga

the second stage is after the bid closing by written (letter, email) or meeting negotiation.

- b. PT PIS will conduct the negotiation to the bidder with the following term.

**If there is only one (1) passed bid proposal:**

- a. In the event that (i) the proposed bid price is corresponding with or below PT PIS's *Owner Estimate*, and (ii) vessel specification is complied with PT PIS technical specification, then to this single bidder will be directly declared as bid winner nominee subject to PT PIS Management Approval.
- b. In the event that the proposed bid price is above PT PIS's *Owner Estimate*, then PT PIS will continue to negotiate the bid price.

**If there is more than one (1) passed bid proposal:**

- a. PT PIS will do the freight cost calculation in order to compare all passed proposal.
- b. After the freight cost calculation, if there is a proposal correspond with or below PT PIS *Owner Estimate* and based on the freight cost calculation that proposal having the best freight cost, then this proposal will be directly declared as the bid winner nominee subject to PT PIS Management Approval.
- c. If all price offered by the bidder are above PT PIS's *Owner Estimate* or if there is a proposal that already correspond with or below PT PIS *Owner Estimate* but from the freight cost calculation is not the best score, then the bid process will be continued by negotiation to the best three (3) proposal only (maximal).
- d. The negotiation then will be conducted by the following procedure:
- i. **Paper Auction** (all the available proposal will be pitted by the negotiation of the bid price based on the freight cost calculation with a close envelope/limited email **in three (3) rounds**. In each round, if there is already exist one proposal correspond with or below PT PIS's *Owner Estimate* and based on the freight cost calculation that proposal having the best freight

sewa telah sama atau di bawah *Owner Estimate*, maka negosiasi akan dihentikan dan terhadap penawaran tersebut akan dinominasikan sebagai calon pemenang pengadaan berdasarkan lebih lanjut kepada keputusan manajemen PT PIS.

- ii. Jika hasil negosiasi secara paper auction ini masih di atas OE, maka **peserta terbaik pertama dari sisi freight cost akan dilakukan negosiasi lebih lanjut dan/atau dilaporkan kepada manajemen PT PIS untuk proses selanjutnya.**

#### **Pasal B 13**

##### **Rekomendasi Penggunaan Pelumas Pertamina**

Pemilik Kapal direkomendasikan menggunakan pelumas Pertamina dengan ketentuan produk Pertamina telah memperoleh *approval certificate* dari *engine maker* yang bersangkutan.

#### **Pasal B 14**

##### **Rekomendasi Penunjukkan PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia sebagai Perusahaan**

Untuk mendukung sinergi antara PT Pertamina International Shipping dengan anak perusahaan PT Pertamina (Persero), maka Pemilik Kapal direkomendasikan untuk menunjuk PT Tugu Pratama Indonesia sebagai perusahaan asuransi dalam menjamin Asuransi Hull & Machinery.

#### **Pasal B 15**

##### **Data dan Dokumen Peserta Pengadaan**

- a. Semua data yang bersifat jaminan dari Peserta pelelangan akan diverifikasi dan akan dikonfirmasi ulang pada saat penutupan penawaran.
- b. Jika peserta pelelangan yang dimaksud menyatakan bahwa data tersebut benar adanya maka dalam hal terdapat sanggahan ataupun komplain dari peserta lelang lain yang menyatakan sebaliknya, maka sanggahan atau komplain tersebut akan ditindaklanjuti dan dibuktikan mengacu pada hasil survey kinerja kapal.
- c. Jika ternyata pada survey kinerja kapal menyatakan bahwa sanggahan atau complain dari peserta lain itu benar maka PT PIS memiliki hak untuk memutuskan kontrak dan menjatuhkan sanksi kepada peserta pengadaan sesuai ketentuan yang berlaku di PT PIS.

cost, then the paper auction negotiation will be stopped and this proposal will be directly declared as the bid winner nominee subject to PT PIS's Management Approval

- ii. If at the end of this paper auction, all proposal are still above PT PIS's *Owner Estimate*, **The first best participant in terms of freight costs will be further negotiated and/or reported to PT PIS management for further processing.**

#### **Clause B 13**

##### **Recommendation to Use Pertamina Lube Oil Product**

The Shipowner is recommended to use Pertamina Lube Oil Product as long as Pertamina Product already has an approval certificate from the ship engine maker.

#### **Clause B 14**

##### **Recommendation to Appoint PT Tugu Pratama Indonesia as Insurance**

For supporting synergy between PT Pertamina International Shipping and PT Pertamina (Persero)'s subsidiaries, the Shipowner is recommended to appoint PT Tugu Pratama Indonesia as insurance company to ensure Marine the Hull & Machinery Insurance.

#### **Clause B 15**

##### **Data and Document of the Bidder**

- a. All proposed data that are becoming a guarantee from the bidder will be verified and re-confirmed at the bid closing.
- b. If the bidder declaring that the data proposed are true, then whether there is protest or complain from the other bidder that stated otherwise will be followed up and proven based on the vessel performance survey result.
- c. If based on vessel performance survey result proves the protest or complain from the other bidder is true, then PT PIS has the right to terminate contract and give the sanction to bidder according to PT PIS Applicable Regulation

**Pasal B 16****Power of Attorney (POA)**

Ketentuan mengenai Power of Attorney (POA) dalam pengadaan ini adalah sebagai berikut:

- a. Dalam hal kapal yang ditawarkan adalah milik perusahaan lain, maka peserta pengadaan diwajibkan untuk melampirkan Power of Attorney (POA) dari pihak yang berwenang yaitu Registered Owner atau Disponent Owner (dilengkapi dengan penunjukkan dari Registered Owner). Power of Attorney (POA) yang berasal dari Agent / Broker / Ship Management ataupun pihak lainnya yang tidak dilengkapi dengan Power of Attorney (POA) dari Registered Owner / Disponent Owner, tidak dapat diterima dan penawarannya akan dinyatakan diskualifikasi.

POA harus ditandatangani oleh kedua belah pihak, yaitu pihak pemberi kuasa dan pihak penerima kuasa. Pejabat harus sesuai dengan akta pendirian perusahaan.

- b. Dalam hal terdapat 1 (satu) kapal yang ditawarkan oleh 2 (dua) peserta pengadaan yang berbeda, maka PT PIS memiliki kewenangan penuh untuk memutuskan peserta yang diperkenankan untuk menawarkan atau peserta yang dinyatakan diskualifikasi, dengan terlebih dahulu melakukan analisa dan klarifikasi perihal keabsahan Power of Attorney (POA) yang didapatkan oleh peserta yang menawarkan tersebut mengacu ketentuan yang diatur butir (a) di atas.

**Pasal B 17****Penetapan Pemenang Pengadaan**

Calon pemenang pengadaan akan ditetapkan sebagai pemenang dalam proses Pengadaan mengacu pada hal – hal sebagai berikut:

- a. Keputusan manajemen PT PIS
- b. Untuk kapal berbendera asing yang akan dioperasikan di Perairan Indonesia, akan didasarkan pada pemenuhan seluruh perijinan yang disyaratkan oleh Pemerintah Indonesia dalam penggunaan kapal berbendera asing (IPKA, PIB, dll).
- c. Pemenuhan seluruh persyaratan-persyaratan yang wajib untuk dipenuhi dalam pengadaan ini.

Keseluruhan persyaratan di atas wajib dipenuhi / selesai sebelum kapal diserahkan.

**Clause B 16****Power of Attorney (POA)**

The term regarding to the Power of Attorney (POA) in this bid governed as follow:

- a. If the offered vessel is owned by other company, then the bidder is obliged to attach Power of Attorney (POA) from the authorized party i.e the Registered Owner or the Disponent Owner (completed by the appointment from the Registered Owner). Power of Attorney (POA) derived from an Agent/Broker/Ship Managers or any other parties that is not completed by Power of Attorney (POA) from the Registered Owner/Disponent Owner cannot be accepted and the bid proposal will be disqualified.

The POA must be signed by both parties, the grantor and the assignee. The official must comply with the company's deed of establishment.

- b. In the event that there is one (1) vessel being offered by two (2) different bidders, then PT PIS have the full right to decide which bidder is allowed to propose the bid or which bidder is being disqualified. Formerly, PT PIS will do the analysis and clarification regarding the validity of the Power of Attorney (POA) accepted from the bidder according to the term of point (a) above.

**Clause B 17****Bid Winner Appointment**

In this bidding process, a Bid winner nominee will be declared as the Bid Winner subject to the following:

- a. PT PIS Management Approval
- b. For foreign flag vessel that will be operated in Indonesian Water: Subject to Fulfillment of all necessary requirement permit from Indonesian government for employing a foreign flag vessel (IPKA, PIB, etc).
- c. Fulfillment of all the compulsory requirement in this bid.

All the above requirement has to be fulfilled prior to the vessel delivery

**Pasal B 18**

**Contractor Safety Management System (CSMS)**

Untuk memastikan bahwa Penyedia Jasa telah menerapkan aspek HSSE dalam setiap lini pekerjaan, maka diwajibkan penilaian prakualifikasi Contractor Safety Management System (CSMS) dengan kategori High Risk. Sehubungan dengan penggunaan Ship Management, maka penilaian CSMS yang digunakan adalah hasil penilaian prakualifikasi CSMS Ship Manager.

Untuk informasi lebih lanjut terkait tata cara pengajuan Contractor Safety Management System (CSMS), pengelola kapal dapat mengakses website iVendor <https://apps.pertamina.com/ivendor>

**Clause B 18**

**Contractor Safety Management System (CSMS)**

To ensure that the Bidders has implemented the HSSE aspect in each line of work, it is required to evaluate the Contractor Safety Management System (CSMS) pre-qualification of the Bidders with the criteria that must be met is High Risk category. Regarding to the requirement of Ship Management, the CSMS assessment used is the result of the CSMS Ship Manager pre-qualification assessment

For more information regarding the procedures for Contractor Safety Management System (CSMS) application, can access the iVendor website at <https://apps.pertamina.com/ivendor>.

**Pasal B 19**  
**Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN)**

- a. Ketentuan Pemasukan Penawaran
- **Peserta pengadaan wajib** menyampaikan pernyataan/komitmen TKDN pada Dokumen Penawaran mengacu pada Template **Formulir Pernyataan TKDN (Form A4)**.
  - Apabila Peserta Pengadaan tidak mengajukan penawaran nilai TKDN dalam Dokumen Penawaran maka Peserta Pengadaan akan dinyatakan diskualifikasi
  - Persentase penawaran/komitmen TKDN pada penawaran **harus sama atau lebih besar** dari batasan minimal TKDN yang dipersyaratkan pada Invitation to Bid & ToR.
  - Peserta pengadaan dinyatakan **diskualifikasi apabila** Nilai TKDN yang disampaikan pada dokumen penawaran dan/atau setelah dilakukan koreksi aritmatika TKDN dan/atau hasil Klarifikasi TKDN **kurang dari batasan minimal TKDN yang ditetapkan dalam Invitation to Bid & ToR**.
  - Peserta Pengadaan juga **wajib menyampaikan peta jalur capaian TKDN** yang disampaikan dalam Dokumen Penawaran dengan menggunakan **Form A6**.
  - Penawaran TKDN yang disampaikan oleh Peserta Pengadaan **wajib ditandatangani oleh pemimpin tertinggi Peserta Pengadaan**;
- b. Ketentuan Negosiasi
- Hasil negosiasi harga tidak boleh mengurangi **komitmen persentase TKDN**, mengubah Lingkup Kerja, syarat dan ketentuan, serta spesifikasi penawaran teknis
- c. Ketentuan Kegiatan Monitoring
- Pelaksana Kontrak wajib menyampaikan laporan hasil capaian TKDN sesuai dengan periode waktu yang telah ditetapkan
  - Pelaksana Kontrak juga wajib melaporkan perbandingan antara hasil capaian TKDN dengan peta jalur TKDN yang telah disepakati di dalam Kontrak.
  - Laporan capaian TKDN disampaikan oleh Pelaksana Kontrak (Ship Owners) kepada FPP/Fungsi Pengguna yang ditembuskan kepada Fungsi Pelaksana P3DN.
  - Pelaksana Kontrak wajib melaksanakan verifikasi paska kontrak atas capaian TKDN. Pelaksanaan verifikasi TKDN pasca kontrak dilaksanakan setelah kontrak berakhir sampai dengan maksimum 3 (tiga) bulan setelah kontrak berakhir. Apabila periode kontrak lebih dari 1 tahun, maka Verifikasi TKDN

**Clause B 19**  
**Domestic Component Level (DCL)**

- a. Bid Entry Terms
- Bidders are required to submit a DCL statement/commitment in the Bidding Document referring to the **DCL Statement Form Template (Form A4)**.
  - If bidders does not propose a DCL value offer in the Bidding Document, the Bidders will be declared disqualified
  - The percentage of DCL offer/commitment in the offer **must be equal to or greater than** the minimum DCL limit required in the Invitation to Bid & ToR
  - Bidders are **disqualified** if the DCL Value submitted in the bid documents and/or after arithmetic correction of DCL and/or DCL Clarification results is **less than the minimum DCL limit specified in the Invitation to Bid & ToR**.
  - Bidders are also required to submit the DCL achievement path map which is submitted in the Bidding Document using **Form A6**.
  - The DCL offer submitted by Bidders **must be signed by the highest leader of the Bidders company**;
- b. Negotiation Terms
- The results of negotiations shall not reduce the **commitment to the percentage of DCL**, change the Scope of Work, terms and conditions, and specifications of technical offers.
- c. DCL Monitoring & Verification Activity
- Bid winners are required to submit reports on the results of DCL achievements in accordance with the determined time period.
  - Bid winners are also required to report a comparison between the results of the DCL achievement with the DCL path map that has been agreed in the Contract.
  - The DCL achievement report is submitted by the Bid Winners (Ship Owners) to the FPP which is copied to the P3DN Implementing Function.
  - Bid Winners are required to carry out post-contract verification of DCL achievements. The implementation of post-contract DCL verification is carried out after the contract ends up to a maximum of 3 (three) months after the contract ends. If the contract period is more than 1 year, then DCL Verification can be started at the latest 6 (six)



dapat dimulai secepat-cepatnya 6 (enam) bulan sebelum kontrak berakhir dan penyedia jasa berkewajiban untuk mempersiapkan bukti-bukti yang dibutuhkan pada Verifikasi TKDN.

months before the contract ends and the service provider is obliged to prepare the evidence required for DCL Verification.

d. Ketentuan Verifikasi TKDN

- Terhadap PEKERJAAN dengan HARGA KONTRAK atau Total Nilai Tagihan lebih dari Rp 50.000.000.000,00 (lima puluh miliar Rupiah) dan nilai komitmen TKDN lebih dari 0% (nol persen), Verifikasi TKDN wajib dilakukan dengan menggunakan jasa surveyor independen yang memiliki kualifikasi untuk melakukan Verifikasi TKDN sesuai dengan kompetensi yang tertera pada sertifikat yang diterbitkan oleh lembaga yang berwenang;
- Terhadap PEKERJAAN dengan HARGA KONTRAK atau Total Nilai Tagihan Rp 5.000.000.000,00 (lima miliar Rupiah) sampai dengan Rp 50.000.000.000,00 (lima puluh miliar Rupiah) dan nilai komitmen TKDN lebih dari 0% (nol persen), Verifikasi TKDN wajib dilakukan dengan menggunakan jasa surveyor independen dan/atau fungsi internal Pertamina Group dan/atau Pelaksana Kontrak yang memiliki kualifikasi untuk melakukan Verifikasi TKDN sesuai dengan kompetensi yang tertera pada sertifikat yang diterbitkan oleh lembaga yang berwenang;
- Terhadap PEKERJAAN dengan HARGA KONTRAK atau Total Nilai Tagihan kurang dari Rp 5.000.000.000,00 (lima miliar Rupiah) dan nilai komitmen TKDN lebih dari 0% (nol persen), Verifikasi TKDN wajib dilakukan KONTRAKTOR yang memiliki kualifikasi untuk melakukan Verifikasi TKDN sesuai dengan kompetensi yang tertera pada sertifikat yang diterbitkan oleh lembaga yang berwenang.
- Jika disepakati pengambilan opsi/perpanjangan masa sewa, maka verifikasi dilaksanakan setelah kontrak opsi/ perpanjangan masa sewa berakhir dan nilai TKDN yang dikomitmenkan sama dengan nilai komitmen TKDN pada kontrak utama.

d. DCL Verification

- For WORK with a CONTRACT PRICE or Total Invoice Value of more than IDR 50,000,000,000.00 (fifty billion Rupiah) and a DCL commitment value of more than 0% (zero percent), DCL Verification must be carried out using the services of an independent surveyor who has the qualifications to carry out DCL Verification in accordance with the competency stated in the certificate issued by the authorized institution;
- For WORK with a CONTRACT PRICE or Total Invoice Value of IDR 5,000,000,000.00 (five billion Rupiah) up to IDR 50,000,000,000.00 (fifty billion Rupiah) and a DCL commitment value of more than 0% (zero percent), DCL Verification must be carried out using the services of an independent surveyor and/or internal function of Pertamina Group and/or Contract Executor who has the qualifications to carry out TKDN Verification in accordance with the competency stated in the certificate issued by the authorized institution;
- For WORK with a CONTRACT PRICE or Total Invoice Value of less than IDR 5,000,000,000.00 (five billion Rupiah) and a DCL commitment value of more than 0% (zero percent), DCL Verification must be carried out by a CONTRACTOR who has the qualifications to carry out DCL Verification in accordance with the competency stated in the certificate issued by the authorized institution.
- If an option or direct continuation of the charter period is agreed upon, verification will be carried out after the option/direct continuation of the charter period contract ends and the committed DCL value is the same as the DCL commitment value in the main contract.

a. Sanksi

- Sanksi finansial atas ketidaktercapaian komitmen TKDN diberikan kepada Pelaksana Kontrak apabila hasil verifikasi TKDN pasca penyelesaian pekerjaan tidak dapat memenuhi komitmen TKDN dengan besaran prosentasi sanksi maksimal 15% dan berdasarkan formula sebagai berikut:

**[%TKDN Penawaran - %TKDN Pelaksanaan] x harga penawaran Pelaksana Kontrak**

- Adapun besaran persentase Sanksi Finansial TKDN adalah maksimal 15%.
- Untuk memastikan proses pengenaan Sanksi Finansial TKDN, apabila Nilai Komitmen TKDN sebagaimana disampaikan pada poin di atas lebih besar dari 0%, Penyewa mempunyai hak untuk:
  - a) Menahan pembayaran (retensi) pada tahap apapun senilai total 15% dari Harga Kontrak atau Total Nilai Tagihan dan mencairkan retensi pembayaran tersebut senilai Sanksi Finansial TKDN yang mengacu pada perhitungan di atas.
  - b) Meminta dan mencairkan Jaminan senilai Sanksi Finansial TKDN yang mengacu pada perhitungan di atas.
  - c) Memberikan tagihan terpisah kepada Penyedia Jasa senilai Sanksi Finansial TKDN dengan mekanisme yang berlaku di Perusahaan Penyewa, mengacu pada perhitungan di atas dan Penyedia Jasa wajib untuk membayar kepada Penyewa senilai tagihan tersebut.
- Penyedia Jasa akan dikenakan sanksi administratif apabila ditemukan pelanggaran Ketentuan Penggunaan Produk Dalam Negeri selama Jangka Waktu Kontrak mengacu pada ketentuan yang berlaku di PT PIS.

**Pasal B 20**

**HSSE Plan**

- Persyaratan HSSE Plan sesuai ketentuan aturan yang dikeluarkan oleh Fungsi HSSE PT PIS.
- Evaluasi terhadap dokumen HSSE Plan yang disampaikan dalam dokumen penawaran Peserta Pemilihan dilaksanakan dengan menggunakan sistem **minimum passing grade dengan nilai minimum 80%** dari seluruh persyaratan HSSE Plan yang ditetapkan, jika tidak memenuhi maka penyedia jasa akan **didisfualifikasi**.

e. Penalty/Sanction

- Financial penalty/sanctions for unachieved DCL commitment are given to the Bid Winners if the results of the DCL verification after completion of the work cannot fulfill the DCL commitment with a maximum penalty/sanction percentage of 15% and based on the following formula:

**[%TKDN Bid - %TKDN Execution] x Bid Winners's offer price**

- The percentage of TKDN Financial Sanctions is a maximum of 15%.
- To ensure the process of imposing TKDN Financial Sanctions, if the TKDN Commitment Value as stated in the point above is greater than 0%, the Charterer has the right to:
  - a) Withhold payment (retention) at any stage with a total value of 15% of the Contract Price or Total Invoice Value and disburse the payment retention with the value of the DCL Financial Sanctions referring to the calculation above.
  - b) Request and disburse the Guarantee with the value of the DCL Financial Sanctions referring to the calculation above.
  - c) Provide a separate invoice to the Bid Winners with the value of the DCL Financial Sanctions with the mechanism applicable in the Charterer Company, referring to the calculation above and the Bid Winners is obliged to pay the charter value of the invoice.
- The Bid Winners will subject to administrative sanctions if they are found to have violated the Terms of Use of Domestic Products during the Contract Period with reference to the provisions applicable at PT PIS.

**Clause B 20**

**HSSE Plan**

- The HSSE Plan requirements is based on the HSSE Departement.
- Evaluation of HSSE Plan documents submitted in the bidding documents of the Election Participants is carried out using a minimum passing grade system with a minimum score of 80% from all HSSE Plan requirements set, if it does not meet the minimum score, the procurement process shall be stopped and the bidder declared disqualified.

**Pasal B 21**  
**Pemberlakuan Ketentuan Standardisasi Ship Management**

Terhitung mulai tanggal 01 Juli 2023, PT PIS memberlakukan ketentuan Standardisasi Ship Management untuk kapal charter. Ketentuan pemberlakuan Ship Management sebagai berikut:

- (1) Ketentuan Ship Management diberlakukan untuk kapal tanker (tidak termasuk SPOB (Self-Propelled Oil Barge), Satgas (Tugboat & Oil Barge), Harbour Tug dan charter milik Anak Perusahaan PT PIS) yang disewakan ke PT PIS dengan metode sewa Time Charter.
- (2) Pemilik Kapal berkewajiban untuk menggunakan Ship Management sebagaimana yang telah ditetapkan oleh PT PIS sesuai dalam Approved List Ship Management PT PIS berikut ini:
  - a. PT Amarin Ship Management
  - b. PT Gemilang Bina Lintas Tirta
  - c. PT Sukses Inkor Maritim
    - PT Vektor Maritim (subsidiary)
  - d. PT Waruna Ship Management
  - e. Arcadia Shipping Pte. Ltd
  - f. Northern Marine Management Pte Ltd
  - g. Bernhard Schulte Shipmanagement (Singapore) Pte Ltd
  - h. Synergy Maritime Private Limited
    - PT Synergy Marine Indonesia (subsidiary)
  - i. Thome Ship Management Pte Ltd
  - j. Wallem Shipmanagement Limited
  - k. In-House Ship Management PT Pertamina International Shipping
- (3) Pemilik Kapal wajib menggunakan Ship Management tersebut dalam daftar diatas pada saat mengajukan dokumen penawaran. Apabila ketentuan tersebut tidak terpenuhi maka dokumen penawaran dinyatakan tidak sah / diskualifikasi.

**Pasal B 22**  
**Status Penyedia Jasa**

Berkaitan dengan sistem pembayaran di MySAP PT PIS yang saat ini hanya dapat memproses pembayaran kepada Penyedia Jasa yang berlokasi di kantor pusat dengan nomor vendor berawalan 1 (satu) serta memiliki NPWP kantor pusat, maka akan diberlakukan ketentuan sebagai berikut:

1. Penawaran pengadaan hanya dapat dilakukan oleh Penyedia Jasa yang berlokasi di kantor pusat.

**Clause B 21**  
**Implementation of Ship Management Standardization**

Starting from July 1st, 2023, PT PIS implements the Standardization of Ship Management for chartered vessels. With the regulation in the following conditions:

- (1) The Ship Management regulations apply to tanker vessels (excluding SPOB (Self-Propelled Oil Barge), Satgas (Tugboat & Oil Barge), Harbour Tug, and chartered vessel owned by the subsidiaries) that are leased to PT PIS through Time Charter.
- (2) Ship Owner is obligated to use Ship Management as determined by PT PIS according to the Approved List of Ship Management PT PIS as follows:
  - a. PT Amarin Ship Management
  - b. PT. Gemilang Bina Lintas Tirta
  - c. PT Sukses Inkor Maritim
    - PT Vektor Maritim (subsidiary)
  - d. PT. Waruna Ship Management
  - e. Arcadia Shipping Pte. Ltd
  - f. Northern Marine Management Pte Ltd
  - g. Bernhard Schulte Shipmanagement (Singapore) Pte Ltd
  - h. Synergy Maritime Private Limited
    - PT Synergy Marine Indonesia (subsidiary)
  - i. Thome Ship Management Pte Ltd
  - j. Wallem Shipmanagement Limited
  - k. In-House Ship Management PT Pertamina International Shipping
- (3) Ship Owner must use the Ship Management listed above when submitting the bidding documents. If this condition is not qualified the bid offering will be declared disqualified.

**Clause B 22**  
**Bidder Status**

Regarding to the payment system at PT PIS MySAP which currently can only process payments to Bidders located at the head office with vendor numbers starting with 1 (one) and having a NPWP at the head office, the following conditions will apply:

1. A bid offer can only be made by a Bidder located at the head office.

2. Invoice tagihan pembayaran uang sewa harus dibuat dari kantor pusat dimana Penyedia Jasa tersebut berada (bila ditagihkan dari kantor pusat, nomor vendor secara otomatis berawalan angka 1 (satu) dikarenakan mengacu pada NPWP Vendor dimaksud).
2. Invoice for charter hire payment must be made from the head office where the Bidder is located (if billed from the head office, the vendor number automatically starts with number 1 (one) because it refers to the Vendor's NPWP).

### **Pasal B 23 Pengunduran Diri**

Peserta Pengadaan yang telah mengajukan penawaran tidak diperkenankan untuk mengundurkan diri hingga adanya keputusan PT PIS atas pengadaan yang dilaksanakan. Dalam hal peserta pengadaan mengundurkan diri, maka akan dikenakan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

### **Pasal B 24 SANKSI**

Adapun pengertian Fraud dan NOA sesuai ketentuan di PT PIS adalah:

- Fraud adalah suatu tindakan penyimpangan yang sengaja dilakukan atau pembiaran yang dirancang oleh Penyedia Jasa sendiri maupun bersama dengan pihak lain yang mengakibatkan kerugian (material maupun non-material) bagi PT PIS terkait dengan kegiatan Pengadaan Jasa Sewa Kapal.
- NOA (Number of Accident) adalah suatu angka yang menunjukkan besarnya jumlah kejadian yang merupakan peristiwa yang berdampak tinggi dan mendesak yang mempengaruhi seluruh organisasi atau sebagian besar darinya, yang mana hampir selalu mengakibatkan layanan organisasi menjadi tidak tersedia, yang menyebabkan bisnis perusahaan terganggu dan pada akhirnya memengaruhi keuangan perusahaan dengan kriteria:
  - a. Jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan kerja (fatality).
  - b. Jumlah kejadian tumpahan crude atau produk BBM (liquid) yang masuk ke badan penerima (tanah/sungai/laut) dengan jumlah >15 barrel.
  - c. Jumlah kejadian kerusakan Properti, yaitu kejadian yang tidak menyebabkan kecelakaan fatal, kebakaran besar dan tumpahan minyak besar, tetapi mengakibatkan kerugian finansial > USD 1 juta.

Apabila dalam pelaksanaan kontrak terjadi Fraud atau NOA seperti penjelasan di atas, maka PT PIS menerapkan ketentuan sanksi sebagai berikut:

- KUNING adalah kelompok penyedia jasa sewa kapal yang Pemilik dan/atau Ship Management yang kapalnya terbukti terlibat dalam penyalahgunaan muatan dan/atau bunker dengan Intensitas kejadian 1 (satu) kali laporan kejadian fraud oleh kapal sewa selama periode sewa kapal. Kelompok ini (Pemilik Kapal dan/atau Ship Management dengan kapal dimaksud) tidak diperbolehkan mengikuti proses

### **Clause B 23 Withdrawals**

Bidders who have submitted bids are not allowed to cancel or withdraw the offer until PT PIS's decision is made regarding the referred procurement. In the event that bidders cancel or withdraw, they will be subject to sanctions in accordance with applicable provisions.

### **Clause B 24 PENALTY**

The meaning of Fraud and NOA in accordance with the provisions in PT PIS is:

- Fraud is an act of deviation that is intentionally carried out or omission designed by the Bidder alone or together with other parties which results in losses (material and non-material) for PT PIS related to activities of Vessel Procurement.
- NOA (Number of Accident) is a number that shows the number of events which have high impact and urgency that affect the entire organization or a large part of it, which almost always results in the organization's services being unavailable, causing the company's business to be disrupted and ultimately affect the company's finances with the following criteria:
  - a. The number of victims who died due to work accidents (fatality).
  - b. The number of incidents of spills of crude or clean products (liquid) entering the receiving agency (land/river/sea) in the amount >15 barrels.
  - c. Number of property damage events, ie events that did not cause fatal accidents, major fires and large oil spills, but resulted in financial losses of > USD 1 million.

If in the execution of the contract, Fraud or NOA occurs as explained above, PT PIS will apply the following penalty provisions:

- YELLOW is a group of Bidders whose Owners and/or Ship Management whose vessels are proven to be involved in misuse of cargo and/or bunkers with an incident intensity of 1 (one) time reporting fraud incidents by chartered vessels during the vessel charter period. This group (Ship Owner and/or Ship Management with the vessel in question) is not allowed to participate in the process of procuring chartered

- pengadaan kapal sewa selama 3 (tiga) bulan.
- MERAH adalah kelompok penyedia jasa sewa kapal yang Pemilik dan/atau Ship Management yang kapalnya terbukti terlibat dalam penyalahgunaan muatan dan/atau bunker atau kapal menyebabkan kejadian NOA dengan Intensitas kejadian 2 (dua) kali laporan kejadian fraud oleh kapal sewa maupun 1 (satu) kali laporan kejadian NOA selama periode sewa kapal. Kelompok ini (Pemilik Kapal dan/atau Ship Management dengan kapal dimaksud) tidak diperbolehkan mengikuti proses pengadaan kapal sewa selama 6 (enam) bulan.
  - HITAM adalah kelompok penyedia jasa sewa kapal yang Pemilik dan/atau Ship Management yang kapalnya terbukti terlibat dalam penyalahgunaan muatan dan/atau bunker dengan intensitas kejadian lebih dari 2 (dua) kali laporan kejadian fraud oleh kapal sewa selama periode sewa kapal. Kelompok ini (Pemilik Kapal dan/atau Ship Management dengan kapal dimaksud) tidak diperbolehkan mengikuti proses pengadaan kapal sewa selama 1 (satu) tahun.
  - Dalam hal terjadi pengulangan kejadian penyalahgunaan muatan dan/atau bunker dan/atau NOA (fatality/Major Oil Pollution/Major Incident) untuk kapal dengan Ship Management yang sama dan sebelumnya telah memperoleh sanksi HITAM, maka akan dilakukan pencabutan SKT selamanya di lingkungan PT Pertamina Grup dan pencabutan dalam DPT (Daftar Penyedia Teregistrasi) berdasarkan rekomendasi Komite Sanksi.
  - Untuk kapal yang melakukan tindakan-tindakan yang tergolong kedalam Indikasi fraud atau insiden yang tidak termasuk dalam kategori NOA, maka terhadap kapal tersebut akan diberikan Surat Peringatan Pertama dan terakhir yang berlaku selama masa sewa atau minimum 3 (tiga) bulan terhitung sejak diterbitkannya Surat Peringatan. Apabila terjadi pengulangan tindakan indikasi fraud pada masa berlaku Surat Peringatan, maka terhadap kapal tersebut akan dikenakan sanksi KUNING.
  - Indikasi Fraud: Suatu kejadian akan dianggap sebagai suatu indikasi terjadinya fraud dalam hal adanya anomaly atas penggunaan atau kondisi peralatan tidak terbatas pada CCTV, vessel tracking tidak aktif, ditemukannya magic pipe (double pipe), alat ukur yang tidak standar, terjadi perubahan konstruksi kapal, atau ditemukannya muatan dan/atau bunker di tanki yang bukan peruntukannya.
- vessels for 3 (three) months.
- RED is a group of Bidders whose owner and / or ship management is proven to be involved in the misuse of cargo and/or bunkers or vessels causing NOA incidents with an incident intensity of 2 (two) times reported fraud incidents by chartered vessels and 1 (one) report of NOA incidents during the vessel charter period. This group (Ship Owner and/or Ship Management with the vessel in question) is not allowed to participate in the process of procuring a chartered vessel for 6 (six) months.
  - BLACK is a group of Bidders whose owners and / or ship management are proven to have been involved in the misuse of cargo and/or bunkers with incident intensity of more than 2 (two) times reported fraud incidents by charter vessels during the vessel charter period. This group (Ship Owner and/or Ship Management with the vessel in question) is not allowed to participate in the procurement process for chartered vessels for 1 (one) year.
  - In the event of repeated incidents of misuse of cargo and/or bunkers and/or NOA (fatality/Major Oil Pollution/Major Incident) for vessels with the same Ship Management which previously received BLACK sanctions, the SKT will be revoked forever within the PT Pertamina Group and revocation in the DPT (List of Registered Providers) based on the recommendation of the Sanctions Committee.
  - For vessels that carry out actions that are classified as fraud indications or incidents that are not included in the NOA category, then the vessel will be given the first and last warning letter which shall be valid during the charter period or a minimum of 3 (three) months from the issuance of the warning letter. If there is a repetition of fraud indication actions during the validity period of the Warning Letter, then the vessel will be subject to YELLOW sanctions.
  - Fraud Indication: An incident will be considered as an indication of fraud in the event of an anomaly in the use or condition of the equipment not limited to CCTV, vessel tracking is not active, magic pipe (double pipe) is found, non-standard measuring instruments, changes in ship construction, or the discovery of cargo and/or bunkers in tanks that are not designated.

## C. PERSYARATAN TEKNIS

### Pasal C 1

#### Kondisi Penyerahan Kapal

Peserta pengadaan wajib menjamin bahwa saat penyerahan; semua surat/sertifikat kapal masih berlaku, kondisi tanki-tanki muatan, kerangan-kerangan dan saluran pipa-pipanya harus berada dalam keadaan bersih sehingga mampu dan siap untuk melaksanakan pengangkutan dan penyimpanan seluruh jenis muatan yang disyaratkan dalam spesifikasi teknis, termasuk kapal harus “siap dalam segala hal” untuk melaksanakan pengangkutan, dan pengisian bahan bakar selama 14 hari pelayaran in laden dan margin secukupnya.

Apabila hal tersebut tidak terpenuhi sehingga kapal harus melakukan pengisian bahan bakar sebelum 14 hari kalender terhitung sejak penyerahan kapal, maka kapal akan di *offhire* selama periode deviasi untuk pengisian bahan bakar (apabila diperlukan deviasi pengisian bahan bakar), periode waktu tunggu bahan bakar (apabila terjadi *waiting bunker*), dan periode penyaluran bahan bakar hingga selesai.

PT Pertamina International Shipping berhak untuk tidak melaksanakan pengisian bahan bakar pada saat delivery.

Biaya yang dikeluarkan sebelum pelaksanaan penyerahan merupakan beban dari Pemilik Kapal.

### Pasal C 2

#### Service Speed

Dalam Bentuk II, penyedia jasa diwajibkan untuk mengisi service speed kapal pada kondisi laden dan ballast sesuai dengan minimum service speed yang dipersyaratkan pada spesifikasi pengadaan. Sebagai contoh jika service speed yang ditetapkan adalah min.10 knots, di sisi lain kapal yang ditawarkan memiliki speed di atas 10 knots, maka service speed kapal pada kondisi laden dan ballast dalam Bentuk II juga harus 10 knots.

Jika tidak demikian, maka penawaran akan dinyatakan disqualifikasi.

#### Economical Speed

Pemilik Kapal juga diwajibkan untuk mengisi economical speed kapal pada kondisi laden dan ballast, yang disertai dengan jaminan batasan pemakaian bahan bakarnya. Economical speed ini merupakan kecepatan kapal dengan pemakaian bahan bakar yang paling ekonomis/paling hemat. Economical speed ini dapat diajukan lebih rendah atau lebih tinggi dari batasan service speed yang ditetapkan

## C. TECHNICAL REQUIREMENT

### Clause C 1

#### Delivery Condition

The bidder is obligated to guarantee that at the time of delivery; all ship certificate are still valid, vessel tank, valves and pipes has to be at clean conditions, therefore the vessel is able and ready to conduct the voyage and to store all type of cargo required in the technical specification, including the vessel should be “ready in all respect” to carry out the transportation, and bunkering for fourteen (14) days of voyage in laden and sufficient margin.

If the vessel's bunker condition is not fulfilled, which will require the vessel to do bunkering before fourteen (14) calendar days from delivery, then the vessel shall be *offhired* during the deviation period for bunkering (if a bunkering deviation required), the bunker waiting period (if there is a waiting bunker) and the period of supplying bunker until completion.

PT Pertamina International Shipping has the right not to do bunkering at the time of delivery.

All cost incurred prior to delivery is the Shipowner's responsibility.

### Clause C 2

#### Service Speed

In Form II, the bidders shall state the vessel service speed at laden and ballast conditions that required in the technical specification. For example if the service speed specified is min. of ten (10) knots, on the other hand the vessel offered have speed above 10 knots then the service speed at laden and ballast conditions filled in Bentuk II has to be ten (10) knots.

If it does not comply with that requirement, then the offer will be disqualified.

#### Economical Speed

The Ship Owner also have an obligation to state the vessel economical speed in laden and ballast conditions, including the limitations of bunker consumption guarantee. The vessel economical speed shall mean the vessel speed at the most efficient bunker consumption. This economical speed can be lower or higher than the limitation of service speed as stated at the technical specification of this bid.

dalam spesifikasi teknis pengadaan.

Dalam hal PT PIS bermaksud untuk mengoperasikan kapal pada economical speed, maka diberlakukan jaminan batasan pemakaian bahan bakar pada economical speed tersebut. Jika Pemakaian bahan bakar melebihi dari yang dijamin maka Pemilik Kapal akan dikenakan klaim over bunker sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

**Pasal C 3**  
**Verifikasi Bentuk II**

Data teknis yang tercantum dalam Penawaran Bentuk II akan diverifikasi berdasarkan data kapal sesuai dengan lampiran dokumen/gambar kapal.

Dokumen/gambar kapal harus jelas dan dapat dibaca dengan baik, bila tidak dan jika dianggap dapat mengganggu verifikasi, maka penawaran akan dinyatakan diskualifikasi.

Verifikasi atas konsumsi bunker yang tertuang dalam bentuk II akan dilakukan oleh PT PIS setelah penandatanganan charter party. Apabila berdasarkan hasil verifikasi diketahui bahwa konsumsi bunker aktual lebih rendah dari yang dinyatakan dalam Bentuk II, maka konsumsi bahan bakar yang lebih menguntungkan PT PIS akan dituangkan dalam Berita Acara yang ditandatangani kedua pihak dan menjadi bagian tidak terpisahkan dari charter party.

**Pasal C 4**  
**Vessel Tracking**

Vessel tracking yang sesuai dengan sistem PT PIS harus terpasang di kapal pada saat penyerahan kapal. Dalam hal vessel tracking belum terpasang, PT PIS akan memberi batas waktu selama 2 (dua) minggu setelah penyerahan kapal. Apabila belum terpasang, maka PT PIS memiliki hak untuk menyatakan Kapal dalam keadaan tidak disewa dan jika 14 (empat belas) hari selanjutnya Pemilik Kapal belum juga melakukan pemasangan, maka PT PIS memiliki hak untuk melakukan terminasi awal.

Biaya pemasangan dan berlangganan menjadi beban Pemilik Kapal, sedangkan biaya komunikasi yang digunakan untuk kepentingan PT PIS merupakan beban PT PIS.

Beberapa provider yang kompatibel dengan sistem aplikasi PT PIS antara lain AST Global Satellite, Pointrek / PT. Sisfo Indonesia, SOG Indonesia, Aims One, Pte Ltd., Globe Wireless / Inmarsat, PT. Multi Integra, Satcom Global Pte Ltd., PT. Imani Prima, PT. Skyindo Global Nusantara (Skygate), dan PT. Xpert Teknologi Inovasi.

In the event PT PIS's intention to appoint the vessel at her economical speed, then the limitation of bunker consumption at economical speed shall apply. If the consumption is higher than what it is guaranteed, The shipowner will be claimed by over bunker according to the applicable procedure.

**Clause C 3**  
**Form II Verification**

Technical data stated in the Form II will be verified according to vessel data from the attachment of the documents and vessel drawing.

Vessel drawing submitted has to be clear and readable, in the event the contrary and it is interfering the verification process, then the offer will be considered disqualified.

Bunker Consumption stated at Bentuk II will be further verified by PT PIS after the signing process of the charter party. If based on the verification result it is known that the actual bunker consumption is lower than what it is stated at Bentuk II, then bunker consumption which give the most benefit for PT PIS will be declared on a minutes signed by both parties and be an unseparated part of the Charter Party.

**Clause C 4**  
**Vessel Tracking**

The vessel has to be equipped by vessel tracking that is compatible with PT PIS System. In the event that the vessel is not equipped yet, then PT PIS will allow the Shipowner to fulfill this requirement at the latest two (2) weeks after delivery. If after the time limitation it's not installed yet, then PT PIS has the right to declare the vessel off hire and after fourteen (14) days later PT PIS has the right for early termination.

The cost for installment and subscription are Shipowners' cost, and for communication cost related with PT PIS is PT PIS's cost.

Several providers that are compatible with PT PIS's application system are AST Global Satellite, Pointrek / PT. Sisfo Indonesia, SOG Indonesia, Aims One, Pte Ltd., Globe Wireless / Inmarsat, PT. Multi Integra, Satcom Global Pte Ltd., PT. Imani Prima, PT. Skyindo Global Nusantara (Skygate), and PT. Xpert Teknologi Inovasi.



Pemilik Kapal wajib untuk mengirimkan informasi vessel tracking dengan detail sebagai berikut:

ITEM	VALU E	DESCRIPTION
Vessel Tracking Update Rate	Setiap 30 (tiga puluh) menit sekali	Update rate setiap 30 (tiga puluh) menit sekali berarti bahwa kapal wajib me-record informasi vessel tracking setiap 30 (tiga puluh) menit sekali.
Frekuensi Pengiriman Email	Minimal setiap 30 (tiga puluh) menit sekali	Frekuensi pengiriman email setiap 30 (tiga puluh) menit sekali berarti bahwa kapal wajib mengirimkan file .CHR yang berisi record informasi vessel tracking setiap 30 (tiga puluh) menit sekali ke: 1. <a href="mailto:tracking.edtp@pertamina.com">tracking.edtp@pertamina.com</a> 2. <a href="mailto:gps@gemilang-ananta.co.id">gps@gemilang-ananta.co.id</a> <a href="mailto:gps.gemilang@gmail.com">gps.gemilang@gmail.com</a>
		Untuk setiap jam-nya, subyek dan file .CHR dibedakan setiap pengirimannya (setiap 30 (tiga puluh) menit harus berbeda).  Contoh: Subyek: namakapal-tanggal-jam saat ini (MTX-18012020-1030). File .CHR: namakapal+tahun+bulan+tanggal+jam+menit (MTX202001181030.chr)  Jika <i>update rate</i> adalah 30 (tiga puluh) menit sekali, maka email yang dikirimkan setiap 30 (tiga puluh) menit akan berisi 1 (satu) <i>record</i> informasi posisi kapal.

Kapal-kapal yang tidak mengirimkan informasi vessel tracking  $\geq 3$  (tiga) hari selama satu bulan (tmt. tanggal 1 (satu) s.d. akhir bulan) akan dikenakan **penahanan pembayaran sewa kapal** pada bulan berjalan.

**Pasal C 5  
CCTV (Closed Circuit Television)**

CCTV dipersyaratkan untuk pengadaan sewa kapal tanker, SPOB, Satgas, dan Harbour Tug.

Jumlah CCTV yang harus dipasang pada kapal tipe Small 2 ke bawah adalah 2 (dua) Unit dan pada kapal tipe GP ke atas adalah 5 (lima) unit, dipasang pada lokasi yang

The Shipowner has an obligation to deliver the vessel tracking information, with the following detail:

ITEM	VALUE	DESCRIPTION
Vessel Tracking Update Rate	Every 30 (thirty) minutes	Update rate every 30 (thirty) minutes means that the vessel is obliged to record the vessel tracking information every 30 (thirty) minutes.
Email delivery frequency	Min every 30 (thirty) minutes	Email delivery frequency 30 (thirty) minutes means that the vessel is obliged to deliver the .CHR file containing the information record of the vessel tracking every 30 (thirty) minutes to: 1. <a href="mailto:tracking.edtp@pertamina.com">tracking.edtp@pertamina.com</a> 2. <a href="mailto:gps@gemilang-ananta.co.id">gps@gemilang-ananta.co.id</a> <a href="mailto:gps.gemilang@gmail.com">gps.gemilang@gmail.com</a>

		For every 30 (thirty) minutes, subject and .chr file shall be differentiated in every report.  Contoh: Subject: nameofthevessel-date-currenttime (MTX-18012020-1030). .CHR File: nameofthevessel+year+month+date+hour+minute (MTX202001181030.chr)  If the update rate is every 30 (thirty) minutes, then the email delivered every 30 (thirty) minutes containing (one) 1 information records of the vessel position.
--	--	---

Vessel that are not delivering the vessel tracking information for more than and equal to three (3) days past the due date will bear the penalty of **temporary suspension of the charter rate payment** at the running month.

**Pasal C 5  
CCTV (Closed Circuit Television)**

CCTV is required for chartering process of the tanker, SPOB, Tug & Barge, and Harbour Tug.

The number of CCTVs that shall be installed on Small 2 or smaller are (2) two units and on GP above are (5) five units. installed at a location determined by PT PIS, must be able

ditentukan oleh PT PIS, harus dapat menyimpan rekaman selama 30 hari, disetting overwrite pada media penyimpanannya, dilengkapi password dan diletakkan dalam box.

Spesifikasi dan jumlah Perangkat CCTV sebagai berikut:

to store records for 30 days, overwrite settings on the storage media, be equipped with a password and put in a box.

The CCTV specifications and amount of device are as follow:

**Tanker, SPOB, dan Satgas**

No.	Item	Spesifikasi	Qty
1	Camera System	Minimum NVR IP Camera System 8 Channel, 200/240 fps, real time display, snapshot with scheduler, support protocol FTP, SFTP, SMTP.	1
2	Storage	Minimum 2 TB SATA II, 7200 RPM	1 – 2
3	Camera	Minimum IP Camera (Fix) with HD Explosion Proof, 1/3" CMOS, 1080p, 25-30 fps, TDN, WDR, Ex II2 GD, Ex d IIC T6 Gb, Ex IIIC T80° C Db, ATEX, IP68, 5-50mm	2 – 5
4	Camera Wall Mount	IP Camera Wall Mount – HD Explosion Proof Camera Wall Mount, Stainless	2 – 5
5	Camera Lighting	Infrared Illuminator	2
6	LCD Monitor	Minimum 22" LED Monitor with VGA or HDMI Input	1
7	UPS	Minimum Power supply 2200 VA UPS Including Bracket	1
8	Network Switch	Minimum 8 Port 10/100/1000 Managed Gigabit Switch	1
9	Rack	Rack 8U Wall Mount Closed Rack for Switch and NVR	1
10	Cabling	Network Cable Cat5e Fire Retardant Cable, Including Metal Conduit	450
		Power Cable Low Voltage 3x 1.5 mm Fire Retardant Cable Including Metal Conduit	450
11	Network Requirements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Internet on Board 24 Jam VSAT 384 Kbps, Committed Information System Rate (CIR) 1:1.</li> <li>• IP Public Static</li> </ul>	-

**Harbour Tug**

Item	Spesifikasi
CCTV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimum 2 (two) Units</li> <li>• NVR with minimum specification:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Camera System 8 Channel</li> <li>- 200/240 fps</li> <li>- HDD 8 TB for backup</li> <li>- Completed With Housing</li> <li>- Camera Wall Mounted</li> </ul> </li> <li>• Location: Fore &amp; After</li> </ul>

Pemilik kapal atas biayanya sendiri harus sudah melengkapi Kapal dengan VSAT dan CCTV sesuai dengan persyaratan

Shipowners at their own cost shall equip the vessel with VSAT and CCTV that complies with PT PIS's requirement.

PT PIS. Biaya pemasangan dan pengoperasian VSAT dan CCTV dimaksud menjadi tanggungan Pemilik. Dalam hal VSAT dan CCTV belum terpasang, PT PIS akan memberi batas waktu maksimal pemasangan VSAT dan CCTV selama 1 (satu) bulan setelah delivery kapal. Apabila Pemilik gagal untuk memenuhi ketentuan dalam waktu dimaksud, maka Penyewa memiliki hak untuk melakukan penahanan uang sewa Kapal. Jika dalam waktu 2 (dua) bulan setelah delivery kapal pemilik kapal belum melakukan pemasangan VSAT dan CCTV, maka Penyewa memiliki hak untuk melakukan pemutusan Perjanjian Sewa.

CCTV yang rusak / tidak beroperasi / berubah arah baik disengaja ataupun tidak disengaja, apabila terdapat indikasi fraud maka Pemilik Kapal akan bertanggung jawab terhadap supply loss yang terjadi.

Beberapa provider/vendor yang dapat dijadikan referensi oleh Pemilik Kapal antara lain **Honeywell dan Global Solution Indonesia**.

Pemilik Kapal **wajib** untuk mengirimkan data rekaman CCTV dengan detail sebagai berikut:

ITEM	VALUE	DESCRIPTION
Detail Pengiriman dan Ekstraksi Data	Data dikirim ke PT PIS <b>minimal setiap 3 bulan sekali</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Data dikirim manual melalui <b>melalui External Drive</b></li> <li>Data akan diekstrak oleh PT PIS jika ada kejadian/kebutuhan khusus</li> </ul>

Apabila dalam 1 (satu) bulan (terhitung dari tanggal delivery Kapal) Kapal tidak mengaktifkan CCTV  $\geq 7$  hari secara terus menerus atau kumulatif, maka Penyewa memiliki hak untuk melakukan penahanan uang sewa kapal pada bulan berjalan.

**Pasal C 6**  
**Jaringan Internet**

Kapal diwajibkan untuk memiliki jaringan internet untuk menerima dan mengirim email guna memudahkan komunikasi. Namun jika kapal belum dilengkapi dengan peralatan di atas, maka PT PIS memiliki hak untuk menunda proses penyerahan kapal ataupun melakukan pembatalan hasil lelang jika diperlukan. Batas waktu pemasangan alat tersebut diberikan 2 (dua) minggu setelah penyerahan kapal

The VSAT and CCTV installment and operating cost shall be borne by the Shipowner. In the event that the VSAT and CCTV has not been installed, then PT PIS will allow Shipowner to fulfill this requirement at the latest 1 (one) month after delivery. If after the said time limitation, Shipowners failed to fulfill the requirement, then PT PIS has the right to postpone charter hire payment. In the event Shipowners remain not to fulfilled PT PIS's requirement to install VSAT and CCTV 2 (two) months after delivery, PT PIS has the right for early termination.

In the event that the CCTV is broken / can not be operated / changing focus direction, whether with intention or unintentionally, if any fraud indication is found then Shipowners shall be responsible for any supply loss occurs.

Several providers that can be used as a reference by Shipowners are **Honeywell and Global Solution Indonesia**.

Shipowners has an obligation to send recorded data from CCTV, with the following detail:

ITEM	VALUE	DESCRIPTION
Detail of Data Sending and Extraction	Data will be sent to PT PIS for minimum every 3 (three) months	<ul style="list-style-type: none"> <li>Data is sent manually using External Drive</li> <li>Data will be extracted by PT PIS if there is any special event or if needed.</li> </ul>

Vessels that are not activating the CCTV for 7 (seven) days or more continuously or cumulatively in one month (counted from vessels delivery date) will bear the penalty of **temporary suspension of the charter rate payment** at the running month.

**Clause C 6**  
**Internet Connection**

Vessel is obliged to have the internet connection for receiving and sending email to simplify communication. If the vessel has not been equipped with the above requirement, then PT PIS has the right to suspend the delivery or to cancel the bid. The allowance time to install the equipment is given two (2) weeks after delivery.

**Pasal C 7****Terminal Approval**

Dalam hal PT PIS mensyaratkan adanya Terminal Approval, maka Pemilik Kapal berkewajiban untuk menyerahkan jaminan tertulis yang dituangkan dalam Surat Pernyataan, bahwa selama masa sewa, kapal yang ditawarkan dapat dioperasikan di terminal yang dipersyaratkan tersebut. Apabila dalam masa sewa kapal tidak dapat diterima pada terminal yang dipersyaratkan, maka PT PIS berhak menyatakan kapal di luar sewa atau lebih jauh melakukan pemutusan kontrak

**Pasal C 8****Penggantian Kapal**

Jika PT PIS mensyaratkan di dalam spesifikasi teknis sebagaimana yang diatur dalam Volume I ToR ini, dalam hal kapal off-hire karena kerusakan atau melaksanakan dry docking sebagaimana yang diatur dalam ketentuan form Charter Party Pertamina Time, Pemilik Kapal berkewajiban untuk menyediakan kapal pengganti.

Jika Pemilik Kapal tidak mendapatkan kapal pengganti, maka PT PIS akan melaksanakan pengadaan kapal pengganti tersebut dan jika terdapat selisih harga antara kapal pengganti dengan kapal existing, maka selisih tersebut akan menjadi beban Pemilik Kapal.

**Pasal C 9****Jenis Bahan Bakar**

Jenis bahan bakar yang digunakan untuk mesin utama induk adalah MFO (LSFO), namun apabila kapal tidak dapat menggunakan jenis bahan bakar tersebut, maka wajib dicantumkan dalam Bentuk II dan kemudian PT PIS akan melakukan pengecekan pada saat survey kinerja kapal

**Pasal C 10****Pengujian Bahan Bakar**

Standar bahan bakar yang digunakan untuk memasok bahan bakar kapal akan menggunakan standar yang berlaku di Indonesia.

Jika pada saat kapal dioperasikan, Pemilik Kapal menginginkan adanya pengujian laboratorium atas bunker yang disuplai oleh PT PIS, maka diwajibkan untuk menggunakan laboratorium Indonesia di wilayah Indonesia yang ditunjuk oleh PT PIS dengan beban biaya yang ditanggung oleh Pemilik Kapal. Hasil pengujian laboratorium tersebut wajib diajukan selambatnya 1 (satu) minggu setelah pelaksanaan pengisian bahan bakar.

**Clause C 7****Terminal Approval**

If it is required to provide the terminal approval, then the Shipowner has an obligation to submit a written guarantee in form of a statement letter, stating that throughout the charter period, the proposed vessel is able to be operated at the required terminal. In the even during the charter period the vessel is not be able to be operated at the required terminal, then PT PIS has the right to declare the vessel off hire and further declaring early termination.

**Clause C 8****Vessel Substitution**

If it is required by PT PIS at the technical specification in Volume I of this ToR, in the event that the vessel is off hire as a result of a breakdown or the vessel has to carry out periodical drydocking as governed at Pertamina TimeCharter Party, then the Shipowner has an obligation to provide a substitute vessel.

If the Shipowners do not get the substitute vessel, then PT PIS will conduct procurement for the substitution and if there is any differences between the hire rate of the substitute vessel compare with the existing vessel, then the differences will be borne by the Shipowner.

**Clause C 9****Bunker Type**

The bunker type used for main engine is MFO (LSFO), but if the vessel cannot consume this type of bunker, then it should be declared at Bentuk II and it will be verified at the performance survey

**Clause C 10****Bunker Examination**

The bunker standard used to supply the vessel bunker will be based on the standard applicable in Indonesia.

If at the vessel operation, the shipowner is willing to conduct a laboratorium examination for the bunker supplied by PT PIS, then it has to employ the Indonesian laboratorium in Indonesia appointed by the PT PIS and the cost shall be borne by the Shipowner. The result of the examination has to be submitted at the latest 1 (one) week after the bunkering process.

**Pasal C 11**  
**Penyediaan Bahan Bakar**

Dalam hal pada operasional kapal, PT PIS tidak dapat menyediakan jenis bahan bakar yang disepakati dalam Charter Party, maka PT PIS berhak untuk menyediakan bahan bakar jenis lainnya sepanjang bahan bakar tersebut dapat diterima oleh jenis mesin kapal.

**Pasal C 12**  
**Penyalahgunaan Muatan / Bahan Bakar**

Dalam hal kapal melakukan salah satu atau beberapa pelanggaran di bawah ini:

- Ditemukan penyalahgunaan muatan dan/atau bahan bakar oleh kapal untuk kepentingan sendiri.
- Melaksanakan kegiatan – kegiatan yang melanggar hukum;
- Kapal sengaja menonaktifkan vessel tracking;
- Berhenti berlayar tanpa ijin dan sepengetahuan PT PIS
- Kapal melakukan deviasi tanpa perintah dari PT PIS untuk melakukan kegiatan smuggling;
- Kegiatan-kegiatan lain yang melanggar hukum

maka hal ini termasuk ke dalam jenis pelanggaran yang serius.

Sebagai konsekuensinya, PT PIS berhak untuk melaksanakan terminasi awal / pemutusan kontrak secara sepihak, dan lebih lanjut PT PIS akan memberikan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku di PT PIS diantaranya berupa black list kapal yang melakukan pelanggaran tersebut, sehingga tidak diperkenankan untuk mengikuti proses pengadaan di PT PIS.

Pemilik bertanggung jawab atas jumlah muatan yang hilang serta seluruh kerugian, biaya dan pengeluaran yang timbul disebabkan oleh kecurangan Kapal dan/atau Nakhoda, Perwira, Awak Kapal (termasuk tetapi tidak terbatas kepada ditemukannya magic pipe, perubahan konstruksi kapal terkait muatan, perubahan struktur alat ukur menjadi tidak standar), berdasarkan hasil investigasi Penyewa yang didukung dengan kelengkapan dokumen yang dapat dibuktikan. Dalam hal terdapat sanggahan yang didukung dengan kelengkapan dokumen yang dapat dibuktikan atas hasil investigasi, maka dapat dilakukan verifikasi Para Pihak yang akan dituangkan dalam berita acara.

**Clause C 11**  
**Bunker Supply**

On the vessel operation, in the event PT PIS cannot supply the type of fuel oil that was agreed in Charter Party, then PT PIS has the right to supply other type of fuel as long as it can be accepted by the type of the vessel engine.

**Clause C 12**  
**Illegal User of Cargo / Bunker**

In the event the vessel is found conducting one or more violations specified below:

- For its own interest conducting an illegal use of the cargo and/or bunker
- Conducting any activities against the applicable law
- Intentionally disabling the vessel tracking system
- Stop sailing without PT PIS's permission and acknowledgement
- Deviate from the sailing route without PT PIS's order to conduct smuggling
- Any other illegal activities against the law

then the above activities are categorized as serious violations.

As the consequences, PT PIS shall have the right to do the early termination / termination of contract without confirmation and further PT PIS will grant the Shipowner with sanction according to PT PIS's Applicable Regulation i.e. to put the vessel as the blacklisted vessel that is forbidden to participate on PT PIS tender.

The Ship Owner is responsible for the amount of lost cargo and all losses, costs, and expenses incurred due to fraud of the Vessel and/or the Captain, Officers, and Crews (including but not limited to the discovery of magic pipes, changes in ship construction related to cargo, changes in the structure of measuring instruments to be non-standard), based on the results of the Charterer's investigation supported by complete documents that can be proven. In the event there is protest supported by complete documents that can be proven on the investigation result, the Parties can verify which will be stated in the minutes.

**Pasal C 13**  
**Shipowner Operational Integrity**

- Dalam pelaksanaan operasional kapal, Pemilik Kapal berkewajiban untuk memberikan upaya terbaiknya dalam melaksanakan pengawasan di kapal, baik selama kapal di pelabuhan maupun berlayar, baik selama membawa muatan (In Laden) maupun kosong (In Ballast), diantaranya dengan meyakinkan bahwa seluruh awak kapal tidak melakukan perbuatan melanggar hukum termasuk tetapi tidak terbatas pada perbuatan melakukan penyalahgunaan bahan bakar (bunker), muatan (cargo), serta setiap saat harus meyakinkan bahwa kapal selalu mematuhi instruksi dan perintah dari penyewa.
- Upaya tambahan pengawasan yang dilakukan oleh Penyewa yaitu dengan mengirimkan surveyor, loading master, serta mewajibkan Pemilik Kapal untuk melakukan pemasangan Vessel Tracking atau CCTV, tetap tidak menghilangkan tanggung jawab utama dari Pemilik Kapal untuk melaksanakan pengawasan dan menjamin muatan (cargo) yang diangkut dapat diserahkan dalam kondisi tetap mutu (On Spec), tepat jumlah (On Quantity) dan tepat waktu (On Time Delivery) sesuai dengan ketentuan dan prosedur yang berlaku.
- Pemilik Kapal juga berkewajiban untuk menjamin bahwa dalam pelaksanaan operasional kapal, tidak terjadi penyalahgunaan bahan bakar (bunker), yang dalam hal apapun merupakan milik dari penyewa, dan wajib digunakan hanya untuk operasional kapal baik menjalankan mesin utama (Main Engine) dan mesin bantu (Auxiliary Engine).
- Pemilik Kapal berkewajiban untuk secara aktif melakukan upaya pencegahan dengan melaksanakan monitoring vessel tracking dan CCTV yang merupakan alat bantu dalam pengawasan kapal, serta usaha-usaha lainnya yang dianggap perlu dan patut untuk dilakukan
- Dalam hal Pemilik Kapal atau awak kapalnya melakukan perbuatan melanggar hukum sebagaimana dimaksud di atas, maka hal tersebut merupakan tanggung jawab sendiri dari Pemilik Kapal dan membebaskan Penyewa dari segala tuntutan, gugatan, atau tanggung jawab hukum apapun mengacu ketentuan perundang-undangan yang berlaku.
- Dalam hal Pemilik Kapal, crew atau pihak-pihak yang berhubungan dengan Pemilik Kapal yang terlibat dalam permasalahan hukum terkait penyalahgunaan minyak/muatan milik PT PIS dan/atau permasalahan lainnya, dan/atau kapal ditahan/disita oleh instansi yang berwenang, maka PT PIS memiliki hak untuk melaksanakan pemutusan Charter Party secara sepihak sebelum berakhirnya masa sewa (early termination).

**Clause C 13**  
**Shipowner Operational Integrity**

- In the implementation of vessel operation, Shipowners have an obligation to give their best endeavour in carrying out surveillance on the ship, both at port or at sea, during In Laden or In Ballast, by ensuring that all crew are not doing any unlawful acts including but not limited to the acts of illegal use of bunker, cargo, and shall at all times ensure that the ship always comply with all instructions and orders from Charterer.
- Additional surveillance act conducted by Charterer with sending surveyor, loading master and requiring Shipowners to install Vessel Tracking or CCTV, but at the same time does not eliminate the main responsibility of Shipowners to conduct surveillance and to guarantee that the carried cargo can be delivered in qualified condition (On Spec), the right amount (On Quantity) and timely (On Time Delivery) in accordance with the applicable rules and procedures.
- Shipowners are also have an obligation to guarantee that in the implementation on the vessel operation, to avoid the act of illegal use of bunker, which in any case is the property of the Charterer, and shall be used only for running the main engine and auxiliary engine in vessel operation.
- Shipowners have an obligation to actively take part in preventing unlawful acts by monitoring Vessel Tracking and CCTV which are the tools in vessel surveillance, as well as other efforts that are considered necessary and proper to be done.
- In the event the Shipowners or the crew are involved in unlawful acts as mentioned above, then it is considered to be Shipowners' own responsibility and shall indemnify Charterer from any claim, lawsuits or any legal liability refers to the applicable rules and regulations.

In the event the Shipowners, crew or other parties related to Shipowners are involved in legal matters regarding the illegal use of bunker/cargo owned by PT PIS and/or other matters, and/or vessel being detained by the authorized institution, then PT PIS has the right to declare early termination of the charter party.

- Pemilik menjamin bahwa pemakaian bunker tidak melebihi batasan pemakaian bunker sebagaimana yang diatur pada Part III Pasal 2 & Pasal 3 pada Pertamina Time (selanjutnya disebut "Jaminan Pemakaian Bunker").

Dalam hal kekuatan angin melebihi skala Beaufort 4 untuk tipe kapal Small II keatas atau Skala Beaufort 3 untuk tipe kapal Small I dibawah (Small I, Bulk Lighter, Satgas dan SPOB), yang dibuktikan dengan dokumen pendukung dari BMKG, maka:

- Jaminan Pemakaian Bunker yang ditoleransi adalah sebesar pemakaian bunker dalam kondisi maksimum speed sesuai dengan Part III pada Pertamina Time dengan memperhitungkan waktu aktual pelayaran, yang dibuktikan dengan peningkatan beban kerja mesin (load) Kapal;
  - Apabila tidak terdapat peningkatan beban kerja mesin (load) Kapal, maka Jaminan Pemakaian Bunker yang berlaku adalah jaminan bunker dalam kondisi service speed sesuai dengan Part III pada Pertamina Time dengan memperhitungkan waktu aktual perjalanan.
- Pemilik menjamin bahwa tidak akan ada pengambilan keuntungan dari selisih pemakaian bunker jika aktual pemakaian bunker lebih kecil dari Jaminan Pemakaian Bunker. Selisih pemakaian bunker ini akan diperhitungkan pada setiap pelayaran.
  - Jika terdapat pemakaian bunker lebih besar dari Jaminan Pemakaian Bunker, maka kelebihan akan diklaim berdasarkan harga bunker Pertamina dan dipotong dari Harga Sewa serta klaim dimaksud akan diperhitungkan pada setiap instruksi berdasarkan Lampiran Pertamina Time.

**Pasal C 14  
Skala Beaufort**

- Untuk tipe kapal Tanker berukuran Small I ke bawah, Satgas, dan SPOB akan menggunakan skala beaufort 3
- Untuk tipe kapal selain yang dinyatakan di atas akan menggunakan skala beaufort 4

**Pasal C 15  
Perhitungan Kinerja Kapal**

Selama kapal dioperasikan oleh PT PIS, maka data master cable yang akan dijadikan acuan dalam pelaksanaan perhitungan kinerja kapal adalah data Master Cable yang dikirim pertama kali oleh Nakhkoda ke PT PIS.

- The Ship Owner guarantees that the bunker usage does not exceed the usage limitations stipulated in Part III Claus 2 & Claus 3 in Pertamina Time (herein after referred to as "Bunker Usage Guarantee").

In the event wind strength exceed Beaufort Scale 4 for vessel types Small II and above or Beaufort Scale 3 for vessel types Small I and below (Small I, Bulk Lighter, Task Force, and SPOB), as proven by supporting documents from BMKG, then:

- The tolerated bunker usage guarantee is equal to the bunker usage under maximum speed conditions by Part III in Pertamina Time by considering the actual voyage time, as proven by the load increased of the Ship's engine.
  - If there is no improvement in the Vessel's engine performance, the applicable Bunker Usage Guarantee is the bunker usage guarantee under service speed conditions by Part III considering the actual voyage time.
- The Ship Owner warrants that there will be no profit taking from the difference in bunker usage if the actual bunker usage is less than the Bunker Usage Guarantee. This bunker discharging difference will be calculated on each voyage.
  - If bunker usage is greater than the bunker usage guarantee, then the excess will be claimed based on the Pertamina bunker price and deducted from the Charter Rate and The Charter Rate and the claim will be calculated at each instruction based on the Attachment of Pertamina Time.

**Clause C 14  
Beaufort Scale**

- For Small I Oil Tanker or smaller, Tug & Barge, and SPOB will be based on Beaufort scale 3
- For vessel other than the specified above will be based on Beaufort scale 4

**Clause C 15  
Vessel Performance Calculation**

During the vessel is operated by PT PIS, Master Cable Data used for vessel performance calculation are refer to the Master Cable from the first Master Cable data sent by Master.

**Pasal C 16****Klaim**

- Atas klaim yang terjadi, batas waktu klarifikasi Pemilik Kapal adalah selama 10 (sepuluh) hari kalender sejak tanggal surat diajukan PT PIS. Dalam hal tidak terdapat konfirmasi dan/atau klarifikasi (yang disertai bukti baru atau bukti kesalahan perhitungan) sampai dengan batas waktu yang ditentukan, maka PT PIS menganggap Pemilik Kapal menyepakati nilai klaim yang diajukan PT PIS untuk selanjutnya akan ditindaklanjuti dengan pemotongan pembayaran uang sewa/penagihan klaim.
- Pemotongan pembayaran Uang Sewa atas Klaim yang terjadi dapat dilaksanakan dari pembayaran Uang Sewa kapal bersangkutan atau kapal lain yang masih dalam satu perusahaan/grup perusahaan

**Pasal C 17****Biaya Kepelabuhanan**

- Biaya port charge, in/out clearance, dan biaya keagenan kapal Time Charter di Pelabuhan terakhir saat pelaksanaan off hire untuk pelaksanaan docking (yang ditandai dengan terbitnya sertifikat off hire) dan kapal redelivery (yang ditandai dengan terbitnya sertifikat redelivery) menjadi beban Pemilik Kapal
- Biaya port charge, in/out clearance, dan biaya keagenan kapal Time Charter saat on hire setelah pelaksanaan docking (yang ditandai dengan terbitnya sertifikat on hire) dan kapal delivery (yang ditandai dengan terbitnya sertifikat delivery) menjadi beban Penyewa, dengan ketentuan:
  - a. Berlaku untuk angkutan dalam negeri
  - b. Jika kapal dari luar negeri, maka atas selisih tarif dalam negeri dan tarif luar negeri menjadi beban Pemilik Kapal.

**Pasal C 18****Protection & Indemnity (P & I)**

Pemilik Kapal dihimbau untuk memiliki asuransi P&I dengan jaminan minimum meliputi:

- a. *Oil Pollution Liability* dengan limit USD 1 Milyar untuk menjamin biaya penanganan dan tanggung jawab hukum akibat polusi yang disebabkan oleh kelalaian pihak kapal.
- b. *Collision Liability* termasuk tubrukan atas *Fix and Floating Object* untuk menjamin kerusakan properti (Jetty dan kapal) milik PT PIS akibat kelalaian pihak kapal.
- c. *Personal Injury dan Liability* untuk menjamin tanggung jawab pihak kapal atas cedera atau kerugian yang diderita personal akibat kelalaian pihak kapal.

**Clause C 16****Claim**

- Upon the claim that occurred, the ship owner's clarification time limit shall be for 10 (ten) calendar days since the date of the letter filed by PT PIS. In the event that there is no confirmation and / or clarification (accompanied by new evidence or evidence of calculation error) up to the time limit specified, PT PIS considers the Ship Owner to agree on the value of claims submitted by PT PIS for subsequent follow up by deduction of charter hire / claim payment.
- Withdrawal of charter hire on claims incurred may be applied from the payment of the charter hire of the vessel concerned or any other vessels that are still in one company / group of companies.

**Clause C 17****Port Charge**

- Port charge, in/out clearance, and Time Charter ship agency fee at the last port when off hire for docking (which is indicated by the issuance of off hire certificate) and redelivery vessel (which is indicated by the issuance of redelivery certificate) shall become Owner's liability.
- Port charge, in/out clearance, and Time Charter ship agency fee when on hire after docking (which is indicated by the issuance of on hire certificate) and delivery vessel (which is indicated with the issuance of delivery certificate) shall become Charterer's liability, under the following conditions:
  - a. Applies for domestic transport.
  - b. If the vessel is from abroad, then the deviation between the domestic tariff and the foreign tariff becomes the Owner's liability.

**Clause C 18****Protection & Indemnity (P & I)**

Shipowners are urged to have P&I insurance with a minimum guarantee covering:

- a. *Oil Pollution Liability* with a limit of USD 1 Billion to guarantee handling costs and legal liability due to pollution caused by the negligence of the Vessel.
- b. *Collision Liability* includes a collision on a *Fix and Floating Object* to guarantee damage to property (Jetty and ship) owned by PT PIS due to negligence of the Vessel.
- c. *Personal Injury and Liability* to guarantee the responsibility of the Vessel for personal injury or loss suffered due to negligence of the Vessel.



d. *Cargo Liability* untuk menjamin tanggung jawab pihak kapal atas kerusakan cargo milik PT PIS akibat kelalaian pihak kapal.

d. *Cargo Liability* to guarantee the responsibility of the Vessel for damage to PT PIS's cargo due to the negligence of the Vessel.

Pemilik kapal **berkewajiban** untuk mendaftarkan kapal mereka pada salah satu P&I Club dari daftar International Group of P&I Clubs berikut ini (Kecuali untuk Harbour Tug **sangat direkomendasikan**):

Shipowner **has an obligation** to register their vessel to one of the following P&I Club (Except for Harbour Tug on **strongly recommended basis**):

- American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association, Inc
  - The Britania Steam Ship Insurance Association Limited
  - Gard P&I (Bermuda) Ltd
  - The Japan Ship Owner's Mutual Protection & Indemnity Association
  - The London Steam-Ship Owner's Mutual Insurance Association Limited
  - The North of England Protecting & Indemnity Association Limited
  - The Shipowner's Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
  - Assuranceforeningen Skuld
  - The Standard Club Ltd
  - The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
  - Sveriges Ångfartygs Assurans Förening / The Swedish Club
  - United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited
  - The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)
- dan
- PT Asuransi Tugu Pratama Indonesia (tidak masuk ke dalam International Group of P&I Clubs)

Apabila terjadi insiden kerugian akibat kecelakaan yang disebabkan atas kelalaian pihak kapal, dapat dilakukan penahanan kapal sampai diterbitkan *Guarantee Letter* atau *Letter of Undertaking* yang diterbitkan oleh 13 anggota International Group of P&I Clubs.

In the event of a loss due to an accident caused by the Vessel's negligence, the vessel can be detained until a Guarantee Letter or Letter of Undertaking is issued issued by the 13 members of the International Group of P&I Clubs.

Jika pada saat penutupan penawaran kapal didaftarkan pada P&I Club selain dari daftar di atas, Pemilik Kapal berkewajiban untuk mengganti P&I Club tersebut menjadi salah satu P&I Club dari daftar diatas, pada akhir masa berlaku P&I sebelumnya tanpa adanya persetujuan tertulis dari PT PIS. Pemilik Kapal berkewajiban untuk melampirkan Sertifikat P&I pada dokumen penawaran.

If at the bid closing the vessel is registered to the P&I Club other than the above list, the Shipowner, with PT PIS prior written consent, shall change the P&I into one of the above list at the end of the coverage period of the previous P&I. Shipowner shall attach the P&I Certificate on the bid document.

Selama periode sewa, Pemilik Kapal wajib menyampaikan bukti perpanjangan polis asuransi kepada PT PIS selambat-lambatnya tanggal 28 Februari setiap tahunnya.

During charter period, Shipowner shall submit an evidence of insurance policy renewal to PT PIS no later than February 28<sup>th</sup> each year.

**Pasal C 19**

**Automatic Identification System (AIS)**

Sehubungan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM No. 7 Tahun 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis bagi kapal yang Berlayar di Wilayah Perairan Indonesia yang berlaku sejak 20 Agustus 2019, maka PT PIS mewajibkan ketentuan sebagai berikut:

**Pasal C 19**

**Automatic Identification System (AIS)**

In accordance with Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia PM No. 7 of 2019 concerning the Installation and Activation of the Automatic Identification System for vessels Sailing in the Indonesian Water Territory which took effect on August 20, 2019, PT PIS requires the following conditions:

Indonesian-flagged vessels and foreign vessels sailing in

Kapal Berbendera Indonesia dan Kapal Asing yang berlayar di wilayah Perairan Indonesia wajib memasang dan mengaktifkan AIS (*Automatic Identification System*) Kelas A. Nakhoda wajib mengaktifkan dan memberikan informasi yang benar pada AIS Kelas A. Dalam hal AIS tidak berfungsi, nakhoda wajib menyampaikan informasi kepada SROP (Stasiun Radio Pantai) dan/atau Stasiun VTS (*Vessel Traffic Services*), serta mencatat kejadian tersebut pada buku catatan harian (*log book*) Kapal yang dilaporkan kepada Syahbandar.

Dapat ditegaskan bahwa jenis AIS yang dipasang pada kapal charter yang dioperasikan oleh PT PIS adalah AIS Kelas A mengacu pada ketentuan tersebut di atas.

Dalam hal ketentuan di atas tidak dipatuhi oleh Pemilik Kapal dan Nakhoda, maka akan diberlakukan sanksi administratif sesuai ketentuan yang berlaku.

### Pasal C 20

#### Vetting Plus

Kapal yang ditetapkan sebagai pemenang dapat dilakukan Inspeksi Vetting Plus, meliputi hal – hal di bawah ini:

1. Closed Circuit Television (CCTV).
2. Vessel Tracking.
3. Standard Tank Table (COT dan FOT).
4. Crew Approval (Non Blacklist)
  - a. Setiap pergantian crew kapal, maka Pemilik Kapal wajib mengirimkan crew list versi Syahbandar via aplikasi Crew Screening Pertamina di alamat <https://apps.pertamina.com/crewscreening> dan mengirimkan kepada Fungsi Bunker, Agency & Performance di alamat [psp@pertamina.com](mailto:psp@pertamina.com)
  - b. Jika pada saat screening ditemukan crew dalam status sanksi hitam dan dalam 14 hari belum dilakukan penggantian crew, maka dilakukan penahanan uang sewa.
5. Alat Ukur Standar (Certified & Calibrated), tersedia 2 (dua) Unit untuk back up operasional.
  - a. Ullage Interface and Indicator (UTI).
  - b. Sounding Tape Stainless Steel (ASTM D 1850).
  - c. Hydrometer range 0.650 – 1.100 (sesuai density tipe cargo angkut) (ASTM D 1289/API 2547).
  - d. Thermometer Luaran Dalam (ASTM D 1086).
  - e. Oil Sampling Can (ASTM D 4057) untuk sistem terbuka.
  - f. Bottom Oil Sampler (ASTM D 4057 – 12) untuk sistem tertutup.
  - g. Closed System Sampler (ASTM D 4057 – 12).
  - h. Hydro Jar/ Gelas Duga (ASTM D 422).
  - i. Tabel ASTM D 1250 / IP 200.
  - j. Clinometer terpasang di CCR, Bridge dll.
  - k. Melengkapi kapal dengan sludge/water stick measurement system.
  - l. Melengkapi kapal dengan water finding paste.
  - m. Melengkapi kapal dengan box alat ukur.
  - n. Melakukan pemasangan General Arrangement, Capacity Plan dan Piping Diagram di dinding akomodasi.
6. Whistle Blowing System (WBS) PT PIS

the territorial waters of Indonesia are required to install and activate the AIS (Automatic Identification System). The Master must activate and provide the correct information on AIS. In the event that AIS is not functioning, the Master is required to submit information to SROP (Stasiun Radio Pantai) and / or VTS (Vessel Traffic Services Station), and record the incident in the vessel log book reported to Syahbandar.

It shall be emphasized that the type of AIS installed on chartered vessels operated by PT PIS is AIS Class A according to the provisions above.

In the event that the above provisions are not obeyed by the Ship Owner and the Master, administrative sanctions will be applied in accordance with the applicable provisions.

### Pasal C 20

#### Vetting Plus

Ships that are determined as winners can undergo a Vetting Plus Inspection, which includes the following:

1. Closed Circuit Television (CCTV).
2. Vessel Tracking.
3. Standard Tank Table (COT dan FOT).
4. Crew Approval (Non Blacklist)
  - a. For every change of vessel crew, Ship owner shall send crew list of Syahbandar version to the Crew Screening application at <https://apps.pertamina.com/crewscreening> and send it to Bunker, Agency, & Performance at [psp@pertamina.com](mailto:psp@pertamina.com).
  - b. If any of the crew is found on the black list at the time of the screening and has not been replaced within 14 (fourteen) days, the charter hire payment will be withheld.
5. Standard Measuring Tools (Certified & Calibrated), 2 (two) units shall be available for operational back up.
  - a. Ullage Interface and Indicator (UTI).
  - b. Sounding Tape Stainless Steel (ASTM D 1850).
  - c. Hydrometer range 0.650 – 1.100 (according to the cargo type's density) (ASTM D 1289/API 2547).
  - d. Thermometer Luaran Dalam (ASTM D 1086).
  - e. Oil Sampling Can (ASTM D 4057) for open system.
  - f. Bottom Oil Sampler (ASTM D 4057 – 12) for closed system.
  - g. Closed System Sampler (ASTM D 4057 – 12).
  - h. Hydro Jar/ Gelas Duga (ASTM D 422).
  - i. Tabel ASTM D 1250 / IP 200.
  - j. Clinometer is installed at CCR, Bridge etc.
  - k. To equip the vessel with a sludge/water stick measurement system.
  - l. To equip the vessel with a water finding paste.
  - m. To equip the vessel with a measurement tool box.
  - n. To install General Arrangement, Capacity Plan and Piping Diagram on the accommodation wall.
6. Whistle Blowing System (WBS) PT PIS

- a. Poster WBS ditempel di tempat-tempat berkumpul di kapal.
  - b. Nomor dan email pengaduan terbaca jelas.
7. Lubang Segel Pada Baut Kapal  
Pemasangan segel diantaranya pada Manifold (cargo & bunker), COT Cleaning Hatch, Sambungan Flange/ Vapour Lock, dan Decksel sesuai ketentuan yang berlaku.

Apabila pada saat kapal beroperasi ditemukan ketidaksesuaian terhadap ketentuan di atas maka pemilik kapal akan diberikan Surat Rekomendasi.

Apabila Pemilik kapal tidak dapat menindaklanjuti surat rekomendasi kurang dari 14 hari kalender maka akan dilakukan penahanan pembayaran sewa kapal.

**Pasal C 21**  
**Perubahan**

Pemilik Kapal berkewajiban bahwa terhitung sejak tanggal berlakunya perjanjian sewa, Klas, Bendera Kapal, Kepemilikan, Manajemen Kapal (baik teknis maupun komersial) dan Asuransi P&I dari kapal, tidak akan diubah tanpa adanya persetujuan tertulis dari PT PIS.

Pelanggaran atas ketentuan ini akan memberikan hak kepada PT PIS untuk memutuskan perjanjian secara sepihak.

**Pasal C 22**  
**Pre-Delivery Survey**

Untuk pengadaan jasa sewa kapal Time Charter, PT PIS akan melaksanakan Pre-Delivery Survey terhadap kapal-kapal yang baru pertama kali berkontrak Time Charter (TC) dengan PT PIS. Guna mendukung optimalisasi pelaksanaan Pre-Delivery Survey, PT PIS menghimbau kepada Penyedia Jasa Sewa Kapal dimaksud untuk dapat melampirkan dokumen-dokumen pendukung pre delivery survey antara lain namun tidak terbatas sebagai berikut:

1. Bentuk II
2. Q88; atau Ship Particular (SPOB, Satgas, Harbour Tug)
3. Drawing Capacity Plan, General Arrangement dan Cargo & Ballast Piping Diagram.
4. International Tonnage Certificate / Surat Ukur Internasional.
5. Cert of Nationality / Surat laut
6. International Load Line Certificate / Sertifikat Garis Muat Kapal
7. Compartment Logsheet (3 voyage)
8. Deck Log Book (3 voyage terakhir kondisi laden & ballast)
9. Engine Log Book (3 voyage terakhir kondisi laden &

- a. WBS poster shall be stucked at the gathering points on the ship.
  - b. The complaint number and email shall be clearly read.
7. Seal (lock out tag out)  
Seal installation applied to Manifold (cargo & bunker), COT Cleaning Hatch, Flange Connection/ Vapour Lock, and Decksel according to the current policy.

If during the operation of the ship there is a discrepancy with the requirements above, the ship owner will be given a Letter of Recommendation.

If the ship owner cannot follow up on the letter of recommendation in less than 14 calendar days, the ship rental payment will be withheld.

**Clause C 21**  
**Alteration**

Shipowner has an obligation that commencing from the effective date of the Charter Party, the classification society, the vessel flag, ownership, ship management (both technical and commercial management) and the P&I Insurance will not be changed without prior written consent from PT PIS.

Any breach on this provision shall grant PT PIS with the right to terminate the Charter Party without any confirmation necessary.

**Clause C 22**  
**Pre-Delivery Survey**

For the vessel procurement of Time Charter, PT PIS will carry out a Pre-Delivery Survey of vessels that Time Chartered by PT PIS for the first time. In order to support the optimization of the implementation of the Pre-Delivery Survey, PT PIS appealed to the Ship Owners to be able to attach the supporting documents required at the time of bid closing as follows:

1. Bentuk II
2. Q88; or Ship Particular (SPOB, Satgas, Harbour Tug)
3. Drawing Capacity Plan, General Arrangement and Cargo & Ballast Piping Diagram.
4. International Tonnage Certificate.
5. Cert of Nationality
6. International Load Line Certificate
7. Compartment Logsheet (last 3 voyage)
8. Deck Log Book (last 3 voyage in laden & ballast)
9. Engine Log Book (last 3 voyage in laden & ballast)
10. Deck & Engine Log Abstrak (last 5 voyage)
11. Loading Agreement & Loading Logsheet (last 5 voyage)
12. Discharging Agreement & Pumping/Discharging

- ballast )
10. Deck dan Engine Log Abstrak (5 voyage terakhir)
  11. Loading Agreement dan Loading Logsheets (5 voyage terakhir)
  12. Discharging Agreement dan Pumping/Discharging Logsheets (5 voyage terakhir)
  13. Cargo Hose Handling Crane Drawing dan Load Test Certificate
  14. Test record dari engine maker untuk equipment main engine, aux engine dan aux boiler terkait dengan engine load, engine speed rpm, engine output (PS/KW) dan fuel oil consumption.
  15. Hasil Sea Trial dari galangan atau classification terkait dengan speed kapal, engine load, engine speed rpm, engine output (PS/KW) dan fuel oil consumption.

**Pasal C 23  
Tank Table**

Bagi kapal yang telah memiliki tank table yang telah diverifikasi oleh fungsi HSSE PT PIS, maka peserta pengadaan tidak diwajibkan untuk melampirkan keseluruhan Copy Tank Table tersebut, namun cukup melampirkan Copy Halaman Pertama yang menunjukkan bahwa Tank Table tersebut telah diverifikasi.

Bagi kapal yang belum memiliki tank table yang telah disahkan oleh fungsi HSSE PT PIS, maka peserta pengadaan wajib untuk mendapatkan pengesahan tank table dari fungsi Ship Performance PT PIS selambatnya pada saat sebelum delivery dan peserta wajib melampirkan surat pernyataan pemenuhan dokumen tank table yang telah disahkan selambatnya pada saat sebelum delivery dalam dokumen penawaran.

**Pasal C 24  
Gross Akta**

- Dipersyaratkan pada saat penutupan penawaran, untuk secondhand vessel yang baru dibeli, Pemilik Kapal dapat mengirimkan Grosse Akta selambatnya 1 bulan setelah penutupan penawaran.
- Pada saat penutupan penawaran, Pemilik Kapal diwajibkan untuk membuat dan melampirkan Surat Pernyataan yang ditandatangani di atas materai sesuai ketentuan yang menyatakan jaminan Pemilik Kapal bahwa Pemilik Kapal akan memenuhi persyaratan Grosse Akta 1 bulan setelah penutupan penawaran.

- Logsheets (last 5 voyage)
13. Cargo Hose Handling Crane Drawing & Load Test Certificate
  14. Test record from engine maker for equipment main engine, aux engine and aux boiler regarding engine load, engine speed rpm, engine output (PS/KW) and fuel oil consumption.
  15. Sea Trial Result from dockyard or classification regarding vessel's speed, engine load, engine speed rpm, engine output (PS/KW) and fuel oil consumption.

**Clause C 23  
Tank Table**

For the vessel that already have tank table that has been verified by HSSE PT PIS , the bid participant are not required to attach the whole Copy Tank Table, but simply attach Copy the First Page that show the Tank Table has been verified.

For ships that do not yet have a tank table that has been authorized by HSSE PT PIS., the procurement participants are required to get a tank table from PT PIS's Ship Performance Dept. at the latest before delivery and participants must attach a statement fulfill the tank tank document that has been ratified at the latest before delivery in the bid document.

**Clause C 24  
Gross Deed**

- Required for submits at the bid closing, however for the newly secondhand vessel the Shipowner has an obligation to fulfill the requirement of Grosse Deed at the latest 1 Month after the bid closing.
- At the bid closing, the Shipowner shall provide a statement letter, which is signed with duty stamp containing the guarantee of the Shipowner to fulfill the requirement of Grosse Deed at the latest 1 Month after the bid closing.

**Pasal 25**  
**Pemberitahuan Impor Barang (PIB)**

Dipersyaratkan untuk kapal yang dibangun di luar negeri atau secondhand vessel yang dibeli dari luar negeri. Bagi kapal yang dibangun di daerah free trade zone agar melampirkan PPFTZ (Pemberitahuan Pabean Free Trade Zone) ataupun melampirkan SPPB.

**Pasal C 26**  
**TMSA**

- a. TMSA dikenakan kepada Ship Managers / Technical Operator atas kapal yang ditawarkan dengan score TMSA minimal stage 2 (two) untuk kapal ukuran 17,000 DWT ke atas
- b. TMSA dengan skor minimal stage 1 (one) untuk kapal ukuran 17,000 DWT ke bawah

Dokumen yang wajib disampaikan pada saat closing adalah dokumen TMSA dengan standar dari OCIMF yang masih berlaku dan perhitungan score. Charterers akan melakukan klarifikasi dan pengecekan atas status TMSA selama proses pengadaan kapal dan akan dilakukan dengan melakukan download langsung document dari Ship Managers / Technical Operator dari website OCIMF. Dalam hal dokumen TMSA Ship Managers / Technical Operator tidak terdapat dalam website OCIMF, maka proses pengadaan dapat dihentikan dan peserta dinyatakan tidak sah.

**Pasal C 27**  
**Surat Izin Migas**

1. Bagi Ship Owner yang nama kapalnya masih tercantum dalam surat izin usaha MIGAS PT PIS dapat tetap mengikuti proses pengadaan.
2. Bagi Ship Owner yang masih dalam proses pengurusan izin usaha MIGAS, maka bukti pengajuan kepengurusan izin usaha MIGAS dapat diterima sebagai salah satu persyaratan pengadaan kapal charter sementara menunggu selesainya proses pengurusan izin usaha migas.
3. Ship Owner akan diberikan waktu untuk menyampaikan surat izin usaha MIGAS selambat-lambatnya selama 2 (dua) bulan setelah diterbitkannya surat penetapan pemenang. Apabila dalam waktu yang telah diberikan belum diterbitkannya izin usaha MIGAS tersebut, maka dapat dilakukan penahanan pembayaran uang sewa.

**Pasal 25**  
**Import Declarations (PIB)**

Required for vessels built outside Indonesia or secondhand vessels bought from outside Indonesia. For vessels built in the free trade zone area are required to submit PPFTZ (Pemberitahuan Pabean Free Trade Zone) or SPPB.

**Clause 26**  
**TMSA**

- a. TMSA applies to Ship Managers / Technical Operator on offered vessels with TMSA score minimum stage 2 (two) for the vessel with DWT more than 17,000 DWT
- b. TMSA with minimum score stage 1 for the vessel with DWT less than 17,000 DWT
- c. Documents that must be submitted at closing are TMSA documents with a valid OCIMF standard and score calculation. Charterers will clarify and check the status of the TMSA during the vessel procurement process and will be conducted by downloading documents directly from the Ship Managers / Technical Operators from the OCIMF website. In the event that the TMSA Ship Managers / Technical Operator document is not on the OCIMF website, the procurement process shall be stopped and the bidder declared disqualified.

**Clause C 27**  
**Oil & Gas (MIGAS) Business License**

1. Ship Owners whose ship names are still listed in the PT PIS oil and gas business license can still follow the bid process.
2. Ship Owners who are still in the process of oil and gas business permit submission, can submit the proof of the submission as one of the requirements for the bid process while waiting for the submission to be completed.
3. Ship Owner will be given time to submit the oil and gas business permit no later than 2 (two) months after the bid winner announcement. If the oil and gas business permit has not been issued at the given time, then the charter payment will be held.

**D. TATA TERTIB PENGADAAN****Pasal D 1****Prebid Meeting**

Peserta pengadaan dianjurkan untuk mengikuti Prebid Meeting agar dapat mengetahui penetapan-penetapan atau perubahan-perubahan yang terjadi pada saat prebid.

Peserta pengadaan yang tidak mengikuti prebid meeting diwajibkan untuk tunduk pada ketentuan yang diputuskan dalam prebid

**Pasal D 2****Pertanyaan & Klarifikasi**

Setiap pertanyaan dan permintaan klarifikasi dari peserta pengadaan, wajib disampaikan secara tertib. PT PIS memiliki kewenangan penuh untuk memutuskan, menyatakan, menjawab pertanyaan dan mengklarifikasi dengan mengacu peraturan dan prosedur yang berlaku.

**Pasal D 3****Penutupan Penawaran**

Penutupan penawaran akan dilaksanakan sesuai dengan waktu jadwal pengadaan yang telah ditetapkan.

Penawaran yang diajukan setelah dilaksanakannya penutupan penawaran akan dinyatakan **diskualifikasi**.

Setelah dilaksanakan penutupan penawaran, peserta pengadaan tidak diperkenankan untuk mengajukan atau melakukan perubahan/revisi atas data atau keterangan yang telah disampaikan dalam surat penawaran, Bentuk II atau dokumen lainnya.

**D. BIDDING GENERAL RULES****Clause D 1****Prebid Meeting**

The Participants are encouraged to attend the Prebid Meeting so the bidder will have acknowledged of any amendment or addendum occurred at the prebid meeting.

The Bidder who doesn't attend the prebid meeting should comply to every resolution decided at prebid meeting.

**Clause D 2****Bid Closing**

Every question and request for clarification from the participants must be submitted in an orderly manner. PT PIS has full authority to decide, state, answer questions and clarify by referring to applicable regulations and procedures.

**Clause D 3****Clarification and Question**

The closing of the bid will be carried out in accordance with the schedule that has been set.

Bids submitted after the closing of the bid will be disqualified.

After the closing of the bid, participants are not allowed to submit or make changes/revisions to the data or information that has been submitted in the offer letter, Form II or other documents.



**VOLUME III**

**Specific Term and  
Conditions**

# VOLUME III

## Specific Term and Conditions

### KETENTUAN DAN PERSYARATAN KHUSUS

Ketentuan dan persyaratan khusus di bawah ini berlaku sesuai dengan karakteristik khusus dari setiap pengadaan yang dilaksanakan.

#### A. PENGADAAN KAPAL BENDERA ASING

##### Pasal A 1

##### Perijinan Penggunaan Kapal Bendera Asing

Untuk pengadaan kapal berbendera asing (dikarenakan jenis atau ukuran kapal yang diadakan tidak tersedia yang berbendera Indonesia), maka Pemilik Kapal diwajibkan untuk mengurus dan menyelesaikan atas biayanya sendiri seluruh perijinan dan formalitas yang diperlukan dan disyaratkan oleh otoritas yang berwenang di Indonesia untuk penggunaan kapal berbendera asing. Formalitas dan perijinan tersebut adalah termasuk tetapi tidak terbatas:

- a. Ijin Penggunaan Kapal Asing (IPKA)
- b. Pemberitahuan Impor Barang (PIB)
- c. Formalitas dan perijinan lain yang berkaitan dengan penggunaan kapal asing di Indonesia.

Formalitas dan perijinan tersebut harus selesai sebelum Penyerahan kapal. Pemilik Kapal wajib untuk menyatakan hal ini dalam surat pernyataan yang dilampirkan dalam dokumen penawaran. Bila tidak terdapat dokumen tersebut maka akan **didiskualifikasi**.

Dalam hal Pemilik Kapal gagal untuk memperoleh perijinan dan formalitas yang diperlukan diatas, sepenuhnya menjadi beban dan tanggung jawab Pemilik Kapal dan proses pengadaan akan dinyatakan gagal.

#### B. PENGADAAN KAPAL DENGAN PERSYARATAN PERALATAN STS

##### Pasal B 1

##### Peralatan Ship to Ship (STS) Transfer

Jika dalam spesifikasi teknis yang ditetapkan oleh PT PIS mensyaratkan Pemilik Kapal untuk menyediakan peralatan untuk Ship to Ship (STS) Transfer, maka Pemilik Kapal berkewajiban untuk melampirkan jaminan tertulis pada dokumen penawarannya, yang menyatakan bahwa pada saat penyerahan, Kapal telah dilengkapi dengan STS Equipment dalam kondisi tidak harus baru (yang dilengkapi dengan original certificate dari maker) sesuai dengan spesifikasi teknis dari PT PIS.

### SPECIFIC TERM & CONDITION

The following term and conditions applied according to the specific characteristic of each procurement.

#### A. FOREIGN FLAG VESSEL PROCUREMENT

##### Clause A 1

##### Foreign Flag Vessel Employment Formality

For Foreign Flag Vessel Procurement (due to unavailability of Indonesian Flag vessel in the specified type and size), the Shipowner has an obligation and responsibility at its own cost to fulfill all formalities and licenses required by the Indonesian competent authority in relation with the employment of a foreign flag vessel. The above formalities and licenses are including but not limited to :

- a. Licenses to employ a foreign flag vessel (IPKA)
- b. Import Tax (PIB)
- c. Other formalities and licenses related with the employment of a foreign flag vessel.

The above formalities and licenses have to be completed prior to delivery. The Shipowner is obliged to state a guarantee in a statement letter that has to be attached in the bid document. If this document is not submitted then it **will be disqualified**.

In the event the Shipowner fail to provide the above formalities and licenses, it is fully the Shipowner's responsibility and the bid process will be declared failed.

#### B. PROCUREMENT WITH REQUIREMENT OF STS EQUIPMENT

##### Clause B 1

##### Ship to Ship (STS) Transfer Equipment

If at the PT PIS's technical specification requires the Shipowner to provide the Ship to Ship (STS) Transfer Equipment, then the Shipowner shall attach a statement letter at their Bid Document, which states that at the time of delivery, the vessel will already be equipped with the STS equipment (**not necessarily new condition**) and **has to be completed with the original certificate from the maker**, according to PT PIS technical specification



Apabila pada waktu yang disepakati Pemilik Kapal tidak dapat memenuhi ketentuan PT PIS, maka PT PIS berhak untuk menggagalkan pelelangan atau melakukan pemutusan charter party secara sepihak.

Segala tambahan premi asuransi yang terhutang oleh Pemilik kepada perusahaan asuransi agar Kapal dapat melaksanakan operasi pemindahan muatan dari kapal ke kapal tersebut akan menjadi tanggungan Pemilik.

Operasi pemindahan muatan dari kapal ke kapal tersebut harus sesuai dengan ketentuan pokok yang ditetapkan dalam edisi terakhir pedoman pemindahan dari kapal ke kapal yang diterbitkan oleh *International Chamber of Shipping / Oil Companies International Marine Forum (ICS / OCIMF)*.

Pengadaan STS Equipment beserta perawatannya selama masa sewa menjadi beban Pemilik Kapal. **Kepemilikan di akhir masa sewa menjadi hak PT PIS.**

**C. KETENTUAN TAMBAHAN PENGADAAN KAPAL WHITE OIL**

**Pasal C 1**

**Titik Bakar untuk Tanker White Oil**

Peserta pengadaan harus menjamin bahwa kapal yang dinominasikan dapat mengangkut cargo clean oil product (cargo tank didisain untuk mengangkut cargo dengan Flash Point < 60°C), di mana salah satu cargo dalam setiap pengangkutan adalah Premium. Hal ini harus dijamin dalam surat pernyataan seperti point 1 (satu).

**D. KETENTUAN KHUSUS CONTRACT OF AFFREIGHTMENT (COA)**

Di bawah ini merupakan ketentuan-ketentuan khusus yang diberlakukan untuk proses pengadaan kapal dengan pola Contract of Affreightment (COA).

**Pasal D 1**

**Evaluasi Tarif Uang Tambang**

Guna mendapatkan penawaran yang paling kompetitif bagi PT PIS, maka proses evaluasi tarif uang tambang akan didasarkan pada formula:

$$\text{Nilai Evaluasi Tarif} = (X\% \times A) + (Y\% \times B) + (Z\% \times C)$$

- A = Tarif uang tambang trayek A
- B = Tarif uang tambang trayek B
- C = Tarif uang tambang trayek C
- X = Prosentase jumlah pengangkutan trayek A

If at the specified time the Shipowner cannot fulfill this requirement, then PT PIS reserve the right to cancel the bid or to early termination of the charter party.

Any outstanding additional insurance premium payment from Shipowner to the insurance company in order to cover the operation at ship to ship transfer shall be borne by the Shipowner.

The above mentioned ship to ship transfer has to comply with the basic principles stated on the las edition of ship to ship transfer procedures issued by the International Chamber of Shipping / Oil Companies International Marine Forum (ICS / OCIMF).

The procurement of the STS Equipment including its maintenance shall be borne by the Shipowner, and **at the end of the charter period, it will be owned by PT PIS.**

**C. ADDITIONAL REQUIREMENT FOR WHITE OIL TANKER**

**Clause C 1**

**Flash Point for White Oil Tanker**

The bidder shall guarantee that the nominated vessel is able to ship the clean oil product (the cargo tank is designed to carry cargo with Flash Point < 60°C), which one of the cargo is Premium. This guarantee also shall be stated on a guarantee letter as per point one (1) above.

**D. SPECIAL PROVISION FOR CONTRACT OF AFFREIGHTMENT (COA)**

Below are the specific provisions applied for the procurement of Contract of Affreightment (COA) method.

**Clause D 1**

**Freight Cost Evaluation**

In order to acquire the most competitive offer for PT PIS, the freight cost evaluation will be based on the following formula:

$$\text{Freight Evaluation} = (X\% \times A) + (Y\% \times B) + (Z\% \times C)$$

- A = Freight on route A
- B = Freight on route B
- C = Freight on route C
- X = Percentage of shipment on route A

Y = Prosentase jumlah pengangkutan trayek B  
Z = Prosentase jumlah pengangkutan trayek C

Prosentase jumlah pengangkutan per trayek di atas akan didasarkan pada data fungsi Pengguna di PT PIS.

#### **Pasal D 2**

##### **Prosedur Tambahan Negosiasi Harga Uang Tambang Penawaran lebih dari 1 (satu):**

- a. PT PIS akan melakukan proses evaluasi tarif uang tambang sesuai dengan formula evaluasi tarif uang tambang yang terdapat pada Pasal D 1 di atas. Penawaran terbaik akan diurutkan berdasarkan nilai evaluasi tarif terendah.
- b. Selanjutnya dalam hal tarif uang tambang yang ditawarkan (baik sebagian atau seluruh trayek) oleh peserta lelang masih di atas *Owner Estimate* PT PIS, maka akan dilaksanakan negosiasi penurunan harga sewa yang ditujukan kepada 3 (tiga) penawaran terbaik.
- c. Prosedur negosiasi dilaksanakan sesuai ketentuan negosiasi yang diatur pada Volume II Pasal C 12.

#### **Pasal D 3**

##### **Jaminan-jaminan**

1. Dalam proses pengangkutan, peserta pengadaan wajib untuk menjamin bahwa kapal yang akan dinominasikan harus dapat melaksanakan pengangkutan clean oil product atau jenis muatan lain yang disyaratkan dengan prediksi cargo diangkut sesuai yang disyaratkan. Jaminan ini harus dituangkan dalam sebuah surat dengan kop perusahaan dan ditandatangani oleh pejabat yang berwenang.
2. Peserta pengadaan harus menominasikan kapal dengan jumlah dan tipe sesuai yang disyaratkan dalam spesifikasi teknis pada ToR ini lengkap dengan awak kapal untuk melayani kegiatan pengangkutan muatan clean petroleum product (P/K/S) atau jenis muatan lain yang ditetapkan untuk trayek yang dinyatakan dalam spesifikasi teknis.
3. Dalam hal kapal yang dinominasikan mengalami kerusakan sehingga tidak dapat melakukan pengangkutan yang diperintahkan termasuk di dalamnya namun tidak terbatas kepada pelaksanaan perbaikan, docking repair, periodical drydocking, atau atas rekomendasi kelas, maka untuk menjamin bahwa pemilik tetap dapat memenuhi kewajibannya untuk melaksanakan pengangkutan yang ditugaskan, Pemilik Kapal berhak mengganti kapal yang akan digunakan untuk proses pengangkutan tersebut.

Y = Percentage of shipment on route B  
Z = Percentage of shipment on route C

The percentage of shipment per route above shall be based on the data from PT PIS

#### **Clause D 2**

##### **Additional Procedures on Freight Negotiation If there is more than 1 (one) proposal:**

- a. PT PIS will evaluate the freight cost based on the freight cost evaluation formula as govern at Clause D 1 above. The best offer will be ranked according to the lowest freight cost evaluation.
- b. If all freight cost offered by the bidder (partly or entirely) are still above the PT PIS's *Owner Estimate*, then the process will be continued by further negotiation directed to the best three (3) offers.
- c. The negotiation procedures will be proceed by the negotiation term governed at Volume II Pasal C 12.

#### **Clause D 3**

##### **Guarantees**

1. In the cargo shipment, the bidder shall guarantee that the nominated vessel is able to ship clean oil product or any other type of cargo with the prediction amount of cargo as required in this bid. This guarantee shall be stated at the statement letter with the company headletter and signed by the authorized person of the company.
2. The bidder has to nominate vessel with the number and type that required in technical specification in this ToR, completed with set of crew to carry out the shipment operation of clean petroleum product (P/K/S) or any other type of cargo that specified for the route stated in the technical specification.
3. In the event that the nominated vessel is having a breakdown, then it is not able to carry out the shipment, including but not limited to the event of repair, docking repair, periodical drydocking or as the classification society recommendation, then to guarantee that the Shipowner still be able to fulfill its obligation to carry out the shipment, the Shipowner has the right to substitute the nominated vessel.

- |  |  |
|--|--|
| <p>4. Kapal pengganti yang dinominasikan oleh Pemilik Kapal harus terlebih dahulu mendapatkan persetujuan dari pihak PT PIS dan memiliki Pertamina Safety Approval yang masih berlaku dan dikeluarkan oleh fungsi HSSE PT PIS.</p>   | <p>4. The substitute vessel nominated by the Shipowner has to get approval from PT PIS and has to obtain valid Pertamina Safety Approval issued by PT PIS's Shipping Safety Assurance &amp; Security Department (or PT PIS's Fleet Inspection &amp; Assurance Department).</p>                         |
| <p>5. Pemilik Kapal diwajibkan untuk menyediakan semua peralatan yang diperlukan untuk mengukur dan menghitung muatan termasuk trim correction dan tabel tanki yang disahkan oleh PT PIS atau dari pihak yang berwenang lainnya.</p>   | <p>5. The Shipowners has an obligation to provide all necessary equipment to calculate the cargo, including trim correction and tank table which has to be legalized by PT PIS or any other authorized institutions.</p>   |
| <p>6. Maksimum unavoidable transportation loss yang diperkenankan adalah 0.07% (nol koma nol tujuh persen) per grade.</p>  | <p>6. Maximum unavoidable transportation loss allowed is 0.07% per grade.</p>  |
| <p>7. Pengurusan clearance in / out dan dokumen lainnya yang berkaitan dengan operasi kapal selama kapal dioperasikan di Pelsus Pertamina, dilaksanakan oleh petugas Pertamina dan segala biaya yang timbul termasuk biaya jasa pelabuhan dan biaya keagenan menjadi beban dan tanggung jawab Pemilik Kapal.</p> | <p>7. Clearance in / out and the formality of other clearance documents related with the vessel during the vessel operation at PT PIS port, are managed by PT PIS officer. All cost incurred including the port charges and agency fees are born by and being the responsibility of the Shipowner.</p> |
| <p>8. Pemilik Kapal memiliki kewajiban dan bertanggung jawab untuk memenuhi dan mematuhi peraturan keselamatan kerja, safety operation, dan pemenuhan aspek lingkungan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan sesuai dengan standar yang berlaku di PT PIS</p>                                     | <p>8. The Shipowner has an obligation and responsibility to fulfill and comply with the regulation related with safety at work, safety operation, and environmental protection according to all applicable rules &amp; regulation and inline with the applicable safety standard in PT PIS.</p>        |
| <p>9. Pemilik Kapal menjamin bahwa kapal yang digunakan untuk melaksanakan pengangkutan dapat memberikan kinerja yang baik dan selalu dalam kondisi siap dalam segala hal (laik operasi dan laik laut) untuk menjalankan pengangkutan sesuai instruksi PT PIS</p>  | <p>9. The Shipowner shall guarantee the vessel employed to carry out the shipment is able to render a good performance and always ready in all respect condition (Seaworthy and Operation worthy) to carry out the shipment as PT PIS instruction.</p>   |
| <p>10. Pemilik Kapal menjamin bahwa kapal akan menggunakan bahan bakar produk Pertamina selama periode sewa.</p>   | <p>10. The Shipowner has to guarantee that the vessel will use PT PIS bunker product during the charter period.</p>  |
| <p>11. Pemilik Kapal dapat membeli bahan bakar produk Pertamina langsung dari Pertamina atau melalui bunker service / agen Pertamina.</p>  | <p>11. The Shipowner is allowed to buy PT PIS bunker product directly from PT PIS or through PT PIS bunker service/agent.</p>  |
| <p>12. Pemilik Kapal diwajibkan melampirkan Bukti pembelian bahan bakar produk <i>Pertamina/bunker receipt</i> dalam dokumen penagihan biaya COA. Dalam hal Pemilik Kapal tidak melampirkan dokumen dimaksud maka PT PIS akan melakukan <b>penahanan pembayaran sewa kapal.</b></p>                              | <p>12. The Shipowner has obligation to attach PT PIS bunker receipt in COA invoicing document. In the event that the Shipowner is not attaching PT PIS bunker receipt as mentioned above will bear the penalty of <b>temporary suspension of the charter rate payment.</b></p>                         |

**Pasal D 4**

## Pajak-pajak

1. Pajak yang berlaku di Indonesia yang dikenakan atas dasar jumlah kotor uang sewa bulanan yang telah disetujui (Pajak Penghasilan Badan dan Undang-undang Pajak Indonesia) dan atas penghasilan Awak Kapal akan menjadi beban Pemilik Kapal berdasarkan pada peraturan yang berlaku dan perubahan-perubahannya kecuali Pajak Pertambahan Nilai (PPN) yang menjadi beban PT PIS.
2. Semua pajak penghasilan atas Badan harus dibayar dan dilaksanakan di muka untuk setiap bulan dan dapat dipotong langsung dari pembayaran uang sewa.
3. Pajak Penghasilan Awak Kapal akan dibayar dan dilaksanakan setiap bulan di muka oleh Pemilik sendiri, Agen atau Perantarnya atas beban mereka sendiri.
4. Pembayaran pajak-pajak bulan pertama, akan dilaksanakan di muka oleh Pemilik Kapal, Agen atau Perantarnya atas beban / tanggungan mereka sendiri. Jika perjanjian sewa dibatalkan disebabkan oleh alasan-alasan sesuai yang tercantum dalam syarat-syarat Perjanjian Sewa, maka semua akibat dan kerugian-kerugian yang berhubungan dengan pembayaran di muka pajak-pajak tersebut akan menjadi tanggung jawab risiko Pemilik Kapal.

## Pasal D 5

### Eskalasi/Deeskalasi Harga COA

1. Eskalasi/Deeskalasi harga COA baru dapat dilakukan apabila ada perubahan (kenaikan atau penurunan) harga bunker yang ditetapkan oleh Pertamina / Pemerintah atau melalui Lembaga lainnya lebih dari 10% (sepuluh persen) dari harga bunker yang berlaku
2. Eskalasi/Deeskalasi harga COA baru dapat dilakukan apabila ada perubahan (kenaikan atau penurunan) harga bunker yang ditetapkan oleh Pertamina / Pemerintah atau melalui Lembaga lainnya lebih dari 10% (sepuluh persen) dari harga bunker yang berlaku.

Parameter harga bunker yang dijadikan acuan ditetapkan sebagai berikut:

- Harga yang digunakan untuk perhitungan eskalasi / deeskalasi mengacu kepada publikasi yang diterbitkan oleh Fungsi Bunker, Agency & Performance PT PIS (atau perubahan fungsi tersebut apabila terjadi perubahan organisasi di PT PIS).
- Harga bunker yang dijadikan acuan adalah harga yang sudah termasuk komponen pajak – pajak dalam satuan Rupiah per MT.
- Harga bunker yang digunakan sesuai dengan wilayah operasi kontrak COA.

## Clause D 4

### Taxes

1. Indonesian applicable tax which charged to the gross income of monthly hire rate that has been approved (income tax and Indonesian tax regulation) and to the crew income shall be borne by the Shipowner according to the applicable rules including its amendment, except for Value Added Tax will be born by PT PIS.
2. All company income tax has to be paid and completed in advance on each month and may be deducted from the charter hire payment.
3. Crew income tax will be paid and completed on each month in advance by the Shipowner, agent or brokers at their own cost.
4. The taxes payment for the first month, will be completed in advance by the Shipowner, agent or broker at their own cost. In the event that the agreement is cancelled for any reason according to the term of the agreement, then all consequences and costs related to the tax advance payment will be borne by and become the risk of the Shipowner.

## Pasal D 5

### Escalation/Deescalation of COA Price

1. Escalation / de-escalation of COA price can only be carried out if there is a change (increase or decrease) in the bunker price set by PT PIS / the Government or through other Institutions more than 10% (ten percent) of the prevailing bunker price.
2. Escalation / de-escalation of COA price can only be carried out if there is a change (increase or decrease) in the bunker price set by PT PIS / the Government or through other Institutions more than 10% (ten percent) of the prevailing bunker price.

The bunker price parameters that are used as a reference are determined as follows:

- The price used for the calculation of escalation / de-escalation refers to the publication issued by the Bunker, Agency, & Performance Departement (or a change in function if there is a change in the organization at PT PIS).
- The bunker price which is used as a reference is the price which includes the components of taxes in Rupiah per MT.
- The bunker price used is in accordance with the COA contract area of operation.

1. If there is an escalation / de-escalation as stated in

3. Apabila terjadi Eskalasi/Deeskalasi tersebut pada ayat 1, maka eskalasi/deeskalasi pertama didasarkan atas harga yang ditetapkan dalam pelelangan, dan untuk eskalasi/deeskalasi berikutnya berdasarkan atas eskalasi/deeskalasi terakhir. Setiap eskalasi/deeskalasi tersebut dituangkan dalam berita acara yang ditandatangani oleh direksi pekerjaan untuk dan atas nama Penyewa dan oleh Pemilik Kapal. Berita Acara Eskalasi/Deeskalasi dimaksud merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan perjanjian sewa.
4. Tarif Eskalasi/Deeskalasi akan ditetapkan dengan formula:

<p><b>Tarif Eskalasi:</b>  <math>T_n = T_{n-1} + (K_{xx} * T_{n-1})</math></p> <p><b>Tarif Deeskalasi:</b>  <math>T_n = T_{n-1} - (K_{xx} * T_{n-1})</math></p>
---

- $T_n$  : Harga setelah eskalasi /deeskalasi (Rupiah per liter)
- $T_{n-1}$  : - Untuk eskalasi/deeskalasi pertama (Rupiah per liter),  $T_{n-1}$  adalah Harga hasil pelelangan (Harga yang disepakati pada kontrak utama)  
 - Untuk eskalasi deeskalasi berikutnya (Rupiah per liter),  $T_{n-1}$  adalah Harga yang disepakati pada deeskalasi / eskalasi terakhir.
- $K_{xx}$  : Persentase Eskalasi / Deeskalasi

Besaran Persentase Eskalasi / Deeskalasi diperoleh dari hasil perkalian antara besaran Persentase Perubahan Harga Bunker dengan besaran Persentase Biaya Bunker terhadap tarif angkut.

$K_{bunker} = ((A_{MFO} * B_{MFO}) + (A_{MDO} * B_{MDO}) + (A_{HSD} * B_{HSD})) * C_{bunker}$
---

- $A_{MFO}$  : Persentase Perubahan Harga Bunker MFO (%)
- $A_{MDO}$  : Persentase Perubahan Harga Bunker MDO (%)
- $A_{HSD}$  : Persentase Perubahan Harga Bunker HSD (%)
- $B_{MFO}$  : Komposisi persentase Konsumsi Bunker MFO (%)\*
- $B_{MDO}$  : Komposisi persentase Konsumsi Bunker MDO (%)\*
- $B_{HSD}$  : Komposisi persentase Konsumsi Bunker HSD (%)\*
- $C_{bunker}$  : Persentase biaya bunker terhadap tarif angkut (%) ditetapkan 35%.

paragraph 1, then the first escalation / de-escalation is based on the price set in the auction, and for the subsequent escalation / de-escalation based on the last escalation / de-escalation. Each such escalation / de-escalation is set forth in an official report signed by the work director for and on behalf of the Charterer and by the Ship Owner. The Minutes of Escalation / De-escalation are an integral part of the lease agreement.

2. Escalation / De-escalation rates will be determined by a formula:

<p><b>Tarif Eskalasi:</b>  <math>T_n = T_{n-1} + (K_{xx} * T_{n-1})</math></p> <p><b>Tarif Deeskalasi:</b>  <math>T_n = T_{n-1} - (K_{xx} * T_{n-1})</math></p>
---

- $T_n$  : Price after escalation/de-escalation (Rupiah per liter)
- $T_{n-1}$  : - For the first escalation/de-escalation (Rupiah per liter),  $T_{n-1}$  is the price of the bidding result (The price agreed upon in the main contract)  
 - For the escalation/de-escalation that follow (Rupiah per liter),  $T_{n-1}$  is the price agreed on the previous de-escalation/escalation.
- $K_{xx}$  : Percentage of Escalation & Deescalation

The amount of the Percentage of Escalation / De-escalation is obtained from the multiplication of the Percentage Change in Bunker Price with the amount of the Percentage of Bunker Costs to the freight rate.

$K_{bunker} = ((A_{MFO} * B_{MFO}) + (A_{MDO} * B_{MDO}) + (A_{HSD} * B_{HSD})) * C_{bunker}$
---

- $A_{MFO}$  : Percentage Change in Bunker Price MFO (%)
- $A_{MDO}$  : Percentage Change in Bunker Price MDO (%)
- $A_{HSD}$  : Percentage Change in Bunker Price HSD (%)
- $B_{MFO}$  : Composition of the percentage of Bunker Consumption MFO (%)\*
- $B_{MDO}$  : Composition of the percentage of Bunker Consumption MDO (%)\*
- $B_{HSD}$  : Composition of the percentage of Bunker Consumption HSD (%)\*
- $C_{bunker}$  : The percentage of bunker costs to the freight rate (%) is set at 35%.

\* : Mengacu kesepakatan pada saat pengadaan

\* : Refers to the agreement at the time of procurement

Besaran Persentase Biaya Bunker terhadap tarif angkut ditetapkan Penyewa mengacu hasil evaluasi perhitungan dari perbandingan antara biaya bunker terhadap biaya tarif angkut.

The Percentage amount of Bunker Cost to the freight rate is determined by the Charterer, referring to the evaluation results of the calculation of the comparison between the bunker costs and the freight cost.

Dalam hal hasil perhitungan tarif eskalasi / deeskalasi bukan merupakan harga yang bulat, maka harga dibulatkan kebawah sampai 1 (satu) angka di belakang koma.

In the event that the calculation result of the escalation / de-escalation rate is not a round price, then the price is rounded down to 1 (one) decimal point.

## E. KETENTUAN KHUSUS PENGADAAN KAPAL WAJIB REFLAGGING

## E. SPECIAL PROVISION FOR REFLAGGING MANDATORY

Dalam hal proses pengadaan dilaksanakan dengan melibatkan kewajiban Reflagging (adanya kewajiban Pemilik Kapal untuk melaksanakan penggantian bendera kapal menjadi bendera Indonesia sebelum penyerahan kapal), maka ketentuan dan syarat-syarat khusus pengadaan di bawah ini diberlakukan.

In the event that the procurement process includes a reflagging obligation (there is an obligation for Shipowner to change the vessel flag into Indonesian at the latest at the time of delivery), then the following special provision below is applied.

### Pasal E 1

### Clause E 1

#### Persyaratan Penggantian Bendera Kapal

#### Reflagging Requirement

1. Guna mendukung penerapan Azas Cabotage di Indonesia, maka manajemen PT PIS telah menetapkan bahwa seluruh Kapal yang akan disewa harus berbendera Indonesia.
2. Dengan pertimbangan bahwa tidak tersedianya Kapal berbendera Indonesia sesuai spesifikasi yang dipersyaratkan dalam pengadaan ini, maka Kapal berbendera asing masih diperkenankan untuk ditawarkan, dengan ketentuan **Kapal harus sudah berbendera Indonesia selambatnya sebelum pelaksanaan penyerahan kapal.**
3. Pemilik Kapal diwajibkan untuk membuat dan melampirkan Surat Pernyataan yang ditandatangani di atas materai sesuai ketentuan pada saat penutupan penawaran. Surat pernyataan tersebut harus menyatakan bahwa Pemilik Kapal menjamin kapal akan diubah menjadi berbendera Indonesia sebelum penyerahan kapal.
4. Dalam hal surat pernyataan tersebut tidak dilampirkan saat penutupan penawaran, **maka penawaran akan dinyatakan diskualifikasi.**
5. Pemilik Kapal bertanggung jawab atas seluruh biaya yang diperlukan dalam proses penggantian bendera dan juga bertanggung jawab sepenuhnya atas pemenuhan peraturan perundang-undangan yang berlaku, termasuk tetapi tidak terbatas pada Peraturan

1. In order to support the implementation of the Cabotage Principles in Indonesia, PT PIS Management has declared a policy stating that all PT PIS's chartered vessel has to fly Indonesian flag.
2. With consideration that according to the specified technical specification in this bid, there is no suitable Indonesian flag vessel available, then foreign flag vessel is allowed to participate, **in condition that the vessel has to fly Indonesian flag at the latest prior to delivery.**
3. The Shipowner has an obligation to provide a statement letter, which is signed with duty stamp and submit it at the bid closing. The statement letter must declare that Shipowner shall guarantee that the vessel will be reflagged into Indonesian flag prior to delivery.
4. If the above mentioned statement letter is not attached at the bid closing, **then the proposal will be disqualified.**
5. All cost incurred at the implementation of re-flagging are Shipowner's responsibility, and Shipowner also fully responsible to comply with all applicable rules and regulations, including but not limited to the Indonesian Ministry of Trade decree No. 76 of the year 2019

Menteri Perdagangan Nomor 76 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Ketentuan Impor Barang Modal Dalam Keadaan Tidak Baru.

regarding Amendment to Regulation of Ministry of Trade No. 118 of the year 2018 concerning the Provisions of Importing Second Hand Goods.

**Pasal E 2**

**Pemenuhan Pertamina Safety Approval (PSA)**

Pemilik Kapal berkewajiban untuk memenuhi persyaratan Pertamina Safety Approval (PSA) selambatnya sebelum penyerahan kapal. Pada saat penutupan penawaran, Pemilik Kapal diwajibkan untuk membuat dan melampirkan Surat Pernyataan yang ditandatangani di atas materai sesuai ketentuan yang menyatakan jaminan Pemilik Kapal bahwa Pemilik Kapal akan memenuhi persyaratan Pertamina Safety Approval (PSA) sebelum penyerahan kapal.

**Clause E 2**

**Fulfillment of Pertamina Safety Approval (PSA)**

The Shipowner has an obligation to fulfill the requirement of Pertamina Safety Approval (PSA) at the latest prior to delivery. At the bid closing, the Shipowner shall provide a statement letter, which is signed with duty stamp containing the guarantee of the Shipowner to fulfill the requirement of Pertamina Safety Approval (PSA) prior to delivery

**Pasal E 3**

**Penetapan Calon Pemenang Pengadaan**

Calon pemenang pengadaan akan ditetapkan sebagai pemenang dalam proses Pengadaan ini berdasarkan hal-hal di bawah ini:

- a. Berdasarkan lebih lanjut kepada keputusan manajemen PT PIS
- b. Berdasarkan lebih lanjut kepada Penyelesaian Reflagging
- c. Berdasarkan lebih lanjut kepada penyelesaian persyaratan Pertamina Safety Approval (PSA).

Keseluruhan persyaratan di atas wajib dipenuhi / selesai sebelum penyerahan kapal.

**Clause E 3**

**Appointment of Bid Winner Nominee**

The bid winner nominee will be appointed as the bid winner subject to the following:

- a. Subject to PT PIS's Management Approval
- b. Subject to Reflagging Completion Process
- c. Subject to Fulfillment of Pertamina Safety Approval (PSA) requirement.

All the above requirement has to be fulfilled / completed prior to vessel delivery.

**F. KETENTUAN KHUSUS HARBOUR TUG**

Di bawah ini merupakan ketentuan-ketentuan khusus yang diberlakukan untuk proses pengadaan kapal Harbour Tug.

**F. SPECIAL PROVISION FOR HARBOUR TUG**

Below are the specific provisions that applied for the procurement of Harbour Tug.

**Pasal F 1****Kondisi Penyerahan Kapal**

Peserta pengadaan wajib menjamin bahwa saat penyerahan kapal, kondisi kapal beserta dengan peralatan-peralatan pendukungnya antara lain *fire safety equipment*, *rubber fender*, dan peralatan lainnya sesuai dengan yang disyaratkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku, harus berada dalam keadaan **siap dalam segala hal** untuk melaksanakan operasional sesuai yang disyaratkan dalam spesifikasi teknis.

Biaya yang dikeluarkan sebelum pelaksanaan penyerahan kapal merupakan beban dari Pemilik Kapal.

**Pasal F 2****Pelabuhan dan Kondisi Penyerahan kapal**

Penyerahan kapal dilaksanakan di salah satu Pelabuhan di dalam daerah operasi yang ditetapkan, atas pilihan PT PIS selaku Penyewa

**Waktu Penyerahan Kapal:** Penyerahan kapal akan dilaksanakan pada:

- i. Saat *towing ropes* dipasang pada sarana obyek yang di-asistensi/tow; atau
- ii. Tug Boat telah memulai pekerjaan sebagai sarana bantu di pelabuhan; atau
- iii. 6 (enam) jam setelah *Notice or Readiness Tendered* (NOR Tendered) sepanjang NOR tersebut diluncurkan pada rentang laycan;

Mana yang lebih dahulu terlaksana dengan syarat Tug Boat tersebut telah dinyatakan fit, oleh surveyor serta penyewa telah menyatakan menerima penyerahan kapal.

**Pasal F 3****Pelabuhan dan Kondisi Penyerahan Kembali**

Penyerahan kembali dilaksanakan di salah satu Pelabuhan di dalam daerah operasi yang ditetapkan, atas pilihan PT PIS selaku Penyewa

**Waktu Penyerahan Kembali:** Penyerahan kembali akan dilaksanakan pada saat:

- i. Saat *towing ropes* telah dilepas dari tanker yang dilayani / di-asistensi; atau
- ii. Tug Boat telah selesai melaksanakan pekerjaan sebagai sarana bantu di pelabuhan; atau
- iii. Semua dokumen kapal diserahkan ke kapal setelah di-clearance (dengan syarat semua certificate kapal masih berlaku);

Mana yang terakhir dilaksanakan.

**Clause F 1****Delivery Condition**

The bidder is obliged to guarantee that at the time of delivery, the vessel including all of its equipment i.e fire safety equipment, rubber fender, etc. as per applicable law and regulations, has to be ready to conduct the operation as required in the technical specification (**ready in all respect**).

All cost incurred prior to delivery is the Shipowners' responsibility.

**Clause F 2****Delivery Port & Condition**

Delivery will be carried out at one designated port at PT PIS's Option as Charterers, within the specified trading area

**Delivery Time:** Delivery will commence at the time of:

- i. When the towing ropes attached to the assisted tow object; or
- ii. The Tug Boat has commenced to be utilized as assist tug at the designated port; or
- iii. Six (6) hour after Notice of Readiness has been tendered (NOR Tendered) as long as the NOR is tendered within the laycan;

Which one is the earliest, in condition that the Tug Boat has been declared fit by the surveyor and charterers has declare to accept the delivery.

**Clause F 3****Re-delivery Port & Condition**

Re-Delivery will be carried out at one designated port at PT PIS's Option as Charterers, within the specified trading area

**Re-Delivery Time:** Re-Delivery will commence at the time of:

- i. When the towing ropes unattached to the assisted tow object; or
- ii. The Tug Boat has ended to be utilized as assist tug at the designated port; or
- iii. All clearance documents has been delivered to the tug (in condition that all certificate shall remain valid);

Which one is the latest.



**Pasal F 4  
Asuransi**

Tugboat harus diasuransikan dengan pertanggung jawaban minimum untuk risiko-risiko kecelakaan antara lain menabrak terminal/jetty, tabrakan/kontak dengan obyek-obyek bergerak atau permanen lainnya, menabrak kapal lain, removal of wrack (kandas/tenggelam), kebakaran, oil spill/pollution dan risiko-risiko lainnya dalam operasional kapal sebagai towing tug atau sebagai sarana bantu di pelabuhan.

**G. KETENTUAN KHUSUS LPG TANKER**

**Pasal G 1  
Gassing Up dan Cooling Down**

Jika timbul biaya *Gassing Up* dan *Cooling Down* sebelum penyerahan kapal atau setelah kapal melaksanakan dry docking, maka biaya tersebut akan menjadi tanggungan Pemilik Kapal.

Dalam hal Pemilik Kapal melaksanakan pembelian LPG dari PT PIS untuk *gassing up* dan *cooling down*, maka PT PIS akan melaksanakan penagihan secara terpisah dan PT PIS memiliki hak untuk tidak melakukan off setting dengan pembayaran sewa kapal.

*Gassing Up* menjadi tanggung jawab owner, jika kapal belum di *gassing up* maka kapal belum ready in all respect dan delivery belum dapat dilakukan

Kapal dinyatakan telah melaksanakan *gassing up* apabila kandungan HC (Hydrocarbon) dalam tanki cargo mencapai 98 % dan berdasarkan hasil inspeksi terminal bahwa kapal dinyatakan siap dalam segala hal (ready in all respect).

Jika kapal belum siap dalam segala hal hingga cancelling date, maka PT PIS memiliki hak untuk membatalkan calon Pemenang / Pemenang Pengadaan

Pada saat penyerahan kapal, kapal harus memiliki coolant dengan jumlah yang cukup sehingga kondisi tanki siap untuk melaksanakan pemuatan cargo.

Dalam hal LPG tanker melaksanakan docking, coolant yang tersisa di atas kapal tidak diperkenankan untuk dititipkan di atas kapal milik atau kapal yang dioperasikan PT PIS.

**Clause F 4  
Insurance**

Tugboat has to be insured with the minimum coverage of accident risks i.e collision with the terminal/jetty, collision with other movable or submerged objects, collision with other vessel, removal of wreck (strand/sink), fire, oil spill/pollution and any other potential operational risk as the towing tug or as the port assist tug.

**G. SPECIAL PROVISION FOR LPG TANKER**

**Clause G 1  
Gassing Up and Cooling Down**

If the cost for *gassing up* and *colling down* occurs prior to delivery or after the vessel conducting dry docking occurs, that would be the Shipowner's responsibility.

In the event that the Shipowner is buying the LPG for *gassing up* and *cooling down* from PT PIS, then PT PIS will issue a separate invoice and PT PIS has the right not to off set it with the payment of the charter hire.

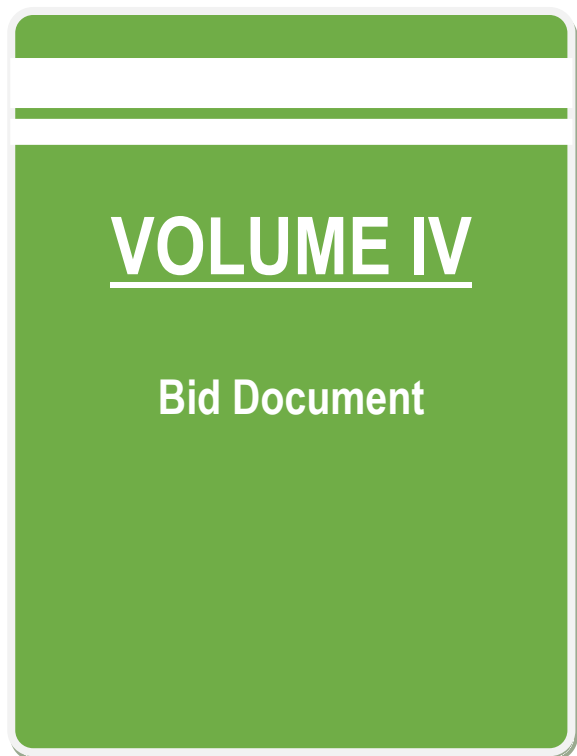
*Gassing Up* shall be Shipowners' responsibility, if the vessel has not been *gassed up*, then the vessel is not considered to be ready in all respect and delivery can not be performed.

Vessel is considered to have performed *gassing up*, if the content of HC (Hydrocarbon) in cargo tanks reaches 98% dan according to terminal inspection result that the vessel is declared to be ready in all respect.

If the vessel is not ready in all respect by the cancelling date, PT PIS has the right to cancel any potential Bid winner/winner.

Prior to delivery, the vessel must have enough coolant to prepare the tanks for loading. Therefore, the tanks conditions ready to load cargo.

In the event that the LPG Tanker conducting periodical dry docking, then coolant remaining on board is not allowed to be stored on PT PIS owned vessel or any other PT PIS Vessel.



# VOLUME IV

## Bid Document

Berikut ini merupakan **daftar dokumen penawaran** yang harus disediakan oleh peserta pada proses penutupan penawaran sesuai dengan jenis Kapal nya:

### A. KETENTUAN UMUM

Dokumen penawaran harus disampaikan melalui aplikasi e-chartering. Jika diperlukan, dokumen penawaran disampaikan melalui email kepada PIC pengadaan yang tercantum pada Volume I.

### B. DOKUMEN KOMERSIAL

Keseluruhan dokumen komersial ini (kecuali yang dinyatakan khusus di bawah ini) diwajibkan ada pada saat penutupan penawaran. Dalam hal peserta pengadaan tidak melampirkan salah satu dari dokumen dimaksud, maka penawaran akan dinyatakan **DISKUALIFIKASI**.

1. **Asli Bentuk I** (Surat Penawaran) sesuai standar PT PIS.
2. **Asli Bentuk II** sesuai standar PT PIS.
3. **Asli Pakta Integritas** yang ditandatangani oleh pejabat yang berwenang dari perusahaan peserta lelang di atas materai sesuai ketentuan.
4. **Asli Surat Pernyataan Operational Integrity** yang ditandatangani juragan/nahkoda kapal dan pejabat yang berwenang dari perusahaan peserta lelang di atas materai sesuai ketentuan.
5. **Asli Surat Pernyataan Shipowner Operational Integrity** yang ditandatangani pejabat yang berwenang dari perusahaan peserta lelang di atas materai sesuai ketentuan.
6. **Asli Surat Pernyataan Komitmen Operational Shipowner** yang ditandatangani pejabat yang berwenang sesuai Grosse Akta kapal di atas materai sesuai ketentuan.

Dokumen komersial dibawah ini wajib dilampirkan sesuai dengan persyaratan pengadaan.

7. **Asli / Copy Surat Kuasa**  
Diwajibkan jika kapal milik perusahaan lain, asli POA

The following are **the lists of the bid documents** that has to be provided by the bidder at the bid closing, based on the type of vessel:

### A. GENERAL TERM

Bid documents must be submitted through the e-chartering application. If necessary, bid documents are submitted via email to the procurement PIC listed in Volume I.

### B. COMMERCIAL DOCUMENT

All the commercial documents (except what has been specified below) have to be available at the bid closing. In the event the bidder is not attaching one of these documents, then the proposal will be **DISQUALIFIED**.

1. **Original Bentuk I** (Bid Offering letter) using PT PIS's standard.
2. **Original Bentuk II** using PT PIS's standard.
3. **Original of the Integrity Pact** which is signed by the authorized person of the company with duty stamp according to the applicable provision.
4. **Original Statement Letter related to Operational Integrity** which is signed by the master and authorized person of the company with duty stamp according to the applicable provision.
5. **Original Statement Letter related to Shipowner Operational Integrity** which is signed by the authorized person of the company with duty stamp according to the applicable provision.
6. **Original Statement Letter related to Shipowner's Operational Commitment** which is signed by the authorized person of the company stated in vessel's Grosse Deed with duty stamp according to the applicable provision.

The following commercial document is required to be attached according to the term of the procurement.

7. **Original / copy of Power of Attorney**

dan copy Akta Pendirian Perusahaan dapat disusulkan selambat-lambatnya 3 (tiga) hari kerja setelah penutupan penawaran.

POA harus ditandatangani oleh kedua belah pihak, yaitu pihak pemberi kuasa dan pihak penerima kuasa. Pejabat harus sesuai dengan akta pendirian perusahaan.

**Applied if the vessel is owned by other company,** original POA and copy deed of establishment may be submitted at the latest three (3) working days after the bid closing.

The POA must be signed by both parties, the grantor and the assignee. The official must comply with the company's deed of establishment.

8. **Asli Jaminan tertulis dari peserta pengadaan berkaitan dengan Terminal Approval** - Pertamina Safety Approval, Petrochina Terminal Approval, Bontang Terminal Approval, dan/atau Terminal Approval lainnya, ACCEPTANCE Form Import Vessel (jika dipersyaratkan).  
**Jika dipersyaratkan** pada spesifikasi teknis.
9. **Asli Surat Pernyataan COT Based On**  
Surat pernyataan dari peserta pengadaan perihal kapasitas COT kapal dan perhitungannya sesuai draft spesifikasi PT PIS.  
**Dilampirkan hanya jika kapal yang ditawarkan memiliki draft yang lebih dalam dan kapasitas COT lebih besar**
10. **Asli Surat Pernyataan mengenai STS Equipment**  
Surat pernyataan dari peserta pengadaan berkaitan dengan pemenuhan persyaratan STS Equipment sesuai spesifikasi teknis.  
**Jika dipersyaratkan** dalam spesifikasi teknis.
11. **Asli Surat Pernyataan mengenai Periodical Drydocking**  
Surat pernyataan dari peserta pengadaan bahwa kapal yang ditawarkan tidak akan melaksanakan periodical drydocking selama periode sewa utama sesuai spesifikasi teknis yang telah ditetapkan.  
**Dipersyaratkan jika periode sewa utama adalah 3 (tiga) bulan atau kurang.**
12. **Asli Surat Pernyataan Pemasangan CCTV, Vessel Tracking, dan Sistem Informasi (Information System)**  
Surat Pernyataan dari peserta pengadaan berkaitan dengan pemenuhan pemasangan CCTV, Vessel Tracking, dan Sistem Informasi (*Information System*) sesuai ketentuan PT PIS.
13. **Asli Surat Pernyataan Pemenuhan Alat Ukur, Tank Table, dan Crew List**  
Surat Pernyataan bahwa kapal akan dilengkapi dengan alat ukur, tank table, dan diawaki dengan crew yang telah diverifikasi Fungsi Bunker, Agency & Performance
8. **Original Statement Letter from the bidder in relation with the Terminal Approval requirement** - Pertamina Safety Approval, Petrochina Terminal Approval, Bontang Terminal Approval, and/or other terminal approval, ACCEPTANCE Form Import Vessel (jika dipersyaratkan).  
**If required** in technical specification.
9. **Original Statement Letter related to COT Based On**  
Statement letter from the bidder regarding the Cargo Tank Capacity and its calculation according to the draft as stated at PT PIS's technical specification.  
**Applied only if the proposed vessel is having deeper draft with larger cargo tank capacity.**
10. **Original Statement Letter related to STS Equipment**  
Original statement letter from the Bidder in relation with the fulfillment of the STS Equipment refer to the Technical Specification  
**If required** in technical specification
11. **Original Statement Letter related to Periodical Drydocking**  
Original statement letter from the Bidder that the offered vessel will not conduct periodical drydocking during the main charter period refer to the Technical Specification. **Required if the main charter period is 3 (three) months or less.**
12. **Original Statement Letter CCTV, Vessel Tracking, And Information System Installment**  
  
Original statement letter from the Bidder in relation with the fulfillment of CCTV, Vessel Tracking, and Information System installment according to PT PIS Regulation.
13. **Original Statement Letter Measuring Instrument, Tank Table and Crew List Fulfillment**  
Original statement letter from the Bidder in relation with the fulfillment of Measuring Instrument, Tank Table, and crew list verified by PT PIS's Ship Performance

PT PIS dan akan mengurus pemenuhan verifikasi alat ukur, tank table, dan crew list paling lambat sebelum delivery.

14. **Form A4 – Pernyataan Komitmen TKDN Dalam Penawaran Jasa.**
15. **Form A6 – Peta Jalur (Roadmap) Komitmen TKDN Oleh Penyedia Barang/Jasa.**
16. **Asli Surat Pernyataan dan Copy Dokumen SIRE:** Full SIRE di-maintain selama periode sewa (jika dipersyaratkan).
17. **Asli Surat Pernyataan bahwa kapal dapat melakukan pembongkaran muatan hingga tangki dalam keadaan kering** (untuk Satgas White Oil).

**Tambahan Dokumentasi untuk Contract of Affreightment (COA)**

18. **Asli Surat pernyataan** dari peserta pengadaan menjamin dapat melaksanakan **pengangkutan sesuai dengan penugasan yang diberikan.**
19. **Asli surat pernyataan** bahwa kapal yang ditawarkan dapat mengangkut cargo white oil **dengan cargo segregation minimal 2 (dua) grade dan salah satu cargo dalam setiap pengangkutan adalah Premium.**
20. **Asli surat pernyataan** bahwa kapal dapat melakukan pembongkaran muatan **hingga tangki dalam keadaan kering (dry).**
21. **Asli Surat jaminan** bahwa kapal akan **menggunakan bahan bakar Pertamina.**

**Tambahan Dokumentasi untuk Pengadaan Reflagging**

22. **Asli Jaminan tertulis pemenuhan formalitas penggunaan kapal berbendera asing**  
Jaminan tertulis dari peserta pengadaan berkaitan dengan pemenuhan formalitas dan perijinan penggunaan kapal berbendera asing di Indonesia. **Diwajibkan untuk** pengadaan kapal berbendera asing.
23. **Asli Jaminan Tertulis** dari Pemilik Kapal berkaitan dengan **pelaksanaan reflagging**
24. **Asli Jaminan Tertulis** dari Pemilik Kapal atas Hak Terhadap Kapal (dalam hal peserta merupakan Disponent Owner).

Department and shall proceed the completion before delivery.

14. **Form A4 – DCL Commitment Statement.**
15. **Form A6 – Roadmap of DCL Commitment by Bidders**
16. **Original Statement Letter and Copy SIRE Document:** Full SIRE maintain during charter period (if required).
17. Original Statement Letter stating that the vessel is able to discharge the cargo **until the tanks are in dry condition (for Satgas White Oil).**

**Additional Requirement for Contract of Affreightment (COA)**

18. **Original Statement Letter** from the bidder which guarantee that the bidder is **able to do the shipment as required instruction.**
19. **Original Statement Letter** stating that the offered vessel is able to ship white oil cargo, **with the cargo segregation minimum two (2) grades and one of the cargo at every shipment is Premium.**
20. **Original Statement Letter** stating that the vessel is able to discharge the cargo **until the tanks are in dry condition.**
21. **Original Guarantee Letter** stating that the vessel will **use Pertamina bunker.**

**Additional Requirement for Reflagging Procurement**

22. **Original Statement Letter related to formalities fulfillment for foreign flag vessel**  
Original statement letter from the Bidder in relation with the fulfillment of formalities and licenses for using a foreign flag vessel in Indonesia. **Applied for** the procurement of a foreign flag vessel.
23. **Original Statement Letter** from the Shipowner regarding **the process of re-flagging**
24. **Original Statement Letter** from the Shipowner regarding the Right of the Vessel (If the bidder is a Disponent Owner)
25. **Original Statement Letter** from the Bidder related

25. **Asli Jaminan Tertulis** dari peserta pengadaan berkaitan dengan **Pertamina Safety Approval (PSA)** sebelum delivery.

with the **Pertamina Safety Approval (PSA)** before delivery.

### C. DOKUMEN HSSE

Dokumen-dokumen yang dinyatakan wajib ada pada saat penutupan penawaran, merupakan dokumen yang dapat mengakibatkan diskualifikasi jika tidak dilampirkan.

Dokumen – dokumen yang tidak wajib ada pada saat penutupan penawaran, dapat disusulkan maksimal **3 (tiga) hari kerja setelah penutupan penawaran.**

Namun demikian, direkomendasikan seluruh dokumen teknis yang disyaratkan dilengkapi pada saat penutupan penawaran untuk memudahkan proses evaluasi.

#### **Wajib ada saat penutupan penawaran**

1. **Copy Pertamina Safety Approval (PSA)** yang masih berlaku minimum hingga akhir tanggal laycan yang telah ditetapkan dalam spesifikasi teknis.
2. **Copy Surat Keterangan Lulus (SKL) Prakuifikasi Contractor Safety Management System (CSMS) dengan kategori “High Risk”** yang masih berlaku
3. **HSSE Plan (format sesuai lampiran)**

#### **Tidak Wajib ada saat penutupan penawaran**

1. Copy Document of Compliance (DOC)
2. Copy Safety Management Certificate (SMC)

### D. DOKUMEN TEKNIS

Dokumen-dokumen yang dinyatakan wajib ada pada saat penutupan penawaran, merupakan dokumen yang dapat mengakibatkan diskualifikasi jika tidak dilampirkan.

Dokumen – dokumen yang tidak wajib ada pada saat penutupan penawaran, dapat disusulkan maksimal **3 (tiga) hari kerja setelah penutupan penawaran.**

Namun demikian, direkomendasikan seluruh dokumen teknis yang disyaratkan dilengkapi pada saat penutupan penawaran untuk memudahkan proses evaluasi.

### C. HSE DOCUMENT

Documents that stated “mandatory to be submitted at the bid closing” are documents that will cause disqualification if not submit.

Documents that stated “not mandatory to be submitted at the bid closing” may be submitted at the latest **three (3) working days after bid closing.**

However, it is recommended that all the required technical documents are submitted at the bid closing to make evaluation process easier.

#### **Mandatory to be submitted at the bid closing**

1. **Copy of Pertamina Safety Approval (PSA)** that is valid minimum until the end of the laycan that stated in technical specification
2. **Copy Valid Surat Keterangan Lulus (SKL) Prakuifikasi Contractor Safety Management System (CSMS) with a “High Risk” category.**
3. **HSSE Plan (format as attached)**

#### **Not Mandatory to be submitted at the bid closing**

1. Copy Document of Compliance (DOC)
2. Copy Safety Management Certificate (SMC)

### D. TECHNICAL DOCUMENT

Documents that stated “mandatory to be submitted at the bid closing” are documents that will cause disqualification if not submit.

Documents that stated “not mandatory to be submitted at the bid closing” may be submitted at the latest **three (3) working days after bid closing.**

However, it is recommended that all the required technical documents are submitted at the bid closing to make evaluation process easier.

**Pasal D 1**

**Dokumen Teknis untuk Oil Tanker / SPOB**

**Wajib ada saat penutupan penawaran**

1. Q88 Newest Version (for Oil Tanker) / Ship Particular (for SPOB)
2. Copy Drawing Deadweight Scale dan General Arrangement
3. Copy Class Certificate (Hull & Machinery)
4. Copy Tank Table (Cargo & Bunker Tank)
5. Copy International Tonnage Measurement Certificate
6. Pemberitahuan Impor Barang (PIB)
7. Surat Laut
8. Grosse Akta
9. Berita Acara Penggantian Bendera
10. Diperyaratkan untuk kapal yang dibangun di luar negeri atau secondhand vessel yang dibeli dari luar negeri.
11. Persyaratan Tanker Management Self Assessment/TMSA
12. Surat Izin Angkutan Migas
13. Copy International Load Line Certificate corresponds to Maximum DWT (if required)

**Tidak Wajib ada saat penutupan penawaran**

14. Copy International Oil Pollution Prevention Certificate
15. Copy Civil Liability Certificate
16. Copy P&I Certificate
17. Copy H&M Certificate (hanya untuk trading area International Waters)
18. Copy International Ship Security Certificate (ISSC)
19. Copy Cargo Ship Safety Construction Certificate
20. Copy Cargo Ship Safety Equipment Certificate
21. Copy Cargo Ship Safety Radio Certificate
22. Copy Ship Performance (Log Abstrak Deck & Engine) min. last 5 (five) voyages
23. List of crew and their position on board (diverifikasi oleh Fungsi Bunker, Agency & Performance)
24. Formulir rekap kriteria alat ukur standar
25. Formulir akses segel
26. Formulir rekap CCTV dan Sistem Informasi
27. Copy Builder Certificate (preferable)
28. Copy CAP Certificate (if required)
29. Copy CAS Certificate (if required)
30. Copy SIRE Approval (if required)

**Pasal D 2**

**Dokumen Teknis untuk LPG Tanker**

**Wajib ada saat penutupan penawaran**

1. Q88 Newest Version & Gas Form C
2. Copy Drawing Deadweight Scale, Cargo Capacity Plan,

**Clause D 1**

**Technical Document for Oil Tanker / SPOB**

**Mandatory to be submitted at the bid closing**

1. Q88 Newest Version (for Oil Tanker) / Ship Particular (for SPOB)
2. Copy Drawing Deadweight Scale dan General Arrangement
3. Copy Class Certificate (Hull & Machinery)
4. Copy Tank Table (Cargo & Bunker Tank)
5. Copy International Tonnage Measurement Certificate
6. Import Declarations (PIB)
7. Certificate of Nationality
8. Grosse Deed
9. Change of Flag Notice
10. Required for vessels built overseas or second hand vessel bought from overseas.
11. Tanker Management Self Assessment Requirement/TMSA
12. Oil & Gas (MIGAS) Business License
13. Copy International Load Line Certificate corresponds to Maximum DWT (if required)

**Not Mandatory to be submitted at the bid closing**

14. Copy International Oil Pollution Prevention Certificate
15. Copy Civil Liability Certificate
16. Copy P&I Certificate
17. Copy H&M Certificate (only for International Waters trading area)
18. Copy International Ship Security Certificate (ISSC)
19. Copy Cargo Ship Safety Construction Certificate
20. Copy Cargo Ship Safety Equipment Certificate
21. Copy Cargo Ship Safety Radio Certificate
22. Copy Ship Performance (Log Abstrak Deck & Engine) min. last 5 (five) voyages
23. List of crew and their position on board (verified by PT PIS Bunker, Agency, & Performance.)
24. Standard measuring instrument criteria form
25. Object Sealing form
26. CCTV and Information System Form
27. Copy Builder Certificate (preferable)
28. Copy CAP Certificate (if required)
29. Copy CAS Certificate (if required)
30. Copy SIRE Approval (if required)

**Clause D 2**

**Technical Document for LPG Tanker**

**Mandatory to be submitted at the bid closing**

1. Q88 Newest Version & Gas Form C
2. Copy Drawing Deadweight Scale, Cargo Capacity

- dan General Arrangement
3. Copy Class Certificate (Hull & Machinery)
  4. Certificate of Fitness (LPG Carrier)
  5. Copy Tank Table (Cargo & Bunker Tank)
  6. Copy International Tonnage Measurement Certificate
  7. Pemberitahuan Impor Barang (PIB)
  8. Surat Laut
  9. Grosse Akta
  10. Berita Acara Penggantian Bendera  
Dipersyaratkan untuk kapal yang dibangun di luar negeri atau secondhand vessel yang dibeli dari luar negeri.
  11. Persyaratan Tanker Management Self Assessment/TMSA
  12. Surat Izin Usaha Pengangkutan Migas.
  13. Copy International Load Line Certificate corresponds to Maximum DWT (if required).

**Tidak Wajib ada saat penutupan penawaran**

14. Copy Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage Convention Certificate/CLBC
15. Copy P&I Certificate
16. Copy H&M Certificate (hanya untuk trading area International Waters)
17. Copy International Ship Security Certificate (ISSC)
18. Copy Cargo Ship Safety Construction Certificate
19. Copy Cargo Ship Safety Equipment Certificate
20. Copy Cargo Ship Safety Radio Certificate
21. Copy Ship Performance (Log Abstrak Deck & Engine) min. last 5 (five) voyages
22. List of crew and their position on board (diverifikasi oleh Fungsi Ship Performance PT PIS)
23. Formulir rekap kriteria alat ukur standar
24. Formulir akses segel
25. Formulir rekap CCTV dan Sistem Informasi
26. Copy Builder Certificate (preferable)
27. Copy CAP Certificate (if required)
28. Copy CAS Certificate (if required)
29. Copy SIRE Approval (if required)

**Pasal D 3**

**Dokumen Teknis untuk LNG Tanker**

**Wajib ada saat penutupan penawaran**

1. Q88 Newest Version & Gas Form B
2. Copy Drawing Deadweight Scale, Cargo Capacity Plan, dan General Arrangement
3. Copy Class Certificate (Hull & Machinery)
4. Certificate of Fitness (LNG Carrier)
5. Copy Tank Table (Cargo & Bunker Tank)
6. Copy International Tonnage Measurement Certificate
7. Pemberitahuan Impor Barang (PIB)
8. Surat Laut

- Plan, dan General Arrangement
3. Copy Class Certificate (Hull & Machinery)
  4. Certificate of Fitness (LPG Carrier)
  5. Copy Tank Table (Cargo & Bunker Tank)
  6. Copy International Tonnage Measurement Certificate
  7. Import Declarations (PIB)
  8. Certificate of Nationality
  9. Grosse Deed
  10. Change of Flag Notice  
Required for vessels built overseas or second hand vessel bought from overseas.
  11. Tanker Management Self Assessment Requirement/TMSA
  12. Oil & Gas (MIGAS) Business License.
  13. Copy International Load Line Certificate corresponds to Maximum DWT (if required).

**Not Mandatory to be submitted at the bid closing**

14. Copy Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage Convention Certificate/CLBC
15. Copy P&I Certificate
16. Copy H&M Certificate (only for International Waters trading area)
17. Copy International Ship Security Certificate (ISSC)
18. Copy Cargo Ship Safety Construction Certificate
19. Copy Cargo Ship Safety Equipment Certificate
20. Copy Cargo Ship Safety Radio Certificate
21. Copy Ship Performance (Log Abstrak Deck & Engine) min. last 5 (five) voyages
22. List of crew and their position on board (verified by PT PIS's Ship Performance Department)
23. Formulir rekap kriteria alat ukur standar
24. Object Sealing form
25. CCTV and Information System Form
26. Copy Builder Certificate (preferable)
27. Copy CAP Certificate (if required)
28. Copy CAS Certificate (if required)
29. Copy SIRE Approval (if required)

**Clause D 3**

**Technical Document for LNG Tanker**

**Mandatory to be submitted at the bid closing**

1. Q88 Newest Version & Gas Form B
2. Copy Drawing Deadweight Scale, Cargo Capacity Plan, dan General Arrangement
3. Copy Class Certificate (Hull & Machinery)
4. Certificate of Fitness (LNG Carrier)
5. Copy Tank Table (Cargo & Bunker Tank)
6. Copy International Tonnage Measurement Certificate
7. Import Declarations (PIB)
8. Certificate of Nationality



9. Grosse Akta
10. Berita Acara Penggantian Bendera  
Dipersyaratkan untuk kapal yang dibangun di luar negeri atau secondhand vessel yang dibeli dari luar negeri.
11. Persyaratan Tanker Management Self Assessment/TMSA
12. Surat Izin Usaha Pengangkutan Migas.
13. Copy International Load Line Certificate corresponds to Maximum DWT (if required).

**Tidak Wajib ada saat penutupan penawaran**

14. Copy Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage Convention Certificate/CLBC
15. Copy P&I Certificate
16. Copy H&M Certificate (hanya untuk trading area International Waters)
17. Copy International Ship Security Certificate (ISSC)
18. Copy Cargo Ship Safety Construction Certificate
19. Copy Cargo Ship Safety Equipment Certificate
20. Copy Cargo Ship Safety Radio Certificate
21. Copy Ship Performance (Log Abstrak Deck & Engine) min. last 5 (five) voyages
22. List of crew and their position on board (diverifikasi oleh Fungsi Bunker, Agency & Performance PT PIS)
23. Formulir rekap kriteria alat ukur standar
24. Formulir akses segel
25. Formulir rekap CCTV dan Sistem Informasi
26. Copy Builder Certificate (preferable)
27. Copy CAP Certificate (if required)
28. Copy CAS Certificate (if required)
29. Copy SIRE Approval (if required)

**Pasal D 4**

**Dokumen Teknis untuk Satgas (Tug & Oil Barge)**

**Tug Boat:**

**Wajib ada saat penutupan penawaran**

1. Ship particular
2. Copy General Arrangement
3. Copy Class Certificate (Hull & Machinery)
4. Copy of Bollard Pull Calculation
5. Copy Tank Table (Bunker Tank)
6. Copy International Tonnage Measurement Certificate
7. Pemberitahuan Impor Barang (PIB)
8. Pas Besar/Pas Kecil/Surat Laut
9. Grosse Akta
10. Berita Acara Penggantian Bendera  
Dipersyaratkan untuk kapal yang dibangun di luar negeri atau secondhand vessel yang dibeli dari luar negeri.
11. Surat Izin Usaha Pengangkutan Migas.

**Tidak Wajib ada saat penutupan penawaran**

9. Grosse Deed
10. Change of Flag Notice  
Required for vessels built overseas or second hand vessel bought from overseas.
11. Tanker Management Self Assessment Requirement/TMSA
12. Oil & Gas (MIGAS) Business License
13. Copy International Load Line Certificate corresponds to Maximum DWT (if required).

**Not Mandatory to be submitted at the bid closing**

14. Copy Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage Convention Certificate/CLBC
15. Copy P&I Certificate
16. Copy H&M Certificate (only for International Waters trading area)
17. Copy International Ship Security Certificate (ISSC)
18. Copy Cargo Ship Safety Construction Certificate
19. Copy Cargo Ship Safety Equipment Certificate
20. Copy Cargo Ship Safety Radio Certificate
21. Copy Ship Performance (Log Abstrak Deck & Engine) min. last 5 (five) voyages
22. List of crew and their position on board (verified by PT PIS' Bunker, Agency, & Performance)
23. Formulir rekap kriteria alat ukur standar
24. Object Sealing form
25. CCTV and Information System Form
26. Copy Builder Certificate (preferable)
27. Copy CAP Certificate (if required)
28. Copy CAS Certificate (if required)
30. Copy SIRE Approval (if required)

**Clause D 4**

**Technical Document for Satgas (Tug & Oil Barge)**

**Tug Boat:**

**Mandatory to be submitted at the bid closing**

1. Ship particular
2. Copy General Arrangement
3. Copy Class Certificate (Hull & Machinery)
4. Copy of Bollard Pull Calculation
5. Copy Tank Table (Bunker Tank)
6. Copy International Tonnage Measurement Certificate
7. Import Declarations (PIB)
8. Pas Besar/Pas Kecil/Certificate of Nationality
9. Grosse Deed
10. Change of Flag Notice  
Required for vessels built overseas or second hand vessel bought from overseas.
11. Oil & Gas (MIGAS) Business License.

**Not Mandatory to be submitted at the bid closing**

12. Copy International Load Line Certificate
13. Copy International Oil Pollution Prevention Certificate
14. Copy Civil Liability Certificate
15. Copy P&I Certificate
16. Copy H&M Certificate (hanya untuk trading area International Waters)
17. Copy Cargo Ship Safety Construction Certificate
18. Copy Cargo Ship Safety Equipment Certificate
19. Copy Cargo Ship Safety Radio Certificate
20. Copy Ship Performance (Log Abstrak Deck & Engine) min. last 5 (five) voyages
21. List of crew and their position on board (diverifikasi oleh Fungsi Bunker, Agency & Performance PT PIS)
22. Copy Builder Certificate (preferable)

**Oil Barge:**

**Wajib ada saat penutupan penawaran**

1. Ship particular
2. Copy Drawing Deadweight Scale dan General Arrangement
3. Copy Class Certificate (Hull)
4. Copy Tank Table (Cargo & Bunker Tank)
5. Copy International Tonnage Measurement Certificate
6. Pemberitahuan Impor Barang (PIB)
7. Surat Laut
8. Grosse Akta
9. Berita Acara Penggantian Bendera  
Dipersyaratkan untuk kapal yang dibangun di luar negeri atau secondhand vessel yang dibeli dari luar negeri.
10. Surat Izin Usaha Pengangkutan Migas.
11. Persyaratan Tanker Management Self Assessment/TMSA

**Tidak Wajib ada saat penutupan penawaran**

10. Copy International Load Line Certificate
11. Copy Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage Convention Certificate/CLBC
12. Copy P&I Certificate
13. Copy H&M Certificate (hanya untuk trading area International Waters)
14. Copy International Ship Security Certificate (ISSC)
15. Copy Cargo Ship Safety Construction Certificate
16. Copy Cargo Ship Safety Equipment Certificate
17. Copy Cargo Ship Safety Radio Certificate
18. Copy Ship Performance (Log Abstrak Deck & Engine) min. last 5 (five) voyages
19. List of crew and their position on board (diverifikasi oleh Fungsi Bunker, Agency & Performance PT PIS)
20. Formulir rekap kriteria alat ukur standar
21. Formulir akses segel (Tug Boat & Oil Barge)
22. Formulir rekap CCTV dan Sitem Informasi
23. Copy Builder Certificate (preferable)
24. Copy CAP Certificate (if required)
25. Copy CAS Certificate (if required)

11. Copy International Load Line Certificate
12. Copy International Oil Pollution Prevention Certificate
13. Copy Civil Liability Certificate
14. Copy P&I Certificate
15. Copy H&M Certificate (only for International Waters trading area)
16. Copy Cargo Ship Safety Construction Certificate
17. Copy Cargo Ship Safety Equipment Certificate
18. Copy Cargo Ship Safety Radio Certificate
19. Copy Ship Performance (Log Abstrak Deck & Engine) min. last 5 (five) voyages
20. List of crew and their position on board (verified by PTPIS Bunker, Agency, & Performance .)
21. Copy Builder Certificate (preferable)

**Oil Barge:**

**Mandatory to be submitted at the bid closing**

1. Ship particular
2. Copy Drawing Deadweight Scale dan General Arrangement
3. Copy Class Certificate (Hull)
4. Copy Tank Table (Cargo & Bunker Tank)
5. Copy International Tonnage Measurement Certificate
6. Import Declarations (PIB)
7. Certificate of Nationality
8. Grosse Deed
9. Change of Flag Notice  
Required for vessels built overseas or second hand vessel bought from overseas.
10. Oil & Gas (MIGAS) Business License.
11. Tanker Management Self Assessment Requirement/TMSA

**Not Mandatory to be submitted at the bid closing**

10. Copy International Load Line Certificate
11. Copy Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage Convention Certificate/CLBC
12. Copy P&I Certificate
13. Copy H&M Certificate (only for International Waters trading area)
14. Copy International Ship Security Certificate (ISSC)
15. Copy Cargo Ship Safety Construction Certificate
16. Copy Cargo Ship Safety Equipment Certificate
17. Copy Cargo Ship Safety Radio Certificate
18. Copy Ship Performance (Log Abstrak Deck & Engine) min. last 5 (five) voyages
19. List of crew and their position on board (verified by PT PIS Bunker, Agency, & Performance)
20. Formulir rekap kriteria alat ukur standar
21. Object Sealing form (Tug Boat & Oil Barge)
22. CCTV and Information System Form
23. Copy Builder Certificate (preferable)
24. Copy CAP Certificate (if required)
25. Copy CAS Certificate (if required)

23. Copy SIRE Approval (if required)

**Pasal D 5**

**Dokumen Teknis untuk Harbour Tug**

**Wajib ada saat penutupan penawaran**

1. Ship particular
2. Copy General Arrangement
3. Copy Class Certificate (Hull & Machinery)
4. Copy of Bollard Pull Calculation
5. Copy Tank Table (Bunker Tank)
6. Copy International Tonnage Measurement Certificate
7. Pemberitahuan Impor Barang (PIB)
8. Pas Besar/Pas Kecil/Surat Laut
9. Grosse Akta
10. Berita Acara Penggantian Bendera  
Dipersyaratkan untuk kapal yang dibangun di luar negeri atau secondhand vessel yang dibeli dari luar negeri.
11. Surat Izin Usaha Pengangkutan Migas.

**Tidak Wajib ada saat penutupan penawaran**

12. Copy International Load Line Certificate
13. Copy International Oil Pollution Prevention Certificate
14. Copy Civil Liability Certificate
15. Copy P&I Certificate
16. Copy Cargo Ship Safety Construction Certificate
17. Copy Cargo Ship Safety Equipment Certificate
18. Copy Cargo Ship Safety Radio Certificate
19. Copy Ship Performance (Log Abstrak Deck & Engine)  
min. last 5 (five) voyages
20. List of crew and their position on board (diverifikasi oleh Fungsi Bunker, Agency & Performance PT PIS)
21. Copy Builder Certificate (preferable)
22. Formulir akses segel
23. Formulir rekap CCTV dan Sistem Informasi

**E. DOKUMEN LAIN-LAIN**

Dokumen – dokumen yang tidak wajib ada pada saat penutupan penawaran, dapat disusulkan maksimal **3 (tiga) hari kerja setelah penutupan penawaran.**

Namun demikian, direkomendasikan seluruh dokumen teknis yang disyaratkan dilengkapi pada saat penutupan penawaran untuk memudahkan proses evaluasi.

1. Akta Pendirian Perusahaan
2. Surat Kuasa  
Jika yang hadir pada saat memasukkan penawaran bukan pejabat yang berwenang.

22. Copy SIRE Approval (if required)

**Clause D 5**

**Technical Document for Harbour Tug**

**Mandatory to be submitted at the bid closing**

1. Ship particular
2. Copy General Arrangement
3. Copy Class Certificate (Hull & Machinery)
4. Copy of Bollard Pull Calculation
5. Copy Tank Table (Bunker Tank)
6. Copy International Tonnage Measurement Certificate
7. Import Declarations (PIB)
8. Pas Besar/Pas Kecil/Certificate of Nationality
9. Grosse Deed
10. Change of Flag Notice  
Required for vessels built overseas or second hand vessel bought from overseas.
11. Oil & Gas (MIGAS) Business License

**Not Mandatory to be submitted at the bid closing**

12. Copy International Load Line Certificate
13. Copy International Oil Pollution Prevention Certificate
14. Copy Civil Liability Certificate
15. Copy P&I Certificate
16. Copy Cargo Ship Safety Construction Certificate
17. Copy Cargo Ship Safety Equipment Certificate
18. Copy Cargo Ship Safety Radio Certificate
19. Copy Ship Performance (Log Abstrak Deck & Engine)  
min. last 5 (five) voyages
20. List of crew and their position on board (verified by PT PIS'sBunker, Agency, & Performance .)
21. Copy Builder Certificate (preferable)
22. Object Sealing form (Tug Boat & Oil Barge)
23. CCTV and Information System Form

**E. OTHER DOCUMENTS**

Documents that stated “not mandatory to be submitted at the bid closing” may be submitted at the latest **three (3) working days after bid closing.**

However, it is recommended that all the required technical documents are submitted at the bid closing to make evaluation process easier.

1. Deed of Establishment
2. Letter of Delegation  
If the person present at the time of submitting an offer is not an authorized official.



**Lampiran I****Surat Penawaran – Bentuk I (BAHASA)**

(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Pelelangan)

## SURAT PENAWARAN

Jakarta, .....

Perihal : Penawaran.....

No. :

Kepada,

**Manager Ship Chartering**

Grha Pertamina - Tower Pertamina Lantai 18

Jalan Medan Merdeka Timur No. 6

Gambir, Jakarta Pusat, 10110, Indonesia

Dengan Hormat,

Berdasarkan Invitation to Bid PT Pertamina International Shipping No. .... Tanggal ..... berkenaan dengan proses Pengadaan Kapal....., kami yang bertanda tangan di bawah ini:

<b>Nama</b>	:	
<b>Jabatan</b>	:	
<b>Untuk dan atas nama</b>	:	PT.
<b>Kapasitas Perusahaan</b>	:	Owner / Disponent Owner / Agent / Broker (pilih salah satu)
<b>Rekening Pembayaran Uang Sewa Kapal</b>	:	.....
<b>No. Vendor</b>	:	.....

Setelah membaca dan mempelajari dengan teliti dan seksama Invitation to Bid dan Term of Reference (ToR) untuk mengikuti Pelelangan dan Lampiran-lampirannya serta Berita Acara Penjelasan maupun ketentuan yang berlaku dan semua hal yang mungkin akan mempengaruhi pelaksanaan pekerjaan tersebut, bersama ini kami mengajukan Penawaran dan menyatakan sanggup untuk melaksanakan pekerjaan dengan menyewakan kepada PT Pertamina International Shipping yaitu:

<b>Nama Kapal</b>	:	
<b>Periode Sewa</b>	:	
<b>Charter Hire Rate</b>	:	USD /day
<b>Laycan</b>	:	

**\*) Dokumen penawaran dan Spesifikasi teknis terlampir.**

Dengan ketentuan sebagai berikut:

- Kami sanggup menyewakan kapal di atas sesuai dengan persyaratan yang tercantum dalam Term of Reference (ToR) berikut lampiran-lampirannya serta Berita Acara Penjelasan Lelang dan dapat menerima semua ketentuan-ketentuan tersebut serta data-data teknis kapal yang tercantum dalam Spesifikasi Kapal yang diajukan akan disesuaikan dengan hasil pelaksanaan performance survey untuk dijadikan ketentuan dalam Charter party. Selanjutnya data teknis kapal yang kami ajukan dalam Surat Penawaran, bila terdapat hal yang tidak sesuai dengan kondisi yang sebenarnya pada waktu survey maka semua risiko yang timbul (misalnya biaya yang telah dikeluarkan untuk biaya survey penerbitan Pertamina Safety Approval (PSA), pajak yang telah dibayar di muka dan risiko lainnya) sehingga mengakibatkan pembatalan charter, maka semuanya menjadi tanggung jawab dan beban kami sepenuhnya.
- Pelaksanaan Pengadaan ini sepenuhnya mengacu pada TKO No. B10-001/PIS6210/2023-S9 tanggal 27 Desember 2023 tentang Pengadaan Jasa Sewa Kapal Time Charter dan Contract of Affreightment.
- Kami akan tunduk dengan syarat dalam Perjanjian Sewa Kapal dan Ketentuan Pada Surat Penetapan Pemenang & Fixture Note.
- Validity* Penawaran berlaku terhitung sejak closing date hingga setelah adanya penetapan pemenang dari PT PIS.

Sebagai kelengkapan dokumentasi, terlampir disampaikan Dokumen Penawaran berikut lampirannya sesuai yang dipersyaratkan. Demikian Penawaran ini kami ajukan dengan penuh tanggung jawab serta mengikat dan jika seandainya terjadi pelanggaran terhadap ketentuan dalam Penawaran ini, maka kami bersedia dikenakan sanksi Administratif atau sanksi lainnya berdasarkan peraturan dan sesuai dengan ketentuan Hukum yang berlaku.

Hormat Kami,

Tempat, .....20.....

-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan

- Cap perusahaan

[ \_\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_ ]

Jabatan : \_\_\_\_\_

**Attachment I**

**Bid Offering Letter – Form I (ENGLISH)**

(Printed at the bidders company head letter)

BID OFFERING LETTER

Jakarta, .....  
 Subject : .....  
 No. :

To,

**Manager Ship Chartering**

Grha Pertamina - Tower Pertamina Lantai 18  
 Jalan Medan Merdeka Timur No. 6  
 Gambir, Jakarta Pusat, 10110, Indonesia

Dear Sir,

With reference to Invitation to Bid from PT Pertamina International Shipping No. .... dated ..... regarding the process of procurement ..... vessel, we the undersigned below, herewith certify:

<b>Name</b>	:	
<b>Position</b>	:	
<b>Act For and Behalf Of</b>	:	PT.
<b>Company Capacity</b>	:	Owner / Disponent Owner / Agent / Broker (Choose One)
<b>Bank Account</b>	:	
<b>No. Vendor</b>	:	

After reading and analyzing closely and carefully the Invitation to Bid, Terms of Refence including its attachments, Minutes of Prebid Meeting, and the applicable regulations and all related matters that might affect the procurement process, hereby we submit the bid offering and declare that we are capable to do this work to charter the following vessel to PT Pertamina International Shipping i.e.:

<b>Name of Vessel</b>	:	
<b>Charter Period</b>	:	
<b>Charter Hire Rate</b>	:	USD /day
<b>Laycan</b>	:	

**\*) Bidding documents and technical specifications attached.**

With the following provisions:

- We are capable to charter the vessel as mention above with requirements that mentioned in Terms of Reference including its attachments and Minutes of Prebid Meeting, and can accept all of those provisions. Technical data that listed on the Vessel Specification that are submitted will be adjusted and verified to the results from performance survey that will be used as the provisions in the Charter Party.  
 In regard to vessel technical data that are listed on the Bid Offering Letter, if there is any data that is not comply with the actual condition at the time of survey that are resulting in cancellation of chartering, all the risks that arise (for example, the cost incurred to getting Pertamina Safety Approval (PSA), the tax that has been paid in advance and other risks) will be our fully responsibility.
- We will comply to all the provisions in PT Pertamina (Persero) President Director Decree SK No. 057/C00000/2013-S0 dated 18 September 2013 regarding the Bid Procedure for Vessel Chartering at Shipping and PT Pertamina International Shipping President Director Decree SK No. Kpts-03/PIS-10000/2017-S0 dated 31 May 2017 regarding the Bid Procedure for Vessel Chartering, as well as provisions / regulations related to the procurement process.
- We will comply to all the terms in the Charter Party and the conditions on the Winner Announcement Letter & Fixture Note.
- The bid offering shall valid commencing from the bid closing date until the issuance of bid winner announcement from PT PIS

For completeness of documentation, we attach the Bid Offering Documents with the attachments as required. We proposed this offer with full of responsibility and binding. If there is any violation of the provisions, we will be willing to get administrative sanction or other sanction according to regulations and the provisions of applicable law.

Respectfully yours,

Jakarta, .....20....

- Signature above duty stamp according to the applicable provision

- Company Stamp

[ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]

Position: \_\_\_\_\_

**Lampiran II**

**Surat Penawaran – Bentuk II Oil & Gas Tanker / SPOB (BAHASA)**

**BENTUK II**

Menunjuk Surat Penawaran kami No. \_\_\_\_\_ tanggal \_\_\_\_\_ bersama ini disampaikan SPESIFIKASI KAPAL sebagai berikut:

1.	Nama Kapal	:	
2.	Tipe	:	
3.	Bendera/Class	:	
4.	Year of Built	:	
5.	Cargo Tank Capacity (98%)	:	
6.	DWT	:	
7.	Gross Registered Tonnage	:	
8.	Net Registered Tonnage	:	
9.	Draft (Summer)	:	
10.	Lenght Over All	:	
11.	Breadth Extreme	:	Depth Extreme:
12.	Cargo Loading Rate / Discharging Rate	:	
	a. Number / Unit of Pump	:	
	b. Type of Pump	:	
	c. Loading Rate	:	
	d. Guaranteed Discharging Rate per pump (Including Stripping)	:	
	e. Guaranteed Discharging Rate Cummulative (Including Stripping)	:	
	f. Back Pressure at Vessel Manifold	:	
13.	Bow Chain Stopper	:	
14.	Bottom Oil Sampler	:	
15.	Cargo Segregation	:	
16.	Cargo Oil Tank Coating	:	
17.	Cargo Oil Tank Heating	:	
18.	Segregated Ballast Tank	:	
19.	Laycan	:	
20.	<b>Aktifitas</b>	:	<b>Konsumsi Bahan Bakar</b>
	<b>Max Speed</b>	:	<b>Engine MFO MDO HSD</b>
	Laden	Knots	Main Engine Mton/Day Mton/Day Mton/Day
			Auxiliary Engine Mton/Day Mton/Day Mton/Day
	Ballast	Knots	Main Engine Mton/Day Mton/Day Mton/Day
			Auxiliary Engine Mton/Day Mton/Day Mton/Day
	<b>Service Speed</b>	:	<b>Engine MFO MDO HSD</b>
	Laden	Knots	Main Engine Mton/Day Mton/Day Mton/Day
			Auxiliary Engine Mton/Day Mton/Day Mton/Day
	Ballast	Knots	Main Engine Mton/Day Mton/Day Mton/Day
			Auxiliary Engine Mton/Day Mton/Day Mton/Day
	<b>Economical Speed</b>	:	<b>Engine MFO MDO HSD</b>
	Laden	Knots	Main Engine Mton/Day Mton/Day Mton/Day
			Auxiliary Engine Mton/Day Mton/Day Mton/Day
	Ballast	Knots	Main Engine Mton/Day Mton/Day Mton/Day
			Auxiliary Engine Mton/Day Mton/Day Mton/Day
	<b>Port Activity</b>	:	<b>MFO MDO HSD</b>
	Loading		Mton/Day Mton/Day Mton/Day
	Discharge Without Heating		Mton/Day Mton/Day Mton/Day
	Idle		Mton/Day Mton/Day Mton/Day
	Mooring Unmooring/Manouvering		Mton/Hr Mton/Hr Mton/Hr
	IGS		Mton/Hr Mton/Hr Mton/Hr

	Ballast/Deballast (Max 6 Hours)				Mton/Hr		Mton/Hr		Mton/Hr
	COW				Mton/Hr		Mton/Hr		Mton/Hr
	Tank Cleaning				Mton/Hr		Mton/Hr		Mton/Hr
	Heating Cargo up to 135° F				Mton/Hr		Mton/Hr		Mton/Hr
21.	Kapasitas Tanki Bunker dan Fresh Water	:	MFO		M <sup>3</sup>	HSD			M <sup>3</sup>
		:	MDO		M <sup>3</sup>	F.W.			M <sup>3</sup>
22.	Last Periodical Drydocking	:							
	Next Intermediate Survey	:							
	Next Special Survey	:							
23.	Call Sign	:							
24.	Vessel Tracking	:							
25.	Information System	:							
26.	CCTV	:							
27.	Derrick / Crane	:							
28.	Owner	:	PT.						
29.	Broker	:	PT.						
30.	Ship Manager	:	PT.						
31.	P & I Club	:							
	Masa berlaku	:							
32.	Posisi Kapal Saat Ini	:							

Selanjutnya kami menyatakan bahwa semua data Teknis kapal ini sesuai dengan kondisi kapal. Dalam hal ditemukan ketidaksesuaian antara data yang disampaikan dengan kondisi yang sebenarnya, maka segala risiko yang timbul menjadi beban dan tanggung jawab kami sepenuhnya.

Jakarta,  
 PT.  
 -TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan  
 - Cap perusahaan  
 [ \_\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_ ]  
 Jabatan



**Attachment II**  
**Bid Offering Letter – Form II Oil & Gas Tanker / SPOB (ENGLISH)**

**FORM II**

With reference to our Bid Offering Letter No. \_\_\_\_\_ dated \_\_\_\_\_, here is the following ship specification:

1.	Name of Vessel	:	
2.	Type	:	
3.	Flag/Class	:	
4.	Year of Built	:	
5.	Cargo Tank Capacity (98%)	:	
6.	DWT	:	
7.	Gross Registered Tonnage	:	
8.	Net Registered Tonnage	:	
9.	Draft (Summer)	:	
10.	Lenght Over All	:	
11.	Breadth Extreme	:	Depth Extreme:
12.	Cargo Loading Rate / Discharging Rate	:	
	a. Number / Unit of Pump	:	
	b. Type of Pump	:	
	c. Loading Rate	:	
	d. Guaranteed Discharging Rate per pump (Including Stripping)	:	
	e. Guaranteed Discarging Rate Cummulative (Including Stripping)	:	
	f. Back Pressure at Vessel Manifold	:	
13.	Bow Chain Stopper	:	
14.	Bottom Oil Sampler	:	
15.	Cargo Segregation	:	
16.	Cargo Oil Tank Coating	:	
17.	Cargo Oil Tank Heating	:	
18.	Segregated Ballast Tank	:	
19.	Laycan	:	
20.	<b>Activities</b>	:	<b>Bunker Consumption</b>
	<b>Max Speed</b>	:	<b>Engine MFO MDO HSD</b>
	Laden	Knots	Main Engine Mton/Day Auxiliary Engine Mton/Day
	Ballast	Knots	Main Engine Mton/Day Auxiliary Engine Mton/Day
	<b>Service Speed</b>	:	<b>Engine MFO MDO HSD</b>
	Laden	Knots	Main Engine Mton/Day Auxiliary Engine Mton/Day
	Ballast	Knots	Main Engine Mton/Day Auxiliary Engine Mton/Day
	<b>Economical Speed</b>	:	<b>Engine MFO MDO HSD</b>
	Laden	Knots	Main Engine Mton/Day Auxiliary Engine Mton/Day
	Ballast	Knots	Main Engine Mton/Day Auxiliary Engine Mton/Day
	<b>Port Activity</b>	:	<b>MFO MDO HSD</b>
	Loading		Mton/Day Mton/Day Mton/Day
	Discharge Without Heating		Mton/Day Mton/Day Mton/Day
	Idle		Mton/Day Mton/Day Mton/Day
	Mooring Unmooring/Manouvering		Mton/Hr Mton/Hr Mton/Hr

	IGS				Mton/Hr		Mton/Hr		Mton/Hr
	Ballast/Deballast (Max 6 Hours)				Mton/Hr		Mton/Hr		Mton/Hr
	COW				Mton/Hr		Mton/Hr		Mton/Hr
	Tank Cleaning				Mton/Hr		Mton/Hr		Mton/Hr
	Heating Cargo up to 135° F				Mton/Hr		Mton/Hr		Mton/Hr
21.	Capacities of Bunker Tank and Fresh Water	:	MFO			M <sup>3</sup>	HSD		M <sup>3</sup>
			MDO			M <sup>3</sup>	F.W.		M <sup>3</sup>
22.	Last Periodical Drydocking	:							
	Next Intermediate Survey	:							
	Next Special Survey	:							
23.	Call Sign	:							
24.	Vessel Tracking	:							
25.	Information System	:							
26.	CCTV	:							
27.	Derrick / Crane	:							
28.	Owner	:	PT.						
29.	Broker	:	PT.						
30.	Ship Manager	:	PT.						
31.	P & I Club	:							
	Validation Date	:							
32.	Current Ship's Position	:							

Furthermore, we declare that all the data above represent the actual condition of the ship. In the event that there is discrepancy between the data submitted with the actual condition, then all risks incurred shall be our responsibility.

Jakarta,  
PT.

- Signature above duty stamp according to the applicable provision

- Company Stamp

[ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]

Position: \_\_\_\_\_

Lampiran II  
Surat Penawaran – Bentuk II Tug Boat / SARPEL (BAHASA)

**BENTUK II**

Menunjuk Surat Penawaran kami No. \_\_\_\_\_ tanggal \_\_\_\_\_ bersama ini disampaikan SPESIFIKASI TUG BOAT sebagai berikut:

1.	Nama Tug Boat	:	
2.	Tipe Propeller	:	
3.	Bendera/Class	:	
4.	Year of Built	:	
5.	Ship Builder	:	
6.	Horse Power	:	
7.	Gross Registered Tonnage	:	
8.	Net Registered Tonnage	:	
9.	Summer Draft	:	
10.	Lenght Over All	:	
11.	Breadth Extreme	:	
12.	Depth Extreme	:	
13.	Bollard Pull	:	
14.	Laycan	:	
15.	Speed	:	Konsumsi Bahan Bakar
	Service Speed		
	Min	Knots	MDO Mton / day
			HSD Mton / day
	Idle di pelabuhan(generator hidup)		MDO Mton / day
		HSD Mton / day	
16.	Kapasitas Tanki Bunker dan Fresh Water	:	HSD M <sup>3</sup>
		MDO M <sup>3</sup> F.W. M <sup>3</sup>	
17.	Last Periodical Drydocking	:	
	Next Intermediate Survey	:	
	Next Special Survey	:	
18.	Alat-alat Komunikasi Radio di Kapal	:	
19.	Information System	:	
20.	Call Sign	:	
21.	Fire Fighting Equipment	:	
22.	Rubber Fender	:	
23.	Towing Equipment	:	Nylon rope _____ roll @ _____ Meter dan peralatan lainnya sesuai ketentuan yang berlaku.
24.	Hull & Machinery Incurance	:	
25.	P&I Club Insurance	:	
26.	Owner	:	PT.
27.	Broker	:	PT.
28.	Ship Manager	:	PT.
29.	P & I Club	:	
	Masa Berlaku	:	
30.	Posisi Kapal Saat Ini	:	

Selanjutnya kami menyatakan bahwa semua data Teknis kapal ini sesuai dengan kondisi kapal. Dalam hal ditemukan ketidaksesuaian antara data yang disampaikan dengan kondisi yang sebenarnya, maka segala risiko yang timbul menjadi beban dan tanggung jawab kami sepenuhnya.

Jakarta,  
PT.  
-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan  
- Cap perusahaan  
[\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_]  
Jabatan

**Attachment II**  
**Bid Offering Letter – Form II Tugboat / SARPEL (ENGLISH)**

**FORM II**

With reference to our Bid Offering Letter No. \_\_\_\_\_ dated \_\_\_\_\_, here is the following tugboat specification:

1.	Name of Tugboat	:	
2.	Type of Propeller	:	
3.	Flag/Class	:	
4.	Year of Built	:	
5.	Ship Builder	:	
6.	Horse Power	:	
7.	Gross Registered Tonnage	:	
8.	Net Registered Tonnage	:	
9.	Summer Draft	:	
10.	Lenght Over All	:	
11.	Breadth Extreme	:	
12.	Depth Extreme	:	
13.	Bollard Pull	:	
14.	Laycan	:	
15.	Speed	:	Bunker Consumption
	Service Speed		
	Min	Knots	MDO Mton / day
			HSD Mton / day
	Idle at Port (generator is on)		
			MDO Mton / day HSD Mton / day
16.	Capacities of Bunker Tank and Fresh Water	:	HSD M <sup>3</sup>
		:	MDO M <sup>3</sup> F.W. M <sup>3</sup>
17.	Last Periodical Drydocking	:	
	Next Intermediate Survey	:	
	Next Special Survey	:	
18.	Radio Communication Equipment on Board	:	
19.	Information System	:	
20.	Call Sign	:	
21.	Fire Fighting Equipment	:	
22.	Rubber Fender	:	
23.	Towing Equipment	:	Nylon rope _____ roll @ _____ Meter and other equipments according to regulation.
24.	Hull & Machinery Incurance	:	
25.	P&I Club Insurance	:	
26.	Owner	:	PT.
27.	Broker	:	PT.
28.	Ship Manager	:	PT.
29.	P & I Club	:	
	Validation Date	:	
30.	Current Ship's Position	:	

Furthermore, we declare that all the data above represent the actual condition of the ship. In the event that there is discrepancy between the data submitted with the actual condition, then all risks incurred shall be our responsibility.

Jakarta,  
 PT.  
 - Signature above duty stamp according to the applicable provision  
 - Company Stamp  
 [\_\_\_\_Name\_\_\_\_]  
 Position: \_\_\_\_\_

Lampiran II  
Surat Penawaran – Bentuk II Oil Barge (BAHASA)

**BENTUK II**

Menunjuk Surat Penawaran kami No. \_\_\_\_\_ tanggal \_\_\_\_\_ bersama ini disampaikan SPESIFIKASI OIL BARGE sebagai berikut:

1.	Nama Oil Barge	:	
2.	Tipe	:	
3.	Bendera/Class	:	
4.	Year of Built	:	
5.	Ship Builder	:	
6.	Cargo Tank Capacity (98%)	:	M <sup>3</sup> (tidak termasuk tangki-tangki ballast, slops, air tawar, dan bahan bakar)
7.	Cargo tank calibration	:	
8.	Cargo Segregation	:	Grades
9.	DWT / Gross Registered Tonnage	:	
10.	Net Registered Tonnage	:	
11.	Summer Draft (Full Loaded)	:	
12.	Lenght Over All	:	
13.	Breadth Extreme	:	
14.	Depth Extreme	:	
15.	Ton/cm Immersion (TPC)	:	
16.	Laycan	:	
17.	Tank Coating	:	
18.	Segregated Ballast Tank	:	
19.	Pumping Rate	:	Konsumsi Bahan Bakar ( <b>Discharge Only</b> )
	<b>Discharge Rate</b>		
	Min	KL/Hour/Grade	MFO Mton / Hour
	Pressure	Kg/Cm <sup>2</sup>	MDO Mton / Hour
	<b>Loading Rate</b>		
	Min	KL/Hour	HSD Mton / Hour
20.	Kapasitas Tanki Bunker dan Fresh Water	:	Kapasitas Main Pump Sets @ KL/Hour
		:	Kapasitas Stripping Pump Sets @ KL/Hour
		:	Jenis Pump
21.	Last Periodical Drydocking	:	MFO M <sup>3</sup> HSD M <sup>3</sup>
		:	MDO M <sup>3</sup> F.W. M <sup>3</sup>
22.	Next Intermediate Survey	:	
23.	Next Special Survey	:	
24.	Cargo Lines	:	Inches
25.	Radion Communication Equipment on Board	:	
26.	Call Sign	:	
27.	Fire Fighting Equipment	:	
28.	Rubber Fender	:	
29.	Hull & Machinery Incurance	:	
30.	P&I Club Insurance	:	
31.	Owner	:	PT.
32.	Broker	:	PT.
33.	Ship Manager	:	PT.

Selanjutnya kami menyatakan bahwa semua data Teknis kapal ini sesuai dengan kondisi kapal. Dalam hal ditemukan ketidaksesuaian antara data yang disampaikan dengan kondisi yang sebenarnya, maka segala risiko yang timbul menjadi beban dan tanggung jawab kami sepenuhnya.

Jakarta,  
PT.  
-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan  
- Cap perusahaan  
[ \_\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_ ]  
Jabatan

**Attachment II**  
**Bid Offering Letter – Form II Oil Barge (ENGLISH)**

**FORM II**

With reference to our Bid Offering Letter No. \_\_\_\_\_ dated \_\_\_\_\_, here is the following oil barge specification:

1.	Nama of Oil Barge	:	
2.	Type	:	
3.	Flag/Class	:	
4.	Year of Built	:	
5.	Ship Builder	:	
6.	Cargo Tank Capacity (98%)	:	M <sup>3</sup> (not including ballast tanks, slops, fresh water, and bunker)
7.	Cargo tank calibration	:	
8.	Cargo Segregation	:	Grades
9.	DWT / Gross Registered Tonnage	:	
10.	Net Registered Tonnage	:	
11.	Summer Draft (Full Loaded)	:	
12.	Lenght Over All	:	
13.	Breadth Extreme	:	
14.	Depth Extreme	:	
15.	Ton/cm Immersion (TPC)	:	
16.	Laycan	:	
17.	Tank Coating	:	
18.	Segregated Ballast Tank	:	
19.	Pumping Rate	:	<b>Bunker Consumption (Discharge Only)</b>
	<b>Discharge Rate</b>	:	MFO Mton / Hour
	Min KL/Hour/Grade	:	MDO Mton / Hour
	Pressure Kg/Cm <sup>2</sup>	:	HSD Mton / Hour
	<b>Loading Rate</b>	:	Main Pump Capacity Sets @ KL/Hour
	Min KL/Hour	:	Stripping Pump Capacity Sets @ KL/Hour
		:	Type of Pump
20.	Capacities of Bunker Tank dan Fresh Water	:	MFO M <sup>3</sup> HSD M <sup>3</sup> MDO M <sup>3</sup> F.W. M <sup>3</sup>
21.	Last Periodical Drydocking	:	
22.	Next Intermediate Survey	:	
23.	Next Special Survey	:	
24.	Cargo Lines	:	Inches
25.	Radion Communication Equipment on Board	:	
26.	Call Sign	:	
27.	Fire Fighting Equipment	:	
28.	Rubber Fender	:	
29.	Hull & Machinery Incurance	:	
30.	P&I Club Insurance	:	
31.	Owner	:	PT.
32.	Broker	:	PT.
33.	Ship Manager	:	PT.
34.	Current Ship's Position	:	

Furthermore, we declare that all the data above represent the actual condition of the ship. In the event that there is discrepancy between the data submitted with the actual condition, then all risks incurred shall be our responsibility.

Jakarta,  
PT.  
- Signature above duty stamp according to the applicable provision  
- Company Stamp  
[ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]

Position: \_\_\_\_\_

**Lampiran III**  
**Surat Pernyataan Penggantian Bendera (BAHASA)**

(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Lelang)

**SURAT PERNYATAAN**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : \_\_\_\_\_  
 Jabatan : \_\_\_\_\_  
 Tempat Kedudukan : \_\_\_\_\_

Untuk mewakili dan karenanya bertindak untuk dan atas nama PT. \_\_\_\_\_, dalam mengajukan penawaran kapal sebagai berikut:

Nama Kapal : \_\_\_\_\_  
 DWT / COT : \_\_\_\_\_  
 Bendera / YOB : \_\_\_\_\_

dengan ini memberikan jaminan bahwa kapal yang kami tawarkan sudah berbendera Indonesia selambatnya pada saat delivery dan akan memberikan update atas progress penggantian bendera pada 30 (tiga puluh) hari, 15 (lima belas) hari, 7 (tujuh) hari sebelum kapal delivery.

Dalam hal kami gagal dalam melaksanakan penggantian bendera tersebut, kami bersedia untuk dinyatakan gagal dan diskualifikasi, serta bersedia dikenakan sanksi sesuai ketentuan PT PIS.

Demikian pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Hormat Kami,  
 Tempat, .....20.....

-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan  
 - Cap perusahaan  
 [\_\_\_\_Nama\_\_\_\_]  
 Jabatan : \_\_\_\_\_

**Attachment III  
Statement Letter of Re-Flagging (ENGLISH)**

(Printed at the bidders company head letter)

**STATEMENT LETTER**

We the undersigned:

Name : \_\_\_\_\_  
Position : \_\_\_\_\_  
Domicile : \_\_\_\_\_

To represent and therefore act for and on behalf of PT \_\_\_\_\_ as Ship Owner, offers the following vessel:

Name of Vessel : \_\_\_\_\_  
DWT / COT : \_\_\_\_\_  
Flag / YOB : \_\_\_\_\_

Hereby provide a written guarantee that the vessel will be reflagged into Indonesian flag at the latest prior to the time of delivery and we will provide an update information regarding process of reflagging at 30 (thirty) days, 15 (fifteen) days and 7 (seven) days before the time of delivery.

In the event that we fail to do the reflagging, then we will be willing to be disqualified and penalized according to PT PIS Regulation.

This statement is made truthfully and to be used as appropriate.

Respectfully yours,  
Jakarta, .....20.....

-Signature above duty stamp according to the applicable provision  
- Company Stamp  
[ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]  
Position : \_\_\_\_\_



**Lampiran IV  
Surat Pernyataan PSA (BAHASA)**

(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Lelang)

**SURAT PERNYATAAN PEMENUHAN PERTAMINA SAFETY APPROVAL (PSA)**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : \_\_\_\_\_  
 Jabatan : \_\_\_\_\_  
 Tempat Kedudukan : \_\_\_\_\_

Untuk mewakili dan karenanya bertindak untuk dan atas nama PT. \_\_\_\_\_, dalam mengajukan penawaran kapal sebagai berikut:

Nama Kapal : \_\_\_\_\_  
 DWT / COT : \_\_\_\_\_  
 Bendera / YOB : \_\_\_\_\_

dengan ini memberikan jaminan bahwa kapal kami sudah memiliki Pertamina Safety Approval (PSA) selambatnya pada saat delivery.

Dalam hal pada saat delivery kapal belum memiliki Pertamina Safety Approval (PSA), maka kami bersedia untuk dilaksanakannya off hire atas kapal tersebut, dan selanjutnya jika 14 (empat belas) hari kemudian kami belum juga dapat menyerahkan Pertamina Safety Approval (PSA), maka kami bersedia untuk dilaksanakannya early terminasi (jika PT PIS menggunakan hak-nya untuk melakukan terminasi awal) dan dikenakan sanksi sesuai ketentuan PT PIS.

Demikian pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Hormat Kami,  
 Tempat, .....20.....

-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan  
 - Cap perusahaan  
 [\_\_\_\_Nama\_\_\_\_]  
 Jabatan : \_\_\_\_\_

**Attachment IV  
Statement Letter of PSA (ENGLISH)**

(Printed at the bidders company head letter)

**STATEMENT LETTER – PERTAMINA SAFETY APPROVAL (PSA) COMPLIANCE**

We the undersigned:

Name : \_\_\_\_\_  
Position : \_\_\_\_\_  
Domicile : \_\_\_\_\_

To represent and therefore act for and on behalf of PT \_\_\_\_\_ as Ship Owner, offers the following vessel:

Name of Vessel : \_\_\_\_\_  
DWT / COT : \_\_\_\_\_  
Flag / YOB : \_\_\_\_\_

Hereby provide a written guarantee that the vessel will acquired the Pertamina Safety Approval (PSA) at the latest prior to the time of delivery.

In the event that the vessel does not have Pertamina Safety Approval (PSA) as required, then we accept that the vessel will be declared off hire, and further if after 14 (fourteen) days we have not submitted the Pertamina Safety Approval (PSA), then we accept to be penalized according to PT PIS Regulation and the vessel will be early terminated (if PT PIS exercise its right for early termination).

This statement is made truthfully and to be used as appropriate.

Respectfully yours,  
Jakarta, .....20.....

-Signature above duty stamp according to the applicable provision  
- Company Stamp  
[ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]  
Position : \_\_\_\_\_

**Lampiran V**  
**Surat Pernyataan STS Equipment (BAHASA)**

(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Lelang)

**SURAT PERNYATAAN PEMENUHAN STS EQUIPMENT**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : \_\_\_\_\_  
 Jabatan : \_\_\_\_\_  
 Tempat Kedudukan : \_\_\_\_\_

Untuk mewakili dan karenanya bertindak untuk dan atas nama PT. \_\_\_\_\_, dalam mengajukan penawaran kapal sebagai berikut:

Nama Kapal : \_\_\_\_\_  
 DWT / COT : \_\_\_\_\_  
 Bendera / YOB : \_\_\_\_\_

dengan ini memberikan jaminan bahwa pada saat delivery kami akan melengkapi kapal yang ditawarkan dengan STS Equipment sesuai spesifikasi PT PIS. STS Equipment akan dilengkapi dengan *Original Certificate* dari *maker*.

Dalam hal kami gagal untuk menyediakan STS Equipment sebagaimana yang disyaratkan tersebut, maka kami bersedia untuk dinyatakan gagal dan diskualifikasi, serta dikenakan sanksi sesuai ketentuan PT PIS.

Demikian pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Hormat Kami,  
 Tempat, .....20.....

-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan  
 - Cap perusahaan  
 [\_\_\_\_Nama\_\_\_\_]  
 Jabatan : \_\_\_\_\_

**Attachment V**  
**Statement Letter of STS Equipment (ENGLISH)**

(Printed at the bidders company head letter)

**STATEMENT LETTER – STS EQUIPMENT COMPLIANCE**

We the undersigned:

Name : \_\_\_\_\_  
Position : \_\_\_\_\_  
Domicile : \_\_\_\_\_

To represent and therefore act for and on behalf of PT \_\_\_\_\_ as Ship Owner, offers the following vessel:

Name of Vessel : \_\_\_\_\_  
DWT / COT : \_\_\_\_\_  
Flag / YOB : \_\_\_\_\_

Hereby provide a written guarantee that we will equip the vessel with STS Equipment as required. STS Equipment will be completed with Original Certificate from the maker.

In the event that we fail to equip the vessel with STS Equipment as required, then we accept to be disqualified and penalized according to PT PIS Regulation.

This statement is made truthfully and to be used as appropriate.

Respectfully yours,  
Jakarta, .....20.....

*-Signature above duty stamp according to the applicable provision*

*- Company Stamp*

[ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]

Position : \_\_\_\_\_

**Lampiran VI**  
**Surat Pernyataan Terminal Approval (BAHASA)**

(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Lelang)

**SURAT PERNYATAAN PEMENUHAN TERMINAL APPROVAL**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : \_\_\_\_\_  
 Jabatan : \_\_\_\_\_  
 Tempat Kedudukan : \_\_\_\_\_

Untuk mewakili dan karenanya bertindak untuk dan atas nama PT. \_\_\_\_\_, dalam mengajukan penawaran kapal sebagai berikut:

Nama Kapal : \_\_\_\_\_  
 DWT / COT : \_\_\_\_\_  
 Bendera / YOB : \_\_\_\_\_

dengan ini memberikan jaminan bahwa kapal yang ditawarkan tersebut, dapat memperoleh Terminal Approval dari ... selama jangka waktu sewa.

Dalam hal kami gagal untuk memperoleh Terminal Approval atau gagal me-maintain Terminal Approval tersebut, maka kami bersedia untuk dinyatakan gagal / diskualifikasi dan bersedia untuk dikenakan sanksi sesuai ketentuan PT PIS dan selanjutnya bersedia untuk dilaksanakannya early terminasi (jika PT PIS menggunakan haknya untuk early terminasi).

Demikian pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Hormat Kami,  
 Tempat, .....20.....

-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan  
 - Cap perusahaan  
 [\_\_\_\_Nama\_\_\_\_]  
 Jabatan : \_\_\_\_\_

**Attachment VI**  
**Statement Letter of Terminal Approval (ENGLISH)**

(Printed at the bidders company head letter)

**STATEMENT LETTER – TERMINAL APPROVAL COMPLIANCE**

We the undersigned:

Name : \_\_\_\_\_  
Position : \_\_\_\_\_  
Domicile : \_\_\_\_\_

To represent and therefore act for and on behalf of PT \_\_\_\_\_ as Ship Owner, offers the following vessel:

Name of Vessel : \_\_\_\_\_  
DWT / COT : \_\_\_\_\_  
Flag / YOB : \_\_\_\_\_

Hereby provide a written guarantee that the vessel will acquire the terminal approval from the terminal required at the bid terms of reference (TOR) during the charter period.

In the event that the vessel fail to acquire the Terminal Approval or fail to maintain the Terminal Approval, then we will be willing to be disqualified and penalized according to PT PIS Regulation and further the vessel will be early terminated (if PT PIS exercise its right for early termination).

This statement is made truthfully and to be used as appropriate.

Respectfully yours,  
Jakarta, .....20.....

-Signature above duty stamp according to the applicable provision  
- Company Stamp  
[ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]  
Position : \_\_\_\_\_

Lampiran VII

**Surat Pernyataan Pemenuhan CCTV, Vessel Tracking, dan Sistem Informasi (*Information System*) (BAHASA)**

(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Lelang)

**SURAT PERNYATAAN PEMENUHAN CCTV, VESSEL TRACKING, DAN SISTEM INFORMASI**  
**(INFORMATION SYSTEM)**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : \_\_\_\_\_  
 Jabatan : \_\_\_\_\_  
 Tempat Kedudukan : \_\_\_\_\_

Untuk mewakili dan karenanya bertindak untuk dan atas nama PT. \_\_\_\_\_, dalam mengajukan penawaran kapal sebagai berikut:

Nama Kapal : \_\_\_\_\_  
 DWT / COT : \_\_\_\_\_  
 Bendera / YOB : \_\_\_\_\_

dengan ini memberikan jaminan bahwa kami akan melengkapi kapal yang ditawarkan dengan peralatan CCTV, Vessel Tracking, dan Sistem Informasi (*Information System*) yang sesuai dengan persyaratan PT PIS dalam pengadaan ini mengacu pada Invitation To Bid & Term of Reference (TOR) Time Charter/COA Vessel Procurement 1 (one) Unit Type of Vessel – Type of Cargo Laycan xx – xx Month 20xx No. .... Tanggal .....

Dalam hal kami gagal untuk menyediakan peralatan CCTV, Vessel Tracking, dan Sistem Informasi (*Information System*) sebagaimana yang disyaratkan tersebut, maka kami bersedia dikenakan sanksi Administratif atau sanksi lainnya berdasarkan peraturan dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku di PT PIS.

Demikian pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Hormat Kami,  
 Tempat, .....20.....

-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan  
 - Cap perusahaan  
 [\_\_\_\_Nama\_\_\_\_]  
 Jabatan : \_\_\_\_\_

**Attachment VII  
Statement Letter of CCTV Equipment, Vessel Tracking, and Information System Fulfillment (ENGLISH)**

(Printed at the bidders company head letter)

**STATEMENT LETTER – CCTV, VESSEL TRACKING, AND INFORMATION SYSTEM FULFILLMENT**

We the undersigned:

Name : \_\_\_\_\_  
Position : \_\_\_\_\_  
Domicile : \_\_\_\_\_

To represent and therefore act for and on behalf of PT \_\_\_\_\_ as Ship Owner, offers the following vessel:

Name of Vessel : \_\_\_\_\_  
DWT / COT : \_\_\_\_\_  
Flag / YOB : \_\_\_\_\_

Hereby provide a written guarantee that we will equip the offered vessel with CCTV Equipment, Vessel Tracking, and Information System that complies with PT PIS's requirement in this procurement refer to Invitation To Bid & Term of Reference (TOR) Time Charter/COA Vessel Procurement 1 (one) Unit Type of Vessel – Type of Cargo Laycan xx – xx Month 20xx No. .... Dated .....

In the event that we fail to equip the offered vessel with CCTV Equipment, Vessel Tracking, and Information System as required, then we will be willing to get administrative sanction or other sanction according to regulations and the provisions applicable in PT PIS.

This statement is made truthfully and to be used as appropriate.

Respectfully yours,  
Jakarta, .....20.....

*-Signature above duty stamp according to the applicable provision*  
*- Company Stamp*  
[ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]  
Position : \_\_\_\_\_



Lampiran VIII  
Pakta Integritas Peserta Pengadaan (BAHASA)

**PAKTA INTEGRITAS**

Kepada:

**Manager Ship Chartering**

Grha Pertamina - Tower Pertamax Lantai 18  
Jalan Medan Merdeka Timur No. 6  
Gambir, Jakarta Pusat, 10110, Indonesia

Dengan hormat,

Sehubungan dengan keikutsertaan kami, PT/CV/Konsorsium \_\_\_\_\_ ("Perusahaan") yang beralamat di \_\_\_\_\_, dalam kegiatan Pemilihan Penyedia Barang/Jasa untuk Pekerjaan \_\_\_\_\_ atas Dokumen Tender No. \_\_\_\_\_, dengan ini kami menyatakan hal-hal sebagaimana diuraikan berikut:

1. Bahwa semua informasi yang kami sampaikan adalah benar, sehingga apabila dikemudian hari ditemukan adanya ketidaksesuaian atas informasi dimaksud, maka Perusahaan bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan yang berlaku di PT Pertamina International Shipping
2. Jaminan Kewajaran Harga
  - a. Bahwa harga yang kami tawarkan sudah termasuk keuntungan dan semua pajak yang berlaku serta semua unsur biaya yang telah ditetapkan dalam Dokumen Tender dan belum termasuk Pajak Pertambahan Nilai (PPN 11%).
  - b. Bahwa harga yang kami sampaikan adalah wajar. Bila di kemudian hari diketahui bahwa harga yang kami sampaikan menunjukkan/mengindikasikan adanya ketidakwajaran, maka kami sanggup mempertanggungjawabkan dan mengembalikan kelebihan harga tersebut ke PT Pertamina International Shipping dan dikenai sanksi sesuai ketentuan yang berlaku di PT Pertamina International Shipping .
3. Bahwa Perusahaan dan personil Perusahaan (termasuk keluarga maupun rekannya) tidak memiliki benturan kepentingan dengan PT Pertamina International Shipping yang membuat Perusahaan menjadi tidak patut untuk bertindak selaku Penyedia Barang/Jasa PT Pertamina International Shipping, termasuk dalam hal ini mencakup kepentingan ekonomi untuk keuntungan pribadi dan/atau golongan yang tidak sah atau sewajarnya.
4. Bahwa Perusahaan dan/atau Personil Perusahaan dan/atau sub-kontraktor Perusahaan akan selalu mematuhi peraturan-peraturan terkait anti-korupsi, anti-suap, dan etika bisnis. Apabila diminta, Perusahaan bersedia mengikuti uji kelayakan kepatuhan (*compliance due diligence*) yang dilakukan oleh PT Pertamina International Shipping dan/atau Pihak Lain yang ditunjuk tanpa tambahan biaya dari Perusahaan dan bersedia memenuhi rekomendasi yang disampaikan oleh PT Pertamina International Shipping .
5. Bahwa Perusahaan dan/atau personil Perusahaan dan/atau sub-kontraktor Perusahaan tidak melakukan dan tidak akan melakukan kecurangan (*fraud*) yang berdampak kepada dan/atau berkaitan PT Pertamina International Shipping, termasuk namun tidak terbatas pada: melakukan persekongkolan baik dengan Personil PT Pertamina International Shipping yang terlibat dalam Pengadaan Barang/Jasa maupun dengan Penyedia Barang/Jasa lainnya dan/atau Perusahaan dipakai oleh Pihak Lain untuk masuk sebagai Penyedia Barang/Jasa (yang biasa disebut pinjam bendera). Perusahaan dan/atau Personil Perusahaan bersedia diberikan sanksi oleh PT Pertamina International Shipping jika terbukti terlibat dalam tindakan kecurangan (*fraud*).

Demikian pernyataan ini kami buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya guna memenuhi salah satu persyaratan dalam pelaksanaan kegiatan Pemilihan Penyedia Barang/Jasa.

Hormat Kami,

[Tempat], [tanggal, bulan, tahun]

- TTD diatas Materai Sesuai Ketentuan

- Cap perusahaan

[ \_\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_ ]

Jabatan : \_\_\_\_\_

**Attachment VIII**  
**Bidders Pact of Integrity (BILINGUAL)**

**PAKTA INTEGRITAS**

Kepada:

**Manager Ship Chartering**

Grha Pertamina - Tower Pertamina Lantai 18  
Jalan Medan Merdeka Timur No. 6  
Gambir, Jakarta Pusat, 10110, Indonesia

Dengan hormat,

Sehubungan dengan keikutsertaan kami, PT/CV/Konsorsium \_\_\_\_\_ ("Perusahaan") yang beralamat di \_\_\_\_\_, dalam kegiatan Pemilihan Penyedia Barang/Jasa untuk Pekerjaan \_\_\_\_\_ atas Dokumen Tender No. \_\_\_\_\_, dengan ini kami menyatakan hal-hal sebagaimana diuraikan berikut:

1. Bahwa semua informasi yang kami sampaikan adalah benar, sehingga apabila dikemudian hari ditemukan adanya ketidaksesuaian atas informasi dimaksud, maka Perusahaan bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan yang berlaku di PT Pertamina International Shipping,
2. Jaminan Kewajaran Harga
  - c. Bahwa harga yang kami tawarkan sudah termasuk keuntungan dan semua pajak yang berlaku serta semua unsur biaya yang telah ditetapkan dalam Dokumen Tender dan belum termasuk Pajak Pertambahan Nilai (PPN 10%).
  - d. Bahwa harga yang kami sampaikan adalah wajar. Bila di kemudian hari diketahui bahwa harga yang kami sampaikan menunjukkan/mengindikasikan adanya ketidakwajaran, maka kami sanggup mempertanggungjawabkan dan mengembalikan kelebihan harga tersebut ke PT Pertamina International Shipping dan dikenai sanksi sesuai ketentuan yang berlaku di PT Pertamina International Shipping.
3. Bahwa Perusahaan dan personil Perusahaan (termasuk keluarga maupun rekannya) tidak memiliki benturan kepentingan dengan PT Pertamina International Shipping yang membuat Perusahaan menjadi tidak patut untuk bertindak selaku Penyedia Barang/Jasa PT Pertamina International Shipping, termasuk dalam hal ini mencakup kepentingan ekonomi untuk keuntungan pribadi dan/atau golongan yang tidak sah atau sewajarnya.

**PACT OF INTEGRITY**

To:

**Manager Ship Chartering**

Grha Pertamina - Tower Pertamina Lantai 18  
Medan Merdeka Timur No. 6 Street  
Gambir, Jakarta Pusat, 10110, Indonesia

Dear Sir,

In connection with participation by us, PT./CV./Consortium \_\_\_\_\_ ("the Company") having its domicile at \_\_\_\_\_, in the selection of Goods/Service Provider for the work namely \_\_\_\_\_ under Tender Document No. \_\_\_\_\_, we hereby represent and warrant as follows:

1. That all information submitted by us are accurate and, therefore, in case of any inconsistency with respect to such information in the future, the Company is willing to be imposed with sanction in accordance with the regulations prevailing in PT Pertamina International Shipping,
2. Guarantee for Price Fairness
  - a. That the price offered by us is inclusive of all profits and prevailing taxes as well as all cost components specified in the Tender Document and exclusive of Value Added Tax (10% VAT).
  - b. That the price offered by us is fair. In the event that the price offered by us is indicated to be unfair in the future, we are responsible for such matter and will refund any excess amount to PT Pertamina International Shipping and is willing to be subject to sanction in accordance with the regulations prevailing in PT Pertamina International Shipping.
3. That the Company and its Personnel (including their family members and partners) have no conflict of interests with PT Pertamina International Shipping which may render the Company inappropriate to act as a Goods/Service Provider of PT Pertamina International Shipping, including in this matter any economic interest for personal and/or group benefits which are unlawful or unreasonable.

4. Bahwa Perusahaan dan/atau Personil Perusahaan dan/atau sub-kontraktor Perusahaan akan selalu mematuhi peraturan-peraturan terkait anti-korupsi, anti-suap, dan etika bisnis. Apabila diminta, Perusahaan bersedia mengikuti uji kelayakan kepatuhan (*compliance due diligence*) yang dilakukan oleh PT Pertamina International Shipping dan/atau Pihak Lain yang ditunjuk tanpa tambahan biaya dari Perusahaan dan bersedia memenuhi rekomendasi yang disampaikan oleh PT Pertamina International Shipping.
  5. Bahwa Perusahaan dan/atau personil Perusahaan dan/atau sub-kontraktor Perusahaan tidak melakukan dan tidak akan melakukan kecurangan (*fraud*) yang berdampak kepada dan/atau berkaitan dengan PT Pertamina International Shipping, termasuk namun tidak terbatas pada: melakukan persekongkolan baik dengan Personil PT Pertamina International Shipping yang terlibat dalam Pengadaan Barang/Jasa maupun dengan Penyedia Barang/Jasa lainnya dan/atau Perusahaan dipakai oleh Pihak Lain untuk masuk sebagai Penyedia Barang/Jasa (yang biasa disebut pinjam bendera). Perusahaan dan/atau Personil Perusahaan bersedia diberikan sanksi oleh PT Pertamina International Shipping jika terbukti terlibat dalam tindakan kecurangan (*fraud*).
  6. Apabila Pakta Integritas ini dibuat dalam bahasa Indonesia dan bahasa Inggris, jika terjadi perbedaan arti atau penafsiran antara teks bahasa Indonesia dan teks bahasa Inggris maka yang berlaku adalah teks atau penafsiran bahasa Indonesia.
4. That the Company and/or its Personnel and/or subcontractors will at all times comply with regulations relating to anti-corruption, anti-bribery, and business ethics. If required, the Company is willing to undertake the compliance due diligence conducted by PT Pertamina International Shipping and/or any other Party appointed by PT Pertamina International Shipping without any additional cost charged by the Company and to comply with the recommendations given by PT Pertamina International Shipping .
  5. That the Company and/or its Personnel and/or subcontractors have not committed and will not commit any fraud which may have impact on and/or connection with PT Pertamina International Shipping, including but not limited to: committing conspiracy with either any of the Personnel of PT Pertamina International Shipping involved in the Goods/Service Procurement or any other Goods/Service Provider and/or any Company appointed by any other Party to act on its behalf as Goods/Service Provider (commonly known as nominee). The Company and/or its Personnel are willing to be imposed with sanction by PT Pertamina International Shipping if any of them is proven to be involved in fraud.
  6. If this Pact of Integrity is executed in the Indonesian and English languages, in the event of any difference of the meaning or interpretation between the Indonesian language text and the English language text, the Indonesian language text or interpretation thereof shall prevail

Demikian pernyataan ini kami buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya guna memenuhi salah satu persyaratan dalam pelaksanaan kegiatan Pemilihan Penyedia Barang/Jasa.

We herewith issue this statement for proper perusal in order to fulfill one of the requirements for the Selection of Goods/Service Provider.

Sincerely yours,  
[Place], [date, month, year]

*-Signature on duty stamp according to the applicable provision*

*- Company's Seal*

[\_\_\_\_Name\_\_\_\_]

Title : \_\_\_\_\_

Lampiran IX  
Surat Pernyataan Komitmen Operational Shipowner (BAHASA)

**KOMITMEN OPERATIONAL SHIPOWNER**

Kepada,  
**Manager Ship Chartering**  
Grha Pertamina - Tower Pertamina Lantai 18  
Jalan Medan Merdeka Timur No. 6  
Gambir, Jakarta Pusat, 10110, Indonesia

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : \_\_\_\_\_  
Jabatan : Direktur Utama / President Director PT. \_\_\_\_\_  
Tempat Kedudukan : \_\_\_\_\_

Untuk mewakili dan karenanya bertindak untuk dan atas nama PT. \_\_\_\_\_, selaku Pemilik Kapal (**Ultimate Beneficiary Owner**) yang disewa oleh PT Pertamina International Shipping selaku Penyewa, dengan ini memberikan pernyataan dan jaminan bahwa:

Dalam pelaksanaan operasional kapal, kami selaku *Shipowner* / Pemilik Kapal berkewajiban dan menjamin untuk selalu berkomitmen dalam mengimplementasikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Melaksanakan pengawasan di kapal, baik selama kapal di pelabuhan maupun berlayar, baik selama membawa muatan (*In Laden*) maupun kosong (*In Ballast*), diantaranya dengan meyakinkan bahwa seluruh awak kapal tidak melakukan perbuatan melanggar ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam perjanjian sewa kapal, termasuk tetapi tidak terbatas pada perbuatan melakukan penyalahgunaan bahan bakar (*bunker*), muatan (*cargo*), serta setiap saat harus meyakinkan bahwa kapal selalu mematuhi instruksi dan perintah dari PT PIS selaku penyewa.
- b. Bahwa kami (*Shipowner* / Pemilik Kapal) berkewajiban dan menjamin untuk secara aktif melakukan upaya pencegahan penyalahgunaan bahan bakar (*bunker*), muatan (*cargo*), dengan melaksanakan monitoring vessel tracking dan CCTV yang merupakan alat bantu dalam pengawasan kapal, serta usaha-usaha lainnya yang dianggap perlu dan patut untuk dilakukan.
- c. Mengacu ketentuan A10-001/PIS6200/2023-S9 (Pedoman Pengadaan Barang/Jasa PT PIS) dan Perjanjian Sewa Menyewa Kapal (**Charter Party**), dalam hal terjadi penyalah-gunaan muatan dan terbukti secara hukum bahwa Pemilik Kapal terlibat dalam pelanggaran tersebut, serta Pemilik Kapal tidak melaksanakan upaya-upaya pencegahan yang dipersyaratkan sesuai ketentuan yang berlaku, maka sebagai konsekuensinya, Pemilik Kapal (**Ultimate Beneficiary Owner**) bersedia untuk dilaksanakan terminasi awal / pemutusan kontrak secara sepihak oleh PT PIS, dan lebih lanjut menerima untuk dijatuhkannya sanksi sesuai ketentuan yang berlaku di PT PIS yaitu berupa **Blacklist / Sanksi Kategori Hitam**, sehingga tidak diperkenankan untuk mengikuti proses pengadaan jasa sewa kapal maupun pengadaan lainnya di lingkungan PT PIS.

Demikian pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Hormat Kami,  
Tempat, .....20.....

-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan  
- Cap perusahaan  
[ \_\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_ ]  
Jabatan : Direktur Utama

Attachment IX  
Original Statement Letter related to Shipowner’s Operational Commitment (ENGLISH)

**INTEGRITY PACT**

To,  
**Manager Ship Chartering**  
Grha Pertamina - Tower Pertamina Lantai 18  
Jalan Medan Merdeka Timur No. 6  
Gambir, Jakarta Pusat, 10110, Indonesia

We the undersigned:

Name : \_\_\_\_\_  
Position : President Director PT. \_\_\_\_\_  
Domicile : \_\_\_\_\_

To represent and therefore act for and on behalf of PT \_\_\_\_\_ as **Ultimate Beneficiary Owner** of the vessel that is chartered by PT Pertamina International Shipping , herewith we declare and guarantee that:

In the implementation of vessel operations, we as Ship Owners are obliged and guaranteed to always be committed in implementing the following matters:

- a. Carry out supervision on the vessel, both while the vessel is at port and sailing, both while carrying cargo (In Laden) or empty (In Ballast), including by ensuring that all crew members do not violate the provisions stipulated in the charter party, including but not limited to acts of illegal use of fuel (bunkers), cargo (cargo), and at all times must ensure that the vessel always obeys instructions and orders from PT PIS as the Charterer.
- b. That we (Ship Owner) are obliged and guaranteed to actively make efforts to prevent the illegal use of fuel (bunkers), cargo (cargo), by carrying out monitoring on vessel tracking and CCTV which is a tool in the supervision of the vessel, as well as other attempts that deemed necessary and appropriate to do.
- c. Referring to the provisions of SK-A5-001 / I00100 / 2019-S9 (PT PIS Goods / Services Procurement Guidelines) and Charter Party, in the event of illegal use of cargo and is legally proven that the Ship Owner is involved in the violation, and the Ship Owner does not carry out the preventive measures required in accordance with applicable provisions, then as a consequence, the Ship Owner (Ultimate Beneficiary Owner) is willing to carry out the initial termination / termination of the contract unilaterally by PT PIS, and further accepts to be imposed sanctions in accordance with the provisions set forth applies in PT PIS in the form of a Blacklist / Sanction Category Black, so it is not permitted to participate in the process of charter vessel procurement or other procurement within PT PIS.

This statement is made truthfully and to be used as appropriate.

Respectfully yours,  
Jakarta, .....20.....

- Signature above duty stamp according to the applicable provision  
- Company Stamp  
[ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]  
Position: President Director

Attachment X  
Power Of Attorney

**POWER OF ATTORNEY**

BY THIS POWER OF ATTORNEY made this ..... day of .....Two Thousand and Thirteen, a corporation incorporated and existing under the laws of the ..... having its Registered Office at (full address) ..... (“the Corporation”) as the Owners / Disponent Owners of the good vessel MT. .... IMO Number ..... (herein after called the “Vessel”) DOES HEREBY APPOINT PT. .... of (full address) Jalan ....., Jakarta (Indonesia) as Disponent Owners/Broker/Agent (*Delete as Applicable*) of the vessel of this Corporation with full power and authority to offer, negotiate, conclude, sign and execute a Fixture-Note, Time Charter Party and its Addenda Charter – Party, in the bidding process PT Pertamina International Shipping of Patra Jasa Office Tower Lantai 3 & 14, Jend. Gatot Subroto Street Kav 32–34, Indonesia (“the Charterers”) under the terms and conditions, specifically specified on the bid.

The Disponent Owner/Broker/Agent (*Delete as Applicable*) may deem fit and proper to sign and execute any other necessary documents which the Potential Buyer may think appropriate in relation to the aforesaid Charter.

IN WITNESS WHEREOF the Corporation has hereunto signed and sealed this Power of Attorney the date and year first above written.

SEALED with the Corporate Seal of ..... ..... and signed by Mr ..... a Director of the said Corporation by virtue of the resolutions passed by the Board of Director of the said Corporation on this ..... day of ..... 20.....	)	Grantor
	)	COMPANY STAMP (Signature Above Duty Stamp according to the applicable provision)
	)	Assignee
	)	COMPANY STAMP (Signature Above Duty Stamp according to the applicable provision)

**Lampiran XI**  
**Surat Pernyataan Periodical Drydocking (BAHASA)**

(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Lelang)

**SURAT PERNYATAAN PERIODICAL DRYDOCKING**  
**(Berlaku jika Periode Sewa Utama adalah 3 bulan atau kurang)**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : \_\_\_\_\_  
 Jabatan : \_\_\_\_\_  
 Tempat Kedudukan : \_\_\_\_\_

Untuk mewakili dan karenanya bertindak untuk dan atas nama PT. \_\_\_\_\_, dalam mengajukan penawaran kapal sebagai berikut:

Nama Kapal : \_\_\_\_\_  
 DWT / COT : \_\_\_\_\_  
 Bendera / YOB : \_\_\_\_\_

dengan ini memberikan jaminan bahwa kapal yang kami tawarkan tidak akan melaksanakan periodical drydocking selama periode sewa utama sesuai spesifikasi teknis yang telah ditetapkan.

Dalam hal kapal melaksanakan periodical drydocking pada periode sewa utama, maka kami bersedia untuk dilaksanakannya early terminasi (jika PT PIS menggunakan hak-nya untuk melakukan terminasi awal) dan dikenakan sanksi sesuai ketentuan PT PIS.

Demikian pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Hormat Kami,  
 Tempat, .....20.....

-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan  
 - Cap perusahaan  
 [\_\_\_\_Nama\_\_\_\_]  
 Jabatan : \_\_\_\_\_

**Attachment XI  
Statement Letter of Periodical Drydocking (ENGLISH)**

(Printed at the bidders company head letter)

**STATEMENT LETTER – PERIODICAL DRYDOCKING  
(Apply if the Main Charter Period is 3 Months or less)**

We the undersigned:

Name : \_\_\_\_\_  
Position : \_\_\_\_\_  
Domicile : \_\_\_\_\_

To represent and therefore act for and on behalf of PT \_\_\_\_\_ as Ship Owner, offers the following vessel:

Name of Vessel : \_\_\_\_\_  
DWT / COT : \_\_\_\_\_  
Flag / YOB : \_\_\_\_\_

Hereby provide a written guarantee that the offered vessel will not conduct periodical drydocking during the main charter period refer to the technical spesification.

In the event that the vessel conducts periodical drydocking during the main charter period, then we accept to be penalized according to PT PIS Regulation and the vessel will be early terminated (if PT PIS exercise its right for early termination).

This statement is made truthfully and to be used as appropriate.

Respectfully yours,  
Jakarta, .....20.....

-Signature above duty stamp according to the applicable provision  
- Company Stamp  
[ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]  
Position : \_\_\_\_\_



**Lampiran XII**  
**Operational Integrity (Oil & Gas Tanker / SPOB / Satgas)**  
(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Lelang)

**OPERATIONAL INTEGRITY**

Saya, yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Master :  
Kapal :  
Perusahaan :

Menyatakan bahwa saya akan bertanggung jawab terhadap segala sesuatu yang berkaitan dengan kapal dan penyelenggaraannya, serta menyatakan janji untuk menjaga teguh komitmen integritas di lingkungan kerja, antara lain:

1. Menjaga dan merawat kinerja kapal yang terbaik sesuai dengan charter party dan safety yang diatur dalam IMO regulation.
2. Menjaga dan mencegah terjadinya kebakaran, kecelakaan kerja dan pencemaran lingkungan untuk kapal-kapal yang disewa oleh PT PIS berkaitan dengan cargo yang diangkut.
3. Menjamin muatan yang diangkut oleh kapal selalu dalam kondisi tepat jumlah dan tepat mutu serta menjamin kelengkapan, keakurasian, dan keabsahan alat ukur.
4. Mencegah terjadinya penyalahgunaan muatan dan/atau bahan bakar yang diangkut oleh kapal, dengan cara:
  - a. Tidak menyalahgunakan kompartemen di luar tangki cargo dan tangki bunker a.l: slope tank, fore peak, after peak, cofferdam, kamar mesin, kamar pompa atau bagian lain yang tidak sesuai dengan fungsinya.
  - b. Tidak melakukan modifikasi/perubahan apapun pada pipa dan lubang sounding.
  - c. Mencegah terdapatnya pocket bunker di atas kapal.
  - d. Tidak bekerja sama dengan oknum-oknum tertentu yang tidak bertanggungjawab.

Apabila terdapat penyalahgunaan seperti point-point diatas maka losses R4 akan dibebankan ke kapal.

5. Mengirimkan laporan Master Cable serta daily report dengan benar dan tepat waktu.

Demikian pernyataan janji ini saya buat dengan sesungguhnya.

Atas pelanggaran janji yang saya nyatakan dalam pakta integritas ini, saya bersedia dikenakan sanksi moral, sanksi administrasi serta tuntutan ganti rugi dan pidana sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Hormat Kami,  
Tempat, .....20.....

Mengetahui,  
Tempat, .....20.....

-TTD Master Kapal di atas Materai Sesuai Ketentuan  
- Cap perusahaan  
[ \_\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_ ]  
Jabatan : \_\_\_\_\_

-TTD Pejabat Perusahaan  
- Cap perusahaan  
[ \_\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_ ]  
Jabatan : \_\_\_\_\_

**Attachment XII**  
**Operational Integrity (Oil & Gas Tanker / SPOB / Satgas Tug Boat & Oil Barge)**  
 (Printed at the bidders company head letter)

**OPERATIONAL INTEGRITY**

We the undersigned:

Master Name :  
 Name of the Vessel :  
 Company :

Herewith I declare that I shall be responsible on every aspect of the vessel and its operation, and further declare to keep and fully committed with the integrity on the working environment, i.e:

1. To do the best on maintaining and keep the vessel performance on its best level based on the charter party and safety requirement governed by IMO
2. To fully aware and preventing fire incident, working incident, and enviromental pollution from vessel chartered by PT PIS and its relation with the carried cargo.
3. To guarantee that the cargo carried are always on the condition of the same amount and quality when it was loaded, and further to ensure the completeness, accuracy and calibration of the measuring instruments,
4. To prevent the illegal use of cargo and/or bunker that carried by the vessel with:
  - a. Not to employ any other compartment outside the cargo and/or bunker tank i.e: slope tank, fore peak tank, after peak tank, cofferdam, engine room, pumping room or any other part that is not used as its function.
  - b. Not to do any modification or changes on the vessel piping system or sounding valve
  - c. To prevent any of pocket bunker existed on the vessel
  - d. Not to cooperate with any irresponsible parties

In the event the above illegal activities are occured then the vessel will be penalized and claimed for the whole amount of R4 losses.

5. To submit the report of Master Cable and Daily Report in a proper manner and on the required deadline.

This statement is made truthfully.

For any breach on the promises I declared on this Integrity Pact, then I will be willing to accept for any moral sanction, administrative sanction and commercial claim or criminal prosecution based on the applicable law.

Respectfully yours,  
 Jakarta, .....20.....

Acknowledged by,  
 Jakarta, .....20.....

*-Master Signature above duty stamp according to the applicable provision*  
 - Company Stamp  
 [\_\_\_\_Name\_\_\_\_]  
 Position : \_\_\_\_\_

*-Signature*  
 - Company  
 [\_\_\_\_Name\_\_\_\_]  
 Position: \_\_\_\_\_

**Lampiran XIII**

**Operational Integrity (Harbour Tug)**

(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Lelang)

**OPERATIONAL INTEGRITY**  
**(Harbour Tug)**

Saya, yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Master : \_\_\_\_\_

Kapal : \_\_\_\_\_

Perusahaan : \_\_\_\_\_

Menyatakan bahwa saya akan bertanggungjawab terhadap segala sesuatu yang berkaitan dengan kapal dan penyelenggaraanya, serta menyatakan janji untuk menjaga teguh komitmen integritas di lingkungan kerja, antara lain:

1. Menjaga dan merawat kinerja kapal yang terbaik sesuai dengan charter party dan safety yang diatur dalam IMO regulation.
2. Menjaga dan mencegah terjadinya kebakaran, kecelakaan kerja dan pencemaran lingkungan untuk kapal-kapal yang disewa oleh PT PIS.
3. Mencegah terjadinya penyalahgunaan bahan bakar kapal, dengan cara :
  - a. Tidak menyalahgunakan kompartemen di luar tangki bunker.
  - b. Mencegah terdapatnya pocket bunker di atas kapal.
  - c. Tidak bekerja sama dengan oknum-oknum tertentu yang tidak bertanggungjawab.

Demikian pernyataan janji ini saya buat dengan sesungguhnya.

Atas pelanggaran janji yang saya nyatakan dalam pakta integritas ini, saya bersedia dikenakan sanksi moral, sanksi administrasi serta tuntutan ganti rugi dan pidana sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Hormat Kami,  
Tempat, .....20.....

Mengetahui,  
Tempat, .....20.....

-TTD Master Kapal di atas Materai Sesuai Ketentuan  
- Cap perusahaan  
[ \_\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_ ]  
Jabatan : \_\_\_\_\_

-TTD Pejabat Perusahaan  
- Cap perusahaan  
[ \_\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_ ]  
Jabatan : \_\_\_\_\_

**Attachment XIII**  
**Operational Integrity (Tugboat)**  
 (Printed at the bidders company head letter)

**OPERATIONAL INTEGRITY**  
**(Harbour Tug)**

We the undersigned:

Master Name :  
 Name of the Vessel :  
 Company :

Herewith I declare that I shall be responsible on every aspect of the vessel and its operation, and further declare to keep and fully committed with the integrity on the working environment, i.e:

1. To do the best on maintaining and keep the vessel performance on its best level based on the charter party and safety requirement governed by IMO
2. To fully aware and preventing fire incident, working incident, and enviromental pollution from vessel chartered by PT PIS.
3. To prevent the illegal use of bunker on the vessel with:
  - a. Not to employ any other compartment outside the bunker tank
  - b. To prevent any of pocket bunker existed on the vessel
  - c. Not to cooperate with any irresponsible parties

This statement is made truthfully.

For any breach on the promises I declared on this Integrity Pact, then I will be willing to accept for any moral sanction, administrative sanction and commercial claim or criminal prosecution based on the applicable law.

Respectfully yours,  
 Jakarta, .....20.....

Acknowledged by,  
 Jakarta, .....20.....

*-Master Signature above duty stamp according to the applicable provision*  
 - Company Stamp  
 [\_\_\_\_Name\_\_\_\_]  
 Position : \_\_\_\_\_

*-Signature*  
 - Company  
 [\_\_\_\_Name\_\_\_\_]  
 Position: \_\_\_\_\_

**Lampiran XIV**  
**Surat Pernyataan Jaminan Kepemilikan Kapal (BAHASA)**

(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Lelang)

**SURAT PERNYATAAN JAMINAN KEPEMILIKAN KAPAL**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : \_\_\_\_\_  
 Jabatan : \_\_\_\_\_  
 Tempat Kedudukan : \_\_\_\_\_

Untuk mewakili dan karenanya bertindak untuk dan atas nama PT. \_\_\_\_\_, dalam mengajukan penawaran kapal sebagai berikut:

Nama Kapal : \_\_\_\_\_  
 DWT / COT : \_\_\_\_\_  
 Bendera / YOB : \_\_\_\_\_

dengan ini :

1. menyatakan bahwa pihak yang memiliki hak atas kapal tersebut di atas adalah \_\_\_\_\_
2. menjamin bahwa tidak ada orang maupun perusahaan lain yang mempunyai sesuatu hak, hak kepemilikan atau kepentingan; hak gadai, hipotik atau beban atas Kapal, kecuali pihak tersebut butir 1.
3. menjamin bahwa sebelum ditanda tangannya Perjanjian Sewa dan selama masa berlakunya Perjanjian Sewa ini, tidak akan meletakkan hipotik, hak gadai atau beban tambahan pada Kapal tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari PT PIS, persetujuan mana tidak akan ditahan atau ditunda tanpa alasan yang masuk akal, kecuali hak gadai untuk kepentingan awak Kapal atau pemasok-pemasok Kapal yang rutin.

Kegagalan untuk memelihara jaminan dalam Surat Pernyataan ini akan menimbulkan hak Penyewa untuk melakukan terminasi atas Perjanjian Sewa.

Hormat Kami,  
 Tempat, .....20.....

-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan

- Cap perusahaan\*

[ \_\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_ ]

Jabatan : \_\_\_\_\_

**\*) sama dengan perusahaan tersebut butir 1 (satu) Pernyataan ini**

**Attachment XIV  
Guarantee Letter of Ownership of the Vessel (ENGLISH)**

(Printed at the bidders company head letter)

**STATEMENT LETTER – OWNERSHIP OF THE VESSEL**

We the undersigned:

Name : \_\_\_\_\_  
 Position : \_\_\_\_\_  
 Domicile : \_\_\_\_\_

To represent and therefore act for and on behalf of PT \_\_\_\_\_ as Ship Owner, offers the following vessel:

Name of Vessel : \_\_\_\_\_  
 DWT / COT : \_\_\_\_\_  
 Flag / YOB : \_\_\_\_\_

hereby:

1. declare that the party who has the right above the vessel is \_\_\_\_\_
2. guarantee that no other individu(es) or company(es) that has any right, ownership or interest, mortgage; hipotique, or lien above the vessel except the party mentioned on point 1.
3. guarantee that prior to the signing of the Charter Party and for the entire charter period, will not burden the vessel with hipotique, mortgage or any other lien above the vessel without any written consent from PT PIS, such consent shall not be unreasonably withheld, except for any lien for the interest of crew or any other routine vessel supplier.

Failing to maintain the provision of this guarantee letter, charterer will reserve the right to early terminate the Charter Party.

Respectfully yours,  
 Jakarta, .....20.....

- Signature above duty stamp according to the applicable provision  
 - Company Stamp\*  
 [ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]  
 Position : \_\_\_\_\_

**\*) the same company that mentioned on point one (1) in this statement (letter)**

**Lampiran XV**  
**Surat Pernyataan Shipowner Operational Integrity (BAHASA)**

(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Lelang)

**SURAT PERNYATAAN**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : \_\_\_\_\_  
 Jabatan : \_\_\_\_\_  
 Tempat Kedudukan: \_\_\_\_\_

Untuk mewakili dan karenanya bertindak untuk dan atas nama PT. \_\_\_\_\_, dalam mengajukan penawaran kapal sebagai berikut:

Nama Kapal : \_\_\_\_\_  
 DWT / COT : \_\_\_\_\_  
 Bendera / YOB : \_\_\_\_\_

dengan ini memberikan jaminan bahwa:

- a. Dalam pelaksanaan operasional kapal, Pemilik Kapal berkewajiban untuk memberikan upaya terbaiknya dalam melaksanakan pengawasan di kapal, baik selama kapal di pelabuhan maupun berlayar, baik selama membawa muatan (In Laden) maupun kosong (In Ballast), diantaranya dengan meyakinkan bahwa seluruh awak kapal tidak melakukan perbuatan melanggar hukum termasuk tetapi tidak terbatas pada perbuatan melakukan penyalahgunaan bahan bakar (bunker), muatan (cargo), serta setiap saat harus meyakinkan bahwa kapal selalu mematuhi instruksi dan perintah dari penyewa.
- b. Upaya tambahan pengawasan yang dilakukan oleh Penyewa yaitu dengan mengirimkan surveyor, loading master, serta mewajibkan Pemilik Kapal untuk melakukan pemasangan Vessel Tracking atau CCTV, tetap tidak menghilangkan tanggung jawab utama dari Pemilik Kapal untuk melaksanakan pengawasan dan menjamin muatan (cargo) yang diangkut dapat diserahkan dalam kondisi tetap mutu (On Spec), tepat jumlah (On Quantity) dan tepat waktu (On Time Delivery) sesuai dengan ketentuan dan prosedur yang berlaku.
- c. Pemilik Kapal juga berkewajiban untuk menjamin bahwa dalam pelaksanaan operasional kapal, tidak terjadi penyalahgunaan bahan bakar (bunker), yang dalam hal apapun merupakan milik dari penyewa, dan wajib digunakan hanya untuk operasional kapal baik menjalankan mesin utama (Main Engine) dan mesin bantu (Auxiliary Engine).
- d. Pemilik Kapal berkewajiban untuk secara aktif melakukan upaya pencegahan dengan melaksanakan monitoring vessel tracking dan CCTV yang merupakan alat bantu dalam pengawasan kapal, serta usaha-usaha lainnya yang dianggap perlu dan patut untuk dilakukan
- e. Dalam hal Pemilik Kapal atau awak kapalnya melakukan perbuatan melanggar hukum sebagaimana dimaksud di atas, maka hal tersebut merupakan tanggung jawab sendiri dari Pemilik Kapal dan membebaskan Penyewa dari segala tuntutan, gugatan, atau tanggung jawab hukum apapun mengacu ketentuan perundang-undangan yang berlaku.
- f. Dalam hal Pemilik Kapal, crew atau pihak-pihak yang berhubungan dengan Pemilik Kapal yang terlibat dalam permasalahan hukum terkait penyalahgunaan minyak/muatan milik PT PIS dan/atau permasalahan lainnya, dan/atau kapal ditahan/disita oleh instansi yang berwenang, maka PT PIS memiliki hak untuk melaksanakan pemutusan Charter Party secara sepihak sebelum berakhirnya masa sewa (early termination).

Demikian pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Hormat Kami,  
 Tempat, .....20.....

-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan  
 - Cap perusahaan\*  
 [\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_]  
 Jabatan : \_\_\_\_\_

**Lampiran XV**  
**Statement Letter Shipowner Operational Integrity (BAHASA)**

(Printed at the bidders company head letter)

**STATEMENT LETTER**

We the undersigned:

Name : \_\_\_\_\_  
 Position : \_\_\_\_\_  
 Domicile : \_\_\_\_\_

To represent and therefore act for and on behalf of PT \_\_\_\_\_ as Ship Owner, offers the following vessel:

Name of Vessel : \_\_\_\_\_  
 DWT / COT : \_\_\_\_\_  
 Flag / YOB : \_\_\_\_\_

hereby provide a written guarantee that:

- a. In the implementation of vessel operation, Shipowners have an obligation to give their best endeavour in carrying out surveillance on the ship, both at port or at sea, during In Laden or In Ballast, by ensuring that all crew are not doing any unlawful acts including but not limited to the acts of illegal use of bunker, cargo, and shall at all times ensure that the ship always comply with all instructions and orders from Charterer.
- b. Additional surveillance act conducted by Charterer with sending surveyor, loading master and requiring Shipowners to install Vessel Tracking or CCTV, but at the same time does not eliminate the main responsibility of Shipowners to conduct surveillance and to guarantee that the carried cargo can be delivered in qualified condition (On Spec), the right amount (On Quantity) and timely (On Time Delivery) in accordance with the applicable rules and procedures.
- c. Shipowners are also have an obligation to guarantee that in the implementation on the vessel operation, to avoid the act of illegal use of bunker, which in any case is the property of the Charterer, and shall be used only for running the main engine and auxiliary engine in vessel operation.
- d. Shipowners have an obligation to actively take part in preventing unlawful acts by monitoring Vessel Tracking and CCTV which are the tools in vessel surveilance, as well as other efforts that are considered necessary and proper to be done.
- e. In the event the Shipowners or the crew are involved in unlawful acts as mentioned above, then it is considered to be Shipowners' own responsibility and shall indemnity Charterer from any claim, lawsuits or any legal liability refers to the applicable rules and regulations.
- f. In the event the Shipowners, crew or other parties related to Shipowners are involved in legal matters regarding the illegal use of bunker/cargo owned by PT PIS and/or other matters, and/or vessel being detained by the authorized institution, then PT PIS has the right to declare early termination of the charter party.

This statement is made truthfully and to be used as appropriate.

Respectfully yours,  
 Jakarta, .....20.....

-Signature above duty stamp according to the applicable provision  
 - Company Stamp  
 [ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]  
 Position : \_\_\_\_\_



Lampiran XVI  
Surat Pernyataan COT Based On (BAHASA)

(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Lelang)

**SURAT PERNYATAAN COT BASED ON**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : \_\_\_\_\_  
Jabatan : \_\_\_\_\_  
Tempat Kedudukan : \_\_\_\_\_

Untuk mewakili dan karenanya bertindak untuk dan atas nama PT. \_\_\_\_\_, dalam mengajukan penawaran kapal sebagai berikut:

Nama Kapal : \_\_\_\_\_  
DWT / COT : \_\_\_\_\_  
Bendera / YOBB : \_\_\_\_\_

dengan ini memberikan jaminan bahwa kapal yang kami tawarkan memiliki Cargo of Tank Capacity (COT) sebesar ..... M3 pada maksimum draft yang ditetapkan PT PIS sesuai spesifikasi teknis yang diatur dalam Term of Reference (ToR) Pengadaan.

Demikian pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Hormat Kami,  
Tempat, .....20.....

-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan

- Cap perusahaan\*

[ \_\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_ ]

Jabatan : \_\_\_\_\_

**Attachment XVI**  
**Statement Letter of COT Based On (ENGLISH)**

(Printed at the bidders company head letter)

**STATEMENT LETTER – COT BASED ON**

We the undersigned:

Name : \_\_\_\_\_  
Position : \_\_\_\_\_  
Domicile : \_\_\_\_\_

To represent and therefore act for and on behalf of PT \_\_\_\_\_ as Ship Owner, offers the following vessel:

Name of Vessel : \_\_\_\_\_  
DWT / COT : \_\_\_\_\_  
Flag / YOB : \_\_\_\_\_

Hereby provide a written guarantee that the offered vessel is having Cargo of Tank Capacity (COT) ..... M3 at the maximum draft stated by PT PIS in the Technical Specification of this Tender Term of Reference (ToR).

This statement is made truthfully and to be used as appropriate.

Respectfully yours,  
Jakarta, .....20.....


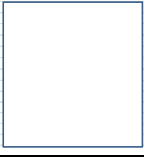



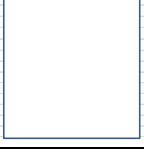

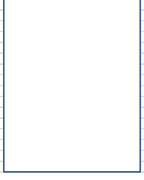

*-Signature above duty stamp according to the applicable provision*

*- Company Stamp*

[ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]

Position : \_\_\_\_\_

Lampiran XVII  
Formulir Rekap Kriteria Alat Ukur Standar (BAHASA)

FORM DATABASE ALAT UKUR STANDARD							
NAMA KAPAL :							
No	ALAT UKUR	UNIT	FOTO	PERTANYAAN	YA	TIDAK	KETERANGAN
1	Sounding Tape Stainless Steel			Berdasarkan gambar disamping, apakah alat ukur standard sudah memenuhi syarat seperti : Untuk pengukuran Ulage (ujung bandul rata) dan Innage/Deeping (ujung bandul runcing) Antara bandul dan tape hanya ada 1 ring joint connection Terdapat bonding Cable pada body Panjang bandul 165 mm Berbahan kuningan sehingga berat/ tidak melayang Pita ukur lurus dan tidak kerring Berat bandul ± 50g gram			
2	UTI (Ullage Temperature Interface) Detector			Berdasarkan gambar disamping, apakah alat ukur standard sudah memenuhi syarat seperti : Dapat untuk mengukur Ulage, Temperatur dalam dan Free Water pada bagian dasar Cargo Oil Tank Terdapat bonding cable pada body Bersertifikat dan tidak dilubangi Dikawal minimal harus ada 2 buah dan lengkap dengan baterai			
3	Temperatur Dalam			Berdasarkan gambar disamping, apakah alat ukur standard sudah memenuhi syarat seperti : Skala Temp : -20°C s/d 100°C atau -5°F s/d 215°F Angka skala teretak pada body temperatur Bagian bawah terdapat mangkuk Temperatur terikat kuat dengan / berada didalam casingnya			
4	Temperatur Luar/ Sample			Berdasarkan gambar disamping, apakah alat ukur standard sudah memenuhi syarat seperti : Skala Temp : -20°C s/d 102°C atau -5°F s/d 215°F Angka skala teretak pada body temperatur dan bukan pada casingnya Bahan material tidak mudah buram bila terkena matahari			
5	Density 15°C			Berdasarkan gambar disamping, apakah alat ukur standard sudah memenuhi syarat seperti : Skala : 0.650 s/d 1.100 Terdapat sertifikat kalibrasi Diameter dalam ± 25mm			
6	Hydro Jar/ Gelas Duga			Berdasarkan gambar disamping, apakah alat ukur standard sudah memenuhi syarat seperti : Ukuran Volume 1000 ml Tinggi ± 457 mm Diameter ± 63,5 mm Tanda batas ukuran 1000 ml terletak di 36 ± 2 cm dari bawah pada sisi dalam Gelas Duga Tanda ukuran Gelas Duga harus jelas terlihat (tidak buram)			
7	Oil Sampling Can			Berdasarkan gambar disamping, apakah alat ukur standard sudah memenuhi syarat seperti : Umumnya berbahan kuningan/ Tembaga (non spark) Memiliki Penutup (bahan gabus) Terdapat pemberat dibagian bawahnya			
8	Bottom Oil Sampler			Berdasarkan gambar disamping, apakah alat ukur standard sudah memenuhi syarat seperti : Berbahan Non Spark Pada bagian bawah terdapat Chuck sebagai alat untuk mengambil sample Cargo/ Free Water			
9	Sludge Stick/ Water Stick			Berdasarkan gambar disamping, apakah alat ukur standard sudah memenuhi syarat seperti : Berbahan Kuningan (non spark) Panjang 100 cm/ 150 cm Tidak beresnel melainkan satu batang utuh			

Note :  
- Isilah Form Pertanyaan Alat Ukur Standard diatas pada kolom :  
- Unit, untuk menyatakan berapa Jumlah Alat Ukur Standard yang digunakan di atas kapal.  
- Foto, menyatakan keterangan Alat Ukur Standard yang digunakan di kapal dan Pertamina.  
- Ya, menyatakan bahwa kapal menggunakan Alat Ukur Standard sesuai permintaan Pertamina.  
- Tidak, menyatakan bahwa kapal tidak menggunakan Alat Ukur Standard yang menjadi permintaan Pertamina.  
- Keterangan, untuk menyatakan bahwa kapal tidak menggunakan Alat Ukur Standard yang menjadi permintaan Pertamina.

**Lampiran XVIII**  
**Surat Pernyataan Pemenuhan Alat Ukur, Tank Table, dan Crew List (BAHASA)**

(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Lelang)

**SURAT PERNYATAAN PEMENUHAN ALAT UKUR, TANK TABLE, DAN CREW LIST**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : \_\_\_\_\_  
 Jabatan : \_\_\_\_\_  
 Tempat Kedudukan : \_\_\_\_\_

Untuk mewakili dan karenanya bertindak untuk dan atas nama PT. \_\_\_\_\_, dalam mengajukan penawaran kapal sebagai berikut:

Nama Kapal : \_\_\_\_\_  
 DWT / COT : \_\_\_\_\_  
 Bendera / YOBB : \_\_\_\_\_

dengan ini memberikan jaminan bahwa kapal yang kami tawarkan akan dilengkapi dengan alat ukur, tank table (COT dan FOT), dan crew list yang telah diverifikasi oleh Fungsi Ship Performance PT PIS selambatnya sebelum delivery.

Dalam hal kami gagal untuk menyediakan alat ukur, tank table (COT dan FOT), dan crew list sebagaimana yang disyaratkan tersebut, maka kami bersedia dikenakan sanksi Administratif atau sanksi lainnya berdasarkan peraturan dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku di PT PIS.

Demikian pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Hormat Kami,  
 Tempat, .....20.....

-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan  
 - Cap perusahaan\*  
 [ \_\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_ ]  
 Jabatan : \_\_\_\_\_

**Attachment XVIII**  
**Statement Letter of Tank Table Compliance (ENGLISH)**

(Printed at the bidders company head letter)

**STATEMENT LETTER – MEASURING INSTRUMENT, TANK TABLE, AND CREW LIST**  
**FULFILLMENT**

We the undersigned:

Name : \_\_\_\_\_  
Position : \_\_\_\_\_  
Domicile : \_\_\_\_\_

To represent and therefore act for and on behalf of PT \_\_\_\_\_ as Ship Owner, offers the following vessel:

Name of Vessel : \_\_\_\_\_  
DWT / COT : \_\_\_\_\_  
Flag / YOB : \_\_\_\_\_

Hereby provide a written guarantee that we will equip the vessel with measuring instrument, tank table (COT and FOT), and crew list verified by PT PIS's Ship Performance Department at the latest before delivery as required refer to PT PIS's policy.

In the event that we fail to equip the offered vessel with measuring instrument, tank table (COT and FOT), and crew list as required, then we will be willing to get administrative sanction or other sanction according to regulations and the provisions applicable in PT PIS.

This statement is made truthfully and to be used as appropriate.

Respectfully yours,  
Jakarta, .....20.....

-Signature above duty stamp  
- Company Stamp  
[ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]  
Position : \_\_\_\_\_

**Lampiran XIX**  
**Surat Pernyataan Pemenuhan Tanki Dalam Kondisi Kering (BAHASA)**

(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Lelang)

**SURAT PERNYATAAN PEMENUHAN TANKI DALAM KONDISI KERING**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : \_\_\_\_\_  
 Jabatan : \_\_\_\_\_  
 Tempat Kedudukan : \_\_\_\_\_

Untuk mewakili dan karenanya bertindak untuk dan atas nama PT. \_\_\_\_\_, dalam mengajukan penawaran kapal sebagai berikut:

Nama Kapal : \_\_\_\_\_  
 DWT / COT : \_\_\_\_\_  
 Bendera / YOB : \_\_\_\_\_

dengan ini memberikan jaminan bahwa kapal yang kami tawarkan dapat melakukan kegiatan pembongkaran muatan (*discharging*) hingga tanki dalam kondisi kering (*dry condition*).

Demikian pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Hormat Kami,  
 Tempat, .....20.....

-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan  
 - Cap perusahaan\*  
 [ \_\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_ ]  
 Jabatan : \_\_\_\_\_



**Attachment XIX**  
**Statement Letter of Dry Condition Fulfillment (ENGLISH)**

(Printed at the bidders company head letter)

**STATEMENT LETTER – DRY CONDITION FULFILLMENT**

We the undersigned:

Name : \_\_\_\_\_  
Position : \_\_\_\_\_  
Domicile : \_\_\_\_\_

To represent and therefore act for and on behalf of PT \_\_\_\_\_ as Ship Owner, offers the following vessel:

Name of Vessel : \_\_\_\_\_  
DWT / COT : \_\_\_\_\_  
Flag / YOB : \_\_\_\_\_

Hereby provide a written guarantee that the vessel will be able to carry out discharging activity until dry condition.

This statement is made truthfully and to be used as appropriate.

Respectfully yours,  
Jakarta, .....20.....

-Signature above duty stamp  
- Company Stamp  
[ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]  
Position : \_\_\_\_\_



Attachment XX  
Object Sealing Form (ENGLISH)

## OBJECT SEALING REPORT

Vessel Name : ..... Date :

Voyage : .....

We are Owner the vessel of ..... we have checking sealing point on board the vessel as follows:

**A. CLOSED CADE / HATCH COAMING / TANK DOM, TANK CLEANING ACCESS AND SOUNDING HOLE / FLANGE VAPOR LOCK OF SOUNDING HOLE**

No.	Compartment	Sounding Hole / Flange Vapor Lock	Tank Cleaning Access COT	Hatch Coaming / Tank Dom/ Closed Cade/ Manhole	Sampling Hole/ Sighting Hole	Emergency connection (Frame pump)
1						
2						
3						
4						
5						

**B. MANIFOLD CARGO/ BUNKER / MARPOL**

No.	Cargo / Bunker/Marpol Manifold (Port)	Quantity	No	Cargo / Bunker/Marpol Manifold (Stbd)	Quantity
1			6		
2			7		
3			8		
4			9		
5			10		

**C. PERMANENT MEANS ACCESS (FPT, APT, WBT)**

No	PERMANEN MEAS ACCESS (WBT)	Quantity	No	PERMANEN MEAS ACCESS (WBT)	Quantity
1			11		
2			12		
3			13		

4			14	
5			15	

**D. CARGO VALVE ON DECK (SUCTION, STRIPPING, DROP, CROSS OVER, MANIFOLD, MAIN LINE GATE VALVE)**

No	SUCTION/STRIPPING/DROP/MAIN LINE/MANIFOLD	Quantity	No	Cross Over / By Pass Valve	Quantity
1			6		
2			7		
3			8		
4			9		
5			10		

**E. TANK CLEANING/ COW VALVE**

No	Tank Cleaning Valve	Quantity	No	COW Valve	Quantity
1			11		
2			12		
3			13		
4			14		
5			15		

**F. BUNKER SOUNDING HOLE (if any Flange) AND DECK SEAL**

No	Compartment Bunker	Sounding Hole / Flange Vapor Lock	Deck Seal
1			
2			
3			
4			
5			

**G. SEALING ACCESS AT PUMP ROOM AND PUMPS**

No	Equipment	Quantity
1	Cargo Sea Chest Valve	

2	Spool Piece Cargo Line Vs Ballast Line	
3	Overboard Valve	
4	Cover of Strainer	
5	Cargo Oil Pump Valve	
6	Stripping pump Valve	
7	Bilge pump valve	
8	Cross Over / By Pass Valve	
9	Tank Cleaning pump Valve	
10	Drain Valve Cargo Oil Pump Strainer	
11	Drain Valve Stripping Pump Strainer	
12	Air pipe Cargo Oil Pump Strainer (Tongkang/spob)	
13	Air pipe stripping Pump Strainer (Tongkang/spob)	
14	Pipa pancingan pompa cargo (Tongkang/spob)	

**H. OTHERS**

No	Equipment	Quantity
1	Sampling Bottle	
2	Measurement Tool Box	
3	Wilden Pump	
4	Portable Emergency Submersible Cargo Pump	
5	Clinometer (BRITTLE)	
6	Cargo Valve CCR (hydraulic system) (BRITTLE)	
7	Box Pengaman decoder CCTV (BRITTLE)	

**I. NEAREST DOCKING DATE**

Fulfillment of Sealing Access in the form of “KUPINGAN”, will be carried out no later than the Nearest period of Ship Docking, DATE ..... / MONTH ..... / YEAR ..... (attaching “class status” document)

Kindly acknowledge the above report by signing below

Thank you.

<p>.....</p> <p><b>Master</b></p>	<p>.....</p> <p><b>Chief Officer</b></p>	<p>.....</p> <p><b>Owner</b></p>
-----------------------------------	--	----------------------------------

Lampiran XXI  
Formulir Rekap CCTV dan Sistem Informasi

NAMA KAPAL :

**DATA KONEKSI INTERNET DI KAPAL**

No	Deskripsi	Jenis	Bandwidth/Quota	Provider	Keterangan
1	Koneksi Internet	VSAT	CIR ... Kbps/... Kbps	SYNERSAT	
		FBB			
		GSM			

*\*silahkan di isi sesuai dengan koneksi yang ada di kapal*

**DATA CCTV DI KAPAL**

No	Deskripsi	Jenis	Merk	Type	Keterangan
1	NVR	IP Based			Terkoneksi dengan LAN Kapal / Tidak
	DVR	Analog			Terkoneksi dengan LAN Kapal / Tidak
2	Camera Wing Kanan	Fix / PTZ			Explosion Proof / Non Explosion Proof
3	Camera Wing Kiri	Fix / PTZ			Explosion Proof / Non Explosion Proof
4	Buritan Kanan	Fix / PTZ			Explosion Proof / Non Explosion Proof
5	Buritan Kiri	Fix / PTZ			Explosion Proof / Non Explosion Proof
6	Anjungan	Fix / PTZ			Explosion Proof / Non Explosion Proof
7	ECR	Fix / PTZ			Explosion Proof / Non Explosion Proof
8	CCR	Fix / PTZ			Explosion Proof / Non Explosion Proof
9	Pump Room	Fix / PTZ			Explosion Proof / Non Explosion Proof

*\*silahkan isi data disesuaikan dengan posisi camera yang ada di kapal*

*\*Coret yang tidak sesuai : Fix /PTZ*

*\*Coret yang tidak sesuai : Explosion Proof / Non Explosion Proof*

*\*Coret yang tidak sesuai : Terkoneksi dengan LAN / Tidak*

Lampiran XXII  
Form A4 – Pernyataan Komitmen TKDN Dalam Penawaran Jasa

Penyedia Jasa	:	
Alamat	:	
Nama Jasa	:	
Pengguna Jasa	:	
No. Dokumen Jasa	:	

A	Komponen Biaya	Biaya Komponen Dalam Negeri	Biaya Komponen Luar Negeri	Biaya Total	%TKDN
		a	b	c = a + b	d = a/c
I	Biaya Bahan (Material) Terpakai				
II	Biaya Tenaga Kerja dan Konsultan				
III	Biaya Alat Kerja/Fasilitas Kerja				
IV	Biaya Jasa Umum				
V	Jumlah Biaya				
<b>B</b>	<b>Komponen Bukan Biaya</b>			<b>(1)</b>	
<b>C</b>	<b>Jumlah Nilai Penawaran</b>				

Jakarta, dd mm yyyy

Dinyatakan Oleh,

XXXXXX

Jabatan

Lampiran XXIII  
Form A6 – Peta Jalur (Roadmap) Komitmen TKDN Oleh Penyedia Barang/Jasa

Periode Pelaksanaan Kontrak	Bulan ke							Akhir Masa Kontrak (n)
	6	12	18	24	30	dst	n-6	
Komitmen %TKDN								
Realisasi %TKDN								

Lampiran XXIV  
Surat Pernyataan GROSSE AKTA (BAHASA)

(Diketik di atas Kop Surat Perusahaan Peserta Lelang)

**SURAT PERNYATAAN PEMENUHAN GROSSE AKTA**

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : \_\_\_\_\_  
Jabatan : \_\_\_\_\_  
Tempat Kedudukan : \_\_\_\_\_

Untuk mewakili dan karenanya bertindak untuk dan atas nama PT. \_\_\_\_\_, dalam mengajukan penawaran kapal sebagai berikut:

Nama Kapal : \_\_\_\_\_  
DWT / COT : \_\_\_\_\_  
Bendera / YOB : \_\_\_\_\_

dengan ini memberikan jaminan bahwa kapal kami sudah memiliki dokumen Grosse Akta selambatnya 1 (satu) bulan setelah closing pengadaan.

Dalam hal kami gagal untuk menyediakan dokumen Grosse Akta sebagaimana yang disyaratkan tersebut, maka kami bersedia dikenakan sanksi Administratif atau sanksi lainnya berdasarkan peraturan dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku di PT PIS.

Demikian pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Hormat Kami,  
Tempat, .....20.....

-TTD di atas Materai Sesuai Ketentuan  
- Cap perusahaan  
[ \_\_\_\_\_ Nama \_\_\_\_\_ ]  
Jabatan : \_\_\_\_\_

**Attachment XXIV  
Statement Letter of PSA (ENGLISH)**

(Printed at the bidders company head letter)

**STATEMENT LETTER – GROSSE DEED**

We the undersigned:

Name : \_\_\_\_\_  
Position : \_\_\_\_\_  
Domicile : \_\_\_\_\_

To represent and therefore act for and on behalf of PT \_\_\_\_\_ as Ship Owner, offers the following vessel:

Name of Vessel : \_\_\_\_\_  
DWT / COT : \_\_\_\_\_  
Flag / YOB : \_\_\_\_\_

Hereby provide a written guarantee that the vessel will acquired Grosse Deed document at the latest 1 (One) Month after the bid closing

In the event that we fail to equip the Grosse Deep document, then we will be willing to get administrative sanction or other sanction according to regulations and the provisions applicable in PT PIS.

This statement is made truthfully and to be used as appropriate.

Respectfully yours,  
Jakarta, .....20.....

*-Signature above duty stamp according to the applicable provision*

*- Company Stamp*

[ \_\_\_\_\_ Name \_\_\_\_\_ ]

Position : \_\_\_\_\_



Attachment XXV  
Surat Pernyataan Tidak Berpekara (BAHASA)

**SURAT PERYATAAN TIDAK BERPERKARA**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama :  
Jabatan :  
Alamat :  
Telepon/Fax :

Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama PT ....., dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya:

1. Bahwa tidak ada perkara litigasi yang sedang berlangsung yang melibatkan PT ....., baik sebagai pihak penggugat maupun tergugat, di pengadilan dan/atau lembaga hukum lainnya;
2. Bahwa tidak ada perkara non-litigasi seperti arbitrase, mediasi, atau penyelesaian sengketa lainnya yang melibatkan PT ..... yang sedang berlangsung;
3. Bahwa PT ..... tidak memiliki sengketa atau perselisihan apapun dengan PT Pertamina International Shipping dan PT Pertamina (Persero) grup secara keseluruhan yang sedang berlangsung, baik di dalam pengadilan maupun di luar pengadilan atau yang dikenakan sanksi administratif oleh PT Pertamina (Persero) grup, dan kami menyatakan bahwa hubungan PT ..... dengan PT Pertamina International Shipping berjalan dengan baik dan tanpa permasalahan;
4. Bahwa PT ..... selaku penyedia jasa termasuk tetapi tidak terbatas pada: *ship owner*, *ship management* atau pengelola kapal, baik yang sedang berlangsung maupun pada pengadaan sebelumnya atau pengadaan lainnya, menyatakan bahwa kapal yang dimilikinya tidak melakukan *fraud* dan/atau *Number of Accident* (NOA) atau kejadian lain yang mempengaruhi kinerja dan kredibilitas PT Pertamina International Shipping sesuai ketentuan yang berlaku;
5. Bahwa PT ..... tidak sedang menjalani pemeriksaan oleh instansi yang terkait, antara lain pihak kepolisian, TNI, Bea Cukai, Perpajakan, atas dugaan perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh pihak kapal dalam hal ini termasuk namun tidak terbatas pada yang dilakukan oleh PT ....., pekerjanya, *crew* kapal, *ship management* kapal atau pihak-pihak lainnya yang terafiliasi dengan PT.....;
6. Bahwa PT Pertamina International Shipping memiliki hak untuk melaksanakan pemutusan *Charter Party* (*early termination*) pada kontrak sewa kapal yang sedang berjalan, apabila terbukti pernyataan ini tidak benar; dan
7. Bahwa kami bertanggung jawab sepenuhnya atas kebenaran pernyataan ini dan bersedia menanggung segala akibat hukum yang mungkin timbul apabila pernyataan ini tidak benar.

Demikian surat pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya tanpa paksaan dari pihak manapun dan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

.....  
Yang menyatakan  
PT .....

(Yang bertandatangan)

**Attachment XXV**  
Statement Letter Non Litigation (ENGLISH)

**STATEMENT LETTER OF NON LITIGATION**

The undersigned below:

Name :  
Position :  
Adress :  
Telephone/Fax :

In this case acting for and on behalf of PT ....., hereby declare truthfully:

That there are no ongoing litigation cases involving PT ....., either as plaintiff or defendant, in court and/or other legal institutions;

That there are no non-litigation cases such as arbitration, mediation, or other dispute resolution involving PT ..... currently in progress;

That PT ..... does not have any ongoing disputes or disagreements with PT Pertamina International Shipping and PT Pertamina (Persero) group as a whole, either in court or out of court or which have been subject to administrative sanctions by PT Pertamina (Persero) group, and we state that the relationship between PT ..... and PT Pertamina International Shipping is running well and without problems;

That PT ..... as a service provider including but not limited to: ship owner, ship management or ship manager, both ongoing and in previous procurement or other procurement, states that the ships it owns do not commit fraud and/or Number of Accidents (NOA) or other incidents that affect the performance and credibility of PT Pertamina International Shipping in accordance with applicable provisions;

That PT ..... is not currently undergoing an investigation by the relevant agencies, including the police, Indonesian National Armed Forces, Customs, Taxation, for alleged unlawful acts committed by the ship in this case including but not limited to those committed by PT ....., its workers, ship crew, ship management or other parties affiliated with PT.....;

That PT Pertamina International Shipping has the right to terminate the Charter Party (early termination) on the ongoing ship charter contract, if this statement is proven to be untrue; and

That we are fully responsible for the truth of this statement and are willing to bear all legal consequences that may arise if this statement is not true.

Thus, we have made this statement letter truly without coercion from any party and to be used properly.


....., .....

Regards,  
PT .....

(The Undersign)

Attachment XXV

**HSSE Plan**

	<p>JUDUL KONTRAK</p>	<p>LOGO PERUSAHAAN</p>
<p>DOCUMENT TITLE</p>	<p>DOCUMENT NUMBER</p>	<p>HALAMAN</p>
<p>HSSE PLAN</p>		

**HSSE PLAN**

**A. HSSE MANAGEMENT SYSTEM**

**1. KEPEMIMPINAN & AKUNTABILITAS**


- a. Keterlibatan Manajemen Dalam Mempromosikan Aspek HSSE
  - i. Program Management Walk Through (MWT)
  - ii. Program HSSE Meeting
  - iii. Program kampanye HSSE
  - iv. Program untuk mensosialisasikan dan menerapkan 15 Shipping Life Saving Rules (SLSR) PT PIS
- b. Penghargaan & Sanksi Aspek HSSE

**2. KEBIJAKAN & SASARAN**


- a. Kebijakan HSSE (HSSE Policy)
  - i. Upaya prioritas untuk pencegahan kecelakaan Personil (yang meliputi; luka dan sakit akibat kerja), kebakaran dan peledakan, kerusakan lingkungan dan upaya emission reduction serta pencegahan kasus pencurian (fraud) minyak kargo
  - ii. Komitmen untuk mematuhi segala peraturan pemerintah aspek HSSE, norma dan standar internasional terkait HSSE Maritime, Rule & Procedure yang berlaku di PT PIS (seperti antara lain: HSSE Golden Rules, 15 elemen Shipping Life Saving Rules (SLSR), dll)
  - iii. Persyaratan kompetensi dan keahlian pekerja dalam aspek mitigasi bahaya HSSE pekerjaan tersebut.
  - iv. Perbaikan berkesinambungan terhadap kinerja HSSE.
  - v. Larangan penggunaan obat-obatan terlarang serta minuman keras, senjata api dan senjata tajam dalam pelaksanaan pekerjaan.
- b. Sasaran HSSE (HSSE Objective)  
Minimal mencakup namun tidak terbatas kepada:
  - i. Nihil kecelakaan kerja
  - ii. Nihil penyakit akibat kerja
  - iii. Nihil pencemaran lingkungan
  - iv. Nihil kerusakan asset milik PT PIS
  - v. Nihil kebakaran & Peledakan
  - vi. Nihil kasus Fraud/Pencurian Minyak
- c. Key Performance Indicator (KPI) HSSE Kontraktor
  - i. Lagging indicator
  - ii. Leading indicator

**3. ORGANISASI, TANGGUNG JAWAB, SUMBER DAYA DAN DOKUMENTASI**


- a. Struktur Organisasi, Tugas dan Tanggung Jawab
  - i. Senior officer di atas kapal selaku pengawas aspek safety & security.
  - ii. Officer di atas kapal sebagai tenaga medis dengan kompetensi minimal First Aider dan Medical Care.
- b. Pemeriksaan Kesehatan
  - i. Hasil Medical Check-Up (MCU) (khusus untuk sewa kapal; bagi pekerja yang bekerja di laut dibuktikan dengan sertifikat kesehatan pelaut yang ditandatangani oleh ketua fasilitas pelayanan pemeriksaan kesehatan pelaut).
  - ii. Pencatatan hasil pemeriksaan kesehatan dicatat dalam buku kesehatan pelaut.
- c. Asuransi Ketenagakerjaan

	<p>JUDUL KONTRAK</p>	<p>LOGO PERUSAHAAN</p>
<p>DOCUMENT TITLE</p>	<p>DOCUMENT NUMBER</p>	<p>HALAMAN</p>
<p>HSSE PLAN</p>		

- d. Pelatihan dan Kompetensi Tenaga Kerja
    - i. Safety Navigation
    - ii. Safe Mooring & Unmooring Operation
    - iii. Safety in cargo & bunkering Operation
    - iv. Protokol COVID-19
    - v. Segitiga api dan penanggulangan kebakaran diatas kapal
    - vi. Permit to work
    - vii. Intervensi dan observasi HSSE atau implementasi PEKA
  - e. HSSE Communication
    - i. HSSE Meeting
    - ii. HSSE Talk
    - iii. Safety Stand Down / Learning from Event
    - iv. Tool Box Meeting
4. MANAJEMEN RISIKO
- a. Risk Assessment
    - i. Aktivitas kerja yang akan di nilai dan identifikasi potensi bahaya dan risikonya.
    - ii. Penakaran risiko dari setiap potensi bahaya dan dampak dengan menggunakan RAM (Risk Assessment Matrix).
    - iii. Tindakan pengendalian bahaya.
    - iv. Pelaksanaan pengendalian bahaya.
    - v. Review dan update hasil risk assessment sesuai perkembangan terkini.
5. PERENCANAAN DAN PROSEDUR
- a. Prosedur Kerja dan Standar Keselamatan
    - i. Penilaian risiko atau risk assessment di atas kapal
    - ii. Keselamatan kerja secara umum:
      - a) Kewajiban APD
      - b) Kelayakan alat listrik di deck dan kamar mesin
      - c) Pengaturan lingkup tugas Ship Officer
      - d) Safety Representative diatas kapal
      - e) Penanganan pembersihan bahan kimia dan deterjen
    - iii. Permit to Work
    - iv. Pencegahan kebakaran dan pemadaman kebakaran
    - v. Kesehatan kerja mencakup: pencegahan dan penanganan penyakit menular atau pandemic, sanitasi kapal, medical emergency evacuation
    - vi. Prosedur mooring dan unmooring
    - vii. Prosedur navigasi
    - viii. Prosedur kerja aman di kamar mesin
  - b. Rencana Tanggap Darurat (Emergency Preparedness)
    - i. Identifikasi keadaan darurat yang dapat terjadi.
    - ii. Prosedur penanggulangan terhadap keadaan darurat.
    - iii. Struktur organisasi tanggap darurat.
    - iv. Emergency contact number.
    - v. Alur komunikasi keadaan darurat yang meliputi namun tidak terbatas pada:
      - a) Internal Peserta Pemilihan selaku Pelaksana Kontrak
      - b) Pihak Peserta Pemilihan dengan Sub Kontraktornya (jika menggunakan subkontraktor)

	<p>JUDUL KONTRAK</p>	<p>LOGO PERUSAHAAN</p>
<p>DOCUMENT TITLE</p>	<p>DOCUMENT NUMBER</p>	<p>HALAMAN</p>
<p>HSSE PLAN</p>		

- c) Pihak Peserta Pemilihan dengan pihak PT PIS yang terkait
  - c. Pengelolaan Pencegahan Penularan Pandemi Virus
    - i. Prosedur / protokol pencegahan penyebaran pandemi virus yang mencakup langkah-langkah dibawah ini:
      - a) Pencegahan penyebaran pandemic
      - b) Penanganan pekerja saat mengalami penularan pandemi
      - c) Pengaturan reward dan konsekuensi kepatuhan pekerja terhadap prosedur
    - ii. Peralatan dan material yang berguna untuk mencegah penyebaran pandemi virus diatas kapal
    - iii. Fasilitas dan sarana pengobatan awal, evakuasi pasien dan rumah sakit yang memadai untuk pengobatan kru kapal yang terpapar pandemi virus.
    - iv. Semua biaya yang dikeluarkan dalam upaya pencegahan penularan pandemi virus dan pengobatan pekerjanya menjadi beban tanggung jawab kontraktor.
    - v. Realisasi prosedur disampaikan dalam laporan realisasi bulanan Performance HSSE kontraktor kepada FPP-Direksi / Pengawas Pekerjaan
- 6. IMPLEMENTASI DAN PENGENDALIAN OPERASI
  - a. Cargo Operation Manual
    - i. Manajemen ballast
    - ii. Pengoperasian inert gas
    - iii. Management commercial
    - iv. Pengoperasian ship to ship
    - v. Prosedur pembersihan tanki
    - vi. Operasi muatan tanki minyak / bahan kimia / gas
  - b. Technical & Maintenance Manual
    - i. Prosedur perawatan kapal dan peralatannya
    - ii. Operasi permesinan dan instruksi perawatan
    - iii. Perawatan alat keselamatan kapal
  - c. Security
    - i. Pengawasan terhadap kegiatan kru kapalnya melalui berbagai media (misal CCTV, dokumentasi proses serah terima muatan dan kapal.), untuk meyakinkan bahwa Kru kapalnya tidak melakukan penyimpangan dan fraud / pencurian terhadap kargo kapal.
    - ii. Sistem sanksi konsekuensi terhadap Kru kapal yang telah melakukan penyimpangan atau pencurian kargo kapal.
    - iii. Penggantian kerugian yang timbul jika Kru kapalnya terbukti melakukan fraud / pencurian kargo kapal.
- 7. JAMINAN: PEMANTAUAN, PENGUKURAN, DAN AUDIT
  - a. Audit & Inspeksi HSSE
    - i. Audit
    - ii. Inspeksi HSSE
      - a) Area kerja (Warehouse, Workshop, Perkantoran, Perumahan / Mess dan Poliklinik)
      - b) Material yang digunakan
      - c) Peralatan / mesin yang digunakan
      - d) Perilaku dan metode kerja yang dilakukan oleh pekerja
      - e) Penerapan HSSE Safe Work Practice
      - f) Kepatuhan terhadap rule PT PIS yang terkait dengan aktivitas kerja yang dilakukan
  - b. Pelaporan dan Investigasi Insiden
    - i. Prosedur pelaporan dan pelaksanaan investigasi kecelakaan.

	JUDUL KONTRAK	LOGO PERUSAHAAN
DOCUMENT TITLE	DOCUMENT NUMBER	HALAMAN
HSSE PLAN		

- ii. Daftar tenaga investigator yang kompeten dari internal organisasi Kontraktor, dibuktikan dengan sertifikat pelatihan investigasi insiden.

8. TINJAUAN MANAJEMEN

- a. Peninjauan Manajemen puncak dari Kontraktor keatas kapal.
- b. Tinjauan mencakup penilaian peluang untuk perbaikan dan kebutuhan akan perubahan pada Sistem Manajemen HSSE, termasuk kebijakan dan sasaran HSSE.
- c. Masukan terhadap tinjauan manajemen sebagai berikut:
  - i. Hasil audit internal dan evaluasi dari pemenuhan aspek hukum dan persyaratan lainnya.
  - ii. Hasil dari partisipasi dan konsultasi.
  - iii. Komunikasi relevan dari pihak internal.
  - iv. Kinerja HSSE.
  - v. Tujuan telah dipenuhi.
  - vi. Status investigasi insiden, tindakan perbaikan dan pencegahan.
  - vii. Tindak lanjut dari tinjauan manajemen sebelumnya.
  - viii. Perubahan dari keadaan, termasuk perkembangan pada aspek hukum dan persyaratan lainnya yang berhubungan dengan HSSE.
  - ix. Rekomendasi untuk perbaikan.

B. PENILAIAN KELAYAKAN EQUIPMENT/KAPAL

- a. Memastikan permintaan dan/atau pemenuhan kewajiban permintaan vetting dilakukan sesuai tata waktu dan ketentuan.
- b. Close out atas hasil rekomendasi vetting maupun negative feedback.
- c. Pemenuhan kriteria vetting selama validity PSA untuk keselamatan operasional dan pencegahan pencemaran, dengan:
  - Mematuhi semua aturan yang berkaitan dengan regulasi Maritim secara nasional dan internasional.
  - Mematuhi semua aturan yang diterapkan di seluruh terminal PT PIS maupun Non PT PIS.
  - Memastikan semua sertifikat statutory kapal valid selama memiliki PSA.
  - Memastikan semua peralatan critical safety sesuai dengan PT PIS Vetting Criteria berfungsi dengan baik.
  - Memitigasi risiko accident dan/atau incident terkait dengan operasional kapal yang dapat menimbulkan bahaya terhadap personil, lingkungan, aset, dan atau reputasi PT PIS Group.
  - Melakukan tindak lanjut dengan baik jika ada umpan balik negatif, baik dari otoritas pelabuhan, maupun dari Marine Terminal.

Persyaratan HSE tersebut diatas akan dievaluasi dengan rincian pembobotan sebagai berikut:

FORM PENILAIAN DOKUMEN HSSE PLAN					
Nama Perusahaan		: .....			
Judul Pekerjaan		: .....			
Lokasi Pekerjaan		: .....			
NO	KOMPONEN PENILAIAN HSSE PLAN	Bobot	PERHITUNGAN PENCAPAIAN NILAI		KETERANGAN
			Pencapaian Nilai Matriks	Pencapaian Nilai Per Sub Proses = pencapaian nilai matriks x bobot	
			0/ 0,25/ 0,50/ 0,75/ 1 (definisi angka lihat matriks kriteria)		
<b>A. HSSE MANAGEMENT SYSTEM KONTRAKTOR</b>					
<b>I PROSES 1. KEPEMIMPINAN DAN AKUNTABILITAS</b>					
<b>1 Keterlibatan Manajemen Dalam Mempromosikan Budaya HSSE</b>					
	1) Komitmen Manajemen Kontraktor untuk terlibat dalam kegiatan HSSE				
	b Program HSSE Meeting				
	c Program Management Walkthrough/ Inspeksi oleh Manajemen				
	d Komitmen Intervensi terhadap kondisi dan perilaku Sub Standard melalui program PEKA				
	e Komitmen Implementasi 15 Shipping Life Saving Rules (CSLR) PT PIS				
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>		<b>0.00</b>	
<b>2 Penghargaan dan Sanksi terkait Aspek HSSE</b>					
	1) Sistem reward/ consequences (Penghargaan/ sanksi) aspek HSSE yang mencakup namun tidak terbatas pada:				
	a Pemberlakuan sistem Reward terhadap kinerja HSSE yang baik/ upaya pro aktif				
	b Sanksi bagi pekerja yang melakukan pelanggaran aspek HSSE				
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>		<b>0.00</b>	
<b>TOTAL PROSES I</b>		<b>0</b>		<b>0.00</b>	
<b>II PROSES 2. KEBIJAKAN DAN SASARAN</b>					
<b>1 HSSE Policy Dan Objective</b>					
	1) Komitmen HSSE				
	Tersedia Kebijakan HSSE Perusahaan, yang berisi detail sbb:				
	a Pencegahan kecelakaan, luka dan sakit akibat kerja				
	b Mematuhi segala peraturan HSSE yang berlaku				
	c Menyediakan pekerja yang telah memahami/memenuhi persyaratan keahlian dalam aspek HSSE				
	d Melakukan perbaikan berkesinambungan terhadap kinerja HSSE				
	e Melarang penggunaan obat-obatan terlarang, minuman keras, penggunaan senjata api, berjudi dan berkelahi.				
	2) Target Kebijakan HSSE				
	Menetapkan target pencapaian HSSE dalam kebijakan HSSE				
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>		<b>0.00</b>	
<b>2 HSSE PERFORMANCE INDICATOR / KPI (KEY PERFORMANCE INDICATOR)</b>					
	1) Menyusun indikator pencapaian kinerja (KPI) HSSE yang terdiri dari :				
	a Lagging Indicator				
	b Leading Indicator				
	c KPI HSSE yang disusun sesuai format Pertamina				
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>		<b>0.00</b>	
<b>TOTAL PROSES II</b>		<b>0</b>		<b>0.00</b>	

<b>III</b>	<b>PROSES 3. ORGANISASI, TANGGUNG JAWAB, SUMBER DAYA, DAN DOKUMEN</b>			
<b>1</b>	<b>STRUKTUR ORGANISASI, TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB</b>			
1)	Memiliki Dokumen minimum Safe Manning Kapal & Kompetensi Crew yang sesuai Crew matriks			
a	Dokumen Minimum Safe Manning yang di sahkan oleh KSOP			
d	Tugas dan tanggung jawabnya personil tersebut ( <i>Job Description</i> )			
2)	Terdapat penunjukan & Pendelegasian tanggung jawab Aspek HSSE kepada Salah satu senior officer			
a	Pendelegasian di tuliskan secara jelas dalam dokumen Job Desc atau Surat Perjanjian Kerja Laut			
b	Personil yang ditunjuk minimal sudah mempunyai sertifikat kompetensi Basic Safety Training			
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>	<b>0.00</b>	
<b>2</b>	<b>PEMERIKSAAN KESEHATAN</b>			
1)	Melakukan pemeriksaan kesehatan kepada seluruh pekerja terkait yang dibuktikan dengan :			
a	Menyampaikan hasil <i>Medical Check Up</i> (MCU) yang masih berlaku dan sesuai jenis pemeriksaannya/ sesuai persyaratan yang berlaku			
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>	<b>0.00</b>	
<b>3</b>	<b>ASURANSI KETENAGAKERJAAN</b>			
1)	Memiliki program asuransi ketenagakerjaan (BPJS Ketenagakerjaan) terhadap pekerja yang akan dilibatkan dalam pelaksanaan pekerjaan kontrak dengan mengacu UU Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial			
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>	<b>0.00</b>	
<b>4</b>	<b>PELATIHAN DAN KOMPETENSI PEKERJA YANG TERLIBAT DALAM PEKERJAAN</b>			
1)	Program Pembekalan Before Join Ship Training, dengan materi; Safety Navigation, Safe Mooring & Mooring Operation, Safety in Cargo & Bunkering, Protokol COVID, Materi Segitiga Api & tata cara penanggulangan kebakaran di atas kapal, Intervensi & Observasi HSSE & Permit To Work.			
2)	Bukti Sertifikat Kompetensi aspek HSSE yang dimiliki oleh seluruh Kru Kapal			
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>	<b>0.00</b>	
<b>5</b>	<b>HSSE COMMUNICATION</b>			
1)	Sistem komunikasi HSSE akan disampaikan mencakup namun tidak terbatas pada:			
a	Tool Box Meeting			
b	Safety talk			
c	Safety Stand Down/ Safety Alert			
c	HSSE Meeting / Safety Meeting			
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>	<b>0.00</b>	
<b>TOTAL PROSES III</b>		<b>0</b>	<b>0.00</b>	



<b>IV</b>	<b>PROSES 4. MANAJEMEN RISIKO</b>			
<b>1</b>	<b>WORK SITE HAZARD ANALYSIS</b>			
1)	Tersedia prosedur Risk Assesment Pekerjaan yang sesuai dengan persyaratan di dalam HSSE Plan			
1)	Tersedianya Hasil Risk Assesment yaitu Task Base Risk Assesment (TBRA) untuk pekerjaan-pekerjaan rutin yang akan dilaksanakan sesuai scope kontrak			
3)	Beberapa ketentuan yang ada di dalam prosedur Risk Assesment Kontraktor adalah			
a	adanya jenis bahaya dan risiko-risiko			
b	peralatan identifikasi bahaya			
c	Tim Penilai Risiko ditentukan			
d	adanya ketentuan kompetensi dan pelatihan terhadap Tim penilai risiko			
e	adanya teknik untuk mengidentifikasi bahaya/risiko			
f	Adanya Ukuran keparahan & Likelihood yang jelas			
g	Adanya Risk matriks & Peringkat risiko yang jelas			
h	Adanya Hierarchy pengendalian risiko yang sesuai persyaratan di dalam HSSE Plan			
i	Adanya ketentuan terkait pengelolaan Residual Risk			
j	Adanya panduan Identifikasi bahaya dalam 1 menit			
k	Adanya Tools box meeting dan ruang lingkungnya			
<b>TOTAL PROSES IV</b>		<b>0</b>	<b>0.00</b>	
<b>V</b>	<b>PROSES 5. PERENCANAAN DAN PROSEDUR</b>			
<b>1</b>	<b>PROSEDUR KERJA DAN STANDAR KESELAMATAN</b>			
1)	Menyusun shipboard procedure manual yang minimal mengatur tentang:			
a	Penilaian Risiko atau Risk Assesment diatas kapal			
b	Keselamatan Kerja secara Umum; mencakup: Kewajiban APD, Kelayakan alat listrik, Pengaturan Lingkup tugas Ship officer, Safety Representative, Penanganan pembersihan bahan kimia & deterjen			
c	Permit To Work			
d	Pencegahan kebakaran & pemadaman kebakaran			
e	Kesehatan Kerja mencakup; pencegahan & penanganan Penyakit menular, Sanitasi, Medical Emergency Evacuation			
f	Prosedur Mooring & Anchoring			
g	Prosedur Navigasi			
h	Prosedur kerja di kamar mesin			
2)	Menyusun program untuk mensosialisasikan prosedur kerja dan standard keselamatan yang berlaku.			
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>	<b>0.00</b>	

<b>2</b>	<b>EMERGENCY RESPONSE</b>				
1)	Menyusun rencana tanggap darurat terhadap pekerjaan kontrak yang mencakup namun tidak terbatas pada :				
a	Identifikasi keadaan darurat yang dapat terjadi selama pelaksanaan pekerjaan kontrak				
b	Tersedianya prosedur penanggulangan terhadap keadaan darurat milik Shipowner yang masih berlaku				
c	Tersedianya struktur organisasi tanggap darurat beserta tugas dan tanggung jawabnya serta terhubung dengan Direksi Pekerjaan di PT PIS atau A/P				
d	Emergency contact number yang berlaku di lokasi pekerjaan kontrak				
e	Alur komunikasi keadaan darurat				
2)	Terdapat skenario drill & program Emergency Drill diatas kapal				
3)	Tersedia daftar peralatan P3K dan alat kesehatan kesehatan minimal diatas kapal mencakup; defiberator, tabung oksigen, alat infus, stetoskop, alat pengukur tensi darah, stretcher, Oxymeter.				
4)	Telah ditunjuk petugas First Aider (P3K) dari antara senior officer diatas kapal dan petugas tsb harus sudah mempunyai sertifikat kompetensi First Aider.				
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>		<b>0.00</b>	
<b>3</b>	<b>PENGELOLAAN PENYEBARAN PANDEMIC (BILA TERJADI PANDEMIC)</b>				
1)	Memiliki prosedur pencegahan penyebaran Pandemic yang mencakup namun tidak terbatas pada :				
a	Pencegahan penularan pandemic				
b	Penanganan pekerja saat mengalami penularan pandemic				
c	Pengaturan reward dan konsekuensi kepatuhan pekerja terhadap prosedur				
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>		<b>0.00</b>	
<b>TOTAL PROSES V</b>		<b>0</b>		<b>0.00</b>	
<b>VI</b>	<b>PROSES 6. IMPLEMENTASI DAN PENGENDALIAN OPERASIONAL</b>				
<b>1</b>	<b>CARGO OPERATION MANUAL</b>				
1)	Manajemen Ballast				
2)	Pengoperasian Inert Gas				
3)	Manajemen comercial				
4)	Pengoperasian Ship to Ship Transfer				
5)	Prosedur Pembersihan Tanki				
6)	Operasi muatan tanki minyak / bahan kimia / minyak sayur / gas				
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>		<b>0.00</b>	
<b>2</b>	<b>TECHNICAL &amp; MAINTENANCE MANUAL</b>				
1)	Prosedur Perawatan kapal & peralatan				
2)	Operasi Permesinan & Instruksi Perawatan				
3)	Perawatan alat keselamatan kapal				
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>		<b>0.00</b>	
<b>3</b>	<b>SECURITY ASPEK</b>				
1)	Mengelola komitmen terhadap aspek security dan mencegah potensi fraud terhadap cargo kapal				
a	Terdapat lembar komitmen yang ditanda tangani oleh Top mgt kontraktor yang berisi komitmen dan upaya pencegahan fraud				
b	Terdapat prosedur mengatur sanksi dan konsekuensi untuk para pekerjanya yang melakukan fraud cargo kapal				
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>		<b>0.00</b>	
<b>TOTAL PROSES VI</b>		<b>0</b>		<b>0.00</b>	

<b>VII</b>	<b>PROSES 7. JAMINAN : PEMANTAUAN, PENGUKURAN DAN AUDIT</b>				
<b>1</b>	<b>AUDIT DAN ATAU INSPEKSI, REVIEW DAN EVALUASI PEMENUHAN</b>				
	<b>1) Audit</b>				
	a	Terdapat dokumen hasil audit ISM dan rekomendasi audit yang paling uptodate			
	b	Terdapat bukti tindak lanjut atas rekomendasi hasil audit (jika terdapat rekomendasi hasil audit)			
	<b>2) Inspeksi</b>				
	Memiliki Pogram Inspeksi HSSE yang mencakup namun tidak terbatas pada:				
	a	Program Inspeksi Rutin			
	b	Program MWT ( <i>Management Walk Through</i> )			
	<b>TOTAL</b>		<b>0</b>	<b>0.00</b>	
<b>2</b>	<b>PELAPORAN DAN INVESTIGASI KECELAKAAN</b>				
	1)	Melampirkan Prosedur pelaporan dan investigasi kecelakaan yang berlaku			
	2)	Terdapat alur pelaporan dan koordinasi terkait penanganan insiden kepada Pertamina			
	<b>TOTAL</b>		<b>0</b>	<b>0.00</b>	
<b>TOTAL PROSES VII</b>			<b>0</b>	<b>0.00</b>	
<b>VIII</b>	<b>PROSES 8. TINJAUAN</b>				
	1)	Ada bukti pelaksanaan Tinjauan Management untuk pemenuhan Persyaratan ISM			
<b>TOTAL PROSES VIII</b>			<b>0</b>	<b>0.00</b>	
<b>TOTAL BOBOT HSSE MGT SYSTEM</b>			<b>0</b>		
<b>TOTAL PENCAPAIAN NILAI HSSE MGT SYSTEM</b>					
<b>% PENCAPAIAN NILAI HSSE MANAGEMENT SYSTEM</b>					

FORM PENILAIAN HSSE PLAN KONTRAKTOR					
Nama Perusahaan : .....					
Judul Pekerjaan : .....					
Lokasi Pekerjaan : .....					
NO	KOMPONEN PENILAIAN HSSE PLAN	Bobot	PERHITUNGAN PENCAPAIAN NILAI		KETERANGAN
			Pencapaian Nilai Matriks 0/ 0,25/ 0,50/ 0,75/ 1 (definisi angka lihat matriks kriteria)	Pencapaian Nilai Per Sub Proses = pencapaian nilai matriks x bobot	
<b>HSSE MGT SYSTEM REQUIREMENT</b>					
A	1	Kepemimpinan & Akuntabilitas		0.00	
	2	Kebijakan & Sasaran HSSE		0.00	
	3	Organisasi, tanggung jawab, Sumber daya & Dokumen		0.00	
	4	Manajemen Risiko		0.00	
	5	Perencanaan & prosedur		0.00	
	6	Implementasi & Pengendalian Operasi		0.00	
	7	Jaminan Pemantauan, Pengukuran & Audit		0.00	
	8	Tinjauan Mgt		0.00	
<b>TOTAL PENILAIAN "A"</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	
<b>% PENCAPAIAN NILAI HSSE MGT SYSTEM</b>		<b>#DIV/0!</b>			50% dari total penilaian HSSE Plan
<b>KELAYAKAN EQUIPMENT UNTUK DI HIRE</b>					
B	1	Nilai Grading awal lebih dari 65% (hasil vetting & PSA harus masih berlaku sesuai pedoman vetting kapal PT PIS)		0	Jika hasil vetting PSA sudah tidak berlaku lagi maka seluruh items dibawahnya adalah 0 (Nol)
	2	Penyelesaian (Close out) temuan tidak sampai 30 hari kalender tmt rekomendasi diterbitkan dan semua tindak lanjut penyelesaian dinyatakan satisfactory		0	
	3	Hasil evaluasi vetter menyatakan kapal tsb dapat diterima		0	
	4	Tidak terdapat temuan kategory "critical safety criteria" atau jumlah temuan dengan kategory High Risk tidak lebih dari 10 items		0	
<b>TOTAL PENILAIAN B</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>% PENCAPAIAN NILAI KELAYAKAN EQUIPMENT UNTUK DIHIRE</b>					50% dari total penilaian HSSE Plan

<b>TOTAL PENCAPAIAN NILAI HSSE PLAN KONTRAKTOR</b>	<b>0</b>
<b>% PENCAPAIAN NILAI HSSE PLAN KONTRAKTOR</b>	

Catatan :

1. Pencapaian nilai matriks maksimum untuk masing-masing Sub Proses penilaian adalah 1. Kriteria penilaian masing-masing Sub Proses dapat dilihat pada Matriks Kriteria Penilaian HSSE Plan pada lampiran 3-2
2. Jumlah dan cakupan Sub Proses yang dinilai bisa ditambah atau dikurangi sesuai dengan sifat/ jenis pekerjaan yang akan dikontrakan
3. Passing Grade Penilaian Persentase HSSE Plan adalah  $\geq 80\%$