

PART II
1. KONDISI KAPAL

Pemilik menjamin bahwa pada tanggal penyerahan Kapal berdasarkan Perjanjian Sewa ini :

- a. Kapal harus diklaskan (mengacu pada Part I Pasal I angka 6);
- b. Kapal dalam segala hal harus mampu untuk menyimpan dan membawa segala tipe muatan (mengacu pada Part I Pasal I angka 20) dengan minimum *grade* muatan (mengacu pada Part I Pasal I angka 22) sesuai konstruksi Kapal tanpa terjadi pencampuran;
- c. Kapal harus dapat dengan aman melaksanakan pemuatan dan pembongkaran minimum 2 (dua) *grade* muatan secara simultan tanpa terjadi pencampuran;
- d. Selama masa Perjanjian Sewa, Kapal akan muat dan membongkar muatan pada siang maupun malam hari jika diperlukan demikian oleh Penyewa atau Agen-agensinya sepanjang peraturan Kesyahbandaran setempat mengijinkan;
- e. Kapal harus kedap, kokoh, kuat dan dalam kondisi yang baik; dalam segala hal mampu untuk beroperasi dengan mesin-mesin, ketel-ketel uap, lambung, dan peralatan lainnya dalam kondisi yang baik; dalam keadaan yang sedemikian rupa sehingga dapat menghasilkan hasil kerja yang paling ekonomis; diawasi oleh Nakhoda, Perwira-perwira serta Awak Kapal secara lengkap sesuai ukuran kapal dan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku di Negara bendera kapal;
- f. Kapal dalam segala hal harus mampu untuk membakar segala jenis bunker yang digunakannya untuk mesin induk, mesin bantu dan boiler sebagaimana tercantum dalam Part I Pasal I angka 13, kecuali Penyewa tidak mampu menyediakan bunker sebagaimana tercantum dalam Part I Pasal I angka 13;
- g. Kapal harus dilengkapi seluruhnya dengan heating coil yang efisien pada seluruh tangki muatan dan harus mampu untuk memanaskan muatan secara efisien hingga 140 derajat Fahrenheit atau 60 derajat Celcius dan membongkar segala tipe crude dan/atau black product. Klausul ini tidak berlaku untuk kapal white product, kapal chemical dan kapal LPG;
- h. Daya kekuatan Kapal dan instalasi pompa Kapal harus berkapasitas cukup (baik pada musim dingin maupun musim panas) untuk membongkar seluruh muatan didasarkan pada *rate* pembongkaran muatan yang dijamin (per pompa dan kumulatif) dan tekanan balik pompa sebagaimana tersebut dalam Part III Pasal 4, di railing Kapal dan untuk mempertahankan suhu muatan yang dipersyaratkan.

Pada setiap kegiatan pemuatan dan pembongkaran, Nakhoda selaku perwakilan dari Pemilik beserta dengan perwakilan Penyewa di Pelabuhan Bongkar milik Penyewa, harus menandatangani Kesepakatan Pemuatan dan Kesepakatan Pembongkaran.

Kapasitas pompa dan/atau tekanan balik pompa yang tertuang dalam Kesepakatan Pemuatan dan Kesepakatan Pembongkaran akan diberlakukan sebagai jaminan baru hanya jika fasilitas darat tidak mampu menerima kapasitas pompa dan/atau tekanan balik pompa sebagaimana dituangkan dalam Part III Pasal 4.

Nakhoda berkewajiban untuk bekerja sama dengan perwakilan Penyewa di Pelabuhan Bongkar untuk menyelesaikan dan menandatangani Kesepakatan Pemuatan dan Kesepakatan Pembongkaran tersebut tanpa adanya penahanan dengan alasan yang tidak wajar. Dalam hal terjadi keterlambatan yang disebabkan penolakan Nakhoda untuk menandatangani Kesepakatan Pemuatan dan Kesepakatan Pembongkaran tersebut, maka keterlambatan ini akan dihitung sebagai *off hire*.

- i. Kapal harus dilengkapi dengan mesin pencuci tangki muatan atau peralatan lain dengan kemampuan yang sama. Pasal ini tidak berlaku untuk kapal LPG;
- j. Kapal harus dilengkapi dengan instalasi perangkat radio wireless dan VHF/Medium/Shortwave radio telepon yang mampu untuk berkomunikasi dengan stasiun radio pantai Penyewa.

1. CONDITION OF VESSEL

Owners guarantee that at the date of delivery of the Vessel under this Charter :

- a. The Vessel shall be classed (as referred to Part I Clause I number 6);
- b. The Vessel shall be in every way fit to store and to carry all agreed types of cargo (set forth at Part I Clause I number 20) with minimum agreed grades of cargo (set forth at Part I Clause I number 22) in accordance with the Vessel's natural segregation without admixture;
- c. The Vessel can safely load and discharge minimum 2 (two) grades of cargo simultaneously without admixture;
- d. During the Charter Period, the Vessel shall be able to load and to discharge cargo by night as well as by day as required by Charterers or their Agents provided the local port regulations allow to do so;
- e. The Vessel shall be tight, staunch, strong, in good order and condition; in every way fit for the service with her machinery, boilers, hull and other equipments all in good condition; in such a state as to obtain the most economic working; manned by full and efficient Master, Officers and Crew suit for a vessel of her tonnage in accordance with the requirements of the laws of her flag state;
- f. The Vessel shall be in every way fit to burn all types of bunker which is used for her main engine, auxiliary engine and boilers as governed in Part I Clause I number 13, except the Charterers cannot provide the bunker as required in Part I Clause I number 13;
- g. The Vessel shall be fully fitted with efficient heating coil in all cargo tanks and shall be capable of efficiently heating cargo up to 140 degrees Fahrenheit or 60 degrees Celcius and of discharging all types of crude and/or black products. This clause is not applied for white product oil tanker, chemical tanker and LPG tanker;
- h. The Vessel's power and pumping plants shall be of sufficient capacity (under both winter and tropical conditions) to discharge the entire cargo based on guaranteed cargo discharging rate (per pump and cumulative) and cargo pump back pressure as specified in Part III Clause 4 at the Vessel's rail and to maintain the required cargo temperature.

The Master as the representative of Owners with the representative of Charterers at the discharging port owned by Charterers, shall sign Loading Agreement and Discharging Agreement in any loading and discharging activity

Cargo pumping rate (per pump and cumulative) and cargo pump back pressure stipulated in Loading Agreement and Discharging Agreement shall only be applied as new guarantee in condition of shore facility being incapable to receive the rate and/or pressure stated on Part III Clause 4.

The Master shall cooperate with the representative of Charterers at the discharging port to proceed and signed the Loading Agreement and Discharging Agreement without unreasonably withheld. The occurrence of delay which caused by Master's refusal to sign the Loading Agreement and Discharging Agreement shall be count as *off hire*;

- i. The Vessel shall be fitted with tank cleaning machine or equal equipment. This Clause is not applicable for LPG tanker;
- j. The Vessel shall be fitted with wireless installation and VHF/Medium/ Shortwave radio telephone capable to communicate with Charterers' coast station.

- k. Kapal harus sepenuhnya memenuhi persyaratan IMO yang berlaku sebelum pelaksanaan Perjanjian Sewa dan harus memenuhi seluruh persyaratannya selama jangka waktu sewa termasuk perubahan-perubahannya yang mungkin terjadi selama jangka waktu sewa. Pemilik harus memastikan bahwa "the company" sebagaimana didefinisikan dalam International Safety Management (ISM) Code dan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, harus memenuhi persyaratan untuk Kapal yang diatur dalam ISM Code dan ISPS Code. Pemilik harus memberikan *copy* dari *Document of Compliance (DOC)* dan *Safety Management Certificate (SMC)* yang masih berlaku kepada Penyewa. Kecuali diperjanjikan lain pada Perjanjian Sewa ini, setiap kerugian, kerusakan, biaya atau keterlambatan yang disebabkan oleh kegagalan Pemilik atau "the company" untuk memenuhi persyaratan ISM Code, ISPS Code, IMO dan/atau persyaratan-persyaratan lain yang berlaku, menjadi beban Pemilik;
- l. Kapal harus memiliki flens penyambung selang muatan (*reducer*) yang mencukupi untuk melaksanakan pekerjaan sesuai kebutuhan Penyewa;
- m. Tanki-tanki muatan Kapal, kerangan-kerangan dan pipa-pipanya harus kedap minyak atau kedap gas sebagaimana mestinya;

2. DESKRIPSI KAPAL

Pemilik menjamin bahwa pada tanggal penyerahan berdasarkan Perjanjian Sewa ini, Kapal harus sesuai dengan deskripsi sebagaimana yang diatur pada Perjanjian Sewa ini. Dalam hal Kapal tidak sesuai dengan deskripsi tersebut, Penyewa berhak untuk menolak Kapal dan memutuskan Perjanjian Sewa.

Kecuali disepakati lain oleh Para Pihak atau secara tegas dinyatakan dalam Perjanjian Sewa ini, dalam hal terdapat perbedaan antara Dokumen Penawaran dan Perjanjian Sewa ini (termasuk spesifikasi Kapal sebagaimana tertuang dalam Q88 / Gas Form C dari Pemilik), maka ketentuan Perjanjian Sewa ini yang berlaku.

3. MUATAN

3.1. Muatan yang dikemas - Penyewa mempunyai hak untuk mengapalkan barang-barang yang tidak melawan hukum atau suku cadang dalam peti-peti dan/atau kemasan-kemasan lain dalam gudang Kapal dan/atau diruangan lain yang tersedia, akan tetapi dengan syarat Nakhoda menyetujui mengenai tipe dan sifat, jumlah dan penyimpanannya asalkan peraturan Bea & Cukai dan peraturan lainnya mengizinkan. Semua biaya yang timbul untuk bahan pengganjal, pemuatan penyimpanan dan pembongkaran akan dibayar oleh Penyewa.

3.2. Muatan yang Berbahaya - Tidak ada bahan asam, peledak atau muatan lain yang berbahaya untuk Kapal dan/atau lapisan tangki muatan dan pemanasnya, kecuali muatan-muatan yang ditentukan dalam Pasal 1 (b), yang dapat dikapalkan, atau tidak ada satu pun pengapalan dapat dilaksanakan, atau barang atau muatan lainnya dapat dimuat jika dapat menimbulkan risiko penyiapan, penanganan, penahanan atas Kapal atau denda dari Penguasa atau Pemerintah. Tanpa mengabaikan hal-hal tersebut di atas, segala kerusakan lapisan tangki dan pemanas muatan yang diakibatkan pengapalan atas muatan dimaksud akan menjadi risiko dan tanggungan Penyewa serta waktu yang diperlukan untuk memperbaiki kerusakan tersebut menjadi tanggungan Penyewa, dengan ketentuan dapat dibuktikan bahwa hal tersebut merupakan kesalahan Penyewa. Pasal ini tidak berlaku dalam hal Kapal membawa tipe muatan sebagaimana diuraikan pada Pasal 1 (b) dengan syarat hal tersebut terbukti diakibatkan oleh kesalahan Penyewa.

4. PERIODE DAN PENYERAHAN

4.1. Jangka Waktu Sewa dan Jangka Waktu yang Diperkenankan - Pemilik menyetujui untuk menyewakan dan Penyewa menyetujui untuk menyewa Kapal dalam jangka waktu sebagaimana yang diatur pada Part I Pasal II angka 3 (selanjutnya disebut "Jangka Waktu Sewa"), dengan ± 15 (lima belas) hari atas pilihan Penyewa (selanjutnya disebut "Jangka Waktu yang Diperkenankan") terhitung sejak waktu dan tanggal penyerahan Kapal sebagaimana yang diatur pada Part III Pasal 1 ("Tanggal Penyerahan").

Untuk menghindari penafsiran yang berbeda, Penyewa mempunyai pilihan untuk mempergunakan haknya terhadap Jangka Waktu yang Diperkenankan untuk menambah atau

- k. The Vessel shall fully comply with the latest IMO requirements before the commencement of the Charter and shall ensure full compliance throughout the Charter Period including any changes to the requirements that may occur during the Charter Period. The Owners shall ensure that "the company" as defined by the International Safety Management (ISM) Code, and International Ship and Port Facility Security (ISPS) code shall comply with the requirements of the ISM Code and ISPS Code. The Owners shall provide a copy of the relevant document of compliance (DOC) and valid safety management certificate (SMC) to the Charterers. Except as otherwise provided in this Charter, losses, damages, expenses or delay caused by failure on the part of the Owners or "the company" to comply with the ISM Code, ISPS Code, IMO requirements and/or any other relevant statutory provisions, shall be for the Owners' account;

- l. The Vessel shall have adequate reducer available on board to undertake Charterers' intended trade as required by the Charterers;

- m. The Vessel's cargo tanks, valves and pipelines shall be oil or gas tight as appropriate;

2. DESCRIPTION OF VESSEL

Owners warrant that at the date of delivery under this Charter the Vessel shall be of the description set out in this charter. In the event the Vessel does not comply with the description, Charterers shall have the right to reject the Vessel and terminate this Charter.

Unless otherwise agreed by the Parties or explicitly determined under this Charter, in the event of conflict between the Bid Documents and the Charter, (including Ship's Particulars set out in Q88 / Gas Form C issued by the Owners), the terms of this Charter shall prevail.

3. CARGO

3.1 Packed Cargo - The Charterers shall have the option of shipping lawful goods or spare parts in cases and/or cans and/or other packages in the Vessel's store and/or other suitable space available, subject however to the Master's approval as to kind and character, amount and stowage and provided that customs and other regulations permit. All charges for dunnage, loading, stowage and discharging so incurred shall be paid by the Charterers.

3.2 Injurious Cargo - No acids, explosives or other cargoes injurious to the Vessel and/or her cargo tanks, coating and heating coils except the cargoes specified in Clause 1 (b) shall be shipped, nor shall any voyage be undertaken, nor goods or other cargoes be loaded that would involve risk of seizure, capture, detention of the Vessel or penalty imposed by rulers or Governments, and without prejudice to the foregoing, any damage to the tank coatings and heating oil caused by the shipment of any such cargo as aforesaid shall be at Charterers' risk and expense, and the time taken to repair such damage shall be for Charterers' account, provided due to proven negligence of Charterers, provided always that this clause does not apply to the carrying of any type of cargo as specified in Clause 1(b).

4. PERIOD AND DELIVERY

4.1. Charter Period and Allowance Period - Owners agree to let and Charterers agree to hire the Vessel for the period as specified in Part I Clause II number 3 ("Charter Period") plus or minus up to fifteen (15) days at Charterers' option ("Allowance Period") commencing from the time and date of delivery of the Vessel as specified in Part III Clause 1 ("Date of Delivery").

For the avoidance of doubt, Charterers may exercise their rights to the Allowance Period to extend or to reduce the Charter Period up to fifteen (15) days by giving written notice to Owners prior to the expiry

mengurangi Jangka Waktu Sewa sampai dengan 15 (lima belas) hari didahului dengan pemberitahuan tertulis sebelum berakhirnya Jangka Waktu Sewa ini.

4.2. Perpanjangan Jangka Waktu Sewa - Penyewa mempunyai opsi memperpanjang Jangka Waktu Sewa berdasarkan Perjanjian Sewa ini untuk periode opsi pertama dan jangka waktu berikutnya pada periode opsi kedua sebagaimana yang diatur dalam Part I Pasal II angka 3, masing-masing opsi dengan ± 15 (lima belas) hari sesuai pilihan Penyewa ("Jangka Waktu yang Diperkenankan") secara berkelanjutan dari Perjanjian Sewa ini dengan harga sewa yang sama atau harga yang lebih rendah yang disepakati oleh Pemilik dan Penyewa, dengan ketentuan-ketentuan dan persyaratan-persyaratan yang sama. Pilihan tersebut harus dinyatakan secara tertulis selambat-lambatnya 15 (lima belas) hari sebelum berakhirnya Jangka Waktu Sewa atau Jangka Waktu yang Diperkenankan.

4.3. Batas Waktu Penyerahan dan Pembatalan - Kecuali disepakati lain oleh Para Pihak, Kapal tidak akan diserahkan kepada Penyewa sebelum hari pertama Batas Waktu Penyerahan pada jam 08.00 waktu setempat dan Penyewa memiliki hak untuk membatalkan Perjanjian Sewa jika Kapal tidak siap dan tersedia untuk Penyewadi pelabuhan penyerahan pada tanggal terakhir Batas Waktu Penyerahan pada jam 16.00 waktu setempat sebagaimana tertuang dalam Part I Pasal II angka 1.

Dalam hal Kapal tidak diserahkan dalam batas waktu antara Penyerahan dan Pembatalan atau hingga Batas Waktu Pembatalan, maka dengan tidak menyampingkan hak-hak lain yang dimiliki oleh Penyewa terhadap Pemilik berdasarkan Perjanjian Sewa ini, Penyewa mempunyai hak untuk memutuskan Perjanjian Sewa ini.

4.4. Pemberitahuan Penyerahan - Pemilik atau Nakhoda akan mengirimkan pemberitahuan tertulis mengenai penyerahan Kapal kepada Penyewa melalui fax atau e-mail ke alamat Penyewa atau alamat lain yang ditunjuk oleh Penyewa, pada 15 (lima belas) hari, 7 (tujuh) hari, 2 (dua) hari dan 24 (dua puluh empat) jam sebelum Kapal tiba di pelabuhan penyerahan.

Sesuai ketentuan Pasal 4.6., Pemilik atau Nakhoda akan mengirimkan Pemberitahuan Kesiapan Kapal untuk disandarkan (NOR) secara tertulis kepada Penyewa atau agen setempat yang ditunjuk Penyewa setelah Kapal selesai diperiksa dan Kapal dinyatakan fit, tanpa rekomendasi apapun dari pemeriksa, kecuali disepakati sebaliknya.

4.5. Pelabuhan dan Kondisi Penyerahan - Kapal akan diserahkan oleh Pemilik disebuah pelabuhan muat yang aman atas pilihan Penyewa.

Pemilik setuju bahwa saat penyerahan Kapal, tangki-tangki muatan, kerangan-kerangan dan saluran-saluran pipanya akan berada dalam keadaan bersih dan mampu untuk pengangkutan dan penyimpanan muatan apapun sebagaimana diuraikan pada Pasal 1 (b).

4.6. Pemeriksaan Kapal dan Waktu Penyerahan Kapal - Kecuali disepakati lain, Penyewa akan menerima penyerahan Kapal setelah :

- Pengumuman Pemenang Lelang (*Management Approval* dan *Technical Approval* sudah diterbitkan);
- Semua dokumen dan surat-surat Kapal yang diperlukan untuk pengoperasian Kapal sudah tersedia di Kapal; dan
- Kapal telah diperiksa oleh *Surveyor* Penyewa atau *independent surveyor* yang ditunjuk Penyewa dan telah dinyatakan mampu oleh Penyewa untuk melaksanakan jasa selama masa penyewaan dan/atau setelah Pemilik memenuhi semua rekomendasi dari *Surveyor* Penyewa, hingga tanggal terakhir Batas Waktu Penyerahan (ketentuan ini berlaku jika Penyewa atas pertimbangannya sendiri memutuskan untuk mengadakan *pre delivery survey*).

Pada saat Kapal tiba dipelabuhan penyerahan atau dipelabuhan lain yang disepakati bersama, Pemilik atau Nakhoda Kapal akan memberikan NOR secara tertulis :

- Without *Pre Delivery Survey*
Pada saat Kapal tiba dipelabuhan penyerahan atau dipelabuhan lain yang disepakati bersama (posisi berlabuh jangkar dipelabuhan).
- Dengan *Pre Delivery Survey*
Setelah Pemeriksa Penyewa menyatakan Kapal fit untuk memberikan jasa di pelabuhan penyerahan (posisi berlabuh jangkar dipelabuhan). Jika Kapal dinyatakan tidak mampu,

of the Charter Period.

4.2. Extension of Charter Period - Charterers shall have the option to extend the Charter Period of this Charter for the first option period and for the further period in the second option period as specified in Part I Clause II number 3, each option with plus or minus up to fifteen (15) days at Charterers' option ("the Allowance Period") in direct continuous of the Charter at the same hire rate or lower rate as may be agreed by Owners and Charterers, on the same terms and conditions set forth in this Charter. Such option shall be declared in written at least fifteen (15) days prior to the expiry of the Charter Period or the Allowance Period.

4.3. Laydays and Cancelling date (Lay/can) - Unless otherwise agreed by the Parties, the Vessel shall not be delivered to Charterers before the Commencing date at 08.00 hours local time, and Charterers shall have the option of cancelling this Charter if the Vessel is not ready and at their disposal to serve Charterers at the delivery port on the last date of "Laydays" as specified in Part I Clause II number 1 at 16.00 hours local time "Cancelling Date".

Shall Vessel is not delivered within the Laydays or by the Cancelling Date, without prejudice to the other rights that Charterers may have against Owners under this Charter, Charterers shall have the right to terminate this Charter.

4.4. Delivery Notice - Owners or Master shall send written notice of delivery to Charterers by fax and e-mail addressed to Charterers' address or other address appointed by Charterers, fifteen (15), seven (7), two (2) days and forty-four (24) hours before the Vessel arrives at the delivery port.

Pursuant to Clause 4.6., Owners or Master are to tender Notice of Readiness (NOR) in writing to Charterers or Charterers' Agent after the completion of the survey where the Vessel is found fit without any surveyor's recommendations, unless otherwise agreed.

4.5. Delivery Port and Conditions - The Vessel shall be delivered by Owners at a safe loading port at Charterers' option.

Owners agree that on delivery of the Vessel, her cargo tanks, valves and pipelines shall be in clean condition and fit for the carriage and storage of any cargo described in Clause 1(b).

4.6. Survey of Vessel and Time of Delivery - Unless otherwise agreed, Charterers shall accept delivery of Vessel after :

- The Announcement Letter of the Bid Winner (*Management Approval* and *Technical Approval* are lifted); and
- All documents and ship's certificates required for the intended trade and service are in order; and
- Completion of Vessel survey conducted by Charterers' *Surveyor* or appointed independent surveyor and found fit for intended service by Charterers and/or after Owners' fulfillment of all Charterers' *Surveyor*'s recommendations by the Cancelling Date (This clause applicable in the event Charterers at its sole discretion decide to conduct *pre delivery survey*).

On arrival of the Vessel at the delivery port or any other mutually agreed port, Owners or Master of the Vessel shall give Notice of Readiness (NOR) in written :

- Without *Pre Delivery Survey*
On arrival of the Vessel at the delivery port or any other mutually agreed port (anchorage Position in harbour).
- With *Pre Delivery Survey*
After Charterers' *Surveyor* found the Vessel fit for the intended service at the delivery port (anchorage position in harbour). Shall the Vessel is found unfit, Owners shall fulfill Charterers' *Surveyor*'s

Pemilik harus memenuhi rekomendasi *Surveyor* Penyewa sampai memuaskan sebelum memberikan N.O.R.

recommendations to his satisfaction before tendering NOR.

Kecuali disepakati lain, penyerahan Kapal akan diterima oleh Penyewa di pelabuhan penyerahan dalam Batas Waktu Penyerahan dan selanjutnya Kapal dianggap telah diserahkan dan dinyatakan dalam keadaan disewa 6 (enam) jam setelah memberikan NOR atau setelah tersambungannya selang-selang muatan, mana yang terjadi terlebih dahulu, setiap waktu pada siang dan malam, termasuk hari minggu dan hari libur, selama kondisi pelabuhan dan peraturan Kesyahbandaran setempat mengizinkan.

Unless otherwise agreed, delivery of Vessel will be accepted by Charterers at the delivery port within the duration of the Laydays and the Vessel shall then be considered delivered and on hire six (6) hours after tendering of Notice of Readiness (NOR) or upon cargo hoses connected, whichever is earlier, any time day or night, Sundays and Holidays included as long as local port conditions and regulations permit the full operations of the Vessel.

Kecuali disepakati lain, jika Pemilik atau Nakhoda gagal untuk memberikan NOR dan/atau gagal memenuhi rekomendasi dari *Surveyor* Penyewa atau *independent surveyor* yang ditunjuk Penyewa hingga tanggal terakhir Batas Waktu Penyerahan (yang mungkin diperpanjang atas pilihan Penyewa) maka tanpa mengurangi hak Penyewa berdasarkan Perjanjian Sewa ini, Penyewa mempunyai hak untuk menolak Kapal dan/atau memutuskan Perjanjian Sewa ini.

Unless otherwise agreed, if Owners or Master fail to tender NOR and/or to fulfill Charterers' Surveyor's or appointed independent surveyor recommendations by the Cancelling Date (which may be extended at Charterers' option) then, without prejudice to Charterers' rights under this Charter, Charterers shall have the right to reject the Vessel and/or terminate this Charter.

Seluruh biaya yang timbul berkaitan dengan pemeriksaan pada penyerahan Kapal menjadi tanggungan Penyewa.

All costs incurred and associated with the Pre Delivery Surveys shall be at Charterers' account.

5. PENYERAHAN KEMBALI

5.1. Pemberitahuan Penyerahan Kembali - Penyewa akan memberikan pemberitahuan dimuka secara tertulis kepada Pemilik perihal perkiraan pelabuhan dan jangka waktu penyerahan kembali (selanjutnya disebut "Perkiraan Jangka Waktu Penyerahan Kembali"), yang diberikan selambat-lambatnya 15 (lima belas) hari sebelum berakhirnya Perkiraan Jangka Waktu Penyerahan Kembali. Selanjutnya Penyewa akan memberikan tanggal pasti penyerahan kembali (selanjutnya disebut "Tanggal Pasti Penyerahan Kembali"), yang diberikan selambat-lambatnya 5 (lima) hari sebelum berakhirnya Jangka Waktu Perkiraan Penyerahan Kembali. Dalam hal Penyewa gagal untuk memberikan 5 (lima) hari pemberitahuan dimuka tentang Tanggal Pasti Penyerahan Kembali, maka tanggal terakhir dari Jangka Waktu Perkiraan Penyerahan Kembali akan dianggap sebagai Tanggal Pasti Penyerahan Kembali.

5.2. Pelabuhan dan Kondisi Waktu Penyerahan Kembali - Kapal akan diserahkan kembali kepada Pemilik di sebuah pelabuhan bongkar yang aman atau di suatu Pelabuhan di Indonesia atas pilihan Penyewa, kecuali dalam hal Perjanjian Sewa ini diputus sebelum berakhirnya Jangka Waktu Sewa, maka Penyewa boleh menyerahkan kembali Kapal di wilayah manapun didunia dengan Wilayah Pelayaran sebagaimana yang diatur pada Part I Pasal I angka 11.

Penyewa menyetujui bahwa pada Penyerahan Kembali Kapal, tangki-tangki muatan, kerangan-kerangan dan saluran-saluran pipanya akan berada dalam keadaan "sebagaimana adanya" setelah selesai bongkar muatan yang terakhir.

6. TRADING LIMITS DAN INTERNATIONAL NAVIGATION LIMITS

6.1. Trading Limits - Penyewa berhak mengoperasikan Kapal di Wilayah Pelayaran sebagaimana diatur dalam Part I Pasal I angka 11, dengan memperhatikan limitasi dalam *International Navigation Limits (Trading Limits)* termasuk perubahan-perubahannya (hal mana tidak berlaku terhadap wilayah perairan Indonesia atau terhadap pelabuhan-pelabuhan di Indonesia).

Atas persetujuan Pemilik, persetujuan mana tidak akan ditahan tanpa alasan yang jelas, Penyewa diperkenankan untuk memerintahkan Kapal berlayar di luar Wilayah Pelayaran tanpa mengabaikan Pasal 26.5 untuk menyelesaikan pelayaran terakhirnya atau pengoperasian pemindahan muatan dari Kapal ke Kapal (STS), sesuai dengan kasusnya, dengan harga sewa dan persyaratan yang sama selama waktu yang diperkenankan.

Penyewa tidak akan mengirim Kapal ke perairan yang penuh es tanpa persetujuan Pemilik, tetapi persetujuan tersebut tidak boleh dihambat tanpa alasan yang wajar.

6.2. Pelabuhan yang Aman - Penyewa wajib memeriksa untuk memastikan bahwa Kapal hanya digunakan diantara dan pada pelabuhan-pelabuhan, tempat sandar, area, dermaga-dermaga, tempat berlabuh jangkar, saluran pipa dibawah permukaan laut dan/atau bersandar pada Kapal-kapal lainnya (baik Kapal lain tersebut sebagai Kapal penerima muatan maupun sebagai Kapal pembongkar muatan) yang aman, dimana Kapal selalu dapat terapung dengan aman, namun tanpa mengabaikan ketentuan yang disebutkan dalam pasal ini atau pasal lainnya dari Perjanjian ini.

5. REDELIVERY

5.1. Redelivery Notice - Charterers shall provide advance written notice to Owners of the anticipated port and redelivery period (hereinafter refers to as "Anticipated Redelivery Period"), such notice to be provided by Charterers at least fifteen (15) days prior to the end of the Anticipated Redelivery Period. Charterers shall further confirm the definite redelivery date (hereinafter refers to as the "Definite Redelivery Date") by giving at least five (5) days prior to the expiry of the Anticipated Redelivery Period. If Charterers fail to provide at least five (5) days of advance written notice of the Definite Redelivery Date to Owners prior to the expiry of the Anticipated Redelivery Period, thus the last date of Anticipated Redelivery Period shall be deemed as the Definite Redelivery Date.

5.2. Redelivery Port and Conditions - The Vessel shall be redelivered to Owners at safe discharging port or at any Indonesian port at Charterers' option, unless when this Charter is terminated prior to the expiry of the Charter Period in which Charterers may redeliver the Vessel anywhere in the world within the *Trading Area* as governed in Part I Clause I number 11.

The Charterers agree that on Redelivery of the Vessel, her cargo tanks, valves and pipelines shall be in condition "as is" after completion of the discharge of her last cargo.

6. TRADING LIMITS AND INTERNATIONAL NAVIGATION LIMITS

6.1. Trading Limits - Charterers shall have the right to operate the Vessel within *Trading Area* as specified in Part I Clause I number 11, subject to the limits of the current *International Navigation Limits (Trading Limits)* and any subsequent amendments thereof (in which any event does not apply to the Indonesian waters nor to the Indonesian ports).

Based on Owners' consent, which such consent shall not be unreasonably withheld, Charterers may operate the Vessel outside *Trading Area*, notwithstanding Clause 26.5 herein, to complete her last voyage or ship to ship transfer cargo operations thereof as the case may be, at the same rate and conditions for such time as may be deemed necessary.

Charterers shall not send the Vessel to ice-bound waters without Owners' consent but such consent shall not be unreasonably withheld.

6.2. Safe Port - Charterers shall exercise due diligence to ensure that the Vessel is only operated between and at safe ports, berths, places, docks, anchorages, submarine lines and/or alongside other vessels (whether the other vessel is the lighterage vessel or the mother vessel) where she can always lie safely afloat, but notwithstanding anything contained in this or any other Clause of this Charter. Charterers shall not be deemed to warrant the safety of any port, berth, place, dock, anchorage, submarine line, other vessels and shall be under no liability in respect thereof, unless for the loss or damage

Ketentuan ini tidak dapat diartikan sebagai jaminan Penyewa atas keamanan setiap pelabuhan, tempat sandar, area, dermaga, tempat berlabuh jangkar, saluran pipa dibawah permukaan laut, Kapal-kapal lainnya dan tidak bertanggung jawab terhadap hal-hal tersebut, kecuali kerugian atau kerusakan yang disebabkan oleh kelalaian Penyewa untuk melaksanakan pemeriksaan tersebut.

Dengan mengingat hal-hal tersebut diatas, Kapal akan dimuati dan membongkar muatan dipelabuhan atau tempat sandar atau dermaga atau dok atau area atau tempat berlabuh jangkar atau saluran pipa dibawah permukaan laut atau sandar di Kapal lain, manapun yang ditunjuk oleh Penyewa.

6.3. Tambahan Premi Asuransi - Jika Penyewa, dengan persetujuan Pemilik, (persetujuan mana tidak boleh dihambat tanpa alasan yang wajar), memerintahkan Kapal menuju sesuatu pelabuhan atau perairan yang melanggar batas-batas wilayah pelayaran yang ditentukan dalam International Navigation Limits dan wilayah-wilayah yang dinyatakan oleh Komisi Lloyds sebagai daerah Resiko Perang. Penyewa akan membayar kembali kepada Pemilik atas setiap tambahan premi asuransi serta bonus untuk Nakhoda, Perwira-perwira dan Awak Kapal berdasarkan perjanjian kerja Awak Kapal yang dibayar sebagai akibat pelanggaran tersebut di atas.

Namun demikian, ketentuan mengenai *Trading Limits* dalam International Navigation Limits dikesampingkan dalam hal Kapal berlayar di wilayah perairan Indonesia dan di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dan setiap tambahan premi asuransi menjadi tanggungan Pemilik.

Pemilik akan mengirimkan tagihan atas ekstra premi asuransi dan bonus tersebut kepada Penyewa, masing-masing harus dilampiri dengan tagihan dari asuransi dan tanda terima dari Nakhoda atas nama Perwira-perwira dan Awak Kapal.

7. OBQ (ON BOARD QUANTITY) DAN ROB (REMAINING ON BOARD)

7.1. OBQ - Seluruh muatan yang secara teknis tidak dapat dipompakan (akibat dari sifat dan cargo tertentu dan/atau spesifikasi pompa) oleh kapal pada kondisi sesuai Perjanjian Sewa ("OBQ") merupakan tanggung jawab Pemilik dan menjadi hak milik Penyewa. OBQ harus diukur dan dihitung secara bersama-sama oleh Nakhoda dan perwakilan Penyewa, untuk kemudian dituangkan dalam OBQ Report yang ditandatangani Nakhoda dan perwakilan Penyewa. Batasan OBQ (OBQ Limit) yang diberlakukan adalah sesuai aturan Penyewa.

OBQ tetap harus dipertanggungjawabkan Pemilik dan diperhitungkan di terminal berikutnya. Kegagalan Pemilik mempertahankan kuantitas dan kualitas dari OBQ, dalam hal ini volume OBQ di terminal sebelum muat (Ship Figure Before Loading) lebih kecil dari volume OBQ di terminal sebelumnya (sesuai OBQ Report), yang akan diklaimkan kepada Pemilik sebagai Susut Muatan.

Pada akhir Periode Sewa (penyerahan kembali) dan atau kapal akan melaksanakan naik dok, OBQ diwajibkan untuk dibongkar atau diperhitungkan dalam biaya Sewa.

7.2. ROB Muatan - Sisa muatan diatas Kapal yang melebihi batasan OBQ (ROB Muatan) diukur dan dihitung secara bersama-sama oleh Nakhoda dan perwakilan Penyewa, untuk kemudian dituangkan dalam OBQ Report yang ditandatangani Nakhoda dan perwakilan Penyewa, in Compartment Logsheet After Discharging dan dibuatkan B/L yang ditandatangani perwakilan Para Pihak.

Pada akhir Periode Sewa (penyerahan kembali) dan atau saat kapal akan melaksanakan naik dok, ROB Muatan diatas kapal akan diwajibkan untuk dibongkar atau diperhitungkan dalam biaya Sewa.

7.3. ROB Bunker

7.3.1. ROB Bunker Delivery dan ROB Bunker Redelivery - Pada saat penyerahan Kapal, Pemilik wajib menyediakan bunker yang cukup untuk 14 (empat belas) hari pelayaran ditambah margin secukupnya, dan Penyewa akan menerima bunker yang tersisa di atas Kapal pada saat Penyerahan ("ROB Bunker Delivery"). Sebaliknya pada saat Penyerahan Kembali, Pemilik akan menerima bunker yang tersisa di atas Kapal pada saat Penyerahan Kembali ("ROB Bunker Redelivery").

7.3.2. Pembayaran ROB untuk kapal Periode Sewa > 1 (satu) tahun - Untuk kapal yang disewa lebih dari 1 (satu) tahun, ROB Bunker Delivery akan dibayar oleh Penyewa kepada Pemilik berdasarkan faktur pembelian bunker/dokumen pendukung lainnya pada saat penyerahan. Begitu juga pada saat penyerahan kembali,

caused by failure to exercise due diligence as aforesaid.

Subject to issues as mentioned above, the Vessel shall be loaded and discharged in any port or berth or wharf or dock or place or anchorage or submarine line or alongside other vessels as Charterers may direct.

6.3. Extra Insurance Premium - Should Charterers, with Owners' consent (such consent shall not be unreasonably withheld), direct the Vessel to any port or waters that breach the trading limits of International Navigation Limits and War Risk zones by the Committee Lloyds. Charterers shall reimburse Owners for any extra insurance premium and Master, Officers and Crew bonus based on crew working agreement which are paid as a result of such breach above.

However, the provision concerning Trading Limits of International Navigation Limits is set aside in the event the Vessel is operated within Indonesian waters and Indonesian ports and any extra insurance premium shall be for Owners' account.

Owners shall give invoice regarding extra insurance premium and the said bonus to Charterers supported by Insurance invoice and list of bonus receipt signed by Master on behalf of Officers and Crew.

7. OBQ (ON BOARD QUANTITY) AND ROB (REMAINING ON BOARD)

7.1. OBQ - All cargo which technically could not be pumped (as a result of the nature and specific cargo and/or pump specifications) by the Vessel on appropriate conditions of the Charter ("OBQ") shall be at Owner's responsibility and be Charterers' property. OBQ shall be measured and calculated jointly by Master and Charterers' representatives and stipulated in an OBQ Report signed by Master and Charterers' representative. Limitation of OBQ figure (OBQ Limit) is imposed by the Charterers' rules.

OBQ shall always be at Owners' responsibility and calculated at the next terminal. Owners' failure to maintain the quantity and quality of the OBQ, in this case the volume of OBQ at the terminal before loading (Ship Figure Before Loading) is less than the volume of OBQ in the previous terminal (as refers to OBQ Report), shall be claimed by the Charterers to the Owners as Transportation Loss.

At the end of Charter Period (redelivery) and/or when Vessel will be dry docked, then OBQ shall be be discharged or be calculated in the Hire.

7.2. Cargo OBQ - Remaining cargo on board which exceeds OBQ Limit (Cargo ROB) shall be measured and calculated jointly by Master and Charterers' representatives and stipulated in an OBQ Report signed by Master and Charterers' representative, in Compartment Logsheet, and construed in a B/L which signed by the Parties representatives.

At the end of Charter Period (redelivery) and/or when Vessel will be dry docked, then Cargo OBQ shall be be discharged or be calculated in the Hire.

7.3. Bunker ROB

7.3.1. Delivery Bunker ROB and Redelivery Bunker ROB - At Vessel's delivery, Owners shall provide all bunkers on board which quantity shall be sufficient for fourteen (14) steaming days plus adequate margin, and Charterers shall accept all bunkers remaining on board at the time of delivery ("Delivery Bunker ROB"). Vice versa, Owners shall accept all bunkers remaining on board at the time of redelivery ("Redelivery Bunker ROB").

7.3.2. ROB Payment for the Vessel with the charter period > one (1) year - Where Vessel is hired for more than one (1) year, Delivery Bunker ROB shall be paid by Charterers to Owners as refer to bunker purchase invoice or other supporting documents at the time of delivery. Vice versa, at the time of redelivery, Owners shall pay to Charterers all

Pemilik akan membayar kepada Penyewa seluruh ROB Bunker Redelivery di atas Kapal berdasarkan harga bunker di pelabuhan penyerahan kembali.

7.3.3. Pembayaran ROB untuk kapal Periode Sewa ≤ 1 (satu) tahun - Untuk kapal yang disewa kurang dari atau sama dengan 1 (satu) tahun, Penyewa akan membayar ROB Bunker Delivery kepada Pemilik pada saat akhir Periode Sewa dengan memperhitungkan ROB Bunker Delivery dan ROB Bunker Redelivery. Jika ROB Bunker Delivery lebih kecil dari ROB Bunker Redelivery, maka Pemilik akan membayar selisihnya kepada Penyewa, sedangkan jika ROB Bunker Delivery lebih besar dari ROB Bunker Redelivery, maka Penyewa akan membayar selisihnya kepada Pemilik. Harga ROB Bunker Redelivery didasarkan pada harga bahan bakar Pertamina yang berlaku saat itu di pelabuhan penyerahan kembali.

8. **UANG SEWA**

8.1. Uang Sewa - Dengan mengingat apa yang ditentukan dalam Perjanjian Sewa ini, Penyewa akan membayar atas penggunaan Kapal dengan harga sewa sebesar yang tercantum dalam Part I Pasal II angka 2 ("Uang Sewa"), terhitung sejak dan dimulai dari waktu dan tanggal penyerahan Kapal sebagaimana yang tersebut diatas, dengan harga sewa yang sama pro rata untuk setiap bagian hari dan berlangsung terus sampai pada waktu dan tanggal penyerahan kembali kepada Pemilik. Waktu yang dibayar didasarkan atas waktu setempat dipelabuhan-pelabuhan penyerahan dan penyerahan kembali.

8.2. Penahanan - Penyewa memiliki hak untuk melakukan penahanan uang sewa sampai dengan seluruh *outstanding* klaim terselesaikan.

8.3. Pemotongan - Penyewa memiliki hak untuk memotong dari uang sewa atas:

- a. pengeluaran dana aktual yang dapat diperkirakan yang merupakan tanggungan Pemilik, jika ada; atau
- b. pengeluaran dana di muka yang diberikan kepada Nakhoda atau Awak Kapal atau Agen dari Pemilik untuk biaya-biaya atau pengeluaran-pengeluaran; atau
- c. pengurangan dari Uang Sewa selama periode penonaktifan kapal sebagaimana yang diatur pada Pasal 18.4; atau
- d. kelebihan pembayaran Uang Sewa sebelumnya, termasuk pembayaran yang diberikan pada saat kapal berada diluar sewa sesuai Pasal 19; atau
- e. penambahan masa diluar sewa dan pembayaran yang wajar yang dapat diperkirakan sebelumnya yang harus dibayarkan Pemilik kepada Penyewa berdasarkan Perjanjian Sewa ini selama masa pembayaran harga sewa dilaksanakan; atau
- f. klaim atas kargo (*cargo off specification* dan/atau *cargo off grade*), klaim *transportation loss*, klaim atas kerusakan properti Penyewa yang disebabkan karena kesalahan Kapal, dan klaim lainnya dari Penyewa sebagai akibat dari kesalahan Pemilik (termasuk Nakhoda, Perwira-perwira dan Awak) atau Kapal untuk memenuhi ketentuan Perjanjian ini;
- g. setiap jumlah yang harus dibayarkan pada masa dimana Pemilik gagal untuk memenuhi kewajibannya berdasarkan Perjanjian Sewa ini, termasuk tetapi tidak terbatas pada kewajiban Pemilik sesuai Perjanjian Sewa ini; atau
- h. jumlah-jumlah lainnya yang menjadi hak Penyewa berdasarkan Perjanjian Sewa ini.

8.4. Pembayaran Uang Sewa - Pembayaran Uang Sewa sebagaimana di atur dalam Pasal 8.1 dan/atau Part I Pasal II angka 2, harus dilakukan dalam mata uang IDR (mengacu kepada kurs tengah Bank Indonesia di tanggal 1 (satu) pada bulan dimana jasa diberikan, apabila tanggal 1 (satu) jatuh tepat pada hari libur, maka kurs tengah yang digunakan adalah kurs tengah Bank Indonesia pada hari kerja pertama yang jatuh setelahnya), dibayar setiap bulannya, melalui pemindahbukuan per telegram ke rekening yang ditunjuk oleh Pemilik dikurangi semua jumlah uang yang telah dibayar oleh Penyewa atas nama Pemilik, dengan syarat Pemilik harus melengkapi seluruh dokumen pendukung yang valid dan dikurangi pemotongan-pemotongan sebagaimana yang diatur pada Pasal 8.3.

- a. **Pembayaran Bulan Pertama**
Penyewa akan membayar Uang Sewa bulan pertama 15 (lima belas) hari kerja setelah Penyewa menerima asli tagihan, faktur pajak, kuitansi yang benar, *Delivery Certificate* dan Perjanjian

Redelivery Bunker ROB based on bunker price at the redelivery port.

7.3.3. ROB Payment for the Vessel with the charter period ≤ one (1) year - Where the Vessel is hired for less than one (1) year, Charterers shall pay Delivery Bunker ROB to Owners at the end of charter period by calculating Bunker Delivery ROB and Redelivery Bunker ROB. When Delivery Bunker ROB is less than Redelivery Bunker ROB, Owners shall pay the difference to Charterers, vice versa while Delivery Bunker ROB is more than Redelivery Bunker ROB, Charterers shall pay difference to Owners. Redelivery Bunker ROB price shall be based on Pertamina bunker price existing at redelivery port.

8. **HIRE**

8.1. Hire - Subject to herein provided under this Charter, Charterers shall pay for the use and hire of the Vessel at the rate of hire as specified in Part I Clause II number 2 ("Hire"), commencing at and from the time and date of her delivery as aforesaid, at the same rate pro rata for any part of the day, and continuing until the time and date of her redelivery to Owners. All paid time shall be referred to the local time at ports of delivery and redelivery.

8.2. Detention - Charterers shall have the right to hold the Hire until all outstanding claims have been settled.

8.3. Deductions - Charterers shall be entitle to deduct from the Hire for:

- a. actual reasonably estimated disbursements and expenses, which are for Owners' account, if any; or
- b. any advances to Master or Crew or to Owners' agent in respect of expenses or disbursements; or
- c. reduction of the Hire during lay up period as specified in Clause 18.4; or
- d. any previous overpayment of the Hire, including payments made with respect to the off hire period in accordance with Clause 19; or
- e. off hire accruing and payments reasonably anticipated to be due from Owners to Charterers under this Charter during the period for which payment of Hire is made; or
- f. cargo claim (cargo off specification and/or cargo off grade), transportation loss claim, claim for damages of Charterers' property caused by the Vessel's fault and other claims from Charterers in respect with Owners' (including Master, Officers and Crew) or the Vessel's failure to comply with this Charter;
- g. any sum dues during the period in which Owners fail to meet their obligations under this Charter, including but not limited to Owners' obligations under this Charter; or
- h. other sums which Charterers are entitled under this Charter.

8.4. Payment of Hire - Payment of the Hire as stated in Clause 8.1 and/or Part I Clause II number 2, shall be made in Indonesian Rupiah (pursuant to Bank Indonesia mid-rate at the first (1st) day of the month in which the services are rendered, if the first (1st) day of the month falls on holiday, prevailing mid-rate is Bank Indonesia mid-rate at the first working day which falls thereafter), remitted monthly, through telegraphic transfer to account designated by Owners, deducted by: any amount incurred by Charterers on behalf of Owners which shall be properly supported by relevant documents; and any deductions stipulated on Clause 8.3.

- a. **First Month Payment**
Charterers shall remit the first month payment fifteen (15) working days after Charterers' receipt of original and correct Invoice, tax invoice, correct receipt, *Delivery Certificate* and the Parties' signed

Sewa yang telah ditandatangani oleh Para Pihak.

- b. **Pembayaran Bulan Kedua dan Seterusnya**
Penyewa akan membayar Uang Sewa bulan kedua dan seterusnya 11 (sebelas) hari kerja setelah Penyewa menerima asli Tagihan, Faktur Pajak dan Kuitansi yang benar.
- c. **Pembayaran di Akhir Periode Sewa**
Penyewa berhak untuk menahan Uang Sewa bulan terakhir yang akan digunakan sebagai dana cadangan apabila terdapat tagihan atas ROB Bunker Redelivery, kelebihan pembayaran Uang Sewa, dan biaya lainnya yang menjadi tanggungan Pemilik.

Tidak ada bunga atas keterlambatan pembayaran Uang Sewa yang harus dibayar oleh Penyewa.

Setiap penyesuaian harus dibuat pada tanggal jatuh tempo untuk pembayaran bulanan berikutnya setelah adanya dokumen pendukung yang valid.

Jika masih terdapat saldo untuk Pemilik, saldo itu akan dibayar oleh Penyewa ke Rekening Bank Pemilik; dan jika masih terdapat saldo untuk Penyewa, Pemilik akan membayar kewajiban itu ke Rekening Bank Penyewa.

Dalam hal terjadi keterlambatan pembayaran Uang Sewa maka Pemilik akan memberitahukan kepada Penyewa tentang keterlambatan tersebut secara tertulis, dimana Penyewa harus melakukan pembayaran jumlah yang jatuh tempo dalam waktu 15 (lima belas) hari kerja setelah penerimaan pemberitahuan tersebut, dan jika gagal, Pemilik berhak menarik Kapal dari pelayanan kepada Penyewa berdasarkan Perjanjian Sewa ini tanpa mengurangi hak mengajukan tuntutan ganti rugi (klaim) lain yang dapat diajukan Pemilik terhadap Penyewa berdasarkan Perjanjian ini, dengan ketentuan bahwa setiap perselisihan yang berkaitan dengan penahanan dan pemotongan pembayaran Uang Sewa yang dilakukan Penyewa dan belum disetujui oleh Pemilik tidak dapat dianggap sebagai cidera janji atas pembayaran Uang Sewa, sehingga memberikan hak bagi Pemilik untuk menarik Kapal.

Pemilik setuju untuk menyerahkan faktur penagihan uang sewa kepada Penyewa paling lambat 1 (satu) bulan sebelum jatuh tempo.

9. KEWAJIBAN PEMILIK

9.1. Pemilik akan menyediakan dan membayar - Pemilik akan menyediakan dan membayar :

- a. Semua perbekalan, persediaan untuk geladak, kabin, dapur dan ruang mesin, alat navigasi, minyak-minyak pelumas, bahan bakar untuk dapur dan fasilitas awak kapal, gaji awak kapal, bonus, lembur, biaya hiburan crew, makanan ekstra, uang jasa, biaya-biaya permuatan dan pembongkaran untuk perlengkapan kapal, biaya konsuler, pembuangan sampah, biaya pengurusan awak Kapal, komisi agen/broker dan semua pengeluaran lainnya yang berhubungan dengan Kapal, Nakhoda, Perwira-perwira serta Awak Kapal;
- b. Semua biaya air tawar yang digunakan oleh Kapal baik untuk operasi maupun untuk penggunaan rumah tangga Kapal, yang diperoleh dari darat atas permintaan Nakhoda/Pemilik, termasuk biaya pemasokan/suplai air baik melalui pipa maupun dengan tongkang dan tug boat. Pemilik tidak akan dikenakan tuntutan ganti rugi atas waktu yang hilang (*delay*) karena lamanya pemasokan air, tetapi Nakhoda harus meminta pemasokan air jauh hari (minimal 48 (empat puluh delapan) jam) sebelum kapal tiba dipelabuhan pemasokan air, kecuali jika terjadi penyimpangan (*deviasi*) yang diakibatkan kekurangan air tawar, maka semua waktu yang hilang dan biaya yang timbul menjadi beban Pemilik;
- c. Semua biaya fumigasi dan surat-surat keterangan bebas pembasmiian tikus;
- d. Semua izin-izin dan surat-surat keterangan yang diperlukan oleh Kapal (termasuk tetapi tidak terbatas pada Nakhoda, Perwira-perwira dan Awak Kapal), penyelesaian Bea & Cukai dan syarat-syarat formalitas Kepabeanan & Kesyahbandaran berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, untuk dapat berlayar di Wilayah Pelayaran;
- e. Semua asuransi untuk Kapal dan Awak Kapal termasuk P & I dan Pasal-pasal Pencemaran sebagaimana dalam

Charter.

- b. **Second and Succeeding Months Payment**
Charterers shall remit the second and succeeding month Hire eleven (11) working days after Charterers receipt of original and correct Invoice, tax invoice and correct receipt.
- c. **Last Month Payment**
Charterers may, at the last month of Hire, withhold Hire as funds for any amount they estimated will be due to them in respect of Bunker Redelivery ROB, overpaid Hire, and other disbursements on behalf of Owners.

No interest is payable by the Charterers for late payment of Hire.

Any adjustment shall be made on the due date of succeeding monthly remittance after the valid documents have been ascertained.

Any outstanding amount due to Owners shall be remitted by Charterers to Owners' bank account; vice versa any amount due to Charterers, shall be remitted by Owners to Charterers' bank account.

Where there is a failure to remit Hire on the due date, Owners shall notify Charterers of such said failure in writing, accordingly Charterers shall remit such due amount within fifteen (15) working days after receipt of the said notification, and if it fails, Owners may have the right to withdraw the Vessel from the service of Charterers under this Charter without prejudice to any other claim Owners may have under this Charter against Charterers provided however any dispute regarding the detention and deductions made by Charterers which has not been accepted by Owners, cannot be deemed as Charterers' failure in payment of Hire that provokes Owners' right to withdraw the Vessel.

Owners agree to submit Hire invoice to Charterers at least one (1) month prior to due date.

9. OWNERS' OBLIGATIONS

9.1. Owners undertake to provide and to pay for - Owners undertake to provide and to pay for :

- a. All provisions, deck, cabin, galley and engine room stores, navigational instruments, lubricating oils, galley and crew wages, bonus, overtime, entertainment, extra victualings, shipping and discharging fees for Vessel's stores, consular fees, garbage disposal fees, crew handling fees, brokerage commissions and all other expenses relating to the Vessel, her Master, Officers and Crew;
- b. All fresh water used by the Vessel either for operation or for domestic use as obtained from shore supply at Master/Owners' request, including cost of supply by pipeline or by barge and tug boat. Owners shall not be claimed for time lost (*delay*) due to time of water supply but Master shall request water supply several days (minimum forty-eight (48) hours) prior to the Vessel arrives at port or water supply, unless any deviation occurs due to shortage of fresh water onboard, consequently all time lost and expenses shall be incurred for Owners' account;
- c. All fumigation and deratization exemption expenses;
- d. All permits and certificates required by the Vessel (including but not limited to Master, Officers and Crew), customs clearance and customs formalities according to applicable regulations to trade within Trading Area;
- e. All insurances for the Vessel and Crew including P & I and Pollution Clauses as provided in Attachment 2;

Lampiran 2;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

perubahannya dari waktu ke waktu selama masa Perjanjian Sewa ini, sehingga memungkinkan Kapal menyelesaikan jasanya sesuai Perjanjian Sewa ini baik siang maupun malam hari tanpa keterlambatan, dengan atau tanpa muatan.

Dalam hal kinerja Kapal menurun, kerugian yang diakibatkan kehilangan waktu akan diklaim dengan pemotongan Uang Sewa. Klaim tersebut akan diperhitungkan pada setiap pelayaran. Apabila kinerja Kapal menurun secara terus menerus, Penyewa mempunyai hak untuk menyatakan Kapal diluar sewa sampai dengan Kapal kembali mampu mempunyai kinerja sesuai spesifikasi Kapal yang tertuang dalam Perjanjian Sewa ini.

9.6. Jaminan-jaminan Pemilik - Pemilik menyatakan dan menjamin bahwa tidak ada orang maupun perusahaan lain yang mempunyai sesuatu hak, hak kepemilikan atau kepentingan atas Kapal; hak gadai, hipotik atau beban atas Kapal, kecuali dinyatakan secara khusus oleh Pemilik dalam bentuk tertulis kepada Penyewa sebelum pelaksanaan Perjanjian Sewa. Pada waktu Kapal ditawarkan kepada Penyewa, harus dianggap sebagai suatu jaminan oleh Pemilik kepada Penyewa, bahwa Kapal tidak dibebankan dan jika kemudian tidak ada pemberitahuan secara tertulis yang diterima oleh Penyewa, maka hal tersebut dianggap sebagai jaminan dari Pemilik bahwa Kapal tidak dibebankan. Selanjutnya Pemilik menjamin, bahwa sebelum ditanda tangannya Perjanjian Sewa ini, dan selama masa berlakunya Perjanjian Sewa ini, tidak akan meletakkan hipotik, hak gadai atau beban tambahan pada Kapal tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Penyewa, 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 Pemilik untuk memelihara jaminan dalam Pasal ini akan menimbulkan hak Penyewa untuk melakukan terminasi atas Perjanjian Sewa.

9.7. Tanggung jawab atas Kerugian - Pemilik akan bertanggungjawab atas segala kerugian atau kerusakan yang timbul dari segala tindakan kelalaian atau kesalahan Nakhoda, pandu-pandu laut, pelaut-pelaut atau petugas lainnya dari Pemilik dalam pelayaran atau pengelolaan kapal.

9.8. Jaminan Lainnya

- a. Pelumas PERTAMINA – Selama Periode Sewa, Pemilik wajib menggunakan pelumas PERTAMINA setelah memperoleh *approval certificate* dari vendor mesin kapal.
- b. Vessel Tracking
 - i. Pada saat penyerahan Kapal, Pemilik atas biayanya sendiri harus sudah melengkapi Kapal dengan Vessel Tracking sesuai dengan persyaratan Penyewa, yang telah dijelaskan didalam spesifikasi teknis dan/atau disampaikan pada saat penjelasan pengadaan kapal. Biaya pemasangan dari biaya berlangganan Vessel Tracking dimaksud menjadi tanggungan Pemilik.
 - ii. Dalam hal Vessel Tracking belum terpasang saat Penyerahan Kapal, Penyewa dapat memberi batas waktu maksimal pemasangan Vessel Tracking selama 2 (dua) minggu setelah penyerahan. Apabila Pemilik gagal untuk memenuhi ketentuan dalam waktu dimaksud, maka Penyewa memiliki hak untuk melakukan *off hire*. Jika dalam waktu 4 (empat) minggu setelah penyerahan Kapal Pemilik belum melakukan pemasangan Vessel Tracking, maka Penyewa memiliki hak untuk melakukan pemutusan Perjanjian Sewa.
 - iii. Apabila dalam 1 (satu) bulan (terhitung dari tanggal 1 (satu) sampai dengan tanggal terakhir dalam bulan tersebut) Kapal tidak mengirimkan informasi Vessel Tracking ≥ 3 (tiga) hari, maka Penyewa memiliki hak untuk melakukan penahanan Uang Sewa Kapal pada bulan berjalan.
- c. PSA dan Revetting – Pemilik wajib untuk *maintain* masa berlaku PERTAMINA Safety Approval (PSA) dengan melaksanakan revetting dalam jangka waktu :
 - i. Usia 0-5 tahun : setiap 1 (satu) tahun sekali.
 - ii. Usia lebih dari 5 tahun : setiap 6 (enam) bulan sekali.Apabila tidak, Penyewa berhak menyatakan kapal *off hire*.
- d. Jaminan Pemilik untuk Memiliki Jaringan Internet.
- e. Jaminan Pemilik untuk Menyediakan Alat Ukur sesuai spesifikasi PERTAMINA.
- f. Pemilik menjamin bahwa pemasangan CCTV dan Vessel Tracking tidak akan menghilangkan tanggung jawab Pemilik untuk memastikan Kapal :
 - i. Tidak melakukan deviasi kecuali diperintahkan oleh Penyewa; dan/atau
 - ii. Tidak menyalahgunakan muatan dan/atau bunker.

ensure Vessel's ability to serve under this Charter by day and by night without delay, loaded and unloaded.

Should the Vessel performance deteriorates, the loss of time arisen from shall be claimed and deducted from Hire. Such claim will be calculated for each single voyage. In the event of continuous performance deterioration, Charterers have the right to declare the Vessel off hire until she is again ready and in an efficient state to resume her service as specified in this Charter.

9.6. Owners' Warranties - Owners represent and warrant that no other person nor enterprise has any right, title or interest of the Vessel; any lien, mortgage or encumbrance on the Vessel, unless otherwise specified and declared in writing by Owners to Charterers prior to the execution of Charter. By the time the Vessel is offered to Charterers, it is deemed to be a warranty by Owners to Charterers that the Vessel is not otherwise encumbered and if no such written declaration is then received by Charterers, it shall be deemed to be a warranty by Owners that the Vessel is not encumbered. Owners further warrant that they will not, prior to the execution of this Charter and throughout the Charter period, place an additional mortgage, lien or encumbrance on the Vessel (other than liens in favour of the crew or routine suppliers to the Vessel) without Charterers' prior written consent, which consent shall not be unreasonably withheld or delayed. Owner's failure to maintain warranties specified in this Clause may entitle Charterers to terminate the Charter.

9.7. Liability for Damages - Owners shall be responsible for any loss or damage arising or resulting from any act, neglect or default of Master, pilots, mariners or other servants of Owners in the navigation or management of the vessel.

9.8. Other Warranties

- a. PERTAMINA Lube Oil – Throughout the Charter Period, Owners shall consume PERTAMINA lube oil after their receipt of approval certificate from machine maker.
- b. Vessel Tracking
 - i. At the time of Vessel delivery, Owners at their own cost shall have installed Vessel Tracking at the Vessel as Charterers' requirement stipulated on technical specification and/or *aanwijzing* (procurement's prebid meeting). The Vessel Tracking installment cost and subscription fee shall be at Owners' account.
 - ii. In the event Vessel Tracking has not been installed at her delivery, Charterers may grant additional time for its installation maximum two (2) weeks after delivery of the Vessel. Owners' failure to comply to such provisions may incur Charterers' right to declare *off hire*. Owners' failure to install Vessel Tracking within four (4) weeks after Vessel delivered may incur Charterers' right to terminate the Charter.
 - iii. If within one (1) month (starting from the 1st day to the last day of the month) the Vessel does not transmit Vessel Tracking information for ≥ 3 (3) days, then Charterers are entitle to withhold Hire of prevailing month.
- c. PSA and Revetting – Throughout the Charter Period, Owners shall maintain validity of PERTAMINA Safety Approval (PSA) by conducting revetting in following terms :
 - i. Age 0-5 years: every one (1) year.
 - ii. Age over 5 years: every six (6) months.Otherwise, the Charterer may declare the Vessel off hire.
- d. Internet Connection – Owners warrants that internet connection is available onboard the Vessel during Charter Period.
- e. Measuring Instrument – Owners warrants provision of measuring instrument onboard the Vessel according to PERTAMINA specifications.
- f. Owners warrant that the instalment of CCTV and Vessel Tracking onboard the Vessel shall not be a waiver to Owners' liability to assure that the Vessel :
 - i. Does not deviate unless instructed by Charterers; and/or
 - ii. Does not misuse cargo and/or bunker.

10. KLAIM ATAS MUATAN DAN PENYUSUTANNYA

10.1. Klaim terhadap Muatan - Sekalipun surveyor Penyewa telah menerima dan menyatakan bahwa kondisi Kapal, tangki-tangki muatan Kapal, pipa-pipa, saluran-saluran, pompa-pompa dan sebagainya, mampu untuk memuat, mengangkut, menyimpan dan membongkar muatan dimaksud, Pemilik tetap bertanggung jawab selama Periode Sewa, dan memastikan bahwa muatan dapat dibongkar di pelabuhan bongkar yang ditunjuk Penyewa, sebagaimana seharusnya dan menjamin sesuai sifat, kondisi, jumlah maupun mutu yang sama sebagaimana pada saat pemuatannya, serta bertanggung jawab atas semua kerugian waktu dan biaya yang dikeluarkan jika muatan rusak/off-spec (termasuk tetapi tidak terbatas pada perubahan warna atau perubahan grade atau mengandung kadar air yang sangat tinggi atau perubahan standar *flash point* untuk muatan dimaksud), yang disebabkan kesalahan Kapal dan/atau Nakhoda, Perwira-perwira, Awak Kapal.

10.2. Susut Muatan Selama Perjalanan Yang Tidak Dapat Dihindari - Kecuali disebabkan oleh kesalahan yang disengaja dan/atau kelalaian dan/atau kecerobohan Pemilik dan/atau Nakhoda, Perwira-perwira dan/atau Anak Buah Kapal, Kapal diperkenankan atas susut muatan selama perjalanan yang tidak dapat dihindari ("Susut Muatan Yang Tidak Dapat Dihindari") dengan toleransi maksimum sebagaimana ditentukan Part I Pasal I angka 27 ("Toleransi Susut Muatan").

Dalam hal Susut Muatan Yang Tidak Dapat Dihindari yang terjadi kurang dari Toleransi Susut Muatan Yang Tidak Dapat Dihindari, Pemilik tidak diperkenankan untuk mengambil keuntungan dari batas Toleransi Susut Muatan Yang Tidak Dapat Dihindari tersebut. Kelebihan atas Toleransi Susut Muat Yang Tidak Dapat Dihindari menimbulkan hak Penyewa untuk memotong Uang Sewa (yang didasarkan pada daftar harga *transfer price* dan kurs PERTAMINA bulan berjalan).

Susut Muatan dihitung dari perbedaan antara Ship's Figures After Loading dikurangi Ship's Figures Before Discharge, kemudian dibagi dengan Bill of Lading figure.

Pemilik (termasuk Nakhoda, Perwira-perwira dan Anak Buah Kapal) akan berusaha sebaik-baiknya untuk mengambil tindakan yang diperlukan untuk menghindari Susut Muatan.

10.3. Klaim Lainnya - Pemilik bertanggung jawab atas seluruh biaya dan pengeluaran yang timbul atas kehilangan muatan yang terbukti berdasarkan investigasi Penyewa, 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) dengan formula perhitungan angka Bill of Lading dikurangi Actual Receipt.

11. PASAL NON-GRATA

Pemilik juga menjamin, bahwa pada waktu penyerahan Kapal atau pada setiap penggantian Kapal dengan Kapal lain kepada Penyewa berdasarkan Perjanjian Sewa ini, Kapal dapat memuat, membongkar dan singgah pada setiap tempat di wilayah sebagaimana tersebut dalam Pasal 6.1 tanpa pembatasan jenis apapun, yang disebabkan oleh tindakan-tindakan Pemilik atau Awak Kapal dan/atau pelayaran sebelumnya.

Selanjutnya Pemilik menjamin bahwa pada waktu penyerahan Kapal dan selama Periode Sewa, Kapal tidak dalam keadaan non-grata dan tidak akan menjadi non-grata di pelabuhan atau tempat manapun dalam Wilayah Pelayaran, yang diakibatkan oleh Pemilik dan/atau badan usahanya / afiliasinya, dan/atau kegiatan yang terkait kapal-kapal lain yang dimiliki oleh Pemilik atau badan usaha yang sama.

12. PERUBAHAN PEMILIK

Pemilik tidak akan mengganti kepemilikan dan/atau bendera Kapal tanpa persetujuan tertulis lebih dulu dari Penyewa, persetujuan mana tidak akan ditahan tanpa alasan yang masuk akal.

Setiap kehilangan waktu dan pengeluaran dana yang diakibatkan oleh hal ini menjadi tanggung jawab dan tanggungan Pemilik.

Hak-hak dan kewajiban Pemilik sesuai Perjanjian Sewa ini tidak boleh dipindahkan baik karena penjualan atau pengalihan tanpa didahului persetujuan tertulis dari Penyewa, persetujuan mana tidak akan ditahan tanpa alasan yang masuk akal.

Dalam hal Kapal dijual atau dipindahkan haknya tanpa didahului persetujuan tertulis dari Penyewa, selain hak-hak lainnya di bawah

10. CARGO CLAIM AND LOSSES

10.1. Cargo Claim - Notwithstanding Charterers' surveyor's acceptance and acknowledgement of Vessel's condition, her cargo tanks, pipelines, pumps etc fitness for loading, carrying, storing and discharging the intended cargo, Owners shall remain liable, throughout the period of the Charter, to ensure that the cargo is discharged at discharging port appointed by the Charterers in equal manner, condition, quantity and quality to its loading and to be responsible for all time lost and expenses incurred when cargo is damaged/off-spec (including but not limited to off-coloured or off-grade or high water content or change of flash point standard of the said cargo), due to the fault of the Vessel and/or Master, Officers, Crew.

10.2. Unavoidable Transportation Loss - Unless otherwise caused by the wilful misconduct, and/or default and/or negligence of Owners and/or Master, Officers and/or Crew, the Vessel is allowed for the unavoidable transportation loss ("Unavoidable Transportation Loss") with maximum allowance as specified in Part I Clause I number 27 ("Unavoidable Transportation Loss Allowance").

In the event Unavoidable Transportation Loss is less than Unavoidable Transportation Loss Allowance, Owners are not allowed to take any advantage Unavoidable Transportation Loss Allowance. When Transportation Loss exceeds Unavoidable Transportation Loss Allowance, Charterers are entitled to deduct Hire (based on price list of transfer price and PERTAMINA rate at prevailing month).

Transportation Loss is calculated by reducing Ship's Figures After Loading with Ship's Figure Before Discharge, and divides it by Bill of Lading figure.

Owners (including Master, Officers and Crew) shall exercise their best endeavours to take all reasonable efforts they deemed necessary to avoid Transportation Loss.

10.3. Other Claimable Loss - Owners shall be responsible for all time lost and expenses arising from loss of cargo fully proven by the Charterers' investigation, as a result of Vessel's and/or Master's, Officer's, Crew's fraud (including but not limited to having found magic pipe, modification of Vessel construction related to cargo, modification of measuring instrument being non-standard) with the calculation formula number within Bill of Lading reduced by Actual Receipt.

11. NON-GRATA CLAUSE

Owners also warrant that at the time of delivery of the Vessel or any other substitute to Charterers under this Charter, the Vessel will be capable to load, discharge, and call at any part of the area specified in Clause 6.1 without restrictions of any kind whatsoever by reason of Owners' or Crew's action and/or Vessel's former trading.

Owners further warrant that at the time of delivery and throughout the Charter Period, the Vessel is not and will not be deemed non-grata at any port or place within the Trading Area specified in this Charter for any causes due to Owners and/or their associates/affiliates and/or activities related to any vessels in the same or associated ownership.

12. CHANGE OF OWNERSHIP

No change of Vessel's ownership and/or flag allowed without Charterers' prior consent, which such consent shall not be unreasonably withheld.

All time lost and expenses in consequence thereof to be for Owners' responsibility and account.

Owners' rights and obligations under this Charter are not assigned by Vessel's sale or assignment without prior Charterers' written consent, which such consent shall not be unreasonably withheld.

In the event of the Vessel being sold or assigned without Charterers' prior written consent, in addition to their other rights under this Charter,

Perjanjian Sewa ini, Penyewa dapat, atas kebijaksanaan mutlak, mengakhiri Perjanjian Sewa ini, setelah mana Pemilik harus membayar kembali kepada Penyewa semua uang sewa yang telah dibayar dimuka dan belum diterima imbalan jasanya, biaya-biaya bunker, atas setiap jumlah uang yang menjadi hak Penyewa berdasarkan Perjanjian Sewa ini dan atas setiap kerugian yang mungkin diderita oleh Penyewa.

13. KEAGENAN

Selama Jangka Waktu Sewa, Pemilik harus menunjuk PERTAMINA sebagai Agen Pemilik (Agen umum atau Agen pelaksana) di Indonesia dan sebagai konsekuensinya ketentuan-ketentuan, syarat-syarat umum dan tarif-tarif, serta uang jasa keagenan akan diberlakukan sesuai ketentuan keagenan PERTAMINA.

Apabila Nakhoda memerlukan uang muka untuk pembayaran-pembayaran rutin di suatu pelabuhan, Penyewa atau Agen-agennya akan memberikan uang muka setelah menerima dana dari Pemilik. Seluruh biaya yang timbul atas jasa agency akan dipotong dari pembayaran Uang Sewa dan Penyewa memiliki hak gadai atas Kapal untuk uang tersebut.

14. NAKHODA DAN AWAK KAPAL

14.1. Tugas-tugas Nakhoda - Nakhoda, beserta Perwira-perwira, Awak Kapal dan peralatan Kapal, akan melaksanakan pelayarannya sesuai dengan instruksi Penyewa dan memberikan segala bantuan yang wajar sesuai instruksi Penyewa.

Nakhoda wajib untuk memelihara tangki-tangki, pipa-pipa dan pompa-pompa Kapal agar selalu dalam keadaan bersih dan siap untuk jasa yang dimaksudkan.

14.2. Instruksi-instruksi - Penyewa dari waktu ke waktu akan memberi Nakhoda semua instruksi dan petunjuk-petunjuk pelayaran yang diperlukan, dan Nakhoda akan memiliki suatu buku catatan lengkap dan tepat mengenai pelayaran atau pelayaran yang lalu, yang harus dapat diperiksa oleh Penyewa atau agennya apabila diperlukan.

Nakhoda secara periodik wajib memberikan kepada Penyewa atau Agennya sebuah salinan yang benar atas buku catatan dan lembaran catatan pemuatan dan pembongkaran muatan di pelabuhan secara lengkap serta laporan pelayaran (jurnal dek/mesin) masing-masing pelayaran dan laporan lain sebagaimana yang diperlukan oleh Penyewa pada setiap saat dan di pelabuhan atau pelayaran manapun.

14.3. Kelakuan Awak Kapal - Jika Penyewa mengajukan keluhan tentang Nakhoda, Perwira-perwira atau seorang Awak Kapal, Pemilik dan Penyewa bersama-sama akan segera menyelidiki keluhan tersebut, dan jika keluhan itu terbukti benar, maka Pemilik akan segera membuat perubahan atas penugasannya tersebut.

14.4. Regulasi tentang Awak Kapal di Wilayah Pelayaran - Selama Periode Sewa, Pemilik menjamin untuk memelihara kepatuhan atas seluruh regulasi terkait awak kapal dan prosedur keimigrasian di Wilayah Pelayaran.

Atas permintaan dari Penyewa, Pemilik akan menyerahkan dokumen Awak Kapal seperti salinan buku tentang Awak Kapal beserta pasportnya yang masih berlaku serta setiap bulannya menyerahkan 1 (satu) set daftar Awak Kapal yang telah diperbaharui.

14.5. Lembur - Segala upah kerja lembur, bonus, uang hiburan, makanan ekstra dan pengeluaran-pengeluaran lain yang harus dikeluarkan oleh Nakhoda, Perwira-perwira dan Awak Kapal berkaitan dengan kegiatan bongkar/muat dari muatan, pembersihan tangki-tangki, pemasokan/suplai bahan bakar, pemanasan muatan dan kegiatan operasional Kapal lainnya yang normal atas permintaan Penyewa atau Agennya termasuk tetapi tidak terbatas pada masuk dok, pelayaran melalui terusan, muat ballast, buang ballast, pergerakan Kapal, berlabuh jangkar, akan dibayarkan dalam tanggungan Pemilik.

15. KEWAJIBAN PENYEWA

15.1. Penyewa harus menyediakan - Penyewa akan menyediakan dan membayar semua bunker (kecuali untuk bunker yang digunakan selama keterlambatan waktu yang dipakai untuk kepentingan Pemilik atau Awak Kapal dan/atau selama Kapal berada diluar penyewaan) dengan pengecualian sejumlah ketentuan Part I Pasal I angka 24, yang digunakan untuk keperluan dapur dan bahan bakar untuk Awak kapal yang harus dibayar oleh Pemilik (berdasarkan Harga Bunker PERTAMINA dan akan dipotong dari Uang Sewa).

Charterers may, at its absolute discretion, terminate the Charter, whereupon the Owners shall reimburse Charterers for: any Hire paid in advance and not earned; cost of bunkers; any sums due to Charterers under this Charter; and any loss or damages which Charterers may sustain.

13. AGENCY

During the Charter Period, the Owners shall appoint PERTAMINA as their Agent (General Agent or Handling Agent) in Indonesia, consequently PERTAMINA Agency general terms, conditions and agency tariffs shall be applied.

If the Master requires advance for ordinary disbursements at any port, Charterers or their Agents shall make such advance to him after receiving funds from Owners. Cost and expenses incurred from agency services shall be deducted from Hire payment and Charterers are entitled to have a lien on the Vessel for those disbursements.

14. MASTER AND CREW

14.1. Duties of Master - The Master, along with the Officers, Crew and equipments, shall execute his voyage and present all reasonable assistance in accordance with Charterers' instructions.

The Master is bound to keep the tanks, pipes and pumps of the Vessel always clean and fit for the intended service.

14.2. Instructions - Charterers from time to time shall supply the Master with all requisite instructions and sailing directions, and Master shall keep a full and correct log of the voyage or voyages, which shall be open to be inspected by Charterers or their Agents at any time as required.

Periodically, the Master shall furnish Charterers or their Agents with a true copy of such logs and with properly completed loading and discharging port sheet and voyage report (deck/engine log abstract) for each voyage and other reports as Charterers may require any time at any port or voyage.

14.3. Conduct of Ship's Personnel - If Charterers complain of the conduct of the Master, Officers or any of Crews, Owners and Charterers jointly shall immediately investigate the complaint, and if the complaint is proved to be well founded, Owners shall, without delay, make a change in the appointments.

14.4. Crew Regulation Compliance - During the Charter Period, Owners warrant to maintain compliance with all crewing regulations and immigrations procedures applicable in Trading Area.

Upon Charterers' inquiry, Owners shall provide copies of the document Crew i.e seaman books and passports of Crew to Charterers and submit every month one (1) set of updated Crew list.

14.5. Overtime - Any overtime, bonus, entertainment, extra victuallings and other expenses necessarily incurred by Master, Officers and Crew in connection with the loading and discharging of the cargo, tank cleaning, bunkering, heating of cargo and other normal operation of the Vessel at the request of Charterers or their Agent including but not limited to docking, canal transits, ballasting, deballasting, manoeuvring, anchoring, shall be disbursed at Owners' account.

15. CHARTERERS' OBLIGATIONS

15.1. Charterers to provide - Charterers shall provide and pay for all bunkers (except for bunkers consumed during any period of delay occasioned by the Owners or the Crew and/or during off hire periods) with exemption of quantity specified in Part I Clause I number 24 which shall be paid by Owners (based on PERTAMINA Bunker Price and deducted from Hire) for consumption of galley and domestic fuel.

Dalam hal Penyewa tidak dapat menyediakan bunker selama Jangka Waktu Sewa, sehingga Pemilik harus melakukan pengisian Bahan Bakar, maka biaya yang timbul atas bunker akan diperhitungkan dari offset biaya yang dikeluarkan oleh Pemilik atas pembelian bunker tersebut dikurangi dengan jumlah bunker off hire amount diatas Kapal dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Dalam hal pengisian bunker yang dilakukan oleh Pemilik di wilayah Indonesia, maka biaya yang dikeluarkan Pemilik didasarkan pada harga bunker PERTAMINA yang berlaku saat on hire,
- b. Dalam hal pengisian bunker yang dilakukan oleh Pemilik di Luar Negeri, maka biaya yang dikeluarkan Pemilik didasarkan pada faktur pembelian bunker terakhir.

Penyewa akan menolak seluruh bunker yang terkontaminasi dan klaim atas kerusakan mesin ketika bunker "dimuat diatas bunker yang telah ada sebelumnya", dan biaya-biaya dari dan/atau yang berkaitan dengan kontaminasi bunker tersebut menjadi tanggungan Pemilik.

Penyewa akan membayar biaya-biaya pelabuhan, kapal tunda, pemanduan, fee keagenan, kegiatan bongkar dan muat, serta biaya yang digunakan saat melewati kanal, dan semua biaya selain daripada yang akan dibayar sebelumnya oleh Pemilik sesuai dengan Pasal 9.1 dalam Perjanjian ini.

Ketentuan diatas terkait dengan bunker tidak berlaku untuk setiap bunker yang digunakan dalam hubungan dengan suatu kerugian atau pengeluaran biaya *General Average* atau untuk persiapan maupun saat Kapal melaksanakan dok atau perbaikan, termasuk tetapi tidak terbatas pada pembersihan tangki dan pembebasan gas, yang bagaimanapun juga harus dibayar oleh dan menjadi tanggungan Pemilik atas dasar harga bunker PERTAMINA pada saat peristiwa terjadi dan dipotong langsung dari Uang Sewa.

15.2. Pemindahan muatan dari Kapal ke Kapal - Dengan mengingat Pasal 6.1, dalam hal Penyewa menggunakan Kapal guna pemindahan muatan dari kapal ke kapal, maka Penahan benturan Pneumatis dari karet yang digunakan diantara kapal-kapal yang bersangkutan. 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)*.

Dalam hal Penyewa menggunakan Kapal untuk pemindahan muatan dari kapal ke kapal:

- a. Penyewa akan memberitahu Pemilik atau Nakhoda terkait dengan nama kapal yang akan disandarkan atau kapal-kapal penerima/ penyerah muatan yang akan dipakai sebelum operasi dimulai.
- b. Penyewa atas biayanya sendiri harus memperoleh persetujuan dari instansi terkait untuk melakukan operasi pemindahan muatan dari kapal ke kapal.
- c. Penyewa juga akan menyediakan atas tanggungannya sendiri, penahan benturan yang cukup, kapal tunda, jasa *Mooring Master* yang diperlukan oleh Nakhoda, tambahan selang-selang muatan serta alat lainnya yang diperlukan untuk operasi pemindahan muatan dari kapal ke kapal selain dari perlengkapan standar yang telah ditetapkan diatas kapal.
- d. Operasi-operasi pemindahan muatan dari kapal ke kapal tersebut hanya boleh dilaksanakan dalam kondisi cuaca dan tingginya ombak memungkinkan dan tergantung pada kebijaksanaan Nakhoda sehubungan keselamatan kapal.

15.3. Penyimpanan Muat - Pekerja pelabuhan, jika diperlukan, akan disewa dan dibayar oleh Penyewa, tetapi hal ini tidak akan membebaskan Pemilik dari tanggungjawabnya untuk memastikan penyimpanan muatan dilakukan dengan benar, dimana harus diawasi oleh Nakhoda dengan melakukan suatu pendataan yang teliti dan benar tentang semua muatan yang dimuat dan dibongkar dari Kapal.

15.4. Izin Berlayar - Izin-izin berlayar yang diperlukan berdasarkan hukum untuk memungkinkan Kapal berlayar didalam batas-batas, seperti yang ditentukan dalam Pasal 6.1, selama Jangka Waktu Sewa akan diurus dan dibayar oleh Penyewa. Izin-izin lain dan pengeluaran-pengeluaran lain dalam hubungannya dengan Kapal dan Awak Kapal akan dilaksanakan oleh dan atas tanggungan Pemilik.

In terms of Charterers unable to provide bunker during Charter Period, in such Owners shall supply bunker, hence the expense incurred by supplying bunker shall be calculated from offset expenses incurred by Owners of such bunker purchase reduced by bunker off hire amount on board with provisions as follows :

- a. In terms of bunker supply conducted by owners in Indonesian area, the cost incurred by owners shall be based on prevailing PERTAMINA bunker price at the time of on hire,
- b. In terms of bunker supply conducted by Owners outside Indonesian area, the cost incurred by Owners shall be based on last bunker purchase invoice,

Charterers shall reject all contaminated bunker and engine damage claims where bunkers are "loaded on top" of previous bunker supplies and the costs of and/or related to bunker contamination are for Owners' account.

Charterers shall pay for port charges, towage, pilotage, agency fees, expenses of loading and unloading cargoes, canal dues and all charges other than those payable by Owners in accordance with Clause 9.1 of this Charter.

The foregoing provision as to bunkers shall not apply to any bunker consumed in connection with a *General Average* sacrifice or expenditure or in preparation and during Vessel drydocking or repair including but not limited to tank cleaning and gas freeing, which shall in any event be paid by and for the account of Owners based on PERTAMINA bunker price prevailing at the time of events and deducted from Hire.

15.2. Ship to ship Transfer - Notwithstanding Clause 6.1, in the event the Vessel is used for ship to ship transfer cargo operations then Pneumatic Rubber Fenders are to be used between vessels, any additional insurance premium payable by Owners to hold the Vessel covered for such ship to ship transferring shall be for Owners' account.

Such ship to ship transferring cargo operations shall comply to standards set out in the latest published edition of the International Chamber of Shipping/Oil Companies International Marine Forum Ship to Ship Transfer Guide (ICS/OCIMF).

When Charterers require Vessel for ship to ship transfer :

- a. Charterers shall advise Owners or Master the name of the mother vessel or lighterage vessels to be utilized prior to commencement of operations.
- b. Charterers shall obtain permission from the proper authorities to perform such ship to ship transfer cargo operations at their account.
- c. Charterers shall also provide at their expense an adequate fenders, tugs, service of the Mooring Master as required by the Master, extra hoses, and other necessary equipment for ship to ship cargo transfer operations other than the standard equipment onboard the Vessel.
- d. Such ship to ship transferring operations shall only be carried out under proper weather and swell conditions, and subject to the Master's discretion regarding the safety of the Vessel.

15.3. Stowage - Stevedores, when required, shall be engaged and paid by Charterers, but this shall not exempts Owners responsibility at all times for a proper stowage, which must be controlled by the Master by making an accurate account of all cargo loaded and discharged from the Vessel.

15.4. Sailing Permit - All sailing permits required by law to enable Vessel trading within the limits specified in Clause 6.1 during Charter Period shall be at Charterers' account. Other permits and other expenses in connection with the Vessel and crew shall be arranged by and for the account of Owners.

15.5. Lambang-lambang - Penyewa akan diizinkan untuk mengibarkan bendera perusahaannya dan mengecat cerobong Kapal dengan warna-warna perusahaannya, jika dikehendaki, tetapi atas waktu dan biaya Penyewa. Pada waktu penyerahan kembali, bendera dan cerobong Kapal harus diubah kembali ke bendera dan warna-warna Pemilik atas waktu dan biaya Penyewa.

16. KAPAL PENGGANTI

Selama Kapal keluar operasi karena *periodical dry docking* atau karena Kapal mengalami kerusakan, dengan persetujuan terlebih dahulu dari Pemilik dan Penyewa, Penyewa dapat meminta Pemilik untuk mengganti Kapal dengan Kapal lain yang ekuivalen (Kapal Pengganti) dengan harga sewa yang sama atau harga sewa yang lebih rendah. Setiap penggantian Kapal harus didahului dengan proses negosiasi.

Tanpa mengabaikan hak Penyewa untuk memutuskan Perjanjian Sewa sesuai ketentuan Pasal 22.5, apabila Kapal keluar dari operasi atau gagal untuk memberikan layanan penuh selama Jangka Waktu Sewa yang diakibatkan kegagalan Pemilik untuk mempertahankan kewajiban sesuai Perjanjian Sewa dan/atau dokumen pernyataan lainnya, Penyewa dengan pilihannya berhak untuk meminta pemilik untuk mengganti Kapal sesuai dengan ketentuan di atas.

Dalam hal Pemilik dan Penyewa menyetujui adanya Kapal Pengganti, maka Pemilik menjamin bahwa Kapal Pengganti wajib memenuhi seluruh persyaratan yang diterapkan terhadap Kapal.

Kapal Pengganti tersebut harus diserahkan berdasarkan *survey* dan prosedur penyerahan sebagaimana diatur pada Pasal 4.5 di atas, dan Penyewa mempunyai pilihan untuk menentukan penyerahan Kapal Pengganti sebagaimana mekanisme *on hire* setelah Kapal *off hire* yang diatur pada Pasal 20.

Perhitungan ROB Bunker untuk Kapal Pengganti dihitung secara *offset* per kejadian substitusi dan tidak diperhitungkan pada akhir Jangka Waktu Sewa.

Dalam hal pengisian bunker Kapal Pengganti dilakukan diluar Indonesia, maka perhitungan ROB Bunker akan mengacu pada invoice pembelian bunker terakhir sebelum Kapal *off hire*.

17. HAK PEMILIK

17.1. Penerimaan Uang Sewa - Pemilik berhak menerima Uang Sewa berdasarkan Pasal 8.1 di atas.

17.2. Hak Gadai/Penahanan oleh Pemilik - Pemilik mempunyai hak gadai/menahan atas semua muatan dan semua uang tambang dalam hal Penyewa terlambat melakukan pembayaran Uang Sewa selama lebih dari 6 (enam) bulan yang diakibatkan oleh alasan selain yang dibenarkan berdasarkan Perjanjian ini.

17.3. Masuk dok/galangan kapal secara berkala - Pemilik menyetujui Kapal naik dok, dibersihkan dan dicat bagian bawah lambungnya, dan/atau melaksanakan perbaikan lain yang diperlukan, atas waktu dan biaya Pemilik seluruhnya, 12 (dua belas) / 24 (dua puluh empat) bulan setelah Kapal terakhir masuk dok, selanjutnya pada akhir setiap masa 12 (dua belas) / 24 (dua puluh empat) bulan selama berlakunya Perjanjian Sewa ini sesuai rencana docking yang ditentukan oleh Biro Klasifikasi. Pemilik wajib memberitahukan kepada Penyewa selambat-lambatnya 45 (empat puluh lima) hari sebelum Kapal naik dok.

Apabila Kapal telah memberikan pelayanan selama masa tersebut di atas, maka secepatnya Penyewa menyerahkan Kapal kepada Pemilik. Selanjutnya Kapal akan berada diluar sewa dan tanpa muatan terhitung mulai saat Kapal diserahkan Penyewa kepada Pemilik terhitung dalam kondisi lepasnya selang-selang muatan dipelabuhan bongkar terakhir, atau setelah surat-surat kapal, surat izin keluar pelabuhan diterima Nakhoda, mana yang terakhir, dengan ketentuan semua surat-surat kapal tersebut masih berlaku. Dalam hal demikian waktu dan biaya untuk membersihkan tangki-tangki dan membuat tangki-tangki itu bebas dari gas menjadi tanggungan Pemilik.

17.4. Penggantian Nama Kapal - Pemilik memiliki opsi untuk mengganti nama Kapal setelah memberitahu Penyewa secara tertulis. Hak ini tidak dapat diartikan sebagai substitusi atas Kapal, hal mana harus sesuai ketentuan Pasal 16.

15.5. Insignia - Charterers shall be allowed to fly their house flag and paint the Vessel's funnel with their own colour, if desired, but at Charterers' time and expenses. At the time of redelivery, Vessel's flag and funnel shall be returned to Owners' flag and colours at Charterers' time and expense.

16. SUBSTITUTE

Whilst the Vessel is out of operations due to dry docking or Vessel damage, subject to prior approval of Owners and Charterers, Charterers shall have the right to demand the Owner to substitute the Vessel with an equivalent Vessel (Substitute Vessel) at the same hire rate or lower rate. Any substitution shall be preceded by a negotiation.

Without prejudice to Charterers' right to terminate the Charter in accordance with clause 22.4, shall the Vessel is out of operations or failed to give its full service during the Charter period due to Owners' failure to maintain the obligation which have been required by Charterers and the Owners have agreed to do so, Charterers by its option shall have the right to substitute the Vessel subject to the provision above.

In the event that Owners and Charterers agreed a Substitute Vessel, Owners shall ensure that the Substitute Vessel shall possess all requirements due to the Vessel.

The Substitute Vessel shall be submitted under the survey and delivery procedures as specified in Clause 4.5 above, and Charterers shall have the option for handover determination of the Substitute Vessel as on hire mechanism after the Vessel off hired as specified in Clause 20.

Bunker ROB calculations fo Substitute Vessel calculated offsets per event substitution and not calculated at the end of this Charter period.

In th event of bunker supply for Substitute Vessel carried out outside Indonesia' territory, Bunker ROB calculation shall be based on last bunker invoice purchase before the Vessel off hired.

17. OWNERS' RIGHTS

17.1. Hire Admission - Owners reserve the right to receive rate of Hire as specified in Clause 8.1.

17.2. Lien by Owners - Owners shall have a lien upon all cargoes and all freight for any amounts in the event Charterers fail to pay Hire for more than six (6) months due to reasons other than those allowed under this Charter.

17.3. Periodical Dry Docking - Owners agree to have the Vessel drydocked, the bottom cleaned and painted, and other necessary repairs carried out, all at their time and expense, twelve (12) /twenty-four (24) months after the Vessel was last drydocked and further, at expiration of every twelve (12) / twenty-four (24) months during the continuance of this Charter in accordance with docking schedule laid down by the Classification Society. Owners shall notify to Charterers at the latest forty-five (45) days prior to the Vessel drydocked.

Where the Vessel has been in service during such period as mentioned above, soon thereafter Charterers shall hand over Vessel to Owners. Afterwards, Vessel shall be off-hired and clean of cargo commencing from the time Charterers place the Vessel at Owners' disposal on disconnecting of cargo hoses at last port of discharge, or after Vessel's documents and port clearance received by the Master, whichever is later, provided however all ship's documents are valid. In such event, time and expenses in making tanks clean and free of gas shall be for Owners' account.

17.4. Change of Vessel's Name - Owners have an option to change the name of the Vessel upon written notification to Charterers. Such option shall not be constituted as option to substitute the Vessel, which matter shall be referred to Clause 16.

18. HAK PENYEWA

18.1. Ruang yang tersedia untuk Penyewa - Seluruh bagian dalam Kapal yang terjangkau, ruang muatan dan geladak-geladak Kapal, serta ruang penumpangnya (yang akan dianggap termasuk juga kamar Pemilik, jika ada), akan digunakan untuk kepentingan Penyewa (lihat Pasal 18.2 dan 18.3) namun tetap menyediakan ruangan yang cukup dan layak untuk Nakhoda, Perwira-perwira, Awak Kapal, katrol-katrol, pakaian, perabot rumah tangga, makanan dan minuman serta persediaan-persediaan lainnya.

Penyewa berhak untuk mengoperasikan atau memuat Kapal atas dasar Sarat atau Bobot Mati Tropical. Penyewa, atas persetujuan Pemilik lebih dulu dan dengan mentaati syarat-syarat keamanan kapal, dapat menggeser/memotong tiang-tiang penyangga dan tangga-tangga Kapal, yang harus dipasang kembali oleh Penyewa atas tanggungan Penyewa sendiri hingga memenuhi persyaratan menurut Pemeriksa (*Surveyor*) Pemilik sebelum Kapal diserahkan kembali.

18.2. Pengawas Muatan - Penyewa berhak untuk menempatkan para Pengawas muatan atau pegawai lainnya di Kapal sesuai dengan akomodasi yang ada, maksimum untuk 2 (dua) orang pada setiap pelayaran yang dilakukan berdasarkan Perjanjian Sewa ini.

Pemilik akan memberikan persediaan dan keperluan yang wajar sebagaimana yang diberikan kepada Perwira-perwira Kapal, kecuali minuman keras. Sebelum naik ke Kapal, Pengawas muatan atau pegawai lainnya yang ditunjuk Penyewa harus menandatangani *Letter of Indemnity* dalam bentuk formulir yang dibuat oleh P & I Club yang ditunjuk Pemilik.

Atas risiko Penyewa, Pemilik akan mengizinkan Pengawas Muatan atau pegawai lain untuk mengawasi pengoperasian Kapal dan akan meminta Nakhoda, Perwira-perwira dan Awak Kapal memenuhi permintaan Pengawas Muatan atau pegawai lainnya yang berkaitan dengan pengoperasian Kapal sepanjang permintaan tersebut tidak mengganggu pengoperasian Kapal.

18.3. Program Familiarisasi - Atas permintaan dari Penyewa dan dengan resiko serta biaya Penyewa, serta dengan pemberitahuan yang wajar, Pemilik akan mengatur agar pegawai Penyewa maksimum hingga 2 (dua) pegawai dapat mengikuti program familiarisasi terhadap peralatan dan pengoperasian Kapal.

18.4. Penambatan me-non-aktifkan - Penyewa berhak untuk menonaktifkan Kapal, tetapi Kapal harus terapung dengan aman, untuk seluruh atau sebagian Jangka Waktu Sewa. Dalam hal demikian Uang Sewa berdasarkan Perjanjian Sewa ini tetap harus dibayar terus, akan tetapi Uang Sewa tersebut akan dikurangi dengan sejumlah uang yang merupakan hasil penghematan yang dilakukan Pemilik (secara wajar dan hemat) selama masa nonaktif demikian melalui pengurangan biaya-biaya, dikurangi segala pengeluaran tambahan yang harus dilakukan oleh Pemilik sebagai akibat penonaktifan demikian. Pemilik menjamin untuk melakukan upaya terbaiknya dan mengambil langkah-langkah yang secara wajar diperlukan serta berpengaruh untuk penghematan biaya dari Kapal selama periode penonaktifan.

Jika Penyewa, setelah menggunakan haknya yang diberikan berdasarkan Perjanjian Sewa ini, menginginkan agar Kapal kembali lagi memberikan jasa pelayaran, Pemilik setelah menerima pemberitahuan tertulis dari Penyewa tentang hal itu, akan segera mengambil langkah-langkah untuk mengembalikan Kapal untuk melaksanakan jasa pelayaran selambat-lambatnya 48 (empat puluh delapan) jam.

Hak yang diberikan kepada Penyewa berdasarkan Pasal ini dapat dilaksanakan sekali atau beberapa kali selama berlakunya Perjanjian Sewa ini atau perpanjangannya.

18.5. Menyewakan kembali - Penyewa dapat menyewakan kembali Kapal, baik atas dasar per pelayaran atau atas dasar waktu, untuk pengangkutan muatan dalam *Trading Limits* seperti tersebut pada Pasal 6.1 diatas, tetapi akan tetap bertanggungjawab atas pemenuhan Perjanjian Sewa ini. Pajak-pajak dan/atau iuran muatan dan/atau angkutan dan/atau sewa akan menjadi beban Penyewa.

18.6. Hak Gadai / Penahanan oleh Penyewa - Penyewa mempunyai hak gadai/penahanan atas Kapal untuk :

- Pembayaran Uang Sewa yang telah dibayar dimuka namun tidak diperoleh jasa kapalnya,
- Semua pembayaran dan uang muka yang menjadi tanggung jawab Pemilik,
- Nilai setiap bunker milik Penyewa yang digunakan atau yang diterima yang merupakan tanggungan Pemilik termasuk nilai bunker yang tersisa di atas Kapal pada saat penyerahan

18. CHARTERERS' RIGHTS

18.1. Space available to Charterers - The whole reach, burthen and decks of the Vessel, and its passenger accommodation (which shall be deemed to include Owners' suite, if any), shall be at Charterers' disposal, (see Clauses 18.2 and 18.3), reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, food and beverages as well as other supply inventory.

Charterers have the right to operate or load the Vessel to the Tropical Draft or Deadweight. Charterers may, with Owners' prior consent from Owners and complied to Vessel's safety standard, remove any stanchions and ladders, which shall be re-assembled by and at their own expense to the satisfaction of Owners' Surveyor before the Vessel's redelivery.

18.2. Supercargo - Charterers have the right to place Supercargo (es) or other officials onboard the Vessel's available accommodation for maximum of two (2) persons upon any voyage made under this Charter.

Owners to provide proper victualings and provisions as supplied to Officers, except liquors. Charterers' Supercargo (es) or other officials shall sign a Letter of Indemnity in the form as drafted by the designated Owners' P & I club prior to getting on board the Vessel.

At Charterers' risk, Owners shall permit such Supercargo (es) or other officials to observe Vessel's operations and shall ensure Vessel's Master, Officers and Crew to respond to Supercargo (es) or other officials inquiries with respect to the Vessel's operations, provided such inquiries do not interfere Vessel's operations.

18.3. Familiarization Program - At Charterers' request, risk, expenses and upon reasonable notice, Owners shall arrange Vessel equipment and operation familiarization program for maximum two (2) of Charterers' employees.

18.4. Laying-up - Charterers shall have the option to laying-up the Vessel, provided she always lie safely afloat, for all or any portion of the Charter Period, in which case Hire hereunder shall continue to be paid, but the amounts that Owners shall save (or should reasonably have saved) during such period of lay up through reduction in expenses shall be credited against such Hire, reduced by any Owners' extra expenses incurred from such lay-up. Owners ensure their best endeavour and take all reasonable steps they deemed necessary and effective for Vessel's cost saving during lay up period.

Should Charterers, having exercised the option granted hereunder, desire the Vessel to be put back into her service, Owners shall, upon receipt of written notice of such demand from Charterers, immediately take steps to restore the vessel back to her service within maximum forty-eight (48) hours.

The option granted to Charterers hereunder may be exercised one or several times during the currency of this Charter or any extension thereof.

18.5. Sublet - Charterers may sublet the Vessel whether on a voyage or time basis, for trading cargo and within the Trading Limits as specified in Clause 6.1 hereto, but shall always remain liable for all of their responsibilities under this Charter. Any taxes and/or dues cargo and/or freight and/or hire shall be for Charterers' account.

18.6. Lien by Charterers - Charterers shall have lien on the Vessel for :

- All Hire paid in advance and not earned,
- All disbursements and advances for the Owners' account,
- The value of any of Charterers' bunker used or accepted for Owners' account including value of bunkers remaining on board at redelivery,

- kembali,
- d. Semua jumlah uang yang menjadi hak Penyewa berdasarkan ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian Sewa ini, dan
 - e. Setiap kerusakan dan kerugian yang diderita oleh Penyewa akibat pelanggaran sesuatu ketentuan dalam Perjanjian Sewa ini oleh Pemilik.

- d. All amounts due to Charterers under this Charter, and
- e. any damages and loss sustained by Charterers as a result of a breach of any provision of this Charter by Owners.

19. DILUAR SEWA

Kapal akan berada diluar sewa, baik ada muatan atau tidak dan pembayaran Uang Sewa akan dihentikan pada kondisi-kondisi sebagai berikut :

- a. Terdapat kerugian yang diakibatkan atau terkait keadaan Kapal:
 - i. kekurangan awak kapal atau bahan-bahan persediaan;
 - ii. perbaikan-perbaikan (yang secara langsung berpengaruh pada kinerja Kapal), termasuk turun mesin (pencabutan torak);
 - iii. kerusakan permesinan atau ketel-ketel uap (baik sebagian atau seluruhnya), *blackout*;
 - iv. tabrakan atau terdampar atau kandas;
 - v. kecelakaan atau kerusakan atau suatu sebab lainnya yang menyebabkan Kapal tidak efisien kerjanya;
 - vi. pemogokan, penolakan untuk berlayar, pelanggaran perintah atau pelalaian tugas dari Nakhoda, perwira-perwira atau anak buah kapal dengan alasan apapun yang menyebabkan keterlambatan;
 - vii. Kapal tidak fit sebagaimana yang diatur pada Pasal 22.2 Perjanjian Sewa ini.
- b. Pemilik gagal memelihara PSA atas Kapal sebagaimana yang diatur pada Pasal 9.8 (c) Perjanjian Sewa ini;
- c. *Vessel Tracking* belum terpasang selama 2 (dua) minggu setelah *delivery* kapal, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 9.8 (b);
- d. Terdapat indikasi penyalahgunaan muatan sebagaimana yang diatur pada Pasal 10.3, atau ditemukan perubahan anatomi/ perlengkapan/ dokumen kapal yang berhubungan dengan muatan dan bunker, atau Pemilik menolak tim investigasi Pertamina. Setiap kejadian tersebut mengakibatkan hak Penyewa untuk menyatakan Kapal di luar sewa;
- e. Pemilik gagal untuk memenuhi regulasi terkait crew dan prosedur keimigrasian sebagaimana diatur pada Pasal 14.4 Perjanjian Sewa ini;
- f. Pemilik meminta pengisian Bahan Bakar pada saat penyerahan Kapal, kecuali untuk Kapal yang disewa secara *direct continuous* dari periode Perjanjian Sewa sebelumnya;
- g. Dalam hal Pemilik tidak menggunakan pelumas PERTAMINA sebagaimana diatur dalam Pasal 9.8 (a), kecuali diakibatkan ketidakmampuan PERTAMINA untuk menyediakan;
- h. Dalam hal kehilangan waktu karena penahanan atau campur tangan terhadap Kapal oleh Penguasa di dalam atau di luar negeri sebagai akibat perbuatan melawan atau melanggar peraturan-peraturan oleh Pemilik, Nakhoda, Perwira-perwira dan Awak Kapal atau yang disebabkan Kapal lain yang dimiliki atau dikelola oleh Pemilik, kecuali jika disebabkan oleh Penyewa, dimana Kapal menjadi tidak tersedia untuk melayani Penyewa, selama waktu penahanan atau campur tangan demikian sampai Kapal dapat memberikan pelayanan kembali;
- i. Jika Kapal diperlukan oleh Pemerintah sesuai Negara bendera Kapal atau oleh pihak lainnya yang secara hukum mempunyai wewenang sah untuk menggunakan Kapal, selama masa Perjanjian Sewa ini, maka Kapal akan dianggap diluar sewa selama masa pemakaian tersebut, dan semua uang sewa yang akan dibayar oleh pemerintah yang memerlukan Kapal dalam hubungannya dengan masa pemakaian itu, akan menjadi milik/hak Pemilik. Waktu selama Kapal dipakai oleh Pemerintah, akan dihitung sebagai bagian dari Jangka Waktu Sewa sebagaimana ditentukan dalam Part I Pasal II angka 3 Perjanjian Sewa ini;
- j. Negara Pemilik terlibat dalam perang atau permusuhan-permusuhan yang mengakibatkan Kapal tidak dapat memberikan jasa kepada Penyewa sesuai Perjanjian Sewa selama perang atau permusuhan dimaksud, dan seluruh kehilangan waktu tersebut akan dihitung diluar sewa;

19. OFF HIRE

The Vessel shall be off hire whether any cargo on board or not and payment of Hire shall cease in the following conditions:

- a. Any loss of time through the arising out or in connection with Vessel's:
 - i. deficiency of crew or stores;
 - ii. repairs (which directly affect the performance of the Vessel), including overhaul;
 - iii. breakdown of machinery or boilers (whether partial or otherwise), *black out*;
 - iv. collision or stranding or grounding;
 - v. accident or damage or any other cause preventing the full and efficient working of the Vessel;
 - vi. strikes, refusal to sail, breach of orders or neglect of duty on the part of the Master, officers or crew for any reason which incur any delay;
 - vii. unfitness of Vessel as per Clause 22.2 of this Charter.
- b. Owners fail to maintain Vessel's PSA as stipulated in Clause 9.8 (c) of this Charter;
- c. Vessel Tracking is not installed within two (2) weeks after delivery of Vessel as stipulated in Clause 9.8 (b);
- d. Any indication of cargo misuse as stipulated in Clause 10.3, or any change found in Vessel's anatomy / equipment / documents which relates to cargo and bunker, or Owner refusal to Pertamina' investigation team. Any of this events occurrence shall incur Charterer's right to declare Vessel's off hire;
- e. Owners fail to comply with any regulation related to crew and immigration procedures as stipulated in Clause 14.4 of this Charter;
- f. Owners request to have bunker supply at the delivery of Vessel, except for vessel hired through a direct-continuous from her former Charter period;
- g. Owners do not not consume PERTAMINA's lubricant as stipulated in Clause 9.8 (a), unless it caused by inability of PERTAMINA to provide;
- h. Any loss of time due to an arrest or interference of the Vessel by the authority within or outside the country as a result of an act against or violate the regulations by the Owners, Master, Officers and Crew, or caused by other vessels owned or managed by Owners, unless such arrest or interference is caused by Charterers, whereby vessel accordingly unable to serve Charterers, during the time of detention or such interference until the Vessel again resume her service;
- i. Vessel is required by the flag state government or by other parties authorized to utilized the vessel, during this Charter, then the vessel will be considered as off hire during such period of utilization, and all payment of hire that shall be paid by the government regarding their utilization, will be due to Owners. Period of Vessel's utilization by the government will be counted as part of the Charter Period as stipulated in Part I of Clause II number 3 of this Charter;
- j. Owners' state of origin involved in a war or hostilities resulting difficulties for the Vessel to serve Charterers in accordance with this Charter during such time of war or hostilities, all time lost will be calculated as off hire;

- k. Kehilangan waktu yang digunakan untuk mendaratkan seseorang yang cedera atau sakit diatas kapal yang bukan atas permintaan Charterer, menuju ke suatu pelabuhan selain pelabuhan yang merupakan tujuan kapal seperti yang diperintahkan Penyewa;
- l. Kehilangan waktu yang digunakan saat Kapal memberikan jasa-jasa penyelamatan atau penarikan terhadap pihak lain selain Penyewa, dan selama memberikan jasa-jasa penarikan itu hingga Kapal berada kembali pada posisi yang lebih menguntungkan sehubungan dengan pelabuhan tujuan berikutnya yang dihitung dari posisi dimana Kapal dibebaskan berdasarkan Perjanjian Sewa ini;
- m. Kehilangan waktu yang diakibatkan muatan yang dimuat ke Kapal ternyata rusak karena keadaan atau kesalahan Kapal dan/atau Pemilik, Nakhoda, Perwira-perwira atau Awak Kapal (lihat Pasal 10.1);
- n. Untuk setiap keterlambatan, waktu yang hilang akibat karantina yang timbul karena Nakhoda atau salah seorang Perwira atau Awak Kapal berurusan dengan daratan yang merupakan wilayah dengan penyakit menular tanpa persetujuan atau instruksi tertulis dari Penyewa atau Agennya, juga atas setiap waktu yang hilang akibat penahanan petugas Bea & Cukai atau suatu Instansi lainnya yang disebabkan oleh penyelundupan atau pelanggaran hukum lainnya yang merupakan bagian Pemilik, Nakhoda atau salah seorang Perwira atau Awak Kapal;
- o. Tanpa mengabaikan ketentuan Pasal 22.5, Dalam hal Kapal menyimpang untuk suatu alasan apapun selain berdasarkan instruksi Penyewa, Uang Sewa tidak akan dibayar sejak permulaan penyimpangan sampai dengan saat Kapal kembali siap beroperasi untuk melanjutkan jasanya di posisi yang paling menguntungkan bagi Penyewa dibandingkan posisi dimana penyimpangan dimulai dan biaya-biaya pelabuhan, pemanduan, bunker atas dasar harga bunker PERTAMINA dan biaya-biaya lain di pelabuhan tersebut, akan ditanggung oleh dan menjadi beban Pemilik.
- Pengertian penyimpangan tidak termasuk penyimpangan karena keperluan *docking* yang telah direncanakan sebelumnya.
- Jika Kapal diarahkan ke sebuah pelabuhan atau tempat berlabuh diakibatkan alasan cuaca, Uang Sewa akan tetap dibayarkan atas kehilangan waktu yang terjadi karenanya;
- p. Kehilangan waktu akibat Pemilik gagal untuk memenuhi ketentuan Pasal 9.5, untuk tetap menjaga kemampuan Kapal dan Pasal 11, 9.1, 15.3 dan 12;
- q. Pemilik gagal untuk memenuhi kewajiban-kewajibannya berdasarkan Perjanjian Sewa ini dan kewajibannya untuk menjaga kinerja Kapal yang maksimal dan efisien;
- r. Terjadi hal-hal sebagaimana diatur pada Pasal 27;
- s. Dalam hal Pemilik dan Penyewa beracara di Pengadilan dan/atau sedang dalam proses arbitrase.

Selama masa diluar sewa, Pemilik harus menanggung dan membayar segala hal yang sebelumnya merupakan tanggungjawab Penyewa.

Bunker yang dipakai Kapal selama masa diluar sewa akan diperhitungkan atas dasar harga bunker PERTAMINA.

Pemilik akan membayar ROB Bunker pada saat on hire kepada Penyewa dengan memperhitungkan ROB Bunker off hire dikurangi dengan ROB Bunker on hire berdasarkan pada harga bunker PERTAMINA yang berlaku saat on hire.

Dalam hal Penyewa tidak dapat menyediakan bunker sebagaimana yang telah dipersyaratkan dalam Perjanjian Sewa ini, sehingga agen lokal setempat atau wakilnya dan Nakhoda akan mewakili Pemilik harus melakukan pengisian, maka perhitungan ROB Bunker akan di offset kan dari biaya yang dikeluarkan oleh Pemilik dibandingkan dengan ROB diatas Kapal.

Untuk membuktikan sisa jumlah bunker diatas Kapal pada saat diluar sewa dan pada waktu mulai sewa, Penyewa akan menunjuk agen lokal setempat atau wakilnya dan Nakhoda akan mewakili Pemilik untuk memeriksa sisa bunker diatas Kapal pada saat diluar sewa dan mulai sewa yang akan menandatangani sertifikat diluar sewa atau mulai sewa atau statement of fact.

- k. Any loss of time for the purpose of landing any injured or ill person on board which done not under Charterers' request, into any port other than port of destination as instructed by the Charterers;
- l. Any loss of time due to Vessel's service as salvage or towing to other than Charterers, the time lost in proceeding to render assistance, commencing from the engagement of such service until the Vessel is ready to resume her service at a no less favourable position in relation to her next scheduled port of call than at which she was released from her service under this Charter;
- m. Any loss of time due to or in connection with damage of loaded cargo by condition or fault of the Vessel and/or her Owners, Master, Officers or Crew (see Clause 10.1);
- n. For any delay, time lost in quarantine arising from the Master or any of the Officers or Crew having communication with the shore at any infected area without the written consent or instructions of Charterers or their Agents, also for any loss of time through detention by Customs or any Authorities caused by smuggling or other infraction of law on the part of the Owners, Master or any of the Officers or Crew;
- o. Without prejudice to the terms stipulated in Clause 22.4, in the event of the Vessel deviates for any reason other than Charterers' instruction, no Hire shall in any case be payable as from the commencement of such deviation until the time when the Vessel is again ready and in an efficient state to resume her service from a position not less than favourable to Charterers than that at which the deviation commenced and the port charges, pilotage, bunker at PERTAMINA bunker price and other expenses in ports will be for the account of Owners.
- The above deviation does not include deviation for the purpose of scheduled docking.
- Should the Vessel be driven into port or any anchorage by stress of weather, hire shall continue to be due and payable during any loss of time caused thereby;
- p. Loss of time resulting from the Owners' failure to comply with Clause 9.5 to maintain the performance of the Vessel and Clauses 11, 9.1, 15.3 and 12;
- q. In the event that Owners fail to comply with any of their obligations under this Charter and thereby preventing the full and efficient working of the Vessel;
- r. Any event failing within clause 27;
- s. In the event Owners and Charterers in court proceeding and/or arbitration process.

During any off hire period Owners shall bear and pay for all items for which Charterers would otherwise be responsible.

Bunker consumption by the Vessel during off hire period will be calculated based on PERTAMINA bunker price.

Owners shall pay for Bunker ROB by the time on hire to Charterers calculating off hire Bunker ROB minus on hire Bunker ROB based on PERTAMINA bunker price prevailing at the time on hire.

In the event of Charterers unable to provide bunkers such as required under this Charter, so that Owners should make the fulfillment, thereof the calculation for Bunker ROB would be off set from the costs incurred by Owners as compared to ROB above the Vessel.

To ascertain the quantity of bunkers remaining on board at the time of off hire or at the time of on hire, Charterers are to appoint their local agent or representative and Master will act as Owners' representative to check the quantity of bunkers remaining on board at the time of off hire and on-hire and signing the off hire certificate, on-hire certificate or statement of fact.

Waktu selama Kapal diluar penyewaan pada Jangka Waktu Sewa ini atau pada setiap masa perpanjangannya yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan Perjanjian Sewa ini, tidak akan ditambahkan kepada Jangka Waktu Sewa.

Dalam hal Kapal berada dalam keadaan diluar sewa (baik di pelabuhan atau di perjalanan) dengan terdapatnya muatan di Kapal, Pemilik bertanggung-jawab untuk melakukan pemindahan muatan tersebut kepada Penyewa dan semua biaya yang timbul berkaitan dengan pemindahan muatan tersebut menjadi beban Pemilik.

20. KONDISI ON HIRE PASCA OFF HIRE/DOCKING/DEVIASI

Pemilik atau Nakhoda akan mengirimkan pemberitahuan tertulis kepada Penyewa yang menyatakan Kapal dalam keadaan siap kembali untuk dapat melayani/beroperasi atau selesai melaksanakan *docking*.

Setelah menerima pemberitahuan dari Pemilik, Penyewa mempunyai opsi memilih satu dari tempat berikut untuk penyerahan Kapal, yang dianggap lebih menguntungkan:

- a. Di pelabuhan yang sama pada saat Kapal sebelumnya dinyatakan di luar sewa; atau
- b. i. Untuk on hire setelah off hire (jika terjadi deviasi) : di pelabuhan tujuan semula atau pelabuhan tujuan lain yang ditunjuk oleh Penyewa, jika jarak antara tempat Kapal deviasi ke pelabuhan tujuan semula atau pelabuhan lain yang ditunjuk oleh Penyewa, lebih dekat dibandingkan dengan jarak antara tempat kapal deviasi ke tempat atau pelabuhan off hire; atau
- ii. Untuk on hire setelah selesai *docking* : dipelabuhan muat yang ditunjuk oleh Penyewa, jika jarak antara pelabuhan muat yang ditunjuk oleh Penyewa, lebih dekat dibandingkan dengan jarak antara pelabuhan *docking* ke pelabuhan off hire; atau
- c. Pada suatu posisi atau jarak yang ekuivalen yang mana yang lebih menguntungkan bagi Penyewa dibandingkan dengan pelabuhan saat Kapal dinyatakan berada diluar sewa. Posisi ekuivalen diperoleh dari perhitungan tempat atau pelabuhan dimana saat Kapal dinyatakan siap oleh Pemilik dengan pelabuhan dimana Kapal sebelumnya dinyatakan off hire.

Penyewa berhak untuk memilih opsinya dalam waktu yang wajar tanpa menyebabkan keterlambatan yang tidak perlu terjadi.

Kecuali disepakati lain, prosedur pemeriksaan dan penyerahan sebagaimana di atur dalam Pasal 4.6 dan Pasal 9.8 (c) diberlakukan juga pada penyerahan kapal berdasarkan pasal ini.

Untuk on hire setelah *docking*, Kapal akan dinyatakan dalam keadaan disewa kembali 6 (enam) jam setelah pemberitahuan kesiapan kapal (NOR) atau sejak tersambungannya selang-selang muatan yang mana yang lebih dahulu, jika penyerahan dilakukan dipelabuhan yang ditunjuk Penyewa. Jika penyerahan dilakukan di tempat lain, maka Kapal dinyatakan dalam keadaan disewa kembali saat Kapal telah diserahkan di posisi yang disetujui oleh Penyewa.

Kapal hanya akan dianggap berada dalam keadaan disewa setelah on hire *certificate* ditandatangani oleh Penyewa dan Pemilik dan/atau perwakilan masing-masing, kecuali dalam hal Kapal dinyatakan on hire di laut, maka dimulainya keadaan disewa akan didasarkan pada pernyataan Nakhoda yang harus ditandatangani oleh agen atau wakil Penyewa di pelabuhan persinggahan pertama.

Pemilik harus memberitahukan Penyewa secepat mungkin, tetapi tidak kurang dari 1 (satu) bulan sebelum rencana *docking* Kapal. Selanjutnya Pemilik juga memberitahukan Penyewa paling sedikit 5 (lima) hari, dan 2 (dua) hari sebelum selesainya *docking*.

21. KONOSEMEN

- a. Nakhoda (walaupun diangkat oleh Pemilik) akan berada dibawah perintah dan petunjuk Penyewa dalam hubungannya dengan penggunaan Kapal, keagenan, atau pengaturan lainnya. Konosemen-konosemen harus ditandatangani berdasarkan tarif uang sewa. Tanpa mengabaikan Perjanjian Sewa ini, Penyewa atau Agen-agensya dapat memerintahkan Nakhoda untuk menandatangani Konosemen tersebut.

Penyewa dengan ini menjamin Pemilik dan Kapal, terhadap segala akibat atau kewajiban yang dapat timbul akibat Nakhoda, Penyewa atau Agen-agensya menandatangani Konosemen-konosemen atau dokumen-dokumen lain yang terkait, atau akibat Nakhoda mematuhi perintah Penyewa

The time the Vessel is off hire during the Charter Period or any extension thereof, pursuant to the provision of this Charter, shall not be added to the Charter Period.

In the event the Vessel shall be off hire (whether in port or on passage) with any cargo on board, Owners shall have the liability to transfer the cargo to Charterers and the cost incurred related with such cargo transfer shall be for Owners' account.

20. ON HIRE CONDITIONS AFTER OFF HIRE/DOCKING/DEVIATION

Owners or Master shall tender written notice to Charterers stating Vessel readiness after off hire or after the completion of her docking.

Upon receipt of such notice, Charterers have the option to select following delivery places, whichever they deemed not less favourable:

- a. At the same port where the Vessel was previously declared off hire;
- b. i. For on hire after off hire (if any deviation incurred): at Charterer's initial destination or other ports nominated by Charterers if the distance between the deviation place to the initial destination or other nominated ports are closer than the distance between the deviations place to a place or port at which off hire declared;
- ii. For on hire after completion of docking : at any other loading port designated by Charterers, in the event the distance between docking port to nominated loading port are closer than the distance between docking port to a port at which off hire declared; or
- c. An equivalent position or distance which Charterers deemed favourable than the place when the Vessel was stated off hire. The equivalent position is appointed by measuring distance between place or port at which the Vessel is declared ready by Owners with the port at which off hire declared.

Charterers are entitled to exercise their option to elect within a reasonable time and without unnecessary delay.

Unless otherwise agreed, the procedure for survey and delivery as set out in Clauses 4.6 and 9.8 (c) should also be conducted to the delivery under this clause.

For on hire after docking, the Vessel shall be deemed to return on hire six (6) hours after tendering Notice of Readiness (NOR) or on connection of hoses, whichever is earlier, if delivery takes place at a port nominated by Charterers. If delivery takes place at other locations, the Vessel is deemed to be on hire when she is delivered to Charterers at an agreed position.

The Vessel shall only be deemed on hire after an on hire certificate has been signed by both Charterers and Owners and/or their representatives, except in the event that the vessel is on-hired at sea, then such on hire is to be based on a statement from the Master counter signed by Charterers' agent or representative in the first port of call.

Owners shall notify Charterers in advance as early as possible but no less than one (1) month of their intention to have the Vessel on dry-dock. Additionally, Owners shall also notify Charterers no less than five (5) days and two (2) days prior to the completion of docking.

21. BILLS OF LADING

- a. The Master (notwithstanding appointed by Owners) shall be under the orders and directions of Charterers in regards to the utilization of the Vessel, agency or other arrangements. Bills of Lading must be signed pursuant to any rate of freight. Charterers or their Agents may direct, without prejudice to this Charter, the Master to sign the aforesaid Bills of Lading.

Charterers, hereby release Owners and the Vessel against all consequences or liabilities that may be arisen from the Master, Charterers or their Agents signing Bills of Lading or other related documents; or from the Master's submission to Charterers' or their Agents' order; as well as from any discrepancies in papers

atau Agennya, maupun terhadap segala ketidaksesuaian surat-surat yang dikeluarkan oleh Penyewa atau Agennya.

- b. Semua Konosemen yang diterbitkan berdasarkan Perjanjian Sewa ini akan memuat *General Average, Both to Blame Collision Clause, and War Risk Clauses*.
- c. Tanpa mengabaikan ketentuan lain dalam Perjanjian Sewa, segala hal yang terkait dengan Konosemen harus disesuaikan, ditetapkan, dan diselesaikan menurut *Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2009 (Rotterdam Rules)* beserta perubahannya, jika ada.
- d. Jika suatu ketentuan dalam Konosemen ini bertentangan dengan ketentuan dalam *Rotterdam Rules* tersebut, maka ketentuan dalam *Rotterdam Rules* yang diberlakukan.
- e. Jika suatu ketentuan dalam *Rotterdam Rules* bertentangan dengan ketentuan dalam Perjanjian Sewa, maka ketentuan dalam Perjanjian Sewa yang diberlakukan.

22. TANGGUNG JAWAB LAINNYA

22.1. Pemeriksaan Bunker - Pemeriksaan bunker untuk menentukan jumlah bunker yang tersisa diatas Kapal, dilaksanakan pada saat penyerahan Kapal, saat Kapal akan dinyatakan disewa, saat Kapal akan dinyatakan diluar sewa dan saat Kapal akan diserahkan kembali. Kecuali disepakati lain, Nakhoda sebagai perwakilan dari Pemilik dan perwakilan yang ditunjuk oleh Penyewa atau Surveyornya yang akan menghadiri pemeriksaan bunker.

Semua biaya yang dikeluarkan oleh Surveyor Penyewa untuk melakukan pemeriksaan dan pemeriksaan ulang bunker pada saat Kapal akan disewa dan pemeriksaan bunker pada saat Kapal akan dinyatakan diluar sewa akan menjadi tanggungan Penyewa kecuali disepakati lain.

22.2. Pengujian Spesifikasi Bunker oleh Pemilik - Dalam hal Pemilik bermaksud untuk melakukan uji spesifikasi bunker, maka pengujian dilakukan oleh lembaga yang direkomendasikan oleh Penyewa atas beban biaya Pemilik.

22.3. Pemeriksaan Kapal dan Dokumen Kapal - Penyewa pada setiap waktu selama Jangka Waktu Sewa berhak untuk melakukan pemeriksaan Kapal dan dokumen Kapal seperti *log book, abstract log, general arrangement*, dll. yang menurut pertimbangan Penyewa diperlukan dalam hal Kapal ditemukan dengan kondisi yang tidak fit untuk memenuhi Perjanjian Sewa ini dan/atau jika Pemilik gagal untuk memenuhi ketentuan Pasal 9.8 (c) Perjanjian Sewa ini.

Penyewa memiliki hak untuk menyatakan Kapal berada dalam keadaan diluar sewa hingga Kapal fit kembali berdasarkan kepuasan Penyewa. Hak pemeriksaan ini dapat dilaksanakan setiap kali Penyewa menghendaki atau dalam setiap interval waktu yang akan ditentukan oleh Penyewa, baik pada saat Kapal berada di pelabuhan atau dalam pelayaran.

Pemilik akan memberikan bantuan, kerja sama serta menyediakan akomodasi diatas Kapal untuk Penyewa, dengan ketentuan:

- a. Apabila dilaksanakan maupun tidak dilaksanakan, ataupun segala sesuatu yang dilakukan atau tidak dilakukan dalam pelaksanaan tersebut, tidak akan mengurangi atau menghilangkan kewenangan atau tanggung jawab Nakhoda, atau Pemilik kepada Penyewa atau pihak ketiga terkait Kapal, dan semua aspek pengoperasiannya, juga tidak akan menambah tanggung jawab Penyewa kepada Pemilik atau pihak ketiga untuk hal yang sama dan/atau dapat diartikan sebagai izin dari Penyewa atau penerimaan dari kelaiklauan Kapal atau kondisi dari Kapal; dan
- b. Bahwa Penyewa tidak akan bertanggung jawab terhadap setiap tindakan, kelalaian atau kesalahan mereka, para pekerja atau agen yang berkaitan dalam pelaksanaan atau tidak dilaksanakannya hak tersebut diatas.

22.4. Penyelamatan

- a. **Untuk Kapal Pihak Ketiga** - Semua uang penyelamatan yang dihasilkan oleh Kapal harus dibagi secara proporsional antara Pemilik dan Penyewa sesuai perbandingan nilai muatan dengan nilai Kapal, setelah dikurangi dengan bagian untuk Nakhoda, Perwiraperwira dan Awak Kapal, uang sewa Kapal untuk waktu yang hilang dan biaya bunker yang dipakai, dan semua

supplied by Charterers or their Agents.

- b. All Bills of Lading issued under this Charter shall include General Average, Both to Blame Collision Clause, and War Risk Clauses.
- c. Without prejudice to any other terms of this Charter, all issues related to Bills of Lading shall be referred, governed and settled by Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2009 (Rotterdam Rules) and its amendments, if any.
- d. If there is any conflict between provision within Bills of Lading and provisions of Rotterdam Rules, the provision of Rotterdam Rules to be prevailed.
- e. If there is any conflict between provision within Rotterdam Rules and this Charter, the provision of this Charter to be prevailed.

22. OTHER RESPONSIBILITIES

22.1. Bunker Survey - Bunker surveys shall be conducted to determine bunker quantities remaining on board at the time of delivery, upon the Vessel going on hire, upon the Vessel going off hire, and at the time of redelivery. Unless otherwise agreed, the Master as the representative of Owners and Charterers' appointed representative or his Surveyor shall attend such bunker surveys.

All costs incurred by Charterers' Surveyor in carrying out any bunker inspections onboard the Vessel shall be for the Charterers' account, unless otherwise agreed.

22.2. Bunker Specification Test by Owners - When Owners intend to conduct bunker specification test, the test shall be performed by Charterers' recommended institution at Owners' account.

22.3. Vessel Inspection - Charterers shall have the right at any time during the Charter Period to conduct any inspection of the Vessel and her documents i.e log book, abstract log, general arrangement, etc. as they may consider necessary when the Vessel is found to be unfit to serve under this Charter and/or if the Owners fail to fully comply with Clause 9.8 (c) of the Charter.

Charterers shall have the right to declare the Vessel off hire until the Vessel is again ready to resume her service according to Charterers' satisfaction. This right to inspect may be exercised at anytime Charterers deemed necessary or at any intervals determined by Charterers, whether the Vessel is in port or on passage.

Owners shall assist, cooperate, and accommodate the Charterers onboard, provided however:

- a. That either the exercise or the non-exercise, or anything done or not done in the said exercise, shall not reduce or relieve Master's or Owners' authority or responsibility to the Charterers or third parties in respect of the Vessel and all aspects of her operation, nor increase the Charterers' responsibility to the Owners or third parties for the same issue and/nor be construed as the Charterers' admission or acceptance of of Vessel's seaworthiness or condition; and
- b. That the Charterers shall not be liable for any act, neglect or default made by themselves, their servants or agents in the exercise or non-exercise of the aforesaid right.

22.4. Salvage

- a. **For the Third Parties' Vessel** - All salvage monies earned by the Vessel shall be divided proportionally between Owners and the Charterers according to the ratio of cargo's and Vessel's values, after deducting Master's, Officers' and Crew's shares, hire of Vessel for the loss of time and cost of bunker consumed and all other expenses incurred thereof.

biaya lainnya yang timbul.

Semua kerugian waktu dan semua biaya yang timbul untuk penyelamatan atau usaha menyelamatkan jiwa dan dalam usaha-usaha penyelamatan yang tidak berhasil, harus dibagi rata antara Pemilik dan Penyewa.

- b. **Untuk Kapal Penyewa** - Penyewa mempunyai kebebasan untuk memerintahkan Pemilik melakukan penyelamatan bagi kapal-kapal yang dimiliki atau dioperasikan oleh Penyewa tanpa membayar uang penyelamatan.
- c. **Untuk Kapal** - Jika kapal yang melakukan penyelamatan terhadap Kapal adalah kapal yang dimiliki atau dioperasikan Penyewa, penyelamatan harus dibayar sebagai penuh dan dengan cara yang sama seolah-olah kapal penyelamat tersebut atau kapal milik orang asing.

All loss of time and all expenses incurred in saving or attempting to save life and in unsuccessful attempts at salvage shall be shared equally between Owners and Charterers.

- b. **For Charterers' Vessel** - Charterers shall have the liberty to instruct Owners to perform salvage for the vessel(s) being owned or operated by Charterers, without paying salvage monies.
- c. **For the Vessel** - If salving vessel which performs salvage for Vessel is owned or operated by Charterers, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such salving vessel or vessels belong to strangers.

22.5. Kesalahan Pemilik dan Pemutusan - Tanpa mengenyampingkan hak yang dimiliki Penyewa terhadap Pemilik berdasarkan Perjanjian Sewa ini, peristiwa berikut dapat menimbulkan hak Penyewa untuk memutuskan Perjanjian Sewa berdasarkan kebijaksanaan mutlak mereka:

- a. Pemilik mengalihkan hak-hak kepemilikan atau kepentingan atas kapal atau hak gadai, hipotik atau beban atas kapal tanpa persetujuan Penyewa sebagaimana diatur pada Pasal 9.6 dan 12; atau
- b. Setiap kesanggupan dan pernyataan yang dibuat oleh Pemilik berdasarkan Perjanjian Sewa ini atau setiap pemberitahuan, sertifikat atau dokumen lainnya yang disampaikan atau dokumen lainnya yang terbukti tidak benar atau menyesatkan pada setiap halnya dan tidak diperbaiki seluruhnya dalam waktu 30 (tiga puluh) hari setelah menerima pemberitahuan dari Penyewa; atau
- c. Kapal gagal untuk memenuhi atau melaksanakan jasa berdasarkan Perjanjian Sewa ini (termasuk tetapi tidak terbatas pada Pasal 1, 2, 9.2, 9.4, dan 24 diatas) dan Pemilik tidak mampu memperbaiki Kapal dalam waktu 10 (sepuluh) hari setelah Penyewa memberikan rekomendasi perbaikan kepada Pemilik; atau
- d. Kegagalan Pemilik untuk memenuhi atau mentaati pasal lainnya dari Perjanjian Sewa ini atau kewajiban-kewajiban lainnya dan yang berkaitan dengan pelanggaran-pelanggaran Pemilik atas jaminan atau tidak memenuhi persyaratan pada Perjanjian Sewa ini; atau
- e. Pelanggaran dari Pemilik yang diakibatkan diajukannya suatu petisi/gugatan atau pembuatan suatu penetapan atau diberlakukannya suatu ketetapan yang mempailitkan Pemilik atau penempatan Pemilik dalam perlindungan pengadilan atau telah ditunjuknya kurator/pengurus atas asset Pemilik atau Pemilik dalam keadaan insolvensi/ketidakmampuan Pemilik untuk membayar atau penundaan pembayaran dari Pemilik atau Pemilik berhenti menjalankan usahanya atau Pemilik membuat perjanjian atau proposal khusus dengan kreditur Pemilik atau proses-proses yang serupa, dan Pemilik gagal untuk memperbaiki kesalahannya dalam waktu 20 (dua puluh) hari setelah diterimanya pemberitahuan dari Penyewa; atau
- f. Kapal ditahan sebagai konsekuensi dari suatu klaim atau hal lain selain daripada klaim terhadap Pemilik dan/atau Kapal yang diajukan oleh Penyewa dan penahanan ini tidak dilepas dalam waktu 10 (sepuluh) hari sejak ditahan; atau
- g. Pemilik gagal untuk memperbaharui asuransi yang merupakan kewajibannya berdasarkan Perjanjian Sewa ini; atau
- h. Kapal tidak lagi terdaftar di Negara dimana sebelumnya Kapal didaftarkan; atau
- i. Kelas dari kapal mengeluarkan Kapal dari klasifikasi mereka berdasarkan Perjanjian Sewa ini; atau
- j. Pemilik, Nakhoda, Perwira-perwira atau Awak Kapal melakukan suatu tindakan melawan hukum dan ilegal selama Jangka Waktu Sewa, termasuk tetapi tidak terbatas pada penyalahgunaan muatan dan/atau

22.5. Owners' Default and Termination - Without prejudice to any rights that the Charterers may have against the Owners under this Charter, the following events may entitle Charterers to terminate the Charter at their absolute discretion:

- a. Owners assign their rights, ownership or interest in the Vessel or liens, or mortgages, or encumbrance on the Vessel without Charterers' prior consent as stipulated in Article 9.6 and 12 respectively; or
- b. any capability and statement made by the Owners under this Charter, or any notice, certificate or other document delivered by Owners, which proven to be incorrect or misleading in any material respect and are not completely rectified within thirty (30) days after receipt of Charterer's notification; or
- c. Vessel fails duly to perform or comply with any obligation due to them by this Charter (including but not limited to in Clauses 1, 2, 9.2, 9.4, and 24 above) and Owners incapable to remedy the failure within ten (10) days after the Charterers have given notice thereof to Owners; or
- d. Owners' failure to perform or comply with any other clause of this Charter or any material obligations irrespective of whether Owners' breach amounts to a breach of condition, warranty or innominate term of this Charter; or
- e. Owners' breach which incurred from the filing of a petition; or the making of an order; or the passing of an effective resolution for the winding-up of Owners; or the placing of Owners under court protection; or an appointment of a receiver of the undertaking on Owners' property; or the insolvency or a suspension of payment by Owners; or the cessation of Owners' business; or Owners' special arrangement or composition with their creditors; or any analogous proceedings, and Owners fail to remedy such breach within twenty (20) days after Owners' receipt of Charterers' written notice; or
- f. Arrest of the Vessel as a consequence of any claim or event other than Charterers' claim against Owners and/or the Vessel and is not released from such arrest within ten (10) days after being arrested; or
- g. Owners' failure in maintaining any insurance due to them under this Charter; or
- h. Vessel cease to be registered under the laws of the country where she previously had been registered; or
- i. Vessel's classification society removes the Vessel from the classification under this Charter; or
- j. Any unlawful and illegal acts of the Owners, Master, Officers or Crew of the Vessel during the Charter Period, including but not limited to the misuse of cargo and/or bunker;

bunker;

- k. Tanpa mengabaikan ketentuan Pasal 9.5., apabila kinerja Kapal menurun secara terus-menerus, yang menyebabkan Kapal berada di luar sewa selama lebih dari tiga puluh (30) hari terus menerus atau enam puluh hari (60) hari kumulatif (diluar periodical docking) selama Jangka Waktu Sewa;
- l. Kapal menonaktifkan Vessel Tracking dan melakukan deviasi tanpa perintah Penyewa.

Setelah pemutusan Perjanjian Sewa tersebut di atas, Pemilik harus secepatnya namun tidak melebihi 7 (tujuh) hari setelah permintaan Penyewa kepada Pemilik membayar sepenuhnya kepada Penyewa, Uang Sewa yang telah dibayar dimuka namun tidak diperoleh pelayanannya, biaya bunker dan biaya-biaya lainnya yang merupakan hak Penyewa berdasarkan Perjanjian Sewa ini, serta kerugian dan kerusakan yang mungkin diderita oleh Penyewa karena hal-hal tersebut.

Keterlambatan Penyewa untuk menggunakan haknya untuk memutuskan Perjanjian Sewa tidak dapat dianggap sebagai pelepasan hak Penyewa untuk memutuskan Perjanjian Sewa. Setelah Penyewa menyadari adanya peristiwa yang menimbulkan hak untuk memutuskan Perjanjian Sewa, maka Penyewa berhak untuk menggunakan haknya selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari apabila Kapal masih bermuatan atau selambat-lambatnya 15 (lima belas) hari apabila Kapal tidak bermuatan.

22.6. Pencemaran Minyak - Ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian Sewa ini tidak akan mengesampingkan hak-hak Penyewa untuk mengambil tindakan-tindakan pencegahan yang berhubungan dengan pencemaran atau ancaman pencemaran sebagaimana yang diatur dalam hukum dan perundang-undangan yang berlaku, dimana hak-hak serta kewajiban-kewajiban dari Pemilik dan Penyewa akan dan tetap tunduk kepada hukum yang berlaku tersebut.

Dalam hal terjadi pencemaran minyak, maka seluruh biaya yang dikeluarkan untuk menanggulangi pencemaran minyak tersebut menjadi tanggung jawab Pemilik sepenuhnya. Pemilik akan memberikan penggantian (*reimbursement*) kepada Penyewa untuk setiap jumlah biaya dan/atau material yang telah dikeluarkan oleh Penyewa sehubungan dengan pencegahan dan penanggulangan pencemaran minyak.

22.7. Kapal-kapal Tunda - Penyewa diberi kewenangan oleh Pemilik untuk mempekerjakan pandu, penarikan Kapal dan bantuan kapal tunda untuk dan atas nama Pemilik dengan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang biasa berlaku di pelabuhan-pelabuhan atau tempat-tempat dimana jasa-jasa itu dipekerjakan, termasuk ketentuan-ketentuan yang berlaku jika pengadaan jasa-jasa tersebut dilakukan oleh Pemilik.

Baik Penyewa ataupun perwakilannya ataupun perusahaan afiliasinya, ataupun agennya, ataupun karyawannya, tidak akan bertanggungjawab atas segala kerugian, kerusakan atau tanggungjawab yang timbul segala kelalaian atau ketidakcakapan atau ketidak mampuan setiap pandu, atau petugas kapal tunda, yang timbul dari perjanjian kerja mereka, atau segala ketidaklaiklautan suatu kapal yang jasa-jasanya diadakan Penyewa atas nama Pemilik, dan Pemilik menyetujui untuk membebaskan Penyewa, perwakilannya ataupun perusahaan afiliasinya, ataupun agennya, ataupun karyawannya atas konsekuensi yang timbul karenanya.

Penyewa berhak untuk menggunakan kapal tunda miliknya atau pandu miliknya, ataupun kapal tunda atau pandu yang tersedia, atau yang dipekerjakan oleh perusahaan gabungan atau afiliasinya untuk memberikan layanan jasa-jasa penarikan atau pemanduan kepada Kapal.

Dalam hal tersebut ketentuan yang berlaku atas jasa tersebut di pelabuhan apabila jasa dilakukan oleh kapal tunda mandiri dan pandu, wajib diberlakukan oleh perusahaan gabungan atau afiliasinya untuk memberikan layanan jasa-jasa penarikan atau pemanduan kepada Kapal.

23. ASURANSI

23.1. Hull and Machinery - Pemilik menjamin bahwa *Hull and Machinery* Kapal telah diasuransikan.

23.2. P & I Club - Pemilik menjamin bahwa Kapal telah masuk menjadi anggota *International Group P & I Club* dan *International*

- k. Notwithstanding Clause 9.5, in the event of Vessel's continuous performance deterioration which made off hire for more than thirty (30) consecutive days or sixty (60) cumulative days (excluding periodical docking period) throughout the Charter Period;

- l. Vessel turns off Vessel Tracking and deviates without Charterers' order.

Upon such termination, Owners shall immediately but in any event no later than seven (7) days from Charterers' demand to Owners reimburse to Charterers any Hire paid in advance and not earned, the cost of bunkers, and any other sums to which Charterers are due under this Charter as well as to pay any and all losses and damages that Charterers may have sustained thereby.

In any event, any delay by Charterers in exercising their rights to terminate this Charter cannot be construed as a waiver of their rights to terminate this charter. After Charterers have acquired actual knowledge of the above termination events, Charterers may, at their sole discretion, defer to exercise their right to terminate this Charter by the latest thirty (30) days if the Vessel is still loaded with cargo or by the latest fifteen (15) days if the Vessel is free of cargo, commencing from such acknowledgement.

22.6. Oil Pollution - Nothing herein shall prejudice the Charterers' right to take such preventive actions in relation to pollution or pollution threats in accordance with their obligations under prevailing law and regulation, in which the rights and duties of the Owners and Charterers shall be, and remain subject to and in accordance with any such applicable law.

In the occurrence of oil pollution, all costs incurred to combat such oil pollution shall be at Owners' account. Owners shall reimburse Charterers for any amount of fees and/or materials that have been incurred by Charterers in respect to the oil pollution prevention or combat.

22.7. Tugs - Charterers are authorized by Owners to engage pilotage, towage and tug assistance, for and on behalf of Owners on the usual terms and conditions for such services prevailing at the ports or places where such services are engaged, including provisions prevailing same as if the procurement of the services are carried out by Owners.

Either the Charterers, or its representatives, or any of its associated or affiliated companies, or any of their Agents or employees shall not be under any responsibility for any losses, damages or liabilities arising from any negligence, incompetence or incapacity of any pilot, or other personnel of any tug, or arising from the terms of the contract of employment thereof or for any unseaworthiness or insufficiency of any tug or tugs, the services of which are arranged by Charterers on behalf of Owners and Owners agree to release Charterers, its Agents associated and affiliated companies and their employees and hold them harmless against any and all such consequences thereof.

Charterers shall have the option of using its own tugs or pilots, or tugs or pilots made available or employed by any associated or affiliated companies, to render towage or pilotage service to the Vessel.

In the event, the terms and conditions relating to such service prevailing in the port where such service are rendered and applied by independent tugboat Owners or pilots, shall be applicable, and Charterers, its associated or affiliated companies and their pilots shall be entitled to all the exemptions and limitations of liability applicable to said independent tugboat owners or pilots and their published tariff, terms and conditions.

23. INSURANCES

23.1. Hull and Machinery - Owners warrant that the Vessel is insured for Hull and Machinery.

23.2. P & I Club - Owners confirm that the Vessel is entered as a member of the International Group of P & I Clubs and International

Tanker Owner's Pollution Federation, untuk memberikan perlindungan maksimum atas resiko yang lazim diberikan (termasuk pencemaran minyak) oleh *International Group P & I Club* dan *International Tanker Owner's Pollution Federation*

23.3. Pemeliharaan Asuransi - Pemilik menjamin bahwa mulai saat berlakunya Perjanjian Sewa, asuransi P & I dan Hull & Machinery atas Kapal akan dipelihara dan tidak akan diubah tanpa terlebih dahulu disetujui secara tertulis oleh Penyewa. Selama Periode Sewa, Pemilik wajib menyampaikan bukti perpanjangan polis asuransi kepada Penyewa selambat-lambatnya tanggal 28 Februari setiap tahunnya.

24. PEMUATAN DAN PEMBONGKARAN AIR BALLAST

Waktu pemuatan dan pembongkaran air ballast pada tangki-tangki muatan dilakukan tidak melebihi 6 (enam) jam untuk Kapal dengan *Permanent Ballast Tank* (PBT) namun Nakhoda akan berusaha sebaik-baiknya untuk melaksanakan hal ini lebih cepat dari waktu yang ditetapkan jika diminta oleh pekerja darat.

Jika kapal dilengkapi dengan *Segregated Ballast Tank* (SBT) maka Pemilik tidak berhak atas waktu yang diperkenankan tersebut diatas, untuk pemuatan dan pembongkaran air ballast dimaksud harus dilakukan bersamaan dengan operasi pemuatan muatan yang aman.

25. PASAL RISIKO PERANG

- a. Nakhoda tidak perlu atau tidak wajib menandatangani Konosemen untuk suatu pelabuhan yang diblokade atau untuk suatu pelabuhan yang menurut pertimbangan yang wajardari Nakhoda atau Pemilik, dianggap berbahaya atau mustahil untuk mencapai, memasuki, membongkar, dan berlabuh atau pelabuhan yang ditetapkan sebagai wilayah risiko perang oleh Komisi Lloyds, dengan syarat ketentuan ini tidak berlaku untuk pelayaran dalam wilayah Indonesia dan ke pelabuhan-pelabuhan di Indonesia.
- b. i. Jika suatu pelabuhan pemuatan atau pembongkaran kemana Kapal secara wajar dapat diperintahkan berdasarkan Perjanjian Sewa sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konosemen diblokade, atau;
ii. Jika karena suatu peperangan, permusuhan, operasiperang, perang sipil, gejolak sipil, revolusi, atau berlakunya Hukum Internasional.
 - 1) masuk kesuatu pelabuhan muat atau bongkar atau memuat atau membongkar muatan disuatu pelabuhan yang menurut pertimbangan wajar dari Nakhoda atau Pemilik dianggap berbahaya atau terlarang atau
 - 2) Nakhoda atau Pemilik menganggap, berdasarkan pertimbangan yang wajar, bahwa berbahaya atau mustahil untuk mencapai suatu pelabuhan muat atau bongkar

Maka Penyewa berhak untuk memerintahkan agar muatan, atau bagian muatan yang mungkin terkena, untuk dimuat atau dibongkar disuatu pelabuhan muat atau bongkar lain yang aman didalam batas-batas / pelabuhan muat atau bongkar yang ditetapkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Perjanjian Sewa ini (dengan ketentuan bahwa pelabuhan lain itu tidak diblokade atau bahwa jalan masuk kesana atau memuat atau membongkar muatan disana, menurut kebijaksanaan Nakhoda atau Pemilik tidak berbahaya atau dilarang).

Apabila nama pelabuhan bongkar tidak diterima dari Penyewa dalam waktu 48 (empat puluh delapan) jam setelah Penyewa atau Agennya menerima permintaan dari Pemilik untuk menunjuk suatu pelabuhan pengganti, maka Pemilik bebas untuk membongkar muatan di suatu pelabuhan yang aman, yang ditetapkan oleh Pemilik atau Nakhoda menurut pertimbangan mereka, apakah masih termasuk dalam batas-batas pelabuhan bongkar yang ditetapkan berdasarkan ketentuan Perjanjian Sewa atau tidak, dan apakah pembongkaran demikian merupakan pemenuhan Perjanjian Sewa sepanjang menyangkut muatan yang dibongkar.

Walaupun demikian, dalam hal Perjanjian Sewa tidak menyebutkan batas-batas pembongkaran muatan, tetapi menyebutkan satu atau lebih pelabuhan bongkar tertentu, dimana jalan masuk ke semua pelabuhan itu berbahaya, dilarang atau mustahil sebagaimana yang ditentukan diatas, maka Pemilik tidak perlu mengajukan permohonan untuk menentukan pelabuhan bongkar penggantikan bebas untuk membongkar muatan di suatu pelabuhan yang aman berdasarkan pertimbangan Pemilik dan Nakhoda, dan

Tanker Owner's Pollution Federation, for the maximum protection level in respect of customary P & I risks (including oil pollution) by the member of the International Group of P & I Clubs and International Tanker Owner's Pollution Federation.

23.3. Maintenance of Insurances - Owners warrant that commencing from the date of entering into this Charter, the P & I and Hull & Machinery insurers of the Vessel shall be maintained and not be changed without Charterers' prior written approval. During Charter Period, Owners shall submit an evidence of insurance policy renewal to Charterers no later than February 28th each year.

24. BALLASTING AND DEBALLASTING

Ballasting and Deballasting time on cargo tanks shall not exceed six (6) hours for the Vessel with Permanent Ballast Tank (PBT), but the Master will do his best endeavours to carry out these operations in less than such time if so required by the shore officer.

If the Vessel is fitted with Segregated Ballast Tanks (SBT) then Owners shall have no time allowance for ballasting and deballasting which should be carried out concurrently with safe cargo loading operations.

25. WAR RISK CLAUSES

- a. The Master shall not be required to proceed to or be bound to sign Bills of Lading for any blockaded port or for any port which the Master or Owners in his or their reasonable discretion consider dangerous or impossible to reach, enter, discharge and depart or ports designated as war risks zones by the Committee of Lloyds, provided that this clause does not apply to trades within Indonesian waters and to Indonesian ports.
- b. i. If any port of loading or discharging to which the Vessel may properly be ordered in the Charter pursuant to the terms of the Bill of Lading be blockaded, or
ii. If due to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions, or the operation of International Law.
 - 1) entry to any such port of loading or discharging or the loading or discharge of cargo at any such port be reasonably considered by the Master or Owners be dangerous or prohibited or
 - 2) Master or Owners reasonably consider, it is dangerous or impossible for the Vessel to reach any such port of loading or discharging

Then Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or discharging within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charter (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharging of cargo thereat is not in the Master's or Owners' discretion dangerous or prohibited).

If in respect of a port of discharging, no orders be received from Charterers within forty-eight (48) hours after they or their agents have received from Owners a request for the nomination of a substitute port, Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charter or not and such discharge shall be due fulfillment of the Charter so far as cargo so discharged is concerned.

Notwithstanding the foregoing, in the event the Charter does not contain a discharge range, but provides for one or more named ports of discharge, entry to all of is considered to be dangerous, prohibited or impossible as above provided, then and in such event Owners need not make a request to Charterers for the nomination of a substitute port of discharge and Owners shall forthwith be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on, and such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the

pembongkaran tersebut akan menjadi pemenuhan kontrak, sepanjang menyangkut muatan yang dibongkar.

Dalam hal muatan dimuat atau dibongkar di pelabuhan lain yang berada dalam batas-batas pelabuhan muat atau bongkar yang ditetapkan dalam Perjanjian Sewa, maka Uang Sewa dan semua syarat lainnya atas pelayaran tersebut akan dianggap sebagai pelayaran yang semula ditetapkan.

Namun dalam hal, Kapal membongkar muatannya di sebuah pelabuhan diluar batas-batas pelabuhan bongkar yang ditetapkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Perjanjian Sewa, maka Uang Sewa harus dibayar untuk pelayaran sebagaimana yang semula ditetapkan, dan semua biaya/pengeluaran tambahan untuk mencapai pelabuhan pembongkaran sebenarnya dan/atau membongkar muatan dipelabuhan itu harus dibayar oleh Penyewa atau Pemilik muatan, dan Pemilik akan mempunyai hak gadai atas muatan untuk segala biaya/ pengeluaran tambahan tersebut.

- c. Kapal akan mempunyai kebebasan untuk mematuhi segala petunjuk atau anjuran mengenai keberangkatan, kedatangan, jalur-jalur, pelabuhan-pelabuhan yang disinggahi, pemberhentian, wilayah-wilayah yang ditetapkan, perairan-perairan, penyerahan atau lainnya apapun yang ditentukan oleh Pemerintah negara, dibawah benderamanaKapal berlayar, atau Pemerintah lainnya atau penguasa setempat atau oleh seseorang atau suatu badan yang bertindak atau mengaku bertindak sebagai atau dengan kuasa suatu Pemerintah atau Penguasa atau oleh suatu komisi atau orang yang berdasarkan ketentuan-ketentuan asuransi resiko perang dinyatakan berhak untuk memberikan segala petunjuk atau anjuran.

Jika dikarenakan atau dengan mematuhi suatu petunjuk atau anjuran tersebut, segala sesuatu telah dilakukan atau tidak dilakukan, maka hal itu tidak akan dianggap sebagai suatu penyimpangan.

Jika dikarenakan atau dengan mematuhi suatu petunjuk atau anjuran tersebut, Kapal tidak ke pelabuhan atau pelabuhan bongkar yang semula ditetapkan atau tempat kemana Kapal diperintahkan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konosemen, kapal dapat berlayar ke segala pelabuhan pembongkaran yang aman yang dapat ditentukan oleh Nakhoda atau Pemilik atas pertimbangannya dan disana membongkar muatannya.

Pembongkaran demikian merupakan pemenuhan dari Perjanjian Sewa dan Pemilik berhak atas Uang Sewa seakan-akan pembongkaran telah dilakukan di pelabuhan atau pelabuhan-pelabuhan yang semula ditetapkan atau kemana Kapal mungkin akan diperintahkan sesuai dengan ketentuan Konosemen.

Semua biaya tambahan yang terkait pencapaian dan pembongkaran muatan disuatu pelabuhan bongkar lainnya harus dibayar oleh Penyewa dan/atau Pemilik muatan, dan Pemilik mempunyai hak gadai atas muatan untuk biaya pengapalan dan semua pengeluaran tersebut.

26. KETENTUAN LAIN-LAIN

26.1. Pajak-pajak - Semua Pajak-pajak yang berlaku di Indonesia kecuali Pajak Pertambahan Nilai (PPN) yang timbul sebagai akibat pelaksanaan Perjanjian Sewa ini menjadi tanggungan Pemilik.

Apabila Penyewa, berdasarkan undang-undang yang berlaku, aturan, atau regulasi di Indonesia yang mensyaratkan untuk menahan dana yang berkaitan dengan pajak atas uang sewa atau pembayaran lain kepada Pemilik dan/atau apabila Pemilik diharuskan untuk membayar sejumlah tertentu sesuai pajak yang berlaku di Indonesia terhadap pembayaran tersebut, maka Penyewa mempunyai hak untuk memotong atau menahan pajak-pajak tersebut langsung dari pembayaran Uang Sewa bulanan.

Seandainya Perjanjian Sewa ini diputus karena sesuatu sebab yang sesuai dengan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan dalam perjanjian ini, maka semua akibat yang berhubungan dengan pembayaran dimuka untuk pajak-pajak tersebut akan menjadi tanggung jawab dan resiko Pemilik.

26.2. Kehilangan Kapal - Jika Kapal hilang, Uang Sewa akan dihentikan pada saat hilangnya Kapal atau pada waktu Kapal tersebut tidak diketahui atau pada saat dimana berita terakhir dari

contract so far as cargo so discharged is concerned.

In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charter, the Charter shall read in respect of freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated.

In the event, that the Vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charter, freight shall be paid as for the voyage initially designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharging and/or discharging the cargo thereat shall be paid by Charterers or cargo owners. In this latter event Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.

- c. The Vessel shall have liberty to comply with any direction or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any otherwise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or local authority including any de facto Government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the Authority or any such Government or Authority or by any committee or person having under the terms of the war risk insurance on the Vessel the right to give any such directions or recommendations.

If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.

If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation the Vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bill of Lading the Vessel may proceed to any safe port of discharge which their Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo.

Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment and Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the Vessel may have been ordered pursuant to the terms of Bills of Lading.

All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be paid by Charterers and/or cargo owners and Owners shall have a lien on the cargo for freight and all such expenses.

26. SPECIAL PROVISIONS

26.1. Taxes - All Indonesian applicable taxes other than Value Added Tax (VAT) incurred in connection with or performance of this Charter shall be for Owners' account.

If Charterers are required by any applicable law, rules or regulations in Indonesia to effect any withholding in respect of any Indonesian taxes on hire or other amounts payable to Owners hereunder and/or if Owners are required to pay any amount in respect of Indonesian taxes as a result of any such payments hereunder, then Charterers shall have the right to deduct or withhold such taxes directly from the monthly Hire payment.

Should this Charter be terminated or cancelled for any reason in accordance with the terms and conditions hereof then all consequences relating to the prepayment of these taxes shall be for Owners' responsibility and risk.

26.2. Loss of Vessel - Should the Vessel be lost, Hire shall cease at the time of her loss or if such time is unknown, at the time at which she was last heard of, and any Hire paid in advance and not earned shall

Kapal terdengar, dan setiap Uang Sewa yang telah dibayar dimuka dan tidak diterima jasanya akan dikembalikan kepada Penyewa.

Jika Kapal tersesat, Uang Sewa akan dihentikan sementara yang dihitung sejak Kapal terakhir terdengar hingga dipastikan keselamatan Kapal diketahui dan setiap kelebihan pembayaran Uang Sewa akan dikembalikan kepada Penyewa.

Pemilik dapat menyediakan, atas persetujuan bersama. Kapal Pengganti yang ekuivalen dengan Kapal yang hilang (sesuai Pasal 16).

26.3. General Average - *General Average* harus disesuaikan dan ditetapkan di Jakarta; dan diselesaikan menurut peraturan-peraturan *York/Antwerp* 2004 beserta perubahannya, jika ada.

26.4. Both to Blame Collision Clause - Jika Kapal bertabrakan dengan Kapal lain sebagai akibat kelalaian atau tindakan Kapal lain, kelalaian atau kesalahan Nakhoda, pelaut, pandu dan petugas pengangkut dalam pelayaran atau pengelolaan kapal, Pemilik barang-barang yang diangkut berdasarkan perjanjian ini akan membebaskan pengangkut terhadap semua kerugian atau pertanggungjawaban kepada Kapal lain, atau Kapal yang bukan pengangkut, atau pemiliknya sepanjang kerugian, atau pertanggungjawaban yang merupakan kerugian atas atau kerusakan pada barang-barang, atau suatu tuntutan apapun dari Pemilik barang-barang tersebut, dibayarkan atau dibayar oleh Kapal lain atau Kapal yang bukan pengangkut atau Pemiliknya kepada Pemilik barang-barang tersebut dan diganti rugi, dibayar kembali atau diperoleh kembali oleh Kapal yang lain atau yang bukan pengangkut atau Pemiliknya sebagai bagian tuntutannya terhadap Kapal yang mengangkut atau pengangkut.

Ketentuan-ketentuan tersebut diatas juga akan berlaku jika Pemilik, operator atau mereka yang bertugas atas suatu Kapal atau Kapal-kapal atau benda-benda selain daripada, atau disamping Kapal-kapal yang bertabrakan atau benda-benda yang ditabrak adalah di pihak yang salah dalam suatu tabrakan atau benturan.

26.5. Pelayaran Terakhir - Jika Kapal dalam pelayaran terakhir atau sedang melaksanakan operasi pemindahan muatan dari kapal ke kapal dimana suatu pembayaran Uang Sewa jatuh tempo, maka jumlah Uang Sewa yang harus dibayarkan adalah tarif yang disetujui oleh Pemilik dan Penyewa selama waktu yang diperkirakan diperlukan untuk menyelesaikan pelayaran atau operasi pemindahan muatan dari kapal, dikurangi segala pengurangan atau potongan.

Jika Kapal dalam pelayaran atau tengah melaksanakan operasi pemindahan muatan dari kapal ke kapal pada saat berakhirnya Jangka Waktu Sewa (termasuk perpanjangannya sesuai Jangka Waktu yang Diperkenankan) berdasarkan Perjanjian Sewa ini, Penyewa berhak menggunakan Kapal sepenuhnya dengan tarif sewa, syarat-syarat dan kondisi yang sama untuk waktu perpanjangan yang mungkin diperlukan untuk menyelesaikan pelayaran pulang pergi atau operasi pemindahan muatan Kapal dari kapal ke kapal yang sedang dilakukan dan kembalinya Kapal ke suatu pelabuhan penyerahan kembali sebagaimana yang ditentukan oleh Perjanjian Sewa ini.

26.6. Penafsiran - Tidak ada perubahan, penambahan ataupun pengurangan dari ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian Sewa ini yang berlaku kecuali dituangkan secara tertulis dan ditandatangani oleh kedua belah pihak sebagai addendum dari Perjanjian Sewa ini. Perjanjian Sewa ini mewakili seluruh kesepakatan dan persetujuan dari para pihak dan menggantikan negosiasi-negosiasi, keberadaan-keberadaan dan perjanjian-perjanjian antara para pihak.

Penafsiran dari Perjanjian Sewa ini dan hak-hak dan kewajiban-kewajiban dari para pihak diatur berdasarkan pilihan Hukum sebagaimana yang diatur pada Pasal 26.7. Judul Pasal yang ditujukan untuk mempermudah pengertian tidak mempengaruhi penafsiran dari Perjanjian Sewa ini.

26.7. Alternatif Penyelesaian Sengketa - Setiap dan semua perbedaan dan perselisihan apapun sifatnya yang timbul dari Perjanjian Sewa ini harus diajukan kepada BANI menurut Hukum Indonesia (untuk kapal berbendera Indonesia) atau diajukan kepada SIAC menurut Hukum Inggris (untuk kapal berbendera asing). Keputusan Arbitrasi merupakan keputusan akhir yang bersifat tetap/mengikat para pihak.

27. **Pengecualian** - Walaupun demikian, Pemilik maupun Penyewa tidak akan bertanggungjawab atas segala kerugian atau kerusakan, atau keterlambatan atau kegagalan dalam prestasi berdasarkan Perjanjian Sewa ini, yang timbul akibat dari kuasa Tuhan, perang,

be returned to Charterers.

If the Vessel is missing, Hire shall be suspended at the time at which she was last heard until the safety of the Vessel is ascertained and any Hire overpaid in consequence thereof shall be refunded to the Charterers.

Owners may, by mutual agreement, provide Charterers with a Substitute similar Vessel for the lost Vessel (as per Clause 16 hereof).

26.3. General Average - *General Average* shall be adjusted and stated in Jakarta; and settled according to the *York/Antwerp* Rules, 2004 and any amendments thereto, if any.

26.4. Both to Blame Collision Clause - If the Vessel comes into collision with another Vessel as a result of the negligence of the other Vessel and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the Vessel, Owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying Vessel or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to his goods, or any claim whatsoever of Owners of the said goods, paid or payable by the other or non-carrying Vessel or her Owners to Owners of the said goods and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying Vessel or her Owners as part of their claim against the carrying Vessel or the carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.

26.5. Final Voyage - Should the Vessel be on her final voyage or be on her ship to ship transferring cargo operation at the time a payment of Hire is due, payment of same Hire shall be made for such length of time as Owners and Charterers may agree upon as being the estimated time necessary to complete the voyage or the ship to ship transferring cargo operation less any deductions.

Should the Vessel be upon a voyage or ship to ship operation at the expiry of the Charter Period (as may be extended by the Allowance Period) of this Charter, Charterers shall have the full use of the Vessel at the same hire rate, terms and condition for such extended time as may be necessary for the completion of the round voyage or ship to ship operations on which she is engaged and her return to a port of redelivery as provided by this Charter.

26.6. Interpretation - No modification, waiver or discharge of any term of this Charter shall be valid unless it is recorded in writing and signed by both parties as an addendum to the Charter. The Charter represents the entire understanding and agreement between the parties and supersedes all previous negotiations, representations and agreements between the parties.

The interpretation of this Charter and the rights and obligation of the parties shall be governed by the choice Law as specified in Clause 26.7. The headings of Clauses set forth are for convenience of reference only and shall not affect the interpretation of this Charter.

26.7. Arbitration - Any and all discrepancies and disputes of whatsoever nature arising out of this Charter shall be put to BANI pursuant to Indonesian Law (for Indonesian flag Vessel) or shall be put to SIAC pursuant to English Law (for foreign flag Vessel). Arbitration decisions are final and binding on the Parties.

27. **Exceptions** - Neither Owners nor Charterers shall be responsible for any loss or damage or delay or failure in performance hereunder arising or resulting from act of God act of war, act of public enemies, pirates or assailing thieves, seizure under legal process; quarantine

tindakan musuh-musuh rakyat, perompak atau perampok, penyitaan berdasar kan proses hukum, karantina, pembatasan-pembatasan, pemogokan-pemogokan atau penghentian aktivitas perusahaan, huru-hara atau pengerakan rakyat atau penangkapan atau penahanan oleh raja, penguasa atau rakyat.

restrictions, strikes or lockouts; riots or civil commotions; or arrest or restraint of princes, rulers or people.

28. **Kepatuhan atas Peraturan yang Berlaku di PERTAMINA** - Konstruksi, masa berlaku, dan penerapan dari Perjanjian Sewa ini akan tunduk kepada hukum yang berlaku, termasuk namun tidak terbatas pada Pedoman SK Direktur Utama PT PERTAMINA (PERSERO) No. Kpts-057/C00000/2013-S0 tanggal 19 September 2013 tentang Prosedur Penyewaan Kapal dalam Lingkungan Perkapalan dan perubahannya, jika ada ("Pedoman SK 057"); Pedoman SK Direksi PT PERTAMINA (PERSERO) No. Kpts-051/C00000/2010-S0 rev 2 tanggal 25 Februari 2013 mengenai Manajemen Pengadaan Barang dan Jasa dan perubahannya, jika ada ("Pedoman SK-051"); termasuk ketentuan mengenai sanksi yang berlaku, beserta perubahannya apabila ada.
28. **Submission to Existing PERTAMINA Regulations** - The construction, validity and execution of this Charter shall be governed by current applicable law, including but not limited to Guideline to President Director of PT PERTAMINA (PERSERO) Decree No. Kpts-057/C00000/2013-S0 dated September 19th 2013 regarding the Bid Procedure for Vessel Chartering in Shipping and its amendment, if any ("SK 057 Guideline"); Guideline to Board of Directors of PT PERTAMINA (PERSERO) Decree No. Kpts-051/C00000/2010-S0 rev 2 dated February 25th 2013 regarding The Procurement Management of Goods and Services and its amendment, if any ("SK-051 Guideline"); including provisions on sanctions governed thereof, with their amendments if any.
29. **Validasi Klaim Muatan dan General Average** - Para Pihak sepakat untuk memberlakukan ketentuan dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) dalam pengajuan klaim terkait klaim muatan dan/atau General Average.
29. **Validation of Cargo Claim and General Average** - The Parties agree to apply provisions within Indonesian Commercial Code in submitting claim regarding cargo and/or General Average.
30. **Bahasa Perjanjian** - Dalam hal timbul perbedaan antara teks bahasa Inggris dengan teks bahasa Indonesia, maka teks bahasa Indonesia yang berlaku.
30. **Charter Language** - in the event of any inconsistency between the English and the Indonesian text, the Indonesian text shall be prevailed.
31. **Penandatanganan Perjanjian Sewa** - Penyewa dan Pemilik menyepakati untuk menyelesaikan dan menandatangani Perjanjian Sewa (Part I, Part II, Part III dan Lampiran-lampirannya) selambatnya-lambatnya 15 (lima belas) hari kerja setelah tanggal surat pengumuman pemenang lelang.
31. **Charter Signing** - Charterers and Owners agree to finalize and to sign Charter (Part I, Part II, Part III and Attachments) at the latest fifteen (15) working days after the date of announcement letter of bid winner.