

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**OPTIMALISASI *BOARDING AGENT* TERHADAP KETERLAMBATAN  
PENGIRIMAN TONGKANG BATU BARA PADA KEGIATAN *SHIP TO SHIP*  
DI MV. PAN GLOBAL**

Oleh :

**RAFINDO GIWANG HERTANTO**

**NRP 4 61 18 9764**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA  
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**OPTIMALISASI *BOARDING AGENT* TERHADAP KETERLAMBATAN  
PENGIRIMAN TONGKANG BATU BARA PADA KEGIATAN *SHIP TO SHIP*  
DI MV. PAN GLOBAL**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

**Oleh :**

**RAFINDO GIWANG HERTANTO**

**NRP 4 61 18 9764**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA  
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

**Nama** : RAFINDO GIWANG HERTANTO  
**NRP** : 4 61 18 9764  
**Program Pendidikan** : DIPLOMA IV  
**Program Studi** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN  
**Judul** : OPTIMALISASI *BOARDING AGENT* TERHADAP  
KETERLAMBATAN PENGIRIMAN TONGKANG  
BATU BARA PADA KEGIATAN *SHIP TO SHIP* DI MV.  
PAN GLOBAL

Jakarta, 9 Agustus 2022

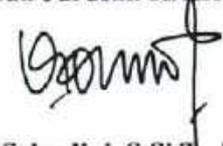
**Pembimbing I**

  
Yudhiyono, S.Si., M.T  
Penata (III/c)  
NIP. 19820130 200912 1 004

**Pembimbing II**

  
Laila Puspitasari A., M.Pd  
Penata (III/c)  
NIP. 19830801 200912 2 004

Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK

  
Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.MTr.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



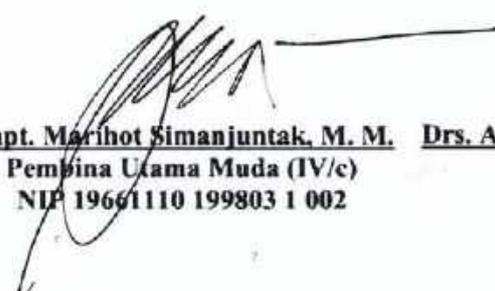
**TANDA PENGESAHAN SKRIPSI**

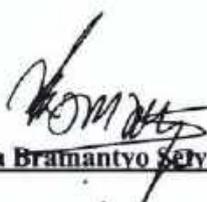
**Nama** : RAFINDO GIWANG HERTANTO  
**NRP** : 4 61 18 9764  
**Program Pendidikan** : DIPLOMA IV  
**Program Studi** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN  
**Judul** : OPTIMALISASI *BOARDING AGENT* TERHADAP  
KETERLAMBATAN PENGIRIMAN TONGKANG  
BATU BARA PADA KEGIATAN *SHIP TO SHIP* DI MV.  
PAN GLOBAL

**Ketua Penguji**

**Anggota**

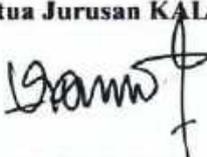
**Anggota**

  
Capt. Marihot Simanjuntak, M. M.  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP 19661110 199803 1 002

  
Drs. Atta Bramantyo Setyadi, DEA

  
Laila Puspitasari A., M.Pd  
Penata (III/c)  
NIP. 19830801 200912 2 004

Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK

  
Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.MTr.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP 19831227 200812 2 002

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas karunia, kuasa dan kehendak-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang merupakan suatu kewajiban bagi setiap Taruna dan Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta sesuai dengan yang telah ditetapkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta sebagai salah satu syarat kelulusan program Diploma IV tahun ajaran 2021-2022.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktik darat di perusahaan pelayaran, serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

**“OPTIMALISASI *BOARDING AGENT* TERHADAP KETERLAMBATAN  
PENGIRIMAN TONGKANG BATU BARA PADA KEGIATAN *SHIP TO SHIP*  
DI MV. PAN GLOBAL”**

Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada yang terhormat:

1. Capt. Sudiono, M. Mar. selaku Ketua STIP Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T, M.MTr. selaku Ketua Jurusan KALK dan juga Ibu Sari Kusumaningrum, M.Hum. selaku sekretaris jurusan KALK yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
3. Bapak Yudhiyono, S.Si., M.T. selaku dosen pembimbing I skripsi yang banyak memberikan waktu untuk membimbing, memberi masukan, serta pengarahan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
4. Ibu Laila Puspitasari A., M.Pd. selaku dosen pembimbing II yang selalu memberikan saran dan nasihat pada proses penulisan skripsi ini.
5. Seluruh Civitas Akademik, Staff dan Dosen Pengajar Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
6. Seluruh *Staff Operation* di PT Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda terutama Bapak Frans Gilbert, Bapak Arahman Manurung selaku senior, Bapak Jimmy Bentemusa, dan Bapak Ronal Raino untuk bimbingan, dukungan serta ilmu yang sangat bermanfaat saat penulis melakukan praktik darat.

7. Bapak Heri Supriyanto dan Ibu Tati Sumiati selaku kedua orang tua tercinta yang telah membesarkan serta mendidik penulis dengan penuh cinta & kasih sayang serta mendukung penulis dalam segala hal dan selalu menjadi inspirasi serta penyemangat penulis dalam menjalani Pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
8. Semua pihak dari Lauser dan *Muster Station* selaku teman dari penulis yang selalu memberikan dukungan moril dan semangat.
9. Kamar I 206 yang mendukung serta memberikan motivasi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
10. Seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu, terima kasih atas dukungan dan bantuannya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan, baik dari penyusunan kalimat, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu, dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini.

Semoga dengan telah selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan yang berguna bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang

Jakarta, 9 Agustus 2022

Penulis,



**RAFINDO GIWANG HERTANTO**

**NRP. 4 61 18 9764**

## DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN.....	ix
<b>BAB I</b>	<b>: PENDAHULUAN</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	2
C. Batasan Masalah.....	3
D. Perumusan Masalah.....	3
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	3
F. Sistematika Penulisan.....	4
<b>BAB II</b>	<b>: LANDASAN TEORI</b>
A. Definisi Operasional.....	6
B. Kerangka Pemikiran.....	14
<b>BAB III</b>	<b>: METODE PENELITIAN</b>
A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	17
B. Teknik Pengumpulan Data.....	18
1. Observasi.....	18
2. Wawancara.....	19
3. Dokumentasi.....	22
4. Studi Pustaka.....	23
C. Teknik Analisis Data.....	24

BAB IV	: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Deskripsi Data.....	25
	B. Analisis Data.....	31
	C. Alternatif Pemecahan Masalah.....	34
	D. Evaluasi Terhadap Pemecahan Masalah.....	37
	E. Pemecahan Masalah.....	42
BAB V	: KESIMPULAN DAN SARAN	
	A. Kesimpulan.....	43
	B. Saran.....	43
DAFTAR PUSTAKA	.....	45
LAMPIRAN	.....	46

## **DAFTAR GAMBAR**

- Gambar 4.4 Kondisi MV. Pan Global  
Gambar 4.5 Pengolongan Tongkang  
Gambar 4.6 Antrian Pengiriman Tongkang  
Gambar 4.7 Pemuatan Tongkang

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Kerangka Pemikiran
Tabel 4.1	<i>Daily Report</i>
Tabel 4.2	<i>Update tongkang pengisian storage</i> WHS Iskandar 1
Tabel 4.3	<i>Update tongkang direct vessel</i>
Tabel 4.8	Perusahaan penyedia tongkang batu bara untuk <i>shipper</i>

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Wawancara 1
Lampiran 2	Wawancara 2
Lampiran 3	<i>Mate Receipt</i>
Lampiran 4	<i>Cargo Manifest</i>
Lampiran 5	<i>Stowage Plan</i>
Lampiran 6	<i>NOR (Notice Of Readiness)</i>
Lampiran 7	<i>LOA (Letter Of Appointment)</i>
Lampiran 8	<i>Draft Survey</i>
Lampiran 9	<i>SOF (Statement Of Fact)</i>
Lampiran 10	<i>Time Sheet</i>
Lampiran 11	<i>Cargo Declaration</i>
Lampiran 12	<i>Shipping Instruction</i>
Lampiran 13	<i>Ship Particular</i>
Lampiran 14	<i>Update Barge Line Up</i>
Lampiran 15	<i>Loading Rate WHS Iskandar 1</i>

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Sebagai Negara *latang1c*, Indonesia memiliki pantai terpanjang di dunia, dengan garis pantai lebih dari 99.000 km. Secara geografis Indonesia terletak di antara dua samudera yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia, serta hubungan benua Asia dan benua Australia. Indonesia juga sebuah negara kepulauan berdasarkan konvensi UNCLOS tahun 1982. Indonesia memiliki wilayah laut yang sangat luas, dimana 2/3 dari wilayah negara ini adalah laut. Sebagian besar wilayah Indonesia yang berupa laut, menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara yang memiliki potensi besar di bidang kelautan.

Lokasi yang strategis tentu berdampak pada ekonomi *latang1c* yang begitu luas. Hal ini menjadi hal penting bagi *latang1c* pelayaran di Indonesia. Dari segi bongkar muat, bunkering, hingga jasa kapal. Di lain sisi, Indonesia juga memiliki SDA yang melimpah terutama di *latang* pertambangan salah satunya adalah batu bara yang menjadi salah satu bagian penting dalam kegiatan ekspor dan impor. Batu bara ini menjadi salah satu tujuan utama negara lain untuk singgah di perairan Indonesia. Ini berdampak pada padatnya alur bongkar muat yang terjadi, dari sisi pengiriman batu bara menuju kapal muat maupun sebaliknya. Dalam kegiatan ini perusahaan agensi pelayaran berperan penting sebagai penghubung antara *owner* kapal dengan *shipper* pemilik batu bara untuk melakukan bongkar muat.

Agen merupakan penghubung antara kapal dan pelabuhan dimana salah satu tugas agen tersebut melaporkan semua segala biaya yang diperlukan kepada pihak pemilik kapal, pelabuhan sebagai titik arus transportasi harus senantiasa mengimbangi perkembangan tersebut salah satunya dengan memberikan pelayanan untuk kegiatan kapal. Pihak pelabuhan tidak dapat melakukan perannya sendiri dalam memberikan pelayanan fasilitas untuk kegiatan kapal, salah satu pihak yang cukup berpengaruh dalam kegiatan kapal atas kelancaran bagi pelabuhan dalam memberika pelayanan

yaitu adanya usaha jasa dari perusahaan keagenan. Perusahaan keagenan merupakan salah satu pihak yang memiliki peran dalam kegiatan kapal tersebut dan perlu diakui bahwa kinerja dari suatu perusahaan keagenan memberikan peningkatan perekonomian negeri terkhusus Indonesia karena dalam banyak hal salah satu tingkat produktivitasnya tergantung dari sektor kegiatan pelayaran ini. Kinerja dan produktivitas dari beberapa perusahaan pelayaran dari dalam negeri maupun dari luar negeri termasuk golongan yang bisa disebut belum optimal dan rendahnya permintaan dari beberapa produk yang terus menurun selayaknya sebagai suatu fenomena yang tidak lepas dari berbagai faktor yang mempengaruhinya.

PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda merupakan salah satu perusahaan pelayaran swasta di Indonesia yang bergerak dalam bidang keagenan yang mengageni kapal yang berasal dari dalam negeri maupun kapal yang dari luar negeri dimana perusahaan ini salah satu perusahaan keagenan yang menangani kegiatan bongkar muat kapal di Kalimantan Timur (Indonesia). Perusahaan ini memiliki tugas membantu kegiatan muat kapal di dermaga maupun dengan *ship to ship* yaitu kegiatan muat batu bara dari tongkang ke kapal besar, dalam memberikan pelayanan serta pengawasan di setiap kegiatan muat di atas kapal, perusahaan akan menempatkan salah satu petugas *boarding agent* untuk mengawasi kegiatan muat tersebut. Mulai dari kedatangan *Floating Crane*, kapal tongkang, buruh, hingga penyandaran. *Boarding agent* juga berkoordinasi dengan *shipper* selaku pemilik batu bara untuk menentukan jadwal pengiriman sesuai dengan kondisi lapangan yang berlaku. Berbagai *2ating2c* yang akan masuk ke kapal besar juga harus dengan sepengetahuan *boarding agent*, karena *boarding agent* yang bertanggung jawab atas koordinasi lapangan saat kegiatan *ship to ship* berlangsung.

MV. Pan Global menggunakan *floating crane* WHS Iskandar 1 yang berjenis *bulk coal & loading barge*. Jenis *floating crane* ini membutuhkan pengisian *storage* terlebih dahulu sebelum melakukan kegiatan *ship to ship*. Jika *storage* telah terisi penuh maka tongkang *direct vessel* baru bisa sandar kepada WHS Iskandar 1 untuk melakukan kegiatan *ship to ship*. Keterlambatan pengiriman tongkang *storage* WHS Iskandar 1 dan tongkang *direct vessel* tentu berbanding lurus dengan tertundanya kegiatan *ship to ship*.

Pada kegiatan *ship to ship* ketepatan waktu 3ating tongkang batu bara sangat diperlukan demi kelancaran jalannya operasi ini. Pada kondisi kapal besar yang *anchorage* di lepas pantai, tongkang batu bara memakan waktu kurang lebih 6 jam perjalanan dari lapangan penumpukan. Pengiriman tongkang batu bara ini dijalankan atas perintah *shipper* selaku pemilik batu bara melewati sungai Mahakam menuju Muara Berau lalu diteruskan ke titik koordinat kapal besar di lepas muara. Tidak menutup kemungkinan bahwa pengiriman tongkang batu bara mengalami keterlambatan karena lalu lintas yang padat atau antrian di lapangan penumpukan dan lain lain. Keterlambatan ini juga menyebabkan kegiatan *ship to ship* tertunda sampai beberapa hari sejak NOR (*Notice Of Readiness*) disetujui *Master* MV. Pan Global. Tentunya hal ini menyebabkan biaya tambahan karena pekerja dan bahan bakar yang digunakan semakin banyak.

Penulis menyadari uraian diatas adalah hasil dari pengalaman yang terjadi pada salah satu kapal yang diageni oleh PT. Andhini Samudera Jaya Cabang Samarinda yaitu MV. Pan Global.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis menyajikan objek penulisan skripsi ini dengan judul :

**“OPTIMALISASI *BOARDING AGENT* TERHADAP KETERLAMBATAN  
PENGIRIMAN TONGKANG BATU BARA PADA KEGIATAN *SHIP TO SHIP*  
DI MV. PAN GLOBAL”**

## **B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, penulis mengidentifikasi permasalahan sebagai berikut :

1. Terlambatnya pengisian *storage* WHS Iskandar 1
2. Kurangnya koordinasi antara *boarding agent* dan *shipper*
3. Kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global yang tertunda
4. Terlambatnya pengiriman tongkang batu bara

### C. BATASAN MASALAH

Mengingat karena luasnya pembahasan masalah di atas, penulis menyadari keterbatasan ilmu serta pengetahuan yang dimiliki, maka penulis membatasi masalah pada :

1. Kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global tertunda
2. Terlambatnya pengiriman tongkang batu bara

### D. RUMUSAN MASALAH

Dari batasan masalah yang dikemukakan, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana upaya *boarding agent* untuk mengoptimalkan kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global tertunda ?
2. Bagaimana upaya *boarding agent* untuk mengatasi terlambatnya pengiriman tongkang batu bara ?

### E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian
  - a. Untuk mengetahui bagaimana upaya PT. Andhini Samudera Jaya selaku *boarding agent* untuk mengoptimalkan kinerja pada kondisi kegiatan *ship to ship* yang tertunda.
  - b. Untuk mengetahui apa saja yang menjadi penyebab keterlambatan tongkang batu bara untuk sandar di MV. Pan Global.
2. Manfaat penelitian
  - a. Bagi penulis  
Untuk mengetahui optimalisasi kinerja *boarding agent* khususnya pada saat kegiatan *ship to ship* tertunda. Selain optimalisasi kinerja, penulisan ini juga dapat menjadi landasan atau acuan bagi kendala yang terjadi di kemudian hari, agar masalah tersebut dapat diselesaikan dengan efektif dan efisien.
  - b. Bagi perusahaan  
Penulisan ini untuk bisa dijadikan suatu solusi untuk meningkatkan kualitas dari sumber daya manusia yang digunakan khususnya untuk *boarding agent* dalam menjalankan tugas yang diberikan oleh perusahaan serta menunjukkan tingkat kompetensi yang lebih unggul daripada perusahaan lain. Dapat

meningkatkan daya saing perusahaan agar lebih berkompetisi dalam bidang pelayaran khususnya di perairan Indonesia.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Manfaat dari sistematika penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah dalam penyusunan skripsi serta dapat memahami isi dari materi yang akan disajikan. Maka dari itu penyusunan skripsi ini dibagi menjadi 5 (lima) bab yang akan disajikan dalam bab yang satu dengan bab yang lainnya saling bertakitan atau saling berhubungan. Untuk lebih jelasnya mengenai skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi ini disusun sebagai berikut :

### **BAB I        PENDAHULUAN**

Pada bab ini menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

### **BAB II        LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertautan antara variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

### **BAB III        METODOLOGI PENELITIAN**

Mengenai metode penelitian penulis menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi : waktu dan tempat penelitian, berapa lama penelitian dilakukan, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

#### **BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Bab ini, penulis memaparkan deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga melakukan evaluasi terhadap pemecahan permasalahan tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

#### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Dalam bab penutup ini penulis menjelaskan dari penulisan skripsi yang terdiri dari kesimpulan yang berisi tentang jawaban singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan dari perumusan masalah dari hasil pemecahan. Serta menyampaikan saran yang mungkin bermanfaat bagi penulis, PT. Andini Samudera Jaya cabang Samarinda dan bagi pembaca skripsi ini

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. TINJAUAN PUSTAKA

Di dalam bab ini, penulis menyampaikan beberapa pengertian yang di ambil dari beberapa referensi online, undang - undang dan juga pendapat para ahli, antara lain :

##### 1. *Ship To Ship*

*Ship to ship* merupakan kegiatan kapal untuk memindahkan muatan kapal (bisa dalam bentuk minyak atau gas) dari kapal *tanker* atau kapal *bulk carrier* ke kapal jenis yang sama atau jenis kapal lain di mana kedua kapal kapal diposisikan berdekatan bersama sama. Kegiatan *ship to ship* dapat dilakukan baik dalam posisi kapal yang sedang *anchorage* atau mengapung di lautan. Menurut SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) *Consolidated* menyatakan bahwa kapal untuk kegiatan kapal berarti setiap kegiatan tidak terkait dengan fasilitas pelabuhan yang melibatkan barang atau orang dari satu kapal ke kapal yang lain.

Kegiatan *ship to ship* dilakukan sesuai dengan jenis kapal yang akan bongkar muat. Jika kapal memiliki *crane* sendiri maka yang akan sandar adalah kapal tongkang dan kapal pengangkut alat bongkar. Kedua kapal tersebut akan sandar di *starboard side & port side* kapal besar. Kegiatan *ship to ship* akan dilakukan dari kapal tongkang menuju kapal besar dengan bantuan *crane* kapal dan alat bongkar. Jika kapal tidak memiliki *crane* sendiri maka kapal besar memakai jasa *floating crane* yang akan sandar di salah satu sisi kapal. Berbeda dengan kapal yang memiliki *crane* sendiri, pada kapal tanpa *crane* kapal tongkang akan sandar di sisi *floating crane*, batu bara akan disalurkan menuju *floating crane* lalu batu bara akan dimuat ke kapal besar melalui *conveyor* maupun *crane* sesuai dengan spesifikasi *floating crane* tersebut.

Ada beberapa persiapan dan tahapan yang harus dilakukan sebelum kegiatan *ship to ship* dengan menggunakan *floating crane* dilaksanakan, antara lain :

a. Persiapan *Alongside*

Sebelum kapal melakukan proses *ship to ship*, maka kapal tunda akan melakukan manuver dan *alongside* kepada *floating crane* terhadap kapal besar yang *anchorage* dan kapal tongkang kepada *floating crane*. Untuk itu harus dilakukan komunikasi mengenai apa yang harus diperhatikan oleh kedua kapal, komunikasi yang sangat penting ini meliputi :

- 1) Penataan letak dan ukuran *fenders* harus sedemikian rupa agar kapal besar tidak berbenturan.
- 2) Persiapan *mooring equipment*
- 3) *Transfer of personel*
- 4) Menggaris lurus antara *floating crane* dengan kapal besar

b. Setelah *Alongside*

Sesudah *floating crane* sandar dengan kapal besar, dilanjutkan dengan melakukan komunikasi tentang proses bongkar muat yang meliputi :

- 1) Bahasa yang digunakan saat pemuatan
- 2) Penggunaan *channel* radio dan mempersiapkan *channel* lain jika *channel* utama mengalami kerusakan
- 3) Dokumen muatan yang dibutuhkan
- 4) Persiapan palka kapal terhadap *conveyor*

c. Tindakan sebelum memulai proses *ship to ship*

Pihak kapal mengisi *checklist* tentang keselamatan dan penanggulangan keselamatan, agar apabila terjadi keadaan yang tidak diinginkan dapat ditanggung jawabkan dengan *checklist* tersebut. Hal hal yang harus diperhatikan oleh pihak kapal adalah :

- 1) Menyediakan alat pemadam kebakaran di *deck* kapal dan pompa *hydrant* dalam posisi *standby* dan siap digunakan
- 2) Menaikkan bendera B (*Bravo*)
- 3) Melakukan pembukaan palka sesuai dengan *Stowage Plan*
- 4) Menetralkan kondisi *deck* kapal
- 5) Melakukan pengecekan kondisi palka kapal

d. Selama proses *ship to ship*

Palka kapal yang sedang diisi harus selalu diperiksa untuk mengukur jumlah muatan dalam palka agar kapal selalu dalam kondisi stabil dan pengaturan

*ballast water*. Pada saat proses muat, *deck* kapal menjadi area yang berbahaya bagi orang yang tidak berkepentingan. Karena batu bara merupakan benda yang mudah terbakar, proses pemindahan batu bara dengan *conveyor* juga menyebabkan debu yang banyak.

e. Pengawasan selama proses *ship to ship*

Pengawasan dilakukan untuk meminimalisir bahaya yang ditimbulkan saat proses bongkar muat berlangsung dan agar antara pihak kapal dan *floating crane* tidak ada yang dirugikan. Terdapat faktor yang harus selalu diawasi yaitu cuaca, karena cuaca sangat berpengaruh pada kegiatan *ship to ship*. Jika cuaca sedang buruk maka proses bongkar muat harus dihentikan dahulu demi keselamatan bersama.

f. Setelah proses *ship to ship*

Setelah melaksanakan proses bongkar muat harus dilaksanakan pembersihan di area sekitar palka dan *deck* kapal. Pada saat pembersihan dilaksanakan kemudian kedua belah pihak melakukan perhitungan muatan apakah yang dibongkar muat sesuai dengan perjanjian BL (*Bill of Lading*).

## 2. Keagenan

Menurut Engkos Kosasih (2012 : 203), keagenan umum (*general agent*) adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran lain di Indonesia atau di luar negeri yang selaku *principal* untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal *principal*. Jadi perusahaan pelayaran dapat menunjuk agen dalam hal membutuhkan pelayanan terhadap kapalnya, tetapi juga dapat ditunjuk sebagai agen dalam hal dibutuhkan untuk melayani kapal perusahaan lain. Untuk pengangkatan sebagai *general agent* dilakukan dengan *Letter of Appointment* (surat penunjukan) setelah adanya perundingan antara kedua belah pihak. Agen pelayaran dalam pengertian umum adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak yang dinamakan "pemilik" (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang direncanakan.

Agen kapal secara garis besar dikenal menjadi beberapa jenis agen kapal yakni sebagai berikut :

a. *General agent* adalah perusahaan angkutan laut yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing maupun perusahaan angkutan nasional, di luar negeri

maupun di dalam negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya baik kapal milik, kapal charter, maupun kapal yang di operasikannya.

- b. *Sub agent* adalah perusahaan angkutan laut nasional yang di tunjuk oleh agen umum (*general agent*) untuk melayani kepentingan kapal yang di ageni oleh agen umum di pelabuhan tertentu.
- c. *Boarding agent* adalah petugas dari perusahaan keagenan yang selalu berhubungan dengan pihak-pihak orang kapal. Biasanya *boarding agent* adalah pihak pertama yang naik ke kapal pada waktu kapal tiba dan terakhir meninggalkan kapal ketika kapal *complete* akan berangkat. *Boarding agent* adalah orang kantor dari *sub agent*.
- d. *Husbandry agent* adalah agen yang ditunjuk oleh *principal* untuk mewakili di luar kepentingan bongkar/muat dan hanya mengurus ABK kapal, *repair*, *supplier*, dll.

Dalam penulisan ini, penulis menjalani tugas sebagai *boarding agent* di kantor PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda. *Boarding agent* memiliki tugas untuk mengawasi, koordinasi, serta pembuatan *loading document* di kapal yang diageni. Selama kegiatan *ship to ship* berlangsung *boarding agent* mengirim *daily report* secara rutin pada pagi, siang, dan malam kepada kantor cabang yang akan diteruskan kepada *general agent*, *shipper*, dan *owner*. Karena kondisi antara *shipper* dan *owner* yang jauh dari kegiatan *ship to ship*, maka *boarding agent* menjadi pihak yang dipercaya untuk mengatasi kendala dan pengiriman informasi kepada mereka.

### 3. *Loading Document*

*Loading document* adalah dokumen yang dibuat oleh *boarding agent* di kapal dengan format yang diberikan oleh *general agent*. Menurut (Amin & Siahaan, 2016) dokumen merupakan sumber tertulis bagi informasi sejarah sebagai kebalikan dari pada kesaksian lisan, artetak. Dokumen diperuntukan untuk surat-surat resmi dan surat-surat negara seperti surat perjanjian, undang-undang, hibah dan konsesi. Dokumen ini mencakup kegiatan proses *ship to ship* yang dibuat secara aktual di kapal dengan sepengetahuan *shipper* dan pihak kapal. *Loading document* dibuat dalam bentuk *Ms, Word* lalu *print out* melalui *office* di kapal untuk mengajukan tanda tangan dan stempel kapal sebagai persetujuan atas

*loading document* tersebut. Untuk pembuatan *loading document*, *boarding agent* bekerja sama dengan *chief officer*, *foreman*, dan *surveyor* untuk mendapatkan data yang aktual. Dalam pembuatan *loading document* ini, *boarding agent* diharuskan bersikap netral tanpa memihak antara *shipper* dan *owner* kapal. Ada beberapa dokumen yang dibuat oleh *boarding agent* untuk melengkapi *loading document*, antara lain :

a. *Mate Receipt*

*Mate receipt* adalah tanda terima barang yang akan dimuat ke kapal. Jumlah kargo dan kondisi barang disesuaikan dengan data tercantum pada *mate receipt*. Apabila jumlah kargo tidak sesuai dengan jumlah yang tercantum dalam *mate receipt* maka petugas kapal akan mencatat selisih tersebut sebelum disetujui oleh *master*.

b. *Cargo Manifest*

*Cargo manifest* adalah suatu dokumen dalam jasa angkutan yang berisi daftar kargo, nama *shipper*, nama *consignee* serta alamatnya, jumlah kargo sesuai *mate receipt*, dll. Dokumen tersebut biasa digunakan untuk bea cukai untuk *checking* muatan di kapal.

c. *Stowage Plan*

*Stowage plan* adalah bagan perencanaan pemuatan barang di kapal yang dibuat sebelum kapal melakukan proses bongkar muat. Dokumen ini dibuat oleh *chief officer* lalu diberikan oleh *foreman* untuk rencana pemuatan menggunakan *floating crane* dan *boarding agent* untuk pembuatan *loading document*. Dalam *stowage plan* berisi nama kapal, tempat kapal muat, tempat kapal bongkar, waktu kapal datang dan berangkat, jenis muatan, nama *shipper*, *draft* kapal setelah pemuatan, dan jumlah muatan di setiap palka kapal.

d. NOR (*Notice Of Readiness*)

NOR (*Notice Of Readiness*) adalah dokumen muatan yang berisi pernyataan *master* kapal bahwa kapal telah tiba dan siap untuk kegiatan bongkar muat. Dokumen ini menjadi acuan bagi pihak *shipper* dan *owner* kapal untuk menghindari biaya *demurrage*. *Demurrage* sendiri memiliki artian yaitu biaya yang timbul karena kapal berlabuh melebihi waktu *laycan* yang ditentukan dalam *shipping instruction*. NOR (*Notice Of*

*Readiness*) dibuat oleh *boarding agent* dengan persetujuan oleh *shipper* dan *master* kapal sebagai perwakilan dari *owner*. Untuk persetujuan pembayaran biaya *demurrage* menjadi kesepakatan antara pihak *shipper* dan *owner* diluar tupoksi dari *boarding agent*.

e. LOI (*Letter Of Authorization*)

LOI (*Letter Of Authorization*) adalah dokumen hukum yang dibuat oleh *boarding agent* yang ditujukan kepada *master* kapal yang menyatakan bahwa *master* kapal memberi hak penuh atas tanda tangan BL (*Bill Of Lading*) kepada *shipper* karena kondisi *master* berada di koordinat yang jauh.

f. SOF (*Statement Of Fact*)

SOF (*Statement Of Fact*) adalah dokumen yang berisi laporan keseluruhan dari hasil muat selama kegiatan *ship to ship* berlangsung. Dokumen ini menjadi bukti kongkrit kondisi kapal selama kegiatan *ship to ship*, dokumen ini juga memuat informasi siapa saja yang bertugas di kapal, seperti *ship's agent*, *stevedoring company*, *foreman*, *boarding agent in charge*, waktu *commenced* dan *completed loading* serta *draft survey*, dll.

g. *Time Sheet*

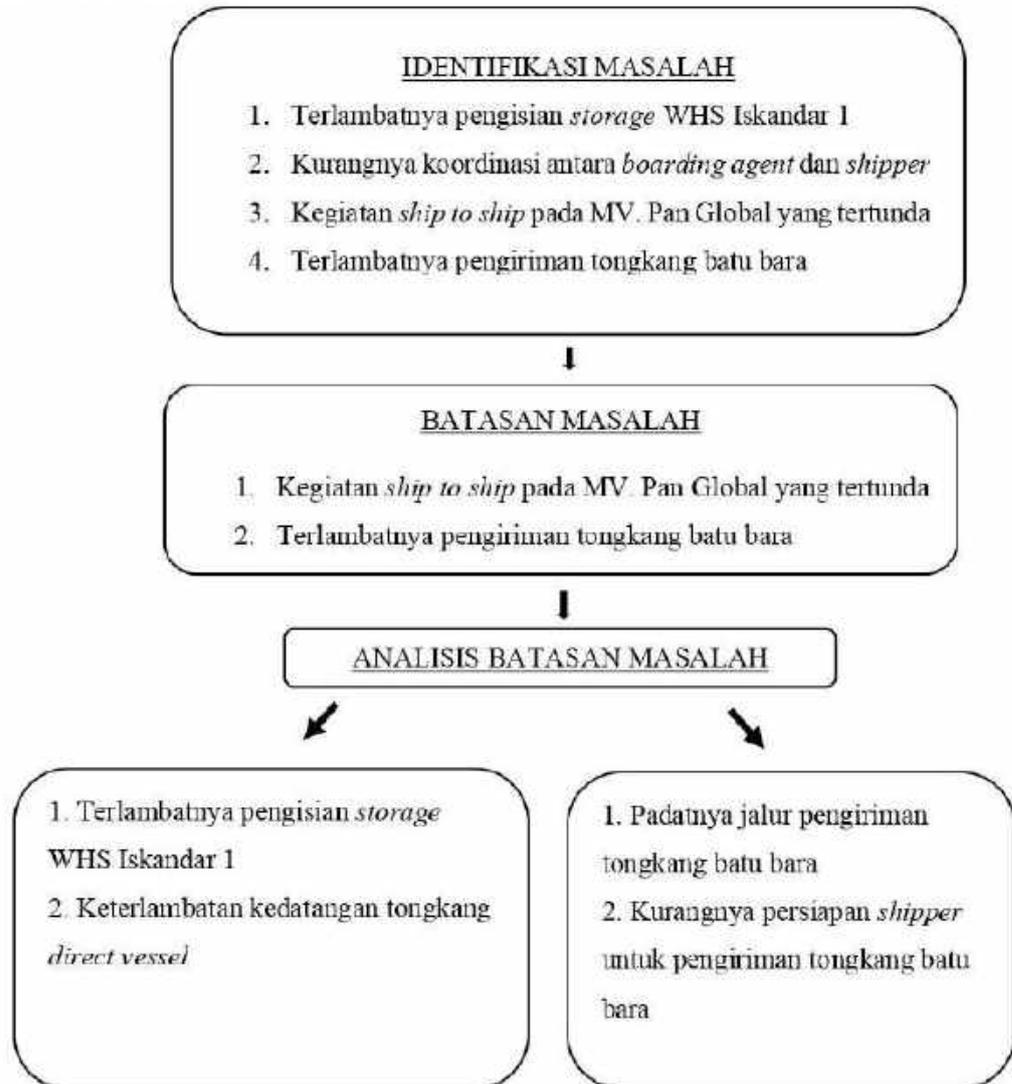
*Time sheet* adalah suatu lembaran untuk pencatatan waktu mulai dan berakhirnya bongkar muat. Dimulai dari kecepatan bongkar muat, waktu kapal tiba dan berangkat, waktu sandar tongkang dan *floating crane*, waktu NOR (*Notice Of Readiness*) diberikan, waktu *draft survey* oleh surveyor, nama agen, nama kapal, jenis kargo, tempat *loading*, dan letak koordinat kapal.

#### 4. Alur Pelayaran

Menurut UU Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pada BAB 1 Pasal 1 ayat (45) yang menyatakan bahwa alur pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari. Alur pelayaran digunakan *shipper* untuk pengiriman tongkang batu bara dari lapangan penumpukan menuju lepas pantai. Pengiriman tongkang ini juga disebut sebagai *barge shipment*. Pada alur pelayaran yang dipakai oleh *barge shipment* berbeda dengan alur pelayaran yang digunakan oleh kapal besar karena alur pelayaran *barge shipment* di Samarinda

melewati Sungai Mahakam menuju Muara Berau. Tongkang yang telah muat di lapangan pemmpukan akan bergerak menuju kapal besar di Muara Berau dengan ditarik oleh *tugboat* melewati Sungai Mahakam. Pada saat melewati alur Sungai Mahakam, tongkang diharuskan menggunakan jasa pandu dari Pelindo. Pada alur ini, tongkang melakukan proses “pengolongan” terhadap Jembatan Liang, Jembatan Tenggarong, Jembatan Mahakam, dan Jembatan Mahkota 2.

## B. KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

Waktu dan tempat penelitian yang dilaksanakan oleh penulis sehingga dapat menyampaikan beberapa permasalahan dalam skripsi ini, adalah sebagai berikut :

##### **1. Waktu Penelitian**

Waktu penelitian diperoleh oleh penulis pada saat masa Prada (praktek darat) yang dilaksanakan di salah satu perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang keagenan yaitu PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda. Praktek darat dilaksanakan selama 6 bulan terhitung mulai dari bulan **08 Juli 2020 sampai dengan 11 Januari 2021**.

##### **2. Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan penulis bertempat di salah satu perusahaan agensi pelayaran yaitu PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda. Berikut data dari tempat penelitian :

- a. Nama Perusahaan : PT. Andhini Samudera Jaya Cabang Samarinda
- b. Alamat Perusahaan : Jl. PM Noor Perumahan Pondok Surya Indah Blok  
BH 3 No. 18 Samarinda – Kalimantan Timur  
Samarinda Kota 75119 – Indonesia
- c. Telephone : (0541) 208 8520
- d. Email : [samarinda@asj-shipping.co.id](mailto:samarinda@asj-shipping.co.id)
- e. Website : <http://asj-shipping.co.id/>

#### **B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

##### **1. Metode Pendekatan Penelitian**

Menurut Sugiyono (2019), metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *postpositivisme*, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, Teknik pengumpulan data dilakukan

secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari generalisasi. Jadi dapat disimpulkan bahwa penelitian deskriptif kualitatif adalah suatu metode yang menggambarkan suatu fenomena melalui deskripsi dalam bentuk kalimat dan bahasa yang menggunakan metode alamiah. Penelitian yang dilakukan oleh penulis menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, yaitu merupakan prosedur riset yang memanfaatkan data deskriptif, berupa kata – kata tertulis atau lisan dari orang – orang dan pelaku yang dapat diamati. Penelitian kualitatif dilakukan untuk menjelaskan dan menganalisis fenomena, peristiwa, dinamika sosial, sikap kepercayaan, dan persepsi seseorang atau kelompok terhadap sesuatu.

## **2. Teknik Pengumpulan Data**

Menurut Ridwan (2010:51) menyatakan teknik pengumpulan data ialah salah satu metode dalam pengumpulan data dengan teknik atau cara-cara yang digunakan oleh pihak peneliti dalam mengumpulkan data. Dalam membahas dan meneliti suatu masalah dibutuhkan data-data yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas, kemudian disusun dan dianalisis sehingga dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas dan memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah tersebut.

Untuk mendapatkan data dalam menyusun skripsi ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data menggunakan metode sebagai berikut :

### **a. Teknik Observasi**

Menurut Widoyoko (2014:46) observasi merupakan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap unsur – unsur yang nampak dalam suatu gejala pada objek penelitian. Sedangkan menurut Sugiyono (2014:145) observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Observasi adalah teknik yang dipakai untuk mengumpulkan data penelitian lewat pengamatan dan pengindraan. Peneliti kemudian membuat laporan berdasarkan apa yang dilihat, didengar, dan dirasakan selama observasi. Observasi dilakukan untuk mendapatkan gambaran yang lebih nyata dan detail mengenai suatu peristiwa atau kejadian. Observasi dapat berupa observasi partisipasi, tidak terstruktur, dan kelompok. Penulis menggunakan observasi partisipasi untuk turut bergabung ke dalam kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global.

#### **b. Wawancara**

Menurut Sugiyono (2015) wawancara adalah pertemuan yang dilakukan oleh dua orang untuk bertukar informasi maupun suatu ide dengan cara tanya jawab, sehingga dapat dikerucutkan menjadi sebuah kesimpulan atau makna dalam topik tertentu. Penulis melakukan wawancara secara tidak formal, melainkan menanyakan secara spontan apa yang ingin diketahui tanpa menggunakan daftar pertanyaan sewaktu tongkang batu bara pertama kali datang setelah beberapa hari *delay*. Setelah melakukan wawancara, penulis juga mengumpulkan data yang dapat dijadikan masukan dalam penyusunan skripsi. Penulis melakukan wawancara dengan perwakilan *shipper* dan senior *boarding agent*.

#### **c. Dokumentasi**

Menurut Arikunto (2006), dokumentasi berasal dari asal katanya dokumen, yang artinya barang-barang tertulis. Di dalam melaksanakan metode dokumentasi, penulis menggunakan teknik ini untuk mendukung data dan informasi yang penulis sajikan guna melengkapi penulisan skripsi, yaitu dengan cara melihat dokumen-dokumen, gambar-gambar dan segala sesuatu yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti oleh penulis yang dimiliki oleh PT. Andhini Samudera Jaya Cabang Samarinda yang telah disimpan sebagai dokumen.

### **C. SUBJEK PENELITIAN**

Menurut Muhammad Idrus (2009), subjek penelitian adalah elemen benda, individu maupun organisme sebagai sumber informasi yang diperlukan peneliti untuk mendapatkan data penelitian. Sedangkan subjek penelitian menurut Arikunto (2007) merupakan sesuatu yang sangat penting kedudukannya di dalam penelitian, subjek penelitian harus ditata sebelum peneliti siap untuk mengumpulkan data. Subjek penelitian dapat berupa benda, hal atau orang. Dengan demikian subjek penelitian pada umumnya adalah manusia atau apa saja yang menjadi urusan manusia. Oleh sebab itu maka subjek dalam penelitian ini adalah *boarding agent* PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda.

#### **D. TEKNIK ANALISIS DATA**

Menurut Sugiyono (2010:335), yang dimaksud dengan teknik analisis data adalah proses mencari data, menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, merjabarkan ke dalam unit – unit, melakukan sintesis, Menyusun ke dalam pola memilih nama yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.

Data yang di peroleh melalui suatu teknik pengumpulan data akan dianalisis dan diolah dengan menggunakan teknik analisis data kualitatif dan akan menghasilkan suatu temuan atau hasil penelitian yang akan menjawab pertanyaan penelitian yang diajukan. Untuk itulah dalam penulisan skripsi ini, penulis mengambil dengan menggunakan teknis analisis data model interaktif, yang menurut Miles & Huberman terdiri atas empat tahapan, yaitu :

1. Pengumpulan data
2. Pemilahan data
3. Penampilan data
4. Kesimpulan / verifikasi

## BAB IV

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. DESKRIPSI DATA

Selama penulis melaksanakan praktek darat di PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda, penelitian ini difokuskan pada permasalahan yang terjadi pada saat proses kegiatan *ship to ship* yang tertunda pada MV. Pan Global. Hal ini disebabkan oleh terlambatnya pengiriman tongkang batu bara dari *shipper*. *Boarding agent* selaku pihak yang membuat *loading document* diwajibkan memberi informasi yang aktual kepada kantor cabang agen Samarinda yang akan diteruskan kepada *shipper* dan *owner*. MV. Pan Global adalah kapal ke 5 di bulan Agustus 2020 yang diageni oleh PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda. MV. Pan Global datang di muara berau untuk *loading* batu bara berjenis *bituminous coal* yang akan dibongkar di Pelabuhan Hosan, Korea Selatan. Penulis akan mendeskripsikan MV. Pan Global dibawah ini sesuai dengan *ship particular*, yaitu :

*Ship Name* : Pan Global  
*Call Sign* : 3ETU2  
*Port Of Registry*: Panama  
*Flag* : Panama  
*IMO Number* : 9625853  
*Owner* : Pos Maritime ZA S.A.  
*L.O.A* : 229.00 M  
*DWT* : 82,765.52 MT  
*Hatches* : 7 Hatches (No Crane)  
*E-mail* : panglobal@panocean.com

MV. Pan Global akan memuat batu bara sejumlah 79,956 MT sesuai dengan BL (*Bill Of Lading*) yang telah disetujui. Sehubungan dengan hal ini maka akan diberikan gambaran-gambaran yang berupa fakta yang ditemui pada saat melaksanakan penelitian ini. Berikut fakta-fakta yang ditemukan pada saat melakukan penelitian di MV. Pan Global :

#### 1. Kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global yang tertunda

Sesuai dengan NOR (*Notice of Readiness*) yang dibuat oleh *master* MV. Pan Global dan *free pratique* yang diberikan oleh petugas KKP Samarinda, kegiatan *ship to ship* bisa dilaksanakan pada tanggal 28 Agustus 2020. Karena keterlambatan pengiriman tongkang, kegiatan *ship to ship* baru bisa dilaksanakan pada tanggal 7 September 2020. Kinerja *boarding agent* juga akan terhambat karena masalah ini. Untuk itu kinerja *boarding agent* harus dimaksimalkan agar koordinasi berjalan dengan baik dengan cara mengirim *daily report* secara aktual tanpa memihak *shipper* dan *owner* serta pembuatan *loading document* sesuai pada kondisi yang terjadi. Selama tertundanya kegiatan *ship to ship*, *boarding agent* diwajibkan *stand by* sampai kegiatan *ship to ship* bisa dimulai sampai selesai. Koordinasi *boarding agent* dengan pihak *floating crane* dan *shipper* harus dijalanakan secara optimal agar tidak ada informasi yang tertinggal. *Floating crane* yang digunakan adalah WHS. Iskandar 1, yang akan dideskripsikan seperti dibawah ini :

*Ship Type* : Bulk Coal & Loading Barge, Equipped with : 3 backhoes, 2 groups of conveyors, & 2 travelling spreaders

*Flag* : Indonesia

*Year Built* : 2011

*L.O.A* : 198.00 M

WHS. Iskandar 1 adalah *floating crane* yang *anchor* di Muara Berau, Samarinda. Ini menjadikan kapal yang akan bongkar pada WHS. Iskandar 1 diharuskan sandar pada WHS. Iskandar 1. Maka dari itu titik koordinat MV. Pan Global akan berubah yang awalnya *Lat* : 00°17.270 (S), *Long* : 117°40.850 (E) menjadi *Lat* :00°16.871 (S), *Long* : 117°37.313 (E) setelah sandar pada WHS. Iskandar 1. *Floating crane* ini memiliki *storage* sebesar 30,203.790 MT untuk memuat kapal yang sandar. *Storage* ini diisi oleh tongkang batu bara yang sandar pada WHS, Iskandar 1. Maka dari itu, jika

*storage* WHS Iskandar 1 belum terisi penuh maka kegiatan muat pada MV. Pan Global belum bisa dilaksanakan.

## 2. Terlambatnya pengiriman tongkang batu bara

Kegiatan *ship to ship* dilaksanakan sesuai dengan kedatangan tongkang batu bara dari *shipper* menuju *floating crane* yang akan disalurkan menuju MV. Pan Global. *Shipper* mengirim tongkang batu bara untuk pengisian *storage* WHS Iskandar 1 dan tongkang batu bara *direct vessel*. Jika pengiriman tongkang batu bara terlambat maka kegiatan *ship to ship* belum bisa dilaksanakan. Karena hal tersebut, ketepatan waktu pengiriman tongkang batu bara menjadi hal terpenting dalam kegiatan *ship to ship*. Sesuai pada aturan yang berlaku, kegiatan *ship to ship* dilaksanakan disaat NOR (*Notice Of Readiness*) ditetapkan oleh *master* MV. Pan Global dan setelah *free pratique* diberikan oleh petugas KKP Samarinda. Tetapi karena keterlambatan pengiriman tongkang, MV. Pan Global harus menunggu kegiatan *ship to ship* selama 11 hari di Muara Berau, Samarinda. Keterlambatan ini disebabkan oleh jalur pengiriman yang padat dan kurangnya persiapan *shipper* dalam pemuatan tongkang batu bara. Pihak *shipper* menyiapkan 7 tongkang batu bara *direct vessel* sebagai berikut :

- a. Bg. RMN 318 / Tb. KSA 111
- b. Bg. KALTIM FT 80-11 / Tb. KALTIM DOLPHIN 17-01
- c. Bg. SALWA / Tb. GONAYA
- d. Bg. ROBBY 104 / Tb. VES FAIR 10
- e. Bg. RMN 312 / Tb. KSA 118
- f. Bg. ROBBY 303 / Tb. BERAU COAL 30
- g. Bg. LINTAS SAMUDERA 97 / Tb. ARMADA TIMUR 03

Pada tanggal 28 Agustus 2020, hanya tongkang RMN 318 yang *stand by* di *loading point*, sedangkan untuk tongkang lainnya sedang menuju kawasan Muara Berau dari lapangan penumpukan batu bara *shipper*. Pengiriman tongkang batu bara dari lapangan penumpukan membutuhkan waktu kurang lebih 100 jam untuk sampai di Muara Berau. Alur pelayaran tongkang batu bara yang padat menjadi hal yang mendasari keterlambatan pengiriman ini, karena jarak antara lapangan penumpukan dan Muara Berau yang cukup jauh. Area Sungai Mahakam mewajibkan pengiriman tongkang batu bara menggunakan jasa pandu dari Pelindo IV Samarinda, karena alur pelayaran

yang padat. Selain pengiriman tongkang batu bara *direct vessel*, pihak *shipper* juga menyiapkan 4 tongkang batu bara untuk pengisian *storage* WHS Iskandar 1 sebagai berikut :

- a. Bg. KALIMANTAN TUJUH / Tb. DELTA AYU 268
- b. Bg. INTAN 7502 / Tb. KSA 110
- c. Bg. KALIMANTAN CAHAYA / Tb. DELTA AYU 328
- d. Bg. ARMADA KALTIM 3001 / Tb. ANUGERAH 2

## B. ANALISIS DATA

Berdasarkan data yang telah diuraikan pada bab sebelumnya penulis akan menganalisis data tersebut dengan menggunakan teknik analisis model interaktif, sebagai berikut :

### 1. Kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global yang tertunda

Seperti yang dijelaskan pada deskripsi data diatas, kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global tertunda selama 11 hari. *Boarding agent on board* pada tanggal 29 Agustus 2020 bersamaan dengan *port authority* setelah NOR (*Notice Of Readiness*) disetujui oleh *master* MV. Pan Global. Hal tersebut mempengaruhi kinerja *boarding agent* di kapal untuk pembuatan *loading document* dan *daily report*. Tanpa adanya kegiatan bongkar muat, *boarding agent* belum bisa membuat *loading document* dan merugikan waktu *boarding agent* untuk penanganan kapal selanjutnya. Hal diatas akan dijelaskan secara deskriptif sehingga didapat beberapa masalah yang menyebabkan tertundanya kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global yaitu :

- a. Terlambatnya pengisian *storage* WHS Iskandar 1

Berdasarkan hasil observasi *boarding agent* selama *on board* pengiriman tongkang batu bara tidak sesuai pada jadwal yang ditentukan didasarkan pada dokumen NOR (*Notice Of Readiness*) yang dibuat oleh *master* MV. Pan Global. *Boarding agent* membuat *daily report* untuk memberi informasi secara aktual ke kantor cabang yang akan diteruskan oleh kantor cabang kepada *shipper* dan *owner*. *Daily report* dikirim pada pukul 07.00, 13.00, dan 19.00 menuju kantor cabang. Setiap *daily report* yang dikirim, *boarding agent* harus *update* setiap kondisi yang ada di lapangan. Hal ini dikarenakan *boarding agent* menjadi *representative* dari pihak *owner* untuk menjamin kegiatan bongkar muat pada MV. Pan Global berjalan dengan lancar, serta

pengurusan perizinan MV. Pan Global selama *anchor* di Muara Berau, Samarinda. Jika kegiatan *ship to ship* tertunda maka *boarding agent* tidak dapat mengkalkulasi ETC (*Estimated Time Completed*) dari MV. Pan Global. *Boarding agent* juga mengalami kerugian waktu kerja karena terlalu lama *on board* tanpa kegiatan *ship to ship* yang berjalan, ini menjadikan *reschedule* untuk kapal berikutnya yang masuk di kantor cabang. Berikut adalah contoh dari *daily report* :

Tabel 4.1  
*Daily report boarding agent*

MV. PAN GLOBAL	
Stowage Plan	: 79,956 MT
Total cargo loaded up	: MT
Balanced cargo	: MT
Holds condition :	Remark :
H1 : MT	27 Agustus 2020 / Kamis
H2 : MT	21.30 : <i>Arrival at pilot station</i>
H3 : MT	21.30 : <i>Pilot on boar</i>
H4 : MT	22.12 : <i>Dropped anchorage</i>
H5 : MT	22.12 : <i>NOR Tenderred</i>
H6 : MT	22.24 : <i>Pilot off</i>
H7 : MT	

Sumber : Bagian *boarding agent* PT. Andhimi Samudera Jaya cabang Samarinda

Pada keterangan *daily report* diatas, dapat dilihat bahwa *boarding agent* melaporkan setiap kegiatan yang terjadi diatas kapal, hal ini menjadi tugas utama pada saat *on board*. Sebelum kegiatan *ship to ship* berlangsung *boarding agent* hanya melaporkan *update* foto kondisi kapal, *update* pengiriman tongkang, dan koordinasi dengan pihak WHS. Iskandar 1. *Daily*

*report* menjadi acuan untuk pembuatan SOF (*Statement Of Fact*) dan *Time Sheet* yang akan dibuat pada saat kegiatan *ship to ship* berlangsung. WHS Iskandar 1 membutuhkan pengisian *storage* sebanyak 30,061.000 MT sebelum melakukan bongkar muat pada MV. Pan Global. Pada tanggal 28 Agustus 2020, WHS Iskandar 1 belum menerima tongkang batu bara dari *shipper* untuk pengisian *storage*. *Boarding agent* meminta kepada *shipper* untuk *update* tongkang batu bara untuk pengisian *storage* WHS Iskandar 1, sebagai berikut :

Tabel 4.2

*Update* tongkang batu bara untuk pengisian *storage* WHS Iskandar 1

<i>Tug Name</i>	<i>Barge Name</i>	Quantity	ETA	<i>Status</i>
DELTA AYU 268	KALIMANTAN TUJUH	7,561.000	8/28/2020 PM	<i>Loaded Transit To MBR</i>
KSA 110	INTAN 7502	7,500.000	8/29/2020 PM	<i>Waiting Load</i>
DELTA AYU 328	KALIMANTAN CAHAYA	7,500.000	8/30/2020 PM	<i>Loaded Transit To MBR</i>
ANUGERAH 2	ARMADA KALTIM 3001	7,500.000	8/30/2020 PM	<i>Loaded Transit To MBR</i>

Sumber : *Shipper* PT. Bharinto Ekatama

*Update* tersebut didapat dari pihak *shipper* untuk mengetahui kondisi dari tongkang batu bara yang akan mengisi *storage* di WHS Iskandar 1. Tongkang – tongkang tersebut memiliki total 30.061.000 MT untuk pengisian *storage* WHS Iskandar 1, sedangkan tongkang - tongkang yang *direct vessel* memiliki total 51,791.636 MT. Total batu bara yang dikirim *shipper* berjumlah 81.852.636 MT sedangkan dari *stowage plan* MV. Pan

Global hanya memuat sebesar 79.956.000 MT. Selisih antara total batu bara yang dikirim oleh *shipper* dengan *stowage plan* akan menjadi *return cargo* yang akan dikembalikan menuju lapangan penumpukan. Perhitungan ini akan dikalkulasi secara akurat oleh pihak *surveyor* yang ditunjuk oleh *shipper* untuk menghitung total *cargo* yang ada. Melihat dari tabel diatas pada tanggal 28 Agustus 2020, 3 tongkang batu bara untuk pengisian *storage* WHS Iskandar 1 sedang menuju Muara Berau, dan 1 tongkang sedang menunggu antrian pemuatan batu bara. Hal ini yang menjadikan kegiatan *ship to ship* tertunda. *Commenced loading* dilaksanakan pada tanggal 7 September 2020 yang mengakibatkan jadwal *boarding agent* selanjutnya tertunda. Untuk selanjutnya mengenai laporan *commenced loading* MV. Pan Global akan penulis lampirkan pada lembar lampiran.

b. Keterlambatan kedatangan tongkang *direct vessel*

Pada kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global yang menggunakan *floating crane* WHS Iskandar 1 yang berjenis *bulk coal & loading barge* pihak *shipper* harus menyiapkan tongkang batu bara untuk pengisian *storage* WHS Iskandar 1 dan tongkang *direct vessel*. Dari semua tongkang yang dikirim oleh *shipper*, *boarding agent* harus mendapatkan update berkala untuk laporan kepada kantor cabang yang akan diteruskan kepada *owner* dan *general agent*. Koordinasi antara *boarding agent* dengan *shipper* harus dijalankan dengan baik demi lancarnya pengiriman informasi. Tongkang *direct vessel* berjumlah 7 tongkang yang akan bergantian bongkar dari 1 tongkang ke tongkang berikutnya. Tongkang *direct vessel* baru bisa sandar disaat *storage* WHS Iskandar 1 sudah terpenuhi sejumlah 30.061.000 MT. Disaat *storage* terpenuhi, MV. Pan Global akan sandar di WHS Iskandar 1 untuk melakukan kegiatan *ship to ship*. Letak koordinat ini akan dipakai untuk pembuatan *loading document*, karena terhitung dimana MV. Pan Global melaksanakan *ship to ship* bukan dari pertama kali *anchor* di Muara Berau. Berikut adalah *update* tongkang *direct vessel* yang didapat oleh *boarding agent* dari *shipper* :

Tabel 4.3

*Update tongkang batu bara direct vessel*

<i>Tug Name</i>	<i>Barge Name</i>	<i>Quantity</i>	<i>ETA</i>	<i>Status</i>
KSA 111	RMN 318	6,733.167	8/25/2020 PM	<i>Waited Unload</i>
KALTIM DOLPHIN 17-01	KALTIM FT 80-11	7,347.952	8/31/2020 PM	<i>Loaded Transit to MBR</i>
GONAYA	SALWA	7,516.711	8/31/2020 PM	<i>Loaded Transit to MBR</i>
VES FAIR 10	ROBBY 104	9,122.353	8/31/2020 PM	<i>Loaded Transit to MBR</i>
KSA 118	RMN 312	7,115.308	8/31/2020 PM	<i>Loaded Transit to MBR</i>
BERAU COAL 30	ROBBY 303	7,001.654	8/31/2020 PM	<i>Loaded Transit to MBR</i>
ARMADA TIMUR 03	LINTAS SAMUDERA 97	6,954.501	8/31/2020 PM	<i>Loaded Transit to MBR</i>

Sumber : *Shipper* PT. Bharinto Ekatama

*Update* tersebut didapat oleh *boarding agent* pada tanggal 29 Agustus 2020, pada tabel tersebut dapat dijelaskan bahwa hanya 1 tongkang *direct vessel* yang siap untuk kegiatan bongkar muat sedangkan *storage* WHS Iskandar 1 belum terpenuhi karena keterlambatan tongkang *storage* WHS Iskandar 1. Tongkang *direct vessel* yang lain masih dalam perjalanan menuju Muara

Beratu dengan melawati alur pelayaran Sungai Mahakam. *Boarding agent* meminta *update* tersebut secara berkala untuk mengetahui posisi tongkang batu bara yang akan datang, untuk membuat perencanaan jadwal *commenced loading* dapat dilakukan oleh MV. Pan Global. *Boarding agent* memastikan laporan setiap hari di MV. Pan Global meskipun tidak ada kegiatan bongkar muat, hal ini diperkuat dengan pengiriman foto kondisi kapal seperti dibawah ini :

Gambar 4.4  
Foto kondisi MV. Pan Global



Sumber : Bagian *boardng agent* PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda

Foto diatas adalah sebagai bukti bahwa kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global belum dilaksanakan dan MV. Pan Global masih *anchor* pada titik koordinat di *pilot station*. *Update* tongkang batu bara *direct vessel* dilaporkan pada *daily report* setiap hari, berbeda dengan tongkang untuk pengisian *storage* WHS Iskandar 1, *update* tongkang ini hanya menjadi informasi bagi *boarding agent* sebagai perhitungan *shifting* MV. Pan Global ke WHS Iskandar 1 untuk melakukan kegiatan *ship to ship*.

## 2. Terlambatnya pengiriman tongkang batu bara

WHS Iskandar 1 membutuhkan pengisian *storage* sebelum bisa melakukan kegiatan *ship to ship* kepada MV. Pan Global. Hal ini menjadikan ketepatan waktu kedatangan pengiriman tongkang batu bara pengisian *storage* WHS Iskandar 1 dan pengiriman tongkang batu bara *direct vessel* sangat penting untuk dilaksanakannya kegiatan *ship to ship* di MV. Pan Global. Hal yang mendasari

keterlambatan pengiriman tongkang batu bara tersebut adalah padatnya jalur pengiriman tongkang batu bara dan kurangnya persiapan *shipper* untuk pengiriman tongkang batu bara. Maka dari itu, penulis akan menjelaskan secara deskriptif tentang kedua masalah tersebut :

a. Padatnya jalur pengiriman tongkang batu bara

Pada alur pengiriman tongkang batu bara, sebagai besar *shipper* di Samarinda menggunakan jalur Sungai Mahakam dan melewati 4 jembatan yaitu Liang, Tenggarong, Mahakam, dan Mahkota 2 yang disebut pengolongan. Pengiriman ini menggunakan sistem wajib pandu dari Pelindo IV Samarinda. Untuk pengolongan setiap jembatan hanya bisa dilewati satu tongkang pada waktu yang bersamaan karena lebar jembatan yang hanya mampu dilewati 1 tongkang saja. Maka dari itu antrian pengolongan di Sungai Mahakam menjadi panjang dan padat. Gelombang pasang dan surut juga mempengaruhi pengiriman tongkang batu bara di Sungai Mahakam, karena itu di area Sungai Mahakam diwajibkan memakai pandu untuk menghindari kandasnya kapal tongkang yang melewati jalur tersebut. *Tug boat* yang membawa tongkang juga harus memahami sistem pengolongan di Sungai Mahakam agar pengolongan berjalan dengan lancar tanpa hambatan. Dari hasil wawancara spontan penulis dengan pihak *shipper*, kapal *assist* yang digunakan oleh pihak Pelindo IV hanya berjumlah 6 buah dan digunakan secara bergantian dari jadwal yang telah ditentukan yaitu pada pukul 08.00 – 12.00 dan 13.00 – 17.00 WITA.

Gambar 4.5

Foto pengolongan tongkang batu bara di Sungai Mahakam



Sumber : Bagian *boarding agent* PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda

Dari foto diatas dapat dilihat bahwa pengolongan pada Jembatan Mahakam hanya dapat dilewati oleh 1 tongkang batu bara dan *ug boat*. Selain jam operasional pengolongan, maka tongkang batu bara diharuskan *stand by* di area Sungai Mahakam dan menunggu jam operasional di hari berikutnya. Selain masalah dari pengolongan, pengiriman tongkang batu bara juga terhambat karena padatnya area perumahan warga yang membuat 1 tongkang batu bara saja yang bisa lewat. Area ini dilewati dengan kecepatan yang rendah karena alur pelayaran yang sempit untuk jalur pengiriman tongkang batu bara. Hal ini yang mendasari waktu pengiriman tongkang batu bara memakan waktu kurang lebih 100 jam dari lapangan penumpukan menuju Muara Berau. *Boarding agent* selaku petugas *on board* di kapal melakukan koordinasi dengan *shipper* untuk memantau perkembangan pengiriman tongkang batu bara tersebut. Karena dari pihak *owner* selalu meminta *update* perkembangan dari MV. Pan Global. *Update* pengiriman tongkang batu bara tersebut dikirim *boarding agent* dalam *daily report* yang dikirim ke kantor cabang dan akan diteruskan kepada *owner*.

Padatnya alur pengiriman tongkang batu bara di Sungai Mahakam akan penulis perlihatkan seperti dibawah ini, :

Gambar 4.6

Foto pengiriman tongkang batu bara di Sungai Mahakam



Sumber : Bagian *boarding agent* PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda

Banyaknya kapal yang melakukan kegiatan *ship to ship* di Muara Berau berbanding lurus dengan banyaknya pengiriman tongkang batu bara dari *shipper* melewati Sungai Mahakam, hal ini menjadikan padatnya jalur

pengiriman tongkang batu bara. Untuk MV. Pan Global dengan 7 palka, membutuhkan 7 tongkang batu bara *direct vessel* dan 4 tongkang batu bara untuk pengisian *storage* WHS Iskandar 1.

b. Kurangnya persiapan *shipper* untuk pengiriman tongkang batu bara

Pada surat keterangan dari *shipper* untuk KSOP Samarinda, ETA (*Estimated Time Arrival*) MV. Pan Global tiba pada 27 Agustus 2020 dan itu sesuai pada kedatangan MV. Pan Global yang tiba di Muara Berau, Samarinda pada 27 Agustus 2020 pukul 21.30 WITA. *Shipper* membutuhkan waktu yang cukup lama untuk membuat batu bara sesuai dengan spesifikasi dari *buyer*. Hal itu dijelaskan pada *Cargo Declaration* yang diterbitkan oleh *shipper*. Untuk permintaan spesifikasi batu bara yang dimuat di MV. Pan Global penulis akan menjabarkan seperti dibawah ini, :

- 1) *Bituminous coal*
- 2) *Stowage factor : 42 CF/MT*
- 3) *Trimming procedures : Floating crane*
- 4) *Cargo loaded on board are not harmful to the marine environment*
- 5) *Cargo stored in open space*

Dari permintaan spesifikasi dari *buyer* tersebut, pihak *shipper* membutuhkan waktu untuk menyiapkan batu baranya. Jika permintaan dari *buyer* sudah terpenuhi, maka *shipper* bisa memulai kegiatan pemuatan batu bara dari lapangan penumpukan ke tongkang batu bara. Kegiatan pemuatan ini dilaksanakan dengan hal – hal yang perlu diperhatikan, seperti :

- 1) Ketersediaan tongkang batu bara pada lapangan penumpukan
- 2) Cuaca yang mendukung
- 3) Kesiapan *conveyor*

Selain hambatan pada jalur pengiriman tongkang batu bara, ada beberapa hal yang menghambat proses pemuatan batu bara ke tongkang. Hal ini tentu berdampak pada lamanya kedatangan tongkang batu bara di *floating crane* WHS Iskandar 1.

Gambar 4.7

Foto tertundanya pemuatan batu bara karena paska hujan



Sumber : *Shipper* PT. Bharinto Ekatama

Pemuatan batu bara ke tongkang tidak dapat dilakukan jika cuaca masih hujan, maka dari itu pihak *shipper* harus menunggu sampai cuaca cerah untuk melanjutkan kegiatan pemuatan batu bara ke tongkang. Ketersediaan tongkang juga menjadi hal yang penting karena *traffic* pengiriman batu bara yang tinggi di daerah Samarinda. Ketersediaan tongkang batu bara juga menjadi hal yang penting untuk pemuatan batu bara ke tongkang. Pihak *shipper* yang tidak memiliki armada kapal tongkang dan *tug boat* diharuskan melakukan penyewaan kapal tongkang beserta *tug boat* pada perusahaan lain. Hal ini juga menjadi hambatan karena proses penyewaan tidak bisa dilakukan secara langsung karena banyaknya *appointment* yang masuk di perusahaan penyedia tongkang batu bara. *Shipper* menyesuaikan kebutuhan batu bara untuk melakukan *appointment* terhadap perusahaan penyedia tongkang batu bara. Seperti tongkang yang digunakan pada MV. Pan Global, ukuran tongkang batu bara sekitar 250 ft sampai 300 ft untuk pemuatan sekitar 7,000.000 MT. Untuk mencari ketersediaan tongkang batu bara dengan spesifikasi tersebut, pihak *shipper* harus melakukan *appointment*

kepada beberapa perusahaan penyedia tongkang batu bara, seperti contoh dibawah ini :

Tabel 4.8

Perusahaan penyedia tongkang batu bara untuk *shipper*

<i>No</i>	<i>Barge Name</i>	<i>Company</i>
1	Bg. RMN 318	PT. Kartika Samudera Adijaya
2	Bg. KALTIM FT 80-11	PT. Pancaran Samudera Transport
3	Bg. SALWA	PT. Arpeni Pratama Ocean Line TBK
4	Bg. ROBBY 104	PT. Rusianto Bersaudara
5	Bg. RMN 312	PT. Kartika Samudera Adijaya
6	Bg. ROBBY 303	PT. Rusianto Bersaudara
7	Bg. LINTAS SAMUDERA 97	PT. Pelayaran Intan Baruna Jaya

Sumber : *Shipper* PT. Bharinto Ekatama

Karena permintaan tongkang batu bara yang tinggi di Samrinda, maka pihak *shipper* tidak bisa melakukan penyewaan tongkang batu bara pada 1 perusahaan saja. *Shipper* harus jeli terhadap *appointment* tersebut untuk memastikan kelancaran pengiriman batu bara terhadap MV. Pan Global. Sebab itu, *shipper* memilih beberapa perusahaan penyedia tongkang batu bara untuk menyiapkan pemuatan batu bara.

### C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

#### 1. Kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global yang tertunda

Ketepatan jadwal pengiriman tongkang batu bara sesuai dengan ETA (*Estimated Time Arrival*) di MV. Pan Global menjadi hal utama untuk kegiatan *ship to ship* dilaksanakan. Penulis menyadari bahwa hal ini disebabkan oleh terlambatnya pengiriman tongkang batu bara pada WHS Iskandar 1, dari pengisian *storage* serta *direct vessel*. Oleh karena itu diperlukannya suatu alternatif pemecahan masalah yang berhubungan dengan masalah yang terjadi, diantaranya :

- a. Pengisian *storage* WHS Iskandar 1 dilakukan sebelum MV. Pan Global tiba  
*Storage* WHS Iskandar 1 membutuhkan 30.061.000 MT untuk melakukan kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global. Jika pengiriman tongkang batu bara pengisian *storage* WHS Iskandar 1 dilakukan sebelum kapal tiba, maka *storage* akan terisi penuh disaat MV. Pan Global tiba. WHS Iskandar adalah *floating crane* yang *anchor* di Muara Berau, maka dari itu *floating crane* ini tidak bisa sandar pada MV. Pan Global melainkan MV. Pan Global yang sandar pada WHS Iskandar 1.
- b. Membuat *appointment* dengan *floating crane* lainnya  
MV. Pan Global adalah kapal *bulk carrier* dengan 7 palka tanpa *crane*, maka dari itu kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global membutuhkan *floating crane*. Pihak *shipper* telah menunjuk WHS Iskandar 1 sebagai *floating crane* untuk melakukan kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global. Hal tersebut harus disesuaikan dengan jenis *floating crane* WHS Iskandar 1 yang memiliki *storage* untuk kegiatan *ship to ship*. Proses tersebut menjadikan *shipper* mempersiapkan *storage* WHS Iskandar 1 sebelum kedatangan MV. Pan Global agar kegiatan *ship to ship* cepat dilaksanakan. Hal ini menjadikan pengiriman tongkang batu bara dibagi 2 tahap yaitu, pengiriman tongkang batu bara pengisian *storage* WHS Iskandar 1 dan pengiriman tongkang batu bara *direct vessel*. Di Samarinda terdapat *floating crane* selain WHS Iskandar 1 seperti *Apollo* dan *Zeus*. Kedua *floating crane* tersebut berbeda dengan WHS Iskandar 1 karena memiliki *storage capacity* yang kecil dan tidak *anchor* di Muara Berau, Samarinda. *Floating crane* ini menjadi pilihan oleh *shipper* selain WHS Iskandar 1 untuk melakukan kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global.

## 2. Terlambatnya pengiriman tongkang batu bara

- a. Membuat armada kapal tongkang dan *tug boat* sendiri  
Pihak *shipper* melakukan penyewaan setiap ada permintaan pemuatan batu bara. Seperti yang dijelaskan pada analisis data diatas, pada MV. Pan Global *shipper* melakukan *appointment* terhadap 5 perusahaan penyedia jasa kapal tongkang beserta *tug boat* untuk melakukan pemuatan. Karena permintaan batu bara yang tinggi di Samarinda, pihak *shipper* menunjuk beberapa perusahaan untuk penyewaan tongkang dan *tug boat*. *Appointment* kepada beberapa perusahaan ini juga memakan waktu yang cukup lama karena

ketersediaan tongkang dalam jarak yang berbeda pada setiap perusahaan. *Shipper* juga melakukan kalkulasi terhadap setiap tongkang yang akan disewa karena rencana pemuatan terhadap *floating crane* dan tongkang *direct vessel* itu berbeda. Hal ini berdampak pada antrian dari *shipper* untuk menunggu ketersediaan kapal tongkang dari perusahaan penyedia kapal tongkang untuk menyesuaikan spesifikasi yang dibutuhkan.

b. Melakukan *meeting* dengan *boarding agent* sebelum kapal datang

Setelah *shipper* menunjuk PT. Andhini Samudera Jaya sebagai pihak *agent* untuk mengurus MV. Pan Global, *general agent* menunjuk cabang Samarinda untuk menjadi *local agent*. Setelah kesepakatan sukses diantara *shipper* dan *general agent*, *local agent* mulai mencari informasi tentang ETA (*Estimated Time Arrival*) kepada *master* MV. Pan Global untuk mengirimkan informasi tersebut kepada *shipper*. Dalam kegiatan ini, pihak *local agent* mengirim informasi tersebut *by email* kepada *shipper* tanpa melakukan kontak langsung. Hal ini menjadikan informasi kurang informatif dan terjadi *miss komunikasi*. Selain jadwal kedatangan kapal, pihak *local agent* juga meminta informasi dari *shipper* terkait dokumen pemuatan batu bara ke MV. Pan Global berupa *Shipping Instruction* untuk dasar pembuatan *Draft Bill Of Lading* dan *Cargo Declaration* untuk mengetahui spesifikasi dari batu bara tersebut apakah sudah sesuai dengan permintaan *buyer*. Dokumen tersebut akan dikirim *by email* oleh *local agent* kepada *master* MV. Pan Global dan pihak *buyer* untuk memastikan bahwa *cargo* sudah sesuai.

#### D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH

##### 1. Kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global yang tertunda

- a. Pengisian *storage* WHS Iskandar 1 dilakukan sebelum MV. Pan Global tiba  
Kelebihannya :
  - 1) Kegiatan *ship to ship* bisa langsung dilakukan jika *storage* WHS Iskandar 1 sudah penuh dan melakukan proses *blending* dengan tongkang *direct vessel*
  - 2) *Loading rate* WHS Iskandar 1 yang cukup tinggi sekitar 45,000 MT dalam 1 hari dengan 2 *conveyor* dan 2 *spreader*

Kekurangannya :

- 1) Ketersediaan tongkang batu bara belum tentu ada
- 2) Pengisian *storage capacity* yang cukup banyak yaitu 30,061.000 MT

b. Membuat *appointment* dengan *floating crane* lainnya

Kelebihannya :

- 1) Tidak memerlukan pengisian *storage* yang banyak
- 2) MV. Pan Global tidak perlu sandar pada WHS Iskandar 1

Kekurangannya :

- 1) *Loading rate* tidak sebanyak dari WHS Iskandar 1
- 2) Ketersediaan *floating crane* lainnya belum tentu ada

## 2. Terlambatnya pengiriman tongkang batu bara

a. Membuat armada kapal tongkang dan *tug boat*

Kelebihannya :

- 1) Pemuatan tongkang batu bara dapat dilakukan dengan efektif dan efisien
- 2) Tidak perlu menunggu antrian ketersediaan tongkang batu bara di perusahaan penyedia jasa tongkang batu bara dan *tug boat*

Kekurangannya :

- 1) Membutuhkan modal dan biaya operasional yang besar
- 2) *Shipper* perlu melakukan ekspansi dalam sektor bisnis ini

b. Melakukan *meeting* dengan *boarding agent* sebelum kapal datang

Kelebihannya :

- 1) Meminimalisir *miss* informasi dari *buyer* dan *master* MV. Pan Global
- 2) *Shipper* dapat mempersiapkan pemuatan batu bara lebih baik

Kekurangannya :

- 1) Kurangnya waktu untuk melakukan *meeting* karena padatnya pengapalan
- 2) Adanya tambahan biaya operasional untuk melakukan *meeting*

## E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah dilakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah yang telah dilakukan sebelumnya, berdasarkan dari kelebihan dan kelemahan dari masing-masing alternatif pemecahan masalah maka diambil pemecahan masalah yang paling efektif dan efisien yaitu :

1. Upaya *boarding agent* mengoptimalkan kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global

Pengisian *storage* WHS Iskandar 1 sebelum kedatangan MV. Pan Global dapat meminimalisir tertundanya kegiatan *ship to ship* yang terjadi pada MV. Pan Global. Jika pengisian *storage* WHS Iskandar 1 sudah terpenuhi, maka batu bara yang dibawa tongkang *direct vessel* dapat *diblending* dengan batu bara *distorage* WHS Iskandar 1. Jika batu bara sudah *blending* maka kegiatan *ship to ship* dapat dilakukan oleh WHS Iskandar 1 kepada MV. Pan Global. Pihak *shipper* tetap bertahan menggunakan WHS Iskandar 1 karena memiliki *loading rate* yang cukup tinggi, terbukti dengan pemuatan sebesar 79,956 MT bongkar muat MV. Pan Global dapat selesai dalam waktu 60 jam. Untuk mengoptimalkan kinerja WHS Iskandar 1 yang memiliki *loading rate* yang tinggi, maka dari itu pengisian *storage* WHS Iskandar 1 sangat penting dilakukan untuk mempersiapkan kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global.

2. Upaya *boarding agent* mengatasi keterlambatan pengiriman tongkang batu bara  
Kurangnya persiapan *shipper* untuk pemuatan batu bara membuat pengiriman tongkang batu bara terhambat, hal ini disebabkan oleh banyaknya persiapan yang dilakukan oleh *shipper*. Untuk menanggulangi hal ini, sebaiknya pihak *shipper* melakukan *meeting* dengan PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samrinda bagian *boarding agent* untuk mempersiapkan pemuatan tongkang batu bara. Pertukaran informasi yang dilakukan saat *meeting* akan lebih efektif daripada pertukaran informasi *by email*. Hal yang akan dibahas pada saat *meeting* berdasarkan informasi yang diterima oleh pihak *shipper* dan *agent* dari *buyer*.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. KESIMPULAN

Dari uraian-uraian yang dijelaskan pada bab-bab sebelumnya dan berdasarkan pada hasil analisis *boarding agent* di lapangan mengenai keterlambatan pengiriman tongkang batu bara pada kegiatan *ship to ship* di MV. Pan Global, maka penulis menyimpulkan :

1. Tertundanya kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global terjadinya karena keterlambatan pengiriman tongkang batu bara pengisian *storage* WHS Iskandar 1 dan pengiriman tongkang batu bara *direct vessel*. Hal ini menjadikan MV. Pan Global tidak bisa melaksanakan kegiatan *ship to ship* secara optimal dan memakan waktu *anchor* yang cukup lama. Operasional dari WHS Iskandar 1 juga terhambat karena keterlambatan pengisian *storage capacity* dari pihak *shipper*. *Boarding agent* dari PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda selaku petugas yang berada di kapal harus memastikan koordinasi berjalan dengan baik, agar pertukaran informasi terjadi secara aktual dan netral tanpa memihak pihak manapun. Hal ini diperkuat dengan *loading document* yang dibuat *boarding agent* berdasarkan *daily report* yang dibuat selama *boarding agent on board* di MV. Pan Global.
2. Keterlambatan pengiriman tongkang batu bara pada pengapalan MV. Pan Global disebabkan oleh alur pelayaran yang padat di Sungai Mahakam dan kurangnya persiapan *shipper* untuk pemuatan batu bara di tongkang. Sesuai pada data yang dijelaskan sebelumnya area pengiriman tongkang batu bara memiliki banyak hambatan seperti alur yang kecil, antrian yang panjang, sistem pengolongan, jam operasional, dan jasa pandu. Hal ini menjadikan pengiriman tongkang batu bara dari lapangan penumpukan *shipper* menuju Muara Berau, Samarinda membutuhkan waktu kurang lebih 100 jam. Pengiriman tongkang

batu bara harus disesuaikan dengan kedatangan MV. Pan Global di Muara Berau, hal ini menjadikan *boarding agent* harus mengirim *update ETA (Estimated Time Arrival)* kepada *shipper* secara berkala. Selain pengiriman *update*, *boarding agent* juga harus mempersiapkan waktu untuk melakukan *meeting* dengan pihak *shipper* untuk melakukan persiapan pemuatan sesuai dengan kedatangan MV. Pan Global di Muara Berau. Pihak *shipper* mempersiapkan batu bara sesuai dengan permintaan *buyer* yang tertera pada *Cargo Declaration*, persiapan ini harus dilakukan sebelum MV. Pan Global tiba agar kegiatan *ship to ship* berjalan sesuai jadwal. Selain *boarding agent* yang mengirim *daily report*, pihak *shipper* juga mengirim *update barge line up* untuk *boarding agent* agar koordinasi di MV. Pan Global terjadi sesuai pada data aktual serta pembuatan *forecasting commence loading* oleh *boarding agent* bisa dilakukan dengan efektif.

## **B. SARAN**

Sesuai pada deskripsi data yang penulis jabarkan, adapun saran yang dapat penulis berikan sebagai berikut:

### **1. Saran manajerial**

Seperti dijelaskan pada bab sebelumnya penulis menyarankan agar pertukaran informasi antara PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda selaku pihak *local agent* dan PT. Bharinto Ekatama selaku *shipper* dilakukan secara tatap muka melalui *meeting* sebelum MV. Pan Global tiba di Muara Berau, Samarinda. Hal ini ditujukan untuk meminimalisir *miss* informasi dari kedua belah pihak. *Meeting* dapat dilakukan disaat evaluasi berdasarkan informasi dari *email* yang didapat dari kedua belah pihak dari *buyer* dan *owner*. Pertukaran informasi ini juga harus didukung dengan kualitas karyawan yang mumpuni dalam mengolah informasi yang di dapat. Karena pada kegiatan pengapalan banyak *forecasting* yang dilakukan untuk menunjang kelancaran kegiatan tersebut. *Forecasting* yang dimaksud adalah bagaimana koordinasi antara pihak *shipper* dan *local agent* untuk memastikan kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global dilaksanakan secara lancar sesuai dengan jadwal dengan menganalisis apa yang terjadi pada saat itu untuk menentukan langkah terbaik selanjutnya. Adapun hal yang harus dilakukan antara lain :

a. Melakukan *meeting* sebelum kedatangan MV. Pan Global

*Meeting* yang dilakukan bertujuan untuk memperjelas informasi *by email* yang didapat dari pihak *local agent* dan *shipper*. *Meeting* ini dilakukan sebelum kedatangan MV. Pan Global di Muara Berau, Samarinda. Rencana pemuatan batu bara harus disiapkan dengan matang untuk pengisian *storage* WHS Iskandar 1 dan tongkang batu bara *direct vessel*. Hal ini sebagai langkah preventif untuk menanggulangi tertundanya kegiatan *ship to ship* yang terjadi di MV. Pan Global. *Meeting* harus dihadiri oleh perwakilan yang ikut andil dalam pengapalan MV. Pan Global dari kedua belah pihak.

b. Pengisian *storage* WHS Iskandar 1 dilakukan sebelum MV. Pan Global tiba

*Local agent* sebagai pihak yang menugaskan *boarding agent* di MV. Pan Global harus lebih aktif untuk menyampaikan informasi ETA (*Estimated Time Arrival*) kepada pihak *shipper*. Hal ini dilakukan agar pihak *shipper* dapat melakukan kalkulasi yang tepat untuk mengirim tongkang batu bara pengisian *storage* WHS Iskandar 1 agar kegiatan *ship to ship* di MV. Pan Global dapat dilaksanakan sesuai pada *free pratique* yang diberikan oleh pihak Kantor Kesehatan Pelabuhan Samarinda. PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda selaku *local agent* yang ditunjuk oleh *shipper* harus memastikan pemuatan tongkang batu bara dilakukan sesuai jadwal untuk kegiatan *ship to ship* yang dilakukan di MV. Pan Global.

**2. Saran untuk penelitian selanjutnya**

Bagi peneliti selanjutnya, hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan perbandingan serta menambah referensi untuk penelitian serta sebagai bahan pertimbangan untuk lebih memperdalam penelitian selanjutnya dengan menggunakan bahan yang ada saat ini, serta lebih mempersiapkan diri dalam proses pengambilan dan pengumpulan data dan segala sesuatu yang berhubungan dengan penelitian ini yaitu melakukan observasi dan studi kasus yang lebih matang sehingga tidak ada kesulitan kembali saat ingin melakukan penelitian selanjutnya. Adapun yang penulis harapkan pada penelitian selanjutnya yaitu :

- a. Lebih mempersiapkan data-data mengenai topik permasalahan yang akan di bahas, fungsi dari data ini selanjutnya dapat digunakan sebagai dasar mengambil keputusan. Data fakta yang akurat akan diperoleh hasil keputusan terbaik untuk memecahkan permasalahan yang ada, melalui keputusan yang baik itu tentu akan mudah dipertanggung jawabkan.
  
- b. Melakukan penelitian dengan metode kuantitatif, dengan metode ini diharapkan mampu meramal atau menduga sehingga hasil analisis dapat diperoleh dengan akurat bila digunakan sesuai dengan aturan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Dyna Nuzul Cahyanti, N. S. (2016). *Pengaruh Ukuran Perusahaan, Profitabilitas, Dan Solvabilitas Terhadap Audit Delay*. Vol. 38 No. 1: 68 - 73.
- Ferry, D. (2019). *Peningkatan Hasil Belajar Dan Keaktifan Mahasiswa Melalui Strategi Pembelajaran Peta Konsep Pada Mata Kuliah Evolusi*. Volume 01, No. 04: 809 - 816.
- Icep Irham Fauzan Syukri, S. S. (2019). *Pengaruh Kegiatan Keagamaan Terhadap Kualitas Pendidikan*. Vol. 7, No. 1: 17 - 34.
- Idrus, M. (2009). *Kompetensi Interpersonal Mahasiswa*. Vol. XXXII No. 72: 171 - 184.
- Purnama, S. (2013). *Metode Penelitian Dan Pengembangan (Pengenalan untuk Mengembangkan Produk Pembelajaran Bahasa Arab)*. Volume. IV, No. 1: 19 - 32.
- Putra, R. A. (2022). *Pengembangan Digitalisasi Dan penataan Arsip Kependudukan Di Kantor Dinas Kependudukan Dan Pencatatan Sipil Kota Surabaya*. Vol. 2 No. 2: 521 - 527.
- Ramdhani, W. N. (2021). *Perancangan Aplikasi Document Management System himpunan Bandung Berbasis Web*. Vol. 2 No.1: 83 - 89.
- Rinto Alexandro, F. H. (2021). *Analisis Pemanfaatan Dana Desa Dalam Meningkatkan Ekonomi Masyarakat*. Volume 21 Issue 1: 86 - 92.
- Shabur Miftah Maulana, H. S. (2015). *Implementasi E-Commerce Sebagai Media Penjualan Online*. Vol. 29 No. 1: 1 - 9.
- Thalib, M. A. (2022). *Pelatihan Analisis Data Model Miles dan Huberman untuk Riset Akuntansi Budaya*. Vol. 5 No. 1: 23 - 33.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Yuliana, M. H. (2022). *Pengaruh Model Pembelajaran Kooperatif Tipe Cooperative Integrated Reading and Composition (CIRC) terhadap Kemampuan Membaca Karangan Narasi Siswa Kelas V UPT SDN 010 Rante Bone*. Vol. 2, No. 1: 28 - 37.

## DAFTAR LAMPIRAN

### Lampiran hasil wawancara

Responden 1 :

Nama : Thomas Suryo Saksono

Jabatan : Pegawai PT Bharinto Ekatama

A : Peneliti

B : Bapak Thomas Suryo Saksono

A : “Assalamualaikum pak, selamat siang. Saya Rafindo Giwang dari PT Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda sebagai *boarding agent* di MV. Pan Global, apakah saya bisa minta waktu sebentar pak ?”

B : “Walaikumsalam mas, selamat siang. Silahkan, ada yang bisa saya bantu?”

A : “Mohon ijin pak Suryo. Saya ingin bertanya mengenai keterlambatan pengiriman tongkang batu bara pada MV. Pan Global. Apakah pak Suryo berkenan?”

B : “Silahkan mas. Saya berkenan, mau bertanya tentang apa ya?”

A : “Siap pak Suryo, saya ingin bertanya mengenai penyebab keterlambatan kapal tongkang, apakah ada keterkaitan dengan alur pengiriman tongkang batu bara di Sungai Mahakam menuju Muara Berau?”

B : “Benar mas, keterlambatan pengiriman tongkang ini ada keterkaitannya dengan alur pengiriman tongkang batu bara di Sungai Mahakam. Sebenarnya ada beberapa faktor yang mempengaruhi, seperti lebar jembatan untuk pengolongan terbatas hanya bisa dilalui 1 kapal, dan juga kemarin sempat terjadi peningkatan kapal yang melintasi Jembatan Mahakam, tetapi untuk jadwal yang ada masih menggunakan jam pada umumnya 08.00-12.00 dan 13.00-17.00, sehingga 2 kapal *assist* dari Pelindo IV Samarinda yang beroperasi sangat terbatas.”

A : “Baik pak Suryo, apakah ada keterkaitan dengan kurangnya kapal *assist* ya pak?”

B : “Begini mas Giwang, sebenarnya pihak Pelindo mempunyai 6 kapal *assist*, dikarenakan kondisi air sungai yang pada pagi sampai sore hari saat air surut,

pihak Pelindo hanya dapat mengoperasikan 2 kapal saja. Jika lebih dari 2, kemungkinan akan terjadinya kapal kandas saat melakukan olah gerak. Tetapi dalam surat edaran KSOP No.12/KB.003/12/SMD-2019 tanggal 13 Desember 2019 perihal Laporan Pelaksanaan Penundaan di kolong Jembatan Mahakam menjadi 3 unit kapal *assist* dengan ketentuan saat keadaan air sungai pasang atau cuaca mendukung.”

- A : “Menurut bapak, dampak apa yang ditimbulkan?”
- B : “Menurut saya, hal ini menjadikan antrean kapal yang akan melewati kolong Jembatan Mahakam.
- A : “Siap pak Suryo. Selanjutnya saya ingin bertanya menurut bapak upaya apa yang harus dilakukan untuk mengatasi kurangnya kapal *assist* dan antrean kapal tongkang pada kegiatan pengolongan di Jembatan Mahakam?”
- B : “Menurut saya, upaya yang harus dilakukan yaitu dengan penambahan jadwal pengolongan malam, rekonstruksi ulang jembatan untuk pengolongan, dan penambahan operasional kapal *assist* pada malam hari karena saat malam air sungai sudah pasang dan bisa untuk dilakukan lebih 2 kapal *assist*”.
- A : “Terima kasih pak Suryo atas waktu dan ilmunya.”
- B : “Sama-sama mas Giwang. Semoga ilmu ini bermanfaat nantinya untuk kamu ya.”
- A : “Siap pak Suryo ilmu ini akan sangat bermanfaat bagi saya. Mohon ijin untuk saya kembali ke *Recreation Room* untuk meneruskan pembuatan *loading document*. Wassalamualaikum pak, selamat siang.”
- B : “Semoga bermanfaat mas Giwang, hati-hati dijalan. Waalaikumsalam, selamat siang.”

Responden 2 :

Nama : Ronal Raino

Jabatan : *Senior Boarding Agent* PT. Andhini Samudera Jaya cabang Samarinda

A : Peneliti

B : Ronal Raino

A : “Selamat sore pak Ronal. Saya ingin bertanya mengenai langkah *boarding agent* untuk menanggulangi tertundanya kegiatan *ship to ship* pada MV. Pan Global ?”

B : “Sore Giwang. Silahkan, ada yang bisa saya bantu ?”

A : “Baik pak. Saya sebagai *junior boarding agent* ingin mengetahui bagaimana kinerja *boarding agent* disaat kapal mengalami keterlambatan kegiatan *ship to ship*. Apakah ada hal yang harus dilakukan pak ?”

B : “Oke Giwang. Jadi begini, kita sebagai *boarding agent* harus membuat *daily report* yang aktual sesuai pada kondisi kapal yang terjadi. Kita tidak boleh memihak *shipper* dan *owner* untuk kepentingan masing-masing, karena kita bekerja disini diperuntukan sebagai *representative* dari kedua belah pihak. Pembuatan *loading document* juga harus sesuai dengan *Bill of Lading* dan *Daily Report* yang kita buat.”

A : “Baik pak Ronal, apakah ada hal yang bisa kita lakukan sebagai *boarding agent* untuk menanggulangi keterlambatan ini ?”

B : “Begini Giwang, sebagai *boarding agent* hal yang kita bisa lakukan adalah terus melakukan koordinasi dengan pihak *shipper* untuk meminta *update* terkait pengiriman tongkang tersebut. Karena kita tidak memiliki kuasa atas pengiriman dan pemuatan tongkang batu bara. Sebagai *boarding agent* kita harus bisa memberi informasi secara aktual kepada *shipper* dan *owner* tentang kejadian di lapangan. Maka dari itu *boarding agent* harus bersikap netral pada kondisi apapun.”

A : “Terima kasih pak Ronal atas waktu dan ilmunya.”

B : “Sama-sama Giwang. Semoga kamu bisa menjadi *boarding agent* yang baik kedepannya.”

A : “Siap pak Ronal.”



**PT. ANDHINI SAMUDERA JAYA**

SA. NO. BEV0702020/1

**MATE'S RECEIPT**

Voyage No. : 070

Name of Vessel : MV. PAN GLOBAL  
From Shipper : PT. BHARINTO EKATAMA  
PONDOK INDAH OFFICE TOWER III, 3RD FLOOR,  
JL. SULTAN ISKANDAR MUDA, PONDOK INDAH KAV. V-TA  
JAKARTA SELATAN 12310 INDONESIA  
Consignee : TO THE ORDER. KOOKMIN BANK BUSAN KOREA  
Notify address : KOREA SOUTHERN POWER CO., LTD.  
BIFC 3/D, 40, MUNHYEONGEUMYUNG-RO,  
NAM-GU, BUSAN, KOREA(48400)  
Port Of Loading : SAMARINDA ANCHORAGE, INDONESIA  
Destination : HOSAN PORT, KOREA

The following goods :

MARKS	DESCRIPTION	QUANTITY
BITUMINOUS COAL		29,956 MT
CLEAN ON BOARD		
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY		

State number of packages in writing  
Subject to the terms and conditions  
in the Bill of Lading

SAMARINDA ANCHORAGE, INDONESIA  
SEPTEMBER 09, 2020

CAPT. SUN KYOUNG  
Master

M/V PAN GLOBAL



**PT. ANDHINI SAMUDERA JAYA**  
**CARGO MANIFEST**

Name Of vessel : MY. FAR GLOBAL Flag : PAKANA Vessel No. : 078 DWT : 82,755.5 MT  
Sailing Date : 08 SEPTEMBER 08, 2020 From : SAMBIRADA ANCHORAGE, INDONESIA To : WOSAN PORT, KOREA Master : CAPT. SON KEEONG

BL No	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT
BLV0705207	PT. BHARINTO EKATAMA PONDOK INDAH OFFICE TOWER B, 3RD FLOOR, JL. SULTAN ISKANDAR MUDA, PONDOK INDAH KAY. V-1A JAKARTA SELATAN 12136 INDONESIA	CONSIGNEE: TO THE ORDER: KOOKMIN BANK BUSAN KOREA  SHIPPED PARTY: KOREA SOUTHERN POWER CO., LTD. BFC B/D 40 MURHYEONGBUNYUNG RD WAM-GU, BUSAN, KOREA(SOUTH)	BITUMINOUS COAL  CLEAN ON BOARD  FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY	<b>79,956 MT</b>

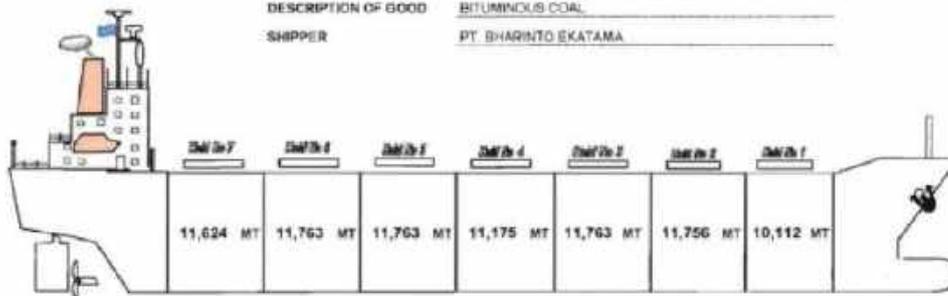
SAMBIRADA ANCHORAGE, INDONESIA  
SEPTEMBER 08 2020  
PT. ANDHINI SAMUDERA JAYA

  
Agent



**PT. ANDHINI SAMUDERA JAYA**  
**CARGO STOWAGE PLAN**

NAME OF VESSEL : M/V PAN GLOBAL Voyage No : 070  
PORT OF LOADING : SAMARINDA ANCHORAGE, INDONESIA  
PORT OF DISCHARGE : H-OSEA PORT, KOREA DRAFT FWD = 14.206 MTR  
DATE OF ARRIVAL : ON AUGUST 27, 2020 AFT = 14.696 MTR  
DATE OF DEPARTURE : ON SEPTEMBER 10, 2020  
DESCRIPTION OF GOOD : BITUMINOUS COAL  
SHIPPER : PT. BHARINTO EKATAMA



TTL CARGO LOADED = **79,956** MT

Master

M/V PAN GLOBAL



**PT. ANDHINI SAMUDERA JAYA**

Vessel Name : MV. PAN GLOBAL  
Date : AUGUST 28, 2020  
Port of : SAMARINDA ANCHORAGE,  
INDONESIA

Messrs:

PT. BHARINTO EKATAMA

Dear Sirs,

**NOTICE OF READINESS**

This is to notify that the above mentioned vessel has arrived at the port of **Muara Berau, Indonesia** at 22.12 Hrs/LT on **August 27, 2020** and now she is ready in all respect to commence loading. Her cargo of **COAL IN BULK** in accordance with the terms and conditions of the Charter Party.

The Notice Of Readiness Tendered : On **August 27, 2020** at **22.12 Hrs / LT**

The Notice Of Readiness Re-Tendered :

PT. ANDHINI SAMUDERA JAYA



RONAL RAJNO  
As. Agents

Master of  
MV. PAN GLOBAL

M/V PAN GLOBAL  
  
CAPT. SON KJONG

The Notice Of Readiness Accepted :

NOR ACCEPTED AS PER GOVERNING  
CHARTER PARTY / SALES CONTRAC

Shipper

PT. BHARINTO EKATAMA

Ships Name : MV. PAN GLOBAL  
Port of : SAMARINDA ANCHORAGE, INDONESIA  
Date : AUGUST 28, 2020

Messrs,

PT. INTERNASIONAL TOTAL SERVICE & LOGISTICS

At - Muara Berau, Indonesia

Gentlemen,

**LETTER OF AUTHORIZATION TO SIGN BILL OF LADING**

This is to confirm that, I'm the Master of " MV. PAN GLOBAL. " Appoint you to sign the Bill of Lading On my behalf for the following coal in bulk loaded at port of Muara Berau, Indonesia As per charter party and quantity as per Mates Receipt.

Description of goods

**BITUMINOUS COAL.**

Your Faithful

  
CAPT. SON RONG  
MASTER OF MV. PAN GLOBAL



**CARSURIN** Quality With Integrity

**PROVISIONAL REPORT OF DRAFT SURVEY**

Name of Vessel : **MV. PAN GLOBAL**      Comm. Load : September 7, 2020 at 04:40hrs  
 Port Of Loading : **Semaminda Anchorage**      Last Cargo : **Coal in bulk**  
 Port Of Discharge : **Korea Port**      Hold No : **1 up to 7**  
 Voy No : **070**      Client : **PT. Bharata Pratama**

Findings	Initial Survey		Final Survey	
	September 6, 2020	12.00 Hrs	September 9, 2020	14.15 Hrs
Forward port	4.038 m		14.220 m	
Forward starboard	4.056 m		14.220 m	
Forward mean	4.047 m		14.220 m	
Stem correction	-0.104 m		-0.014 m	
<b>Forward draft corrected</b>	<b>3.919 m</b>		<b>14.206 m</b>	
After port	7.430 m		14.670 m	
After starboard	7.430 m		14.670 m	
After mean	7.430 m		14.670 m	
Stem correction	0.134 m		0.076 m	
<b>After draft corrected</b>	<b>7.594 m</b>		<b>14.896 m</b>	
Midship port	5.620 m		14.530 m	
Midship starboard	5.750 m		14.530 m	
Midship mean	5.685 m		14.530 m	
Midship correction	-0.024 m		-0.002 m	
<b>Midship draft corrected</b>	<b>5.671 m</b>		<b>14.528 m</b>	
Mean draft	5.757377 m		14.45078 m	
Mean of mean	5.714402 m		14.466507 m	
<b>Draft corrected</b>	<b>5.662925 m</b>		<b>14.506891 m</b>	
Displacement	35,462 mt		96,452 mt	
Trim correction	-718 mt		30 mt	
- 1st Trim correction	-797 mt		30 mt	
- 2nd Trim correction	79 mt		0 mt	
TTC		3,977		0,990
LCP		65,500		71,900
DMTC		-7,440		1,888
LBP		36,700		7,200
		235,500		325,500
Displacement corr'd for trim	34,774 mt		96,462 mt	
Displacement corr'd for list	34,774 mt		96,462 mt	
Observed density	1.0239 kg/l		1.0239 kg/l	
Density correction	-136 mt		377 mt	
Displacement corr'd for density	34,638 mt		96,185 mt	
Deductible weight	30,500 mt		7,991 mt	
Ballast Water		19,808		1351
Fresh Water		234		217
Fuel Oil		467		453
Desol Oil		89		89
Lub. Oil		0		0
Net Displacement	14,068 mt		94,014 mt	
Initial Net Displacement		14,058 mt		
Final Net Displacement		94,014 mt		
<b>TOTAL CARGO LOADED</b>		<b>79,956 mt</b>		

Acknowledged / Approved by: \_\_\_\_\_ Remark: during initial and final draught reading  
 experienced have been used see about 0.5 - 1.0 M

**MV. PAN GLOBAL**  
 Master / Chief Officer

Surveyor: The Surveyor  
  
**Kim Seung-Bud**  
 Surveyor

**CARSURIN**  
 1968



PT. ANDHINI GAMUDERA JAYA

STATEMENT OF FACT					
Name of Vessel	M/V. PAK GLOBAL	Flag	PANAMA		
IMO	9431053	Port of Registration	PANAMA		
Type of Vessel	B.L.M. CARRIER	DWT	50,700.5 MT		
Arrival Date	ON AUGUST 27, 2020	Anchor at Port	LONG 117° 27' 51.1 (E) LAT 3° 15.871 (S)		
Port of Loading	SAMBONG NICHORAGI, INDONESIA				
Ship's Agent	PT. ANDHINI SARUCERA JAYA	Broker	PT. BHARINDO EKATAMA		
Name of Agent in charge	ROSLI RANO	Name of Broker in charge	WIS BRANCAU		
Stevedoring Company	PT. ANDHINI EKORAWI PERMA SA	Freight Code			
Name of Stevedore Turner	BUSI AGUS ADI PUA				
Commodity	TO THE ORDER HOOKMAN BARRUSAN HOREA	Workable Pallets / Crates	7 MATCHES		
		Kind of cargo	BITUMINOUS COAL		
Notify Party	HOREA SOUTHERN POWER CO., LTD. BPJ 50 40, BUKIT EDUNO-UMUNG RD, MAMUJU SURAB, KORORAEAD	Total Cargo Loaded	7,936 MT		
		National Holiday			
Part of Discharge	HOGAN FORT, HOREA				
Master arrived (MARRA BERRAL)	ON AUGUST 27, 2020 AT 21:30 HOURS				
Free Pictou Granted	ON AUGUST 28, 2020 AT 10:30 HOURS				
Agent on board	ON AUGUST 28, 2020 AT 10:17 HOURS				
Notice of Readiness Tendered	ON AUGUST 27, 2020 AT 22:12 HOURS				
Notice of Readiness Accepted	AS PER CHARTER PARTY				
Initial Draft Survey Commenced	ON SEPTEMBER 06, 2020 AT 12:50 HOURS				
Initial Draft Survey Completed	ON SEPTEMBER 06, 2020 AT 13:30 HOURS				
Commenced loading	ON SEPTEMBER 07, 2020 AT 04:40 HOURS				
Final Draft Survey Commenced	ON SEPTEMBER 08, 2020 AT 16:15 HOURS				
Final Draft Survey Completed	ON SEPTEMBER 08, 2020 AT 17:18 HOURS				
Completed Loading	ON SEPTEMBER 08, 2020 AT 16:18 HOURS				
Total Cargo Loaded	7936 MT				
Stowage Clearance Document Completed all document	ON SEPTEMBER 09, 2020 AT 23:31 HOURS				
Disembarked vessel	ON SEPTEMBER 09, 2020 AT 24:00 HOURS				
Time of Discharge	ON SEPTEMBER 10, 2020 AT 06:30 HOURS				
ETA Port of Discharge	ON SEPTEMBER 09, 2020 AT 10:00 HOURS				
ARRIVAL CONDITION			DEPARTURE CONDITION		
BUNKERS E.O.B (ARRIVAL)			BUNKERS E.O.B (DEPARTURE)		
FUEL OIL	526.6	MTS	FUEL OIL	450.4	MTS
DIESEL OIL	49.0	MTS	DIESEL OIL	90.6	MTS
FRESH WATER	280	MTS	FRESH WATER	213	MTS
ARRIVAL DRAUGHT			DEPARTURE DRAUGHT		
TWD	4.18	MTR	TWD	11.05	MTR
AFT	7.50	MTR	AFT	14.08	MTR

Additional Remarks :



M/V PAK GLOBAL  
CAPT. WEN BRING  
MASTER





FT. ANDHINI SAMUDERA JAYA

Daily Activity Record  
(Time Sheet)

1. Agency		FT. ANDHINI SAMUDERA JAYA		2. Vessel Loading		3. Location/Port of Call	
4. Vessel Name		M/V PAN GLOBAL		5. Date/Period of call		28 AUGUST 2024 AT 21.00 UTC	
6. Kind of cargo		7. Item/Commodity		8. ICD Reference		28 AUGUST 2024 AT 21.00 UTC	
Day	Weather	Time Worked		Remarks			
		From	To				
September 08, 2024 Tuesday	Cloudy Rain Cloudy	15:00	03:15	Stopped loading H1 due to shifting spreader no. 2 from H1 to H2			
		15:00		Restarted loading H1 from Rg. Rabby 203 and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1			
		16:00		Continued loading H1 & H4 from Rg. Rabby 203 and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1			
		00:00		Continued loading H1 & H4 from Rg. Rabby 203 and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1			
		01:00	03:10	All stopped loading due to heavy rain			
		05:50		Restarted loading H1 & H4 from Rg. Rabby 203 and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1			
		06:00		All stopped loading due to fresh cargo on Rg. Rabby 203			
		06:30	05:15	Shifting spreader no. 1 from H4 to H2			
		06:30		Rg. Rabby 203 covered off by Th. Items Cool 30			
		07:30		4th Rg. Rabby 104 / Th. Van Raa 10 A-side at WHS Iskandar 1			
		07:40		Restarted loading H1 & started loading H2 from Rg. Rabby 104 and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1			
		08:05	08:15	Stopped loading H2 due to shifting spreader no. 2 from H1 to H3			
		08:15		Restarted loading H2 from Rg. Rabby 104 and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1			
		11:10	11:20	Stopped loading H2 due to shifting spreader no. 2 from H1 to H4			
		11:30		Restarted loading H2 from Rg. Rabby 104 and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1			
		14:30		All stopped loading due to fresh cargo on Rg. Rabby 104			
		15:00		Rg. Rabby 104 covered off by Th. Van Raa 10			
		15:00		4th Rg. Solwa / Th. Genoa A-side at WHS Iskandar 1			
		16:00		Restarted loading H4 & H7 from Rg. Solwa and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1			
		18:30	18:40	Stopped loading H4 due to shifting spreader no. 2 from H4 to H1			
		18:40		Restarted loading H1 from Rg. Solwa and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1			
		22:25	22:15	Stopped loading H7 due to shifting spreader no. 1 from H7 to H6			
		22:15		Restarted loading H6 from Rg. Solwa and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1			
23:40		All stopped loading due to fresh cargo on Rg. Solwa					
22:15		Rg. Solwa covered off by Th. Genoa					
23:15		4th Rg. RDN 312 / Th. KSA 118 A-side at WHS Iskandar 1					
23:15		Restarted loading H1 & H6 from Rg. RDN 312 and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1					
23:45	23:30	Stopped loading H1 due to shifting spreader no. 2 from H1 to H2					
23:55		Restarted loading H2 from Rg. RDN 312 and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1					
23:30		Continued loading H2 & H6 from Rg. RDN 312 and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1					
September 09, 2024 Wednesday	Cloudy Rain Cloudy	00:00		Continued loading H2 & H6 from Rg. RDN 312 and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1			
		02:40	02:30	Stopped loading H6 due to shifting spreader no. 1 from H6 to H5			
		02:50		Restarted loading H5 from Rg. RDN 312 and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1			
		06:00		All stopped loading due to fresh cargo on Rg. RDN 312			
		06:50		Rg. RDN 312 covered off by Th. KSA 118			
		06:30	10:40	No loading activity due to heavy rain			
		08:00		7th Rg. Kabilin FT 85-H1 / Th. Kabilin Duple in 1501 A-side at WHS Iskandar 1			
		10:40		Restarted loading H2 & H5 from Rg. Kabilin FT 85-H1 and Storage 1 & 2 by W/S Iskandar 1			
		14:10	05:10	All stopped loading due to Intertec/Satellite Surgeon & COFFICE			
		15:00	05:00	Shifting spreader from H2 & H5 to H1 & H6			
		15:10		Restarted loading H1 & H6 from Rg. Kabilin FT 85-H1 and Storage 1 & 2 W/S Iskandar			
		16:15		Completed loading MV - PAN GLOBAL			
		16:15	07:15	Fresh draft survey by Survepro & COFFICE			
17:15	18:00	Waiting process shipper export permit (PER) from customs					
18:00		Agent received PER from Shipper					
18:00	21:30	Agent process disbursement of harbor master					
21:30		Perf Clearance issued					
21:30	23:30	Process delivery document to ship					
23:30		Document on board					
24:30		Completed all document & received by Master					
September 10, 2024 Thursday	Cloudy	00:00	03:00	Waiting pilot on board			
		03:00	03:30	Pilot on board Ship sailing			

Client and cargo agent  
ASJ  
By Agent/Date



Master and supervisor Name  
M. PANJITRANI  
M/V PAN GLOBAL



M/V PAN GLOBAL

**FORM FOR CARGO INFORMATION**  
for solid bulk cargoes



<b>SHIP / COG</b>	
Shipper: PT. BHARWIC LIGATAMA PONDOK INDAH OFFICE TOWER 6th 3RD FLOOR, J. SIA-TAN IKANDAR MUDA, PONDOK INDAH KAW VITA, JAKARTA SELATAN 12210, INDONESIA	Transport document number: 1100
Consignee: KOREA SOUTHERN POWER CO. LTD. BFC 610 40, MURAHSONGELMYUNG RD, NAM-OL, BUSAN, KOREA(48400)	Carrier: MV. PAN GUCBAL
Name/wards of the report - Ocean transport (Mother Vessel) Port/place of departure: Semarang Anchorage, East Kalimantan, Indonesia Port/place of destination: HOSAN PORT	Instructions or other matters: Nil
General description of the cargo (Type of material/particle size) BITUMINOUS COAL 1. Size 0-1mm is less than 10% 2. Size 0-10 mm is less than 50%	Gross mass (kg/tonnes) / Amount: 60,000 MT
Specification of bulk cargo, if applicable: Stowage factor: 42 CFMT Angle of repose: About 30-35 degrees Topping procedure: Floating Crane Chemical properties: If Judicial Hazard: MH-8 *e.g., Class & UN No. or "M-D"	IS-CO-MET (see chapters 2.10 and 2.3.3 of the IBCO Code and third annex V) Cargo remains must be disposed of in accordance with Marpol Annex V ISG/Neave Pollutant: No Hazardous/Noxious/Corrosive: Not available Radioactive: No
Group of the cargo: <input type="checkbox"/> Group A and B* <input type="checkbox"/> Group A* <input checked="" type="checkbox"/> Group B <input type="checkbox"/> Group C * For cargoes which may liquefy (Group A and Group A and B cargoes)	Transportable Moisture Limit - Not Applicable  Moisture Content: 12.95% (Approved)
Relevant special properties of the cargo: Cargo not liable to self heating and spontaneous combustion This commodity is not considered a cargo which may liquefy during the voyage Cargo has no history of emitting significant amount of methane Cargo loaded on board are not harmful to the marine environment Cargo stored in open space	Additional certificate(s) (if required): Certificate of moisture content and transportable moisture limit Weathering certificate Emission certificate Other (specify):
DECLARATION I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given text and other specifications are correct to the best of my knowledge and belief and can constitute as representative for the cargo to be loaded.	Signature and position of signatory:  Name and office: Semarang, August 10, 2020 Signature of Master

**PT Bhawic Logistik**  
 Pondok Indah Office  
 J. SIA-TAN IKANDAR MUDA,  
 PONDOK INDAH KAW  
 VITA, JAKARTA SELATAN  
 T: +62-21-28527899  
 F: +62-21-28527899  
 www.bhawic.com

**BEK Office**  
 Gedung Murni Bayu  
 Kelurahan Murni Bayu  
 Subdusun Kuning Street  
 Kalimantan Timur 76171, Indonesia  
 T: +62-21-28528000 ext. 2820  
 F: +62-21-28528121 ext. 2430



TO : PT. ANDHINI SAMUDERA JAYA  
PT. CARSIURN

DOC No. ITM-F-SM2

**SHIPPING INSTRUCTION**  
No. 1370810155B

COMMODITY	:	BITUMINOUS COAL
QUANTITY	:	80.000 MT (+/- 10%)
NAME OF VESSEL	:	MV. PAN GLOBAL
PORT OF LOADING	:	SAMARINDA ANCHORAGE, INDONESIA
PORT OF DISCHARGE	:	HOGAN PORT, KOREA
CONSIGNEE	:	TO THE KOOKMIN BANK BUSAN KOREA
NOTIFY	:	KOREA SOUTHERN POWER CO., LTD. BIFC B/D, 40, MUNH-YEONGEUMYUNG-RO, NAM-GU, BUSAN, KOREA488882
SHIPPER	:	PT. BHARINTO EKATAMA PONDOK INDAH OFFICE TOWER 3, 3RD FLOOR, JL. SULTAN ISKANDAR MUDA, PONDOK INDAH KAV. V.TA JAKARTA SELATAN 12316 INDONESIA
DOCUMENTS	:	1). FULL SET OF ORIGINAL + 3 NON-NEGOTIABLE COPIES BILLS OF LADING 2). CERTIFICATE OF SAMPLING AND ANALYSIS IN 1 ORIGINAL + 3 COPIES 3). CERTIFICATE OF WEIGHT IN 1 ORIGINAL + 3 COPIES 4). DRAFT SURVEY REPORT IN 1 ORIGINAL + 3 COPIES 5). CERTIFICATE OF ORIGIN IN 1 ORIGINAL + 3 COPIES 6). CERTIFICATE OF HOLD CLEANLNESS IN 1 ORIGINAL + 3 COPIES 7). OTHER SHIPPING DOCUMENTS IN 1 ORIGINAL + 3 COPIES
REMARKS	:	CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

SAMARINDA, 10 April 2020



PT Bharinto Ekatama  
Pondok Indah Office Tower 3, 3rd Floor  
Jl. Sultan Iskandar Muda  
Jakarta Selatan Kav. V.TA  
12316 Indonesia  
T: +62-21-29329532  
F: +62-21-29329589  
www.bekindo.com

Khad Eka Office  
Doko Muara Segor  
Kecamatan Puncak Lela  
Kabupaten Kutai Barat  
Kampung Segor 75715, Kalimantan  
T: +62-824528100 ext. 2500  
F: +62-812832800 ext. 3400

## SHIP'S PARTICULARS

### 1. GENERAL

SHIP'S NAME PAN GLOBAL  
CALL SIGN 3ETU2  
MMSI 355 693 000  
FLAG PANAMA  
OFFICIAL NUMBER 44620-13-A  
IMO NUMBER 9625653  
PORT OF REGISTRY PANAMA  
OWNER POS MARITIME ZA S.A.  
CLASSIFICATION K.R.  
BUILT IN STX DALIAN SHIPBUILDING CO., LTD  
KEEL LAID 2012.06.01  
LAUNCHED 2012.09.12  
DELIVERED 2012.12.07

### 2. DIMENSION

L.O.A. 229.00 M  
L.B.P. 225.52 M  
BREADTH 32.24 M  
DEPTH 20.20 M  
TPC 71.9 MT  
MAX HEIGHT FROM BL 53.99 M  
LIGHT SHIP 13,758.676 MT  
GROSS TONNAGE 45,055 TONS  
NET TONNAGE 26,973 TONS

### 3. SEASONAL DISPLACEMENT

	TROPICAL	SUMMER	WINTER
FREEBOARD	5.423 M	5.725 M	6.027 M
DRAFT	14.802 M	14.50	14.198 M
DEADWEIGHT	84,937.62 MT	82,765.52 MT	80,594.52 MT
DISPLACEMENT	98,696.30 MT	96,524.20 MT	94,353.20 MT

### 4. MAIN ENGINE

TYPE 6S60MC-C8  
BHP MCR 9,659 kW / 12,953 HP x 89 RPM  
BHP NCR 8,210 kW X 84.3 RPM

### 5. ETC

FROM KEEL TO MAIN ANTENNA 53.99 M  
FROM KEEL TO HATCH 22.4 M  
CAMBER 0.8 M  
PROPELLER DIAMETER & IMMERSION 7 M & 7.319 M

### 6. OWNER'S ADDRESS: POS

MARITIME ZX S.A. 53<sup>RD</sup> E STREET,  
URBANIZACION MARBELLA, MMG  
TOWER, 16<sup>TH</sup> FLOOR, PANAMA CITY,  
REPUBLIC OF PANAMA

OPERATOR'S ADDRESS : PAN OCEAN CO  
(03157) TOWER 6 BLDG 7, JONG-RO 5-GIL,  
JONGNO-GU, SEOUL, KOREA

### 7. TEL NO +82 70 4497 2936

FAX NO. 870 783 831 168

INM FB. 870 773 623 046

INM-C 435569310/1, E-MAIL : [panglobal@panocean.com](mailto:panglobal@panocean.com)

### 8. CAPACITY

CARGO HOLD GRAIN CAP. 96,530.2 CBM  
BALLAST/INCLD HOLD BALLAST : 23,055.6 / 37,111.1 CBM,  
FO TANK 2,166.6 CBM, DO TANK 519.9 CBM, FWT 417.6 CBM

MASTER OF MV. PAN GLOBAL

**LOADING RATE MV. PAN GLOBAL**

<b>MV. PAN GLOBAL</b>	
Stowage Plan	: 79,956.00 MT
Total Cargo Loaded Up	: 4,680 MT
Balance Cargo	: 75,276 MT
<b>HOLDS CONDITION</b>	
H1 : MT	
H2 : 2,320 MT	
H3 : MT	
H4 : MT	
H5 : 2,360 MT	
H6 : MT	
H7 : MT	
<b>LOADING RATE</b>	
September 07, 2020 (04.40) - September 07, 2020 (07.00) : 4,680 MT	

<b>MV. PAN GLOBAL</b>	
Stowage Plan	: 79,956.00 MT
Total Cargo Loaded Up	: 13,050 MT
Balance Cargo	: 66,906 MT
<b>HOLDS CONDITION</b>	
H1 : MT	
H2 : 6,000 MT	
H3 : 520 MT	
H4 : MT	
H5 : 6,000 MT	
H6 : 530 MT	
H7 : MT	
<b>LOADING RATE</b>	
September 07, 2020 (07.00) - September 07, 2020 (14.00) : 8,370 MT	

<b>MV. PAN GLOBAL</b>	
Stowage Plan	: 79,956 MT
Total Cargo Loaded Up	: 33,688 MT
Balance Cargo	: 46,268 MT
<b>HOLDS CONDITION</b>	
H1	: 3,688 MT
H2	: 6,000 MT
H3	: 6,000 MT
H4	: 6,000 MT
H5	: 6,000 MT
H6	: 6,000 MT
H7	: MT
<b>LOADING RATE</b>	
September 07, 2020 (19.00) - September 08, 2020 (08.00): 8,788 MT	

<b>MV. PAN GLOBAL</b>	
Stowage Plan	: 79,956 MT
Total Cargo Loaded Up	: 44,300 MT
Balance Cargo	: 35,656 MT
<b>HOLDS CONDITION</b>	
H1	: 6,000 MT
H2	: 6,000 MT
H3	: 10,000 MT
H4	: 6,000 MT
H5	: 6,000 MT
H6	: 6,000 MT
H7	: 4,300 MT
<b>LOADING RATE</b>	
September 08, 2020 (08.00) - September 08, 2020 (14.00): 10,612 MT	

<b>MV. PAN GLOBAL</b>	
Stowage Plan	: 79,956 MT
Total Cargo Loaded Up	: 70,450 MT
Balance Cargo	: 9,506 MT
<b>HOLDS CONDITION</b>	
H1	: 9,112 MT
H2	: 8,000 MT
H3	: 11,763 MT
H4	: 10,175 MT
H5	: 8,013 MT
H6	: 11,763 MT
H7	: 11,624 MT
<b>LOADING RATE</b>	
September 08, 2020 (19.00) - September 09, 2020 (07.00): 15.087 MT	

<b>MV. PAN GLOBAL</b>	
Stowage Plan	: 79,956 MT
Total Cargo Loaded Up	: 75,356 MT
Balance Cargo	: 4,600 MT
<b>HOLDS CONDITION</b>	
H1	: 9,112 MT
H2	: 11,756 MT
H3	: 11,763 MT
H4	: 10,175 MT
H5	: 9,163 MT
H6	: 11,763 MT
H7	: 11,624 MT
<b>LOADING RATE</b>	
September 09, 2020 (07.00) - September 09, 2020 (14.00): 4.906 MT	

<b>MV. PAN GLOBAL</b>	
Stowage Plan	: 79,956 MT
Total Cargo Loaded Up	: 79,956 MT
Balance Cargo	: 0 MT
<b>HOLDS CONDITION</b>	
H1	: 10,112 MT
H2	: 11,756 MT
H3	: 11,763 MT
H4	: 11,175 MT
H5	: 11,763 MT
H6	: 11,763 MT
H7	: 11,624 MT
<b>LOADING RATE</b>	
September 09, 2020 (14.00) - September 09, 2020 (16.15): 4,600 MT	