

Proses Kegiatan Ship To Ship di Nipah Transit Anchorage Area Yang Diageni oleh PT. Adhigana Pratama Mulya Batam

Ade Irma Sagala^{1*}, Konsensus Adem Triput Sarumaha², Aidil Akbar³,
Fuadaturrahmah⁴, Afriza Affandi⁵

^{1,2} Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga, Akademi Maritim Belawan

³ Program Studi Teknika, Akademi Maritim Belawan

^{4,5} Program Studi Nautika, Akademi Maritim Belawan

*email korespondensi: adeirma.sagala@gmail.com

Abstract

The purpose of this study was to determine the process of Ship to Ship activities in the Nipah Transit Anchorage Area, which was agented by PT Adhigana Pratama Mulya, to determine the agent's responsibilities in ensuring smooth activities and to determine the obstacles in the process of Ship to Ship activities in the Nipah Transit Anchorage Area. This study uses a qualitative approach to understand and describe in depth the process of Ship to Ship activities. The qualitative approach was chosen because this study collects narrative and descriptive data. The Ship process begins with the appointment of an agent by the ship owner, followed by the preparation of documents and processing of permits from related agencies. This activity usually lasts around 30 hours or more, depending on the amount of cargo. Once completed, the agent takes care of the departure documents to ensure the ship can leave the area. The agency is responsible for ensuring the smooth running of Ship activities in the Nipah Transit Anchorage Area by coordinating with related parties, ensuring compliance with security procedures, and managing all important documentation even though the completeness of the documents constrains it. Efforts to Overcome These Constraints: Agents must coordinate with the captain regarding incomplete documents through the General Agent and ensure routine equipment maintenance on ships that will carry out Ship-to-ship operations. In addition, agents must be more active in monitoring and verifying data.

Keywords: Process, Ship To Ship, Agent

Abstrak

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui proses kegiatan Ship to Ship di Nipah Transit Anchorage Area yang diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya, mengetahui tanggung jawab agen dalam memastikan kelancaran kegiatan dan mengetahui kendala – kendala dalam proses kegiatan Ship to Ship di Nipah Transit Anchorage Area. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tujuan untuk memahami dan mendeskripsikan secara mendalam proses kegiatan Ship to Ship. Pendekatan kualitatif dipilih karena penelitian ini fokus pada pengumpulan data naratif dan deskriptif. Proses Ship to Ship dimulai dengan penunjukan agen oleh pemilik kapal, dilanjutkan dengan persiapan dokumen dan pengurusan izin dari instansi terkait. Kegiatan ini biasanya berlangsung sekitar 30 jam atau lebih, tergantung pada jumlah muatan. Setelah selesai, agen mengurus dokumen keberangkatan untuk memastikan kapal dapat meninggalkan area. Agency bertanggung jawab dalam memastikan kelancaran kegiatan Ship to Ship di Nipah Transit Anchorage Area dengan mengkoordinasikan kepada pihak terkait, memastikan kepatuhan prosedur keamanan, serta mengelola seluruh dokumentasi penting walaupun terkendala pada kelengkapan dokumen. Upaya Mengatasi Kendala tersebut agen perlu berkoordinasi dengan nakhoda mengenai dokumen yang tidak lengkap melalui General Agent, dan memastikan pemeliharaan rutin peralatan pada kapal yang akan melaksanakan operasi Ship to Ship. Selain itu, agen harus lebih aktif memantau dan memverifikasi data.

Kata Kunci: Proses, Ship to Ship, Agen.

PENDAHULUAN

Pulau Nipah yang terletak sekitar satu sampai dua jam perjalanan laut dari pelabuhan Sekupang menggunakan *speed boat*, memiliki posisi strategis untuk kegiatan *Ship to Ship* (STS) di perairan Kepulauan Riau. Pulau ini berada di bagian utara Pulau Batam dan berbatasan langsung dengan Singapura, menjadikannya titik penting dalam jalur pelayaran internasional. Karena posisinya yang strategis, pulau Nipah memiliki peran signifikan sebagai lokasi *transshipment* atau pemindahan muatan antar kapal yang berlabuh. Kegiatan *Ship to Ship* di perairan pulau Nipah melibatkan pemindahan muatan cair atau gas antar kapal yang berlabuh secara berdampingan.

Operasi kegiatan *Ship to Ship* memiliki keunggulan dalam hal efisiensi dan efektivitas distribusi barang. PT Adhigana Pratama Mulya selaku agen memiliki tanggung jawab penting dalam memastikan kelancaran *Ship to Ship*, terutama terkait administrasi dan verifikasi dokumen. Namun, ketidaklengkapan dokumen kerap menjadi kendala dalam proses peromohonan dan perizinan sehingga memperlambat operasional. Kondisi peralatan seperti *hose* dan pompa yang kurang optimal, dapat mengganggu keamanan dan kelancaran transfer muatan. kurangnya pemantauan selama proses muat dan bongkar dapat menyebabkan ketidaksesuaian jumlah muatan yang ditransfer, sehingga dapat mengakibatkan perbedaan antara jumlah muatan yang terdaftar dan yang sesungguhnya. Selain itu, kondisi cuaca buruk (angin kencang, hujan deras dan gelombang tinggi) seringkali memperlambat operasional, termasuk perjalanan agen dan petugas ke lokasi, serta mempengaruhi stabilitas kapal saat transfer muatan.

Menurut penelitian (Darul:2023) Diduga alur Ship To Ship. Di Pulau Nipah Transit Anchorage Area belum berjalan secara optimal. Kegiatan Ship To Ship juga memiliki risiko dan bahaya tertentu, seperti tumpahan minyak, kebakaran, ledakan, dan bahaya keamanan. Oleh karena itu, kegiatan Ship To Ship harus dilakukan dengan hati-hati dan dengan mematuhi standar keselamatan dan lingkungan yang ketat. Kondisi cuaca buruk dalam Hal ini dapat mempengaruhi kestabilan kapal, kemampuan pengendalian selang, atau mempersulit manuver kapal selama transfer. Proses Ship To Ship harus dilakukan dengan hati-hati untuk memastikan transfer yang aman dan terhindar dari polusi laut.

Tujuan dari penulisan ini untuk mengetahui proses kegiatan *Ship to Ship* di Nipah Transit Anchorage Area yang diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya dan mengetahui tanggung jawab agency dalam memastikan kelancaran kegiatan dan bagaimana kendala-kendala yang ada dapat ditangani dengan baik.

METODE

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tujuan untuk memahami dan mendeskripsikan secara mendalam proses kegiatan *Ship to Ship* yang diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya. Pendekatan kualitatif dipilih karena penelitian ini fokus pada pengumpulan data naratif dan deskriptif serta bertujuan untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai dinamika atau proses dan kendala yang dapat terjadi selama kegiatan *Ship to Ship*.

Populasi Dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan elemen dalam penelitian meliputi objek dan subjek dengan ciri-ciri dan karakteristik tertentu (Amin, dkk., 2023:15). Dalam penelitian ini, populasi yang digunakan Penulis dalam penelitian ini adalah PT Adhigana Pratama Mulya berjumlah 7 (tujuh) orang di bidang operasional dan beberapa petugas instansi terkait berjumlah 4

(empat) orang serta beberapa kapal yang di ageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya.

2. Sampel

Sampel diartikan sebagai bagian dari populasi yang menjadi sumber data yang sebenarnya dalam suatu penelitian. Dengan kata lain, sampel adalah sebagian dari populasi untuk mewakili seluruh populasi (Amin, dkk., 2023:15). Sampel yang digunakan Penulis dalam penelitian ini adalah 2 (dua) orang di bidang Operasional Keagenan di PT Adhigana Pratama Mulya yang terlibat langsung dalam proses kegiatan *Ship to Ship*. Kegiatan tersebut adalah Operasi transfer bank ganda atau *double bank* MT. Zourva dan MT. Elandra Firth.

Metode Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data, terdapat berbagai sumber informasi. Sumber informasi adalah entitas atau subjek dari mana data dapat diperoleh, baik secara langsung maupun tidak langsung terkait dengan objek yang diteliti.

1. Data Primer

Data primer menurut Sugiyono (dalam Afriansyah, 2021) yaitu sumberdata yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data merupakan hasil observasi, wawancara. Dalam penelitian ini, data primer diperoleh melalui wawancara dan observasi langsung dari aktivitas karyawan PT Adhigana Pratama Mulya terkait dengan proses kegiatan *Ship to Ship*.

2. Data Sekunder

Data sekunder menurut Sugiyono (dalam Afriansyah, 2021) yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Dalam penelitian ini data sekunder diperoleh dari sumber-sumber yang sudah ada seperti dokumen resmi terkait kegiatan *Ship to Ship* di Nipah Transit Anchorage Area.

Teknik Analisa Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis pada penelitian yang akan dilakukan, karena akan ada data yang perlu untuk dikumpulkan yang disesuaikan dengan kebutuhan penelitian dan untuk menjawab pertanyaan yang ada pada penelitian.

Teknik analisis data yang digunakan oleh Penulis adalah menggunakan teknik kualitatif deskriptif. Teknik ini digunakan untuk menggambarkan dan menjelaskan proses kegiatan *Ship to Ship* berdasarkan data yang diperoleh dari observasi, wawancara, dan dokumentasi.

PEMBAHASAN

Pada bagian ini, Penulis akan menguraikan pembahasan dari data hasil penelitian yang didapatkan dari berbagai temuan selama proses *Ship to Ship* di Nipah Transit Anchorage Area.

Proses kegiatan *Ship to Ship* di Nipah Transit Anchorage Area

Proses kegiatan *Ship to Ship* di Nipah Transit Anchorage Area dapat dilakukan melalui beberapa tahap, yaitu: tahap proses penunjukan, proses pengurusan dokumen kedatangan kapal, proses agen on board, dan Proses pengurusan dokumen pemberangkatan kapal.

Proses penunjukan

Owner mengirim surat penunjukan agen kepada *General Agent* PT Adhigana Pratama Mulya berupa surat *Letter of Appointment* (LOA) dikirim melalui email. Lalu *General Agent* menginformasikan atau memberitahukan kepada *Local Agent* PT Adhigana Pratama Mulya dan memberikan informasi mengenai kapal dan jumlah muatan yang akan dibongkar atau dimuat. Setelah menerima penunjukan dari *General Agent*, *Local Agent* akan mengirim surat balasan kepada Owner melalui *General Agent*, yang berisi tentang *Estimasi Port Disbursement Account* (EPDA), dimana EPDA tersebut berisi tentang estimasi biaya yang dibutuhkan pada proses

kegiatan kapal di suatu pelabuhan. EPDA akan dikonversi menjadi *Final Disbursement Account* (FDA) jika rincian biaya yang diajukan diterima oleh *Owner*. Kemudian *Local Agent* mengirimkan email ke Nakhoda kapal untuk menyiapkan dokumen-dokumen kapal yang diperlukan untuk kedatangan dan keberangkatan kapal di Nipah *Transit Anchorage Area*

Proses pengurusan dokumen kedatangan kapal

Nakhoda kapal mengirimkan dokumen melalui email yang diperlukan kepada *Local Agent* terkait untuk pengurusan dokumen kedatangan kapal, kemudian *Local Agent* akan membuat Permohonan Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA). Setelah Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) terbit, agen akan membuat dan mengajukan permohonan dan perizinan kepada instansi terkait seperti Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Karantina, Imigrasi, Bea dan Cukai, Pelindo atau Asinusa Putra Sekawan (merupakan Badan Usaha Pelabuhan di wilayah perairan Nipah *Transit Anchorage Area*) terkait kedatangan kapal yang di ageni yang akan melakukan kegiatan *Ship to Ship*.

Proses agen on board

Sebelum agen naik ke kapal, agen menunggu informasi dari Nakhoda bahwa kapal yang melakukan *Ship to Ship* akan masuk ke Nipah *Transit Anchorage Area*. Nakhoda kemudian mengirimkan informasi *kestation* pandu agar kapal dapat di pandu masuk sehingga kapal dapat melanjutkan perjalanan ke lokasi *anchorage area* dan memandu Nakhoda serta kapal sejajar dengan sisi kiri kapal yang satu dan sisi kanan kapal yang lain sebelum operasi *Ship to Ship* dimulai. Agen kemudian melaporkan operasi tersebut kepada Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan (KSOP), Imigrasi, Bea dan Cukai, dan Karantina yang terlibat dalam pemeriksaan kapal. Petugas dan agen harus memiliki alat pelindung diri yang meningkatkan keselamatan kerja, seperti sepatu *safety*, *life jacket*, *helm safety* dan kartu identitas.

Perjalanan dimulai dari pelabuhan Sekupang menuju pulau Nipah, membutuhkan waktu lebih dari satu jam menaiki *speed boat*. Setibanya di Nipah *Transit Anchorage Area*, agen menghubungi kapal melalui *Handy Talkie* (HT) untuk mengibarkan bendera kuning yang menandakan kapal siap diperiksa oleh petugas Karantina. Petugas karantina naik ke kapal untuk memastikan kapal bebas serangga atau hama dan awak kapal bebas penyakit. Setelah pemeriksaan, petugas Karantina mengeluarkan *Certificate of Pratique* (COP) dan mengarahkan Nakhoda untuk menurunkan bendera kuning sebagai tanda bahwa pemeriksaan telah selesai. Diikuti oleh petugas dari Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Imigrasi, Bea dan Cukaidan Agen.

Imigrasi akan mencap paspor awak kapal dan menahan sementara paspor hingga proses *Ship to Ship* selesai. Bea dan Cukai mengontrol gudang atau tempat penyimpanan barang, kargo, dan barang di kapal. Setelah pemeriksaan, Bea dan Cukai mengeluarkan berita acara pemeriksaan atau *Declaration of Inspection*. Petugas KSOP memeriksa kelengkapan sertifikat kapal dan masa berlaku sertifikat. Setelah pemeriksaan selesai, petugas KSOP akan menerbitkan Izin Berlabuh, Izin *Ship to Ship* yang diserahkan kepada Nakhoda sebagai tanda bahwa kapal mendapat izin untuk bongkar muat barang, dan dilanjutkan dengan pemeriksaan kapal berikutnya.

Setelah pemeriksaan dilakukan dan perizinan diterbitkan, petugas dan agen turun dari kapal dan kapal siap melakukan kegiatan *Ship to Ship*. Waktu yang dibutuhkan untuk melakukan kegiatan *Ship to Ship* adalah kurang lebih 30 jam atau dua hari, tergantung jumlah muatan yang akan dibongkar atau dimuat.

Proses pengurusan dokumen pemberangkatan kapal

Sekitar satu hari atau 20 jam sebelum operasi selesai, Nakhoda mengirim email yang

merinci jadwal bongkar muat lengkap dan tujuan kapal ke pelabuhan berikutnya. Agen kemudian memberikan informasi kepada pihak atau instansi terkait dan menyiapkan dokumen keberangkatan kapal.

Setelah menyelesaikan dokumen, agen akan menginformasikan ke pandu terkait keberangkatan kapal dan agen akan datang kembali ke kapal. Agen kemudian mengajukan permohonan keberangkatan kapal dan dokumen pendukung ke KSOP untuk penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Sebelum KSOP menerbitkan SPB, terlebih dahulu KSOP memeriksa dokumen apabila dinyatakan lengkap dan memenuhi persyaratan maka SPB akan diterbitkan oleh KSOP. Petugas imigrasi *Stamp out* paspor kru kapal, Karantina menerbitkan *Port Health Quarantine Clearance* (PHQC). Kemudian agen menyerahkan SPB dan dokumen pemberangkatan kapal lainnya kepada Nakhoda kapal. Setelah itu kapal diperintahkan untuk meninggalkan *anchorage area* atau lokasi *Ship to Ship*.

Tanggung jawab PT Adhigana Pratama Mulya dalam memastikan kelancaran kegiatan *Ship to Ship* di Nipah Transit Anchorage Area

PT Adhigana Pratama Mulya memiliki peran dalam memastikan kelancaran kegiatan *Ship to Ship* di Nipah Transit Anchorage Area. Berikut adalah beberapa peran yang dijalankan oleh PT Adhigana Pratama Mulya:

1. PT Adhigana Pratama Mulya bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan semua pihak terkait dalam kegiatan *Ship to Ship* termasuk kapal yang akan melaksanakan *Ship to Ship* dan pihak instansi terkait. PT Adhigana Pratama Mulya memastikan bahwa setiap aspek dari proses *Ship to Ship* berjalan dengan lancar.
2. PT Adhigana Pratama Mulya berperan dalam memastikan bahwa seluruh prosedur keamanan dipatuhi selama proses transfer muatan. Ini termasuk pengawasan terhadap kesiapan kapal, dan memastikan bahwa semua peralatan berfungsi dengan baik untuk menghindari potensi kecelakaan.
3. PT Adhigana Pratama Mulya juga bertanggung jawab untuk menangani semua dokumen yang diperlukan untuk kelancaran *Ship to Ship*. Ini mencakup dokumen kapal, permohonan dan perizinan kepada Instansi terkait.

Kendala dalam proses kegiatan *Ship to Ship* di Nipah Transit Anchorage Area

Adapun beberapa kendala dalam proses kegiatan *Ship to Ship* di Nipah transit anchorage area antara lain:

a. Dokumen yang tidak lengkap

Dokumen yang diserahkan oleh kapal kepada agen tidak lengkap, ditambah dengan adanya sertifikat yang sudah kedaluwarsa (*Expired*), mengakibatkan proses pengajuan surat permohonan dan perizinan ke instansi terkait menjadi tertunda karena dokumen yang diperlukan belum siap untuk diverifikasi atau disetujui. Seperti pada kapal MT. Rossoneri salah satu sertifikat yang sudah kedaluwarsa adalah *Ship Sanitation Exemption Certificate* (SSCEC), sehingga sertifikat tersebut perlu diperpanjang yang membutuhkan waktu cukup lama. Selain itu, proses pengurusan dokumen sering terkendala oleh jarak yang jauh antara satu instansi dengan instansi lainnya, yang menyebabkan waktu pengurusan dokumen menjadi lebih lama.

b. Kurangnya perawatan pada alat bongkar muat

Perawatan pada alat bongkar muat seperti *hose*, pompa sangat berpengaruh pada proses kegiatan *Ship to Ship*. Apabila alat bongkar muat kurangnya mendapatkan perawatan akan menimbulkan masalah seperti cairan muatan tidak mengalir yang disebabkan oleh pompa yang belum dicerat, pompa yang tidak terisi penuh cairan muatan, udara bocor ke pipa isap, saringan isap buntu, *Revolutions Per Minute* (RPM) terlalu rendah. Kebocoran muatan,

terutama jika melibatkan bahan berbahaya atau minyak, bisa berdampak buruk pada lingkungan laut dan keselamatan operasi.

c. Kurangnya pemantauan agen terhadap muatan selama kegiatan *Ship to Ship*

Kurangnya pemantauan oleh agen terhadap muatan saat kegiatan berlangsung, atau saat turun dari kapal. Ketika agen tidak aktif memantau proses *Ship to Ship*, terdapat risiko ketidaksesuaian antara jumlah muatan yang tercatat dengan jumlah muatan yang sebenarnya dipindahkan, sehingga data yang tidak akurat mengenai jumlah muatan dapat menyebabkan ketidaksesuaian antara dokumen pengiriman dan kondisi sebenarnya.

d. Cuaca buruk

Cuaca buruk memiliki dampak signifikan terhadap proses kegiatan *Ship to Ship*, cuaca buruk mempengaruhi saat kapal berlabuh maupun saat keberangkatan kapal. Misalnya angin kencang menyebabkan gelombang tinggi, sebagai contoh kapal MT. Front Duchess dan MT. Nordic Castor mengalami penundaan saat berangkat karena hujan deras dan angin kencang yang menyebabkan gelombang tinggi, dimana agen dan petugas dari instansi terkait yang harus naik ke kapal dari Pelabuhan Sekupang menuju Nipah *Transit Anchorage Area* untuk mengurus dokumen keberangkatan dan pengembalian paspor mengalami penundaan. Perjalanan yang biasanya singkat menjadi lebih lama karena kondisi cuaca yang buruk.

Adapun beberapa upaya mengatasi kendala dalam proses kegiatan *Ship to Ship* di Nipah *Transit Anchorage Area*, antara lain:

- a. Sebelum dokumen kapal diperiksa oleh petugas, agen menginformasikan kepada Nakhoda kapal MT. Rossoneri mengenai *Ship Sanitation Exemption Certificate* (SSCEC) yang masa berlakunya telah habis agar segera diperbaharui. Agen akan berkoordinasi dengan *General Agent* (GA) mengenai pembaharuan sertifikat tersebut. Kemudian *General Agent* akan menginformasikan kepada *owner* kapal mengenai biaya pembaharuan sertifikat tersebut, jika *owner* menyetujui biaya tersebut maka agen akan mengurus sertifikatnya.
- b. Untuk memastikan kelancaran operasi, kapal yang akan melakukan kegiatan *Ship to Ship* agar melakukan pemeliharaan rutin terhadap semua peralatan seperti *hose* dan pompa harus dilakukan sesuai standar, termasuk pengecekan fisik, pengujian tekanan, dan pembersihan untuk mencegah kebocoran. Inspeksi dan pengujian tekanan dilakukan sebelum dan sesudah operasi untuk memastikan peralatan dalam kondisi optimal selama operasi.
- c. Agen harus lebih aktif memantau proses pemindahan muatan secara langsung, melakukan pengecekan dan verifikasi data secara berkala, serta memastikan sinkronisasi antara dokumen dan kondisi muatan yang sebenarnya selama dan setelah operasi *Ship to Ship*.
- d. Meskipun dalam cuaca buruk, tetap mengupayakan agar dokumen secepat mungkin tiba di atas kapal dan tetap mengutamakan keselamatan pada proses pengantaran dokumen ke atas kapal agar kegiatan *Ship to Ship* dapat dilaksanakan sesuai dengan jadwal yang ditentukan.

SIMPULAN

Berdasarkan penjabaran yang telah diutarakan terkait dengan proses kegiatan *Ship to Ship* di Nipah *Transit Anchorage Area* yang diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Proses *Ship to Ship* merupakan pemindahan muatan antara kapal yang satu dengan kapal yang lain, dengan kapal diposisikan bersebelahan yang biasanya dilakukan perairan terbuka. Proses ini dimulai dengan penunjukan agen oleh pemilik kapal, dilanjutkan dengan persiapan dokumen dan pengurusan izin dari instansi terkait. Kegiatan ini biasanya berlangsung sekitar 30 jam atau lebih, tergantung pada jumlah muatan. Setelah selesai, agen mengurus dokumen keberangkatan untuk memastikan kapal dapat meninggalkan area.
2. PT Adhigana Pratama Mulya memiliki tanggung jawab dalam memastikan kelancaran

kegiatan *Ship to Ship* di Nipah Transit Anchorage Area. Mereka bertanggung jawab mengkoordinasikan pihak terkait, memastikan kepatuhan prosedur keamanan, serta mengelola seluruh dokumentasi penting walaupun ada sedikit kendala kelengkapan dokumen. Dengan peran tersebut, PT Adhigana Pratama Mulya memastikan setiap tahap operasional berjalan aman, lancar, dan sesuai regulasi.

3. Terdapat beberapa kendala dalam kegiatan *Ship to Ship* di Nipah Transit Anchorage Area, termasuk ketidaklengkapan dokumen seperti sertifikat yang kedaluarsa, kurangnya perawatan alat bongkar muat yang dapat menyebabkan kebocoran, dan kurangnya pemantauan oleh agen yang berisiko menimbulkan ketidaksesuaian data muatan, dan cuaca buruk yang dapat menghambat kegiatan operasional. Upaya Mengatasi Kendala tersebut agen perlu berkoordinasi dengan nakhoda mengenai dokumen yang tidak lengkap melalui *General Agent*, memastikan pemeliharaan rutin peralatan pada kapal yang akan melaksanakan operasi *Ship to Ship*. Selain itu, agen harus lebih aktif memantau dan memverifikasi data.

DAFTAR PUSTAKA

- Afriansyah, B., Niarti, U., & Hermelinda, T. (2021). *Analisis Implementasi Penyusunan Laporan Keuangan Pada Umkm Berdasarkan Standar Akuntansi Keuangan Entitas Mikro, Kecil Dan Menengah (SAK EMKM)*. Jurnal Saintifik (Multi Science Journal), 19(1), 25-30.
- Amin, N. F., Garancang, S., & Abunawas, K. (2023). *Konsep umum populasi dan sampel dalam penelitian*. Pilar, 14(1), 15-31.
- M DARUL, H. I. D. A. Y. A. T. (2023). *Analisis Kegiatan Ship To Ship Pada Nipah Transit Anchorage Area Yang Diageni Oleh Pt. Adhigana Pratama Mulya Batam* (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar)