

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Pustaka

Dalam bab ini penulisan menjelaskan tentang pengertian, jenis dan fungsi pelabuhan dan terminal. Serta lingkup kegiatan dan fungsi perusahaan keagenan dan pengertian *Clearance in* dan *Clearance out*.

1. Pengertian, Jenis dan Fungsi Pelabuhan

a. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

b. Menurut jenisnya pelabuhan di bedakan menjadi 3 yaitu :

- 1) Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
- 2) Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
- 3) Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan

bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi (UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

c. Fungsi Pelabuhan yaitu :

- 1) Link (mata rantai) adalah pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat dan moda transportasi laut menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin.
- 2) Interface (titik temu) adalah barang muatan yang diangkut via maritime transport setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali dipelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar.
- 3) GateWay (pintu gerbang) adalah sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun luar pelabuhan yang bersangkutan.
- 4) Industry Entity adalah pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan. (Lasse, 2014)

2. Pengertian dan Jenis Terminal

a. Pengertian Terminal

Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.

b. Menurut Jenisnya Terminal dibagi menjadi 2 yaitu :

- 1) Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
- 2) Terminal untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan

Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya (UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

2.2. Pengertian Keagenan

Keagenan adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran lain di Indonesia atau perusahaan pelayaran asing di luar negeri (selaku principal) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal principal tersebut (kapal milik, kapal carter yang dioperasikan principal). Agen berhubungan antara dua pihak (utamanya) yang dituangkan dalam bentuk perjanjian atau bentuk yang lain, yang mana salah satu pihak (disebut agen) diberikan kewenangan untuk melakukan tindakan atas nama orang lain (dalam hal ini disebut prinsipal) dan tindakan agen tersebut akan mengikat prinsipal, baik itu disebabkan karena dituangkan dalam perjanjian atau disebabkan karena tindakan. Serta Prinsipal adalah pihak yang memberikan kewenangan pada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta pengawasan tindakan agen, sedangkan pihak yang melakukan transaksi dengan agen disebut dengan *third party*.

Kewenangan yang melekat pada agen yang diberikan oleh prinsipalnya, merupakan kekuatan yang dapat mengakibatkan perubahan status hukum pada prinsipal. Pada saat agen menjalankan kewenangan yang diberikan prinsipal padanya, dengan cara melakukan transaksi dengan pihak ketiga yang dituangkan dalam kontrak tertulis, suatu hak dan kewajiban baru secara hukum telah tercipta bagi prinsipalnya. Untuk itu, prinsipal diberikan kewenangan untuk melakukan pengawasan atas pekerjaan agen juga dalam rangka memastikan bahwa pekerjaan agen tersebut dilakukan dalam lingkup kewenangan yang diberikan padanya.

Peraturan yang selama ini dijadikan dasar mengatur agen adalah Peraturan Menteri Perdagangan RI No. 11/M-DAG/PER/3/2006 tentang Ketentuan dan Tata Cara Penerbitan Surat Tanda Pendaftaran Agen atau Distributor Barang dan atau jasa. Dalam Pasal 1 disebutkan bahwa agen

adalah perusahaan perdagangan nasional yang bertindak sebagai perantara untuk dan atas nama prinsipal berdasarkan perjanjian untuk melakukan pemasaran tanpa melakukan pemindahan hak atas fisik barang dan jasa yang dimiliki atau dikuasai oleh prinsipal yang menunjuknya.

Berdasarkan ketentuan sebagaimana disebutkan dalam pasal 1 di atas, maka agen mempunyai karakter-karakter sebagai berikut :

1. Agen bertindak selaku perantara.
2. Agen bertindak untuk dan atas nama prinsipalnya.
3. Hubungan hukum antara prinsipal dan agen dituangkan dalam bentuk perjanjian keagenan.
4. Tujuan ditunjuknya agen adalah untuk pemasaran barang atau jasa.
5. Agen tidak perlu melakukan pemindahan hak atas barang dan jasa yang dikuasakan padanya oleh prinsipal. (Budi Santoso, 2015)

Secara garis besar agen dibagi menjadi tiga yaitu General Agent, Sub Agent dan Cabang Agent, yang memiliki pengertian masing-masing antara lain :

1. General Agent (Agen Umum)

Adalah suatu perusahaan nasional yang di tunjuk oleh perusahaan asing untuk melayani kapal-kapal miliknya selama berada dan bersandar di pelabuhan indonesia. Adapun persyaratan sebagai General Agent :

 - a. Perusahaan pelayaran indonesia yang memiliki kapal berbendera indonesia berukuran minimal 5.000 GRT baik secara kumulatif.
 - b. Memiliki bukti perjanjian keagenan umum (*Agency Agreement*) atau surat keagenan umum (*Letter of Appointment*).
2. Sub Agent

Adalah suatu perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh General Agent untuk melayani kebutuhan kapal di suatu pelabuhan. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari general agent.

3. Cabang Agent

Adalah cabang dari General Agent di suatu pelabuhan tertentu. Secara garis besar dalam usaha pelayaran niaga terdapat 2 jenis sistem pelayaran yaitu *liner* dan *tramper*. Pelayaran liner akan menunjuk general atau *booking agent* untuk mengurus muatan dan kapalnya. Sedangkan tramper akan menunjuk agen khusus (special agent) karena hanya di pakai pada saatnya kapal miliknya di-carter di suatu pelabuhan dimana kapal melakukan bongkar ataupun muat.

Adapun beberapa istilah yang digunakan dalam keagenan kapal antara lain :

a. *Booking Agent*

Adalah perusahaan pelayaran atau forwarding yang ditunjuk untuk mengurus muatan kapal dengan sistem liner service.

b. *Special Agent* (Agent Khusus)

Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melayani kapal dengan sistem *tramper service* pada saat *Charter* di suatu pelabuhan untuk kegiatan bongkar-muat.

c. *Port Agent*

Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melakukan tugas-tugas di suatu pelabuhan. *Port Agent* dapat menunjuk Sub Agent di pelabuhan lainnya untuk mewakilinya. *Port Agent* tetap bertanggung jawab terhadap principalnya.

d. *Protecting Agent*

Adalah agen yang ditunjuk oleh pencharter yang tercantum dalam *Charter Party* untuk mewakili kepentingannya.

e. *Husbandry Agent*

Adalah agen yang ditunjuk oleh principal untuk mewakili diluar kepentingan Bongkar Muat, umpama hanya mengurus ABK, *Repair*, *Supplier* dll.

f. *Boarding Agent*

Adalah petugas dari keagenan yang selalu berhubungan dengan pihak kapal. Biasanya *Boarding Agent* yang pertama naik ke kapal waktu kapal tiba dan terakhir meninggalkan kapal ketika kapal akan berangkat.

g. *Cargo Handling*

Adalah Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang ditunjuk untuk melayani kegiatan bongkar-muat di pelabuhan (Adjie Prasetyo, 2016).

2.3. Instansi Pemerintah Di Pelabuhan

Pelabuhan merupakan sistem yang terpadu berfungsi melayani kapal dan berbagai transaksi yang berlangsung di pelabuhan. Dalam sistem tersebut terdapat berbagai instansi pemerintah yang bekerja sama saling mendukung untuk melayani kapal serta muatannya. (Lasse, 2014)

1. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Adalah pelayanan yang menjadi bagian dari pemerintah di lingkungan kerja, serta memiliki rangkaian kegiatan yang wujudnya merencanakan, mengatur, mengurus, menyusun, membimbing, memimpin, memutuskan, mengendalikan atau mengawasi.

2. Syahbandar (*Harbour Master*)

Adalah mempunyai tugas melakukan pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan pemberian surat izin berlayar, pengawasan kapal asing (*Port State Control*) dan bongkar muat barang berbahaya, serta pengusutan kecelakaan kapal.

3. Bea Cukai (*Customs*)

Adalah nama instansi pemerintah yang melayani masyarakat di bidang kepabeanan dan cukai. Inisiatif awal dari perusahaan pelayaran, importir dan eksportir. Perusahaan pelayaran menyampaikan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (*RKSP*) beserta dengan daftar muatan (*Manifest*). Dipihak lain Importir menyampaikan Pemberitahuan Impor Barang (*PIB*) dan Eksportir menyampaikan Pemberitahuan Ekspor Barang (*PEB*)

4. Imigrasi (*Immigration*)

Dapat diartikan sebagai kedatangan atau kunjungan orang masuk ke wilayah negara asing untuk maksud tertentu, serta memiliki tugas pengawasan keluar dan masuknya orang asing di wilayah Indonesia, Keberadaan serta kegiatan orang asing di wilayah Indonesia dan untuk kelancaran ketertiban pengawasan pemerintah menyelenggarakan pendaftaran orang asing yang berada di wilayah Indonesia.

5. Karantina Kesehatan Pelabuhan (Quarantine)

Dapat diartikan sebagai Departemen Kesehatan yang berperan sangat penting dan strategis dalam melaksanakan fungsi cegah dan tangkal penyakit karantina dan penyakit menular potensi wabah, meminimalisasi resiko yang timbul dengan melaksanakan kegiatan kekarantinaan dan survailans epidemiologi.

6. PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO)

adalah Badan Usaha Milik Negara yang telah mendapatkan izin dari Otoritas Pelabuhan untuk menyelenggarakan pelayanan dan perusahaan bongkar muat kapal di wilayah Pelabuhan Indonesia. PT. Pelabuhan Indonesia bertanggung jawab atas kerugian yang timbul atas barang dalam proses bongkar muat barang dalam proses pre customs clearance, custom clearance, dan post custom clearance maupun meliputi stevedoring, carrgodoring, dan receiving/delivery atas kelalaian dan kesalahan yang apabila terbukti telah dilakukan selama itu masih dalam lingkup tanggung jawab PT. Pelabuhan Indonesia.

2.4. Pengertian Clearance

Clearance yaitu menyelenggarakan usaha pengurusan berbagai macam dokumen yang diperlukan bagi kapal, sangatlah perlu dan penting bagi kepentingan serta keselamatan kapal, barang yang diangkut, penumpang, dan awaknya. Kapal yang akan memasuki pelabuhan wajib memenuhi ketentuan *clearance in* dan *clearance out* oleh Syahbandar. Oleh karena itu ketika akan masuk pelabuhan nakoda biasanya memberitahukan akan kedatangan kapalnya kepada SROP (Stasion Radio Pantai) untuk untuk mendapatkan

informasi kondisi pelayaran/pelabuhan tersebut. Dan Nakoda juga memberitahukan kepada Perusahaan Pelayaran/keagenannya untuk mengurus *clearance in*. Dan jika kapal bertolak dari luar negeri maka pengurusannya berupa dokumen keimigrasian, karantina, kesehatan pelabuhan, dan bea & cukai. Hal ini dimaksudkan agar ketika kapal tiba dan sadar di pelabuhan semua dokumen telah mendapat *clearance in* oleh syahbandar. Demikian sebaliknya saat kapal akan berangkat, perusahaan pelayaran/keagenan terlebih dahulu mengurus dokumen-dokumen kapal serta pemeriksaan fisik kapal untuk mendapatkan surat persetujuan belayar. Dokumen tersebut diantaranya : Surat *Sailing Declaration* dari Nakoda/keagenan, Dokumen kapal, Bukti pembayaran PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak) dan jasa Kepelabuhanan, manifest muatan, dan *clearance* dari instansi terkait seperti bea cukai, karantina, imigrasi, kesehatan pelabuhanan. Tambahan, bila kapal berlayar dari/ke luar negeri maka kapal wajib memiliki dokumen ISSC/sertifikat keamanan kapal. (Willy Hermansyah, 2014)

Clearance dibagi menjadi beberapa instansi sesuai dengan kepentingan kapal, dalam hal ini kapal kontainer, kapal RORO, kapal penumpang atau kapal general cargo (Curah). Menurut Lasse (2014) untuk kapal masuk (*Clearance in*) inisiatif berasal dari perusahaan pelayaran/agen yang menerima informasi dari kapal berupa *master cable* atau berita dari stasiun Radio Operasi Pantai agar perusahaan pelayaran/agen yang bersangkutan menyampaikan aplikasi pelayanan jasa sesuai tupoksi masing-masing kepada:

1. Operator pelabuhan / terminal untuk fasilitas kapal dan barang
2. Instansi bea cukai, imigrasi, dan karantina, dan kependuan untuk personel pandu bandar dan kapal tunda. Pelayanan untuk kapal keluar (*clearance out*) berlangsung setelah semua unsur terkait memberikan *clearance* menurut bidangnya masing-masing bahwa kapal, barang muatan, dan penumpang memenuhi ketentuan keamanan dan keselamatan (*comply*), dan terhadap semua kewajiban yang disyaratkan telah dinyatakan laik laut untuk berlayar, maka syahbandar memberikan surat persetujuan berlayar (SPB).

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) adalah suatu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Definisi dari surat persetujuan berlayar (*Port Clearance*) itu sendiri adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya. Bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya, setelah memenuhi semua ketentuan pabean dan pelayanan semua jalur diakhiri maka diterbitkannya *Customs Approval* atau Surat Persetujuan Pengeluaran Barang. (Suparwan CK dkk, 2018).

2.5. Sertifikat dan Surat-surat Kapal

Menurut (Nur Rohmah,2015) , adapun dokumen-dokumen yang berkaitan dengan pengurusan keagenan kapal antara lain :

1. *Registry Certificate* (Surat Laut)

Sertifikat yang menyatakan tanda kebangsaan suatu kapal yang diberikan oleh pemerintah negara kapaltersebut berhak perlindungan hukum dari terebut dan berhak mengibarkan bendera dari negara di mana kapal tersebut didaftarkan.

2. *International Tonnage* (Surat Ukur)

Surat yang menyebutkan ukuran – ukuran penting kapal seperti: ukuran panjang kapal (LOA), lebar kapal (*breadth*), dalam kapal (*depth*), berat kotor kapal / *Groos Tonage* (GT).

3. *Ship Safety Construction Certificate*

Sertifikat yang menyatakan ruangan kapal beserta bangunannya kapal mengangkat muatan menurut jenis kapal yang sesuai standar dan keselamatan kapal.

4. *Ship Safety Radio Certificate*

Sertifikat yang menerangkan bahwa kapal dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio sesuai dengan syarat tertentu. *Ship Safety*

Equipment Certificate Sertifikat yang menerangkan dan menyatakan perlengkapan dan peralatan kapal.

5. *Safe Manning Certificate*

Sertifikat yang menyatakan keterangan perwira beserta awak kapalnya.

6. *Safety Management Certificate*

Sertifikat yang menyatakan *system* manajemen kapal menurut sistem yang digunakan berdasarkan *standard ISM Code*.

7. *International Ship Security Certificate*

Sertifikat yang menerangkan mengenai tingkat dan *level* keamanan kapal tersebut.

8. *International Oil Pollution Presentative Certificate*

Sertifikat yang menerangkan bahwa kapal tersebut tidak melakukan pencemaran udara dan polusi di laut.

9. *Certificate of Insurance or Other Financial*

Sertifikat yang menerangkan bahwa kapal tersebut telah diasuransikan guna mengantisipasi hal yang terjadi di laut.

10. *Certificate Safety Equipment*

Adalah sertifikat yang menunjukkan perlengkapan yang harus ada di kapal, yaitu sistem dan sarana keselamatan kebakaran, sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dan sarana pelempar tali dan instalasi radio.

11. Surat Tikus

Sertifikat yang menyatakan bahwa kapal bebas dari tikus yang menyebabkan penyakit.

12. *Classification of Hull Certificate*

Sertifikat yang menyatakan jenis klasifikasi lambung kapal juga jenis lambung kapal.

13. *International Load Line Certificate*

Sertifikat yang menerangkan dan menyatakan batas garis muat maksimal dan minimal kapal.

14. *International Life Raft Certificate*

Sertifikat yang menyatakan pelampung penyelamat yang digunakan pada saat gawat darurat.

15. *Port State Control*

Sertifikat yang menyatakan segala kondisi kapal beserta sertifikat yang menyatakan kapal layak laut beserta kekurangannya.

16. *Oil Record Book*

Buku yang mencantumkan berita acara kondisi minyak yang digunakan oleh kapal.

17. *Health Book*

Buku yang menyatakan bahwa kapal dalam keadaan bersih dan bebas dari penyakit menular.

2.6. Pengertian Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

Menurut UU no. 9 tahun 2018 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak, PNBP adalah seluruh penerimaan Pemerintah Pusat yang tidak berasal dari penerimaan perpajakan. Dalam peraturan tersebut, diatur pula mengenai tata cara penerimaan, penyetoran, dan pelaporan PNBP. Pengguna jasa wajib menyetorkan secepatnya ke kas negara melalui beberapa cara penyetoran misalnya : melalui loket *teller*, ATM, *Internet Banking* , dan *Electronic Data Capture* (EDC). Untuk besaran tarif dari masing-masing jenis PNBP, sesuai dengan yang ditetapkan dalam lampiran Peraturan Pemerintah Nomor PP 15 tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis PNBP yang berlaku di Kemenhub.

Sekian berjalannya waktu, Teknologi semakin canggih. Pemerintah melalui Kementerian Keuangan telah menyediakan fasilitas pembayaran/penyetoran penerimaan negara melalui Modul Penerimaan Negara Generasi ke-2 (MPN G-2) yang diluncurkan pada tanggal 27 Februari 2014. Modul ini merupakan aplikasi berbasis web bagi pembayaran pajak, cukai, PNBP, dan non-anggaran.adalah Sistem Informasi PNBP *Online*

(SIMPONI), dimana merupakan sistem billing yang dikelola oleh DJA untuk memfasilitasi pembayaran/penyetoran PNBPN dan penerimaan non anggaran. SIMPONI memberi kemudahan bagi Wajib Bayar/Wajib Setor untuk membayar/menyetor PNBPN dan penerimaan non anggaran melalui berbagai channel pembayaran seperti *teller (Over The Counter)*, ATM (*Automatic Teller Machine*), EDC (*Electronic Data Capture*), maupun internet banking. Dengan demikian, masyarakat bebas memilih berbagai alternatif metode pembayaran yang sesuai dengan kebutuhannya. dalam pembayaran/penyetoran PNBPN terbukti sangat membantu Kementerian dan Lembaga dalam menjalankan tugas-tugasnya. Jenis Pelayanan PNBPN yang ada di Wilayah STS Teluk Semangka , yaitu :

- a. Jasa Kepelabuhanan
- b. Jasa Kenavigasian
- c. Penerimaan Uang Perkapalan dan Kepelautan
- d. Jasa Angkutan Laut, dan Denda Administratif
- e. Pelayanan penerbitan buku kesehatan
- f. Penerbitan *Port Healt Quarantine Clearance (PHQC)*
- g. Penerbitan Sertifikat Izin Karantina / *Certificate Of Pratique (COP)*
- h. Perpanjangan Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal

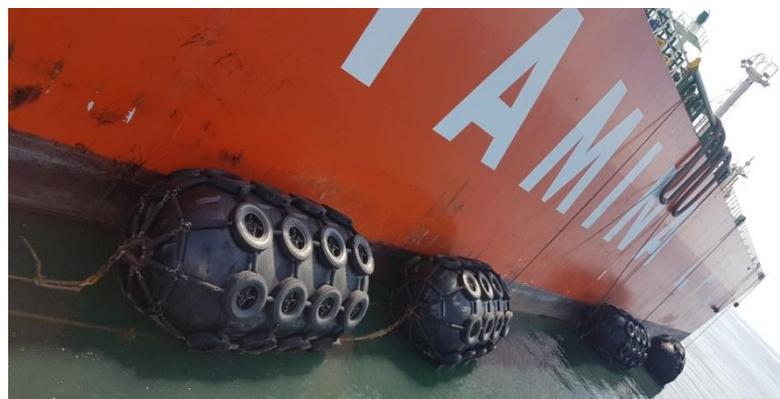
2.7. Pengertian STS (*Ship to Ship*)

STS merupakan kegiatan kapal untuk memindahkan muatan kapal (bisa dalam bentuk minyak atau gas) dari kapal tanker atau kapal curah ke kapal jenis yang sama atau jenis kapal lain di mana kedua kapal diposisikan berdekatan bersama-sama / berdampingan. Kegiatan STS dapat dilakukan baik dalam posisi kapal yang sedang berlabuh atau anchore atau mengapung di laut (sjaiffudin-thahir, 2016). Peralatan Bongkar Muat di STS yaitu :

1. *Pneumatic Rubber Fenders* / Bamber laut kapal *Pneumatic Rubber Fenders* Adalah Jenis Fender yang digunakan untuk mencegah kapal dengan kapal saling bertabrakan atau melawan dok pada saat bongkar muat dengan cara STS (*Ship to Ship*).

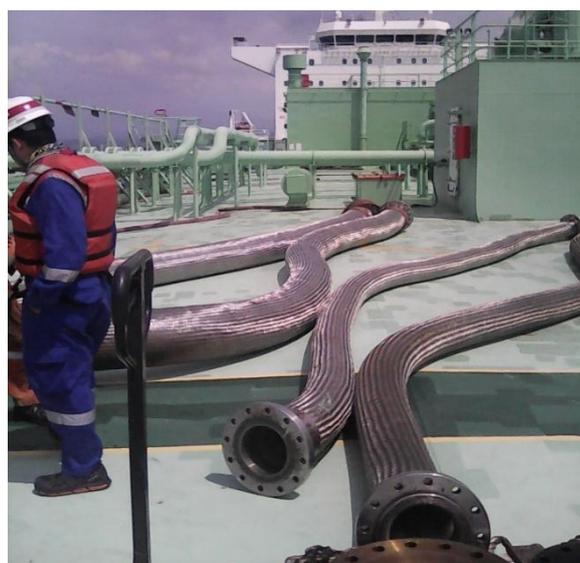


Gambar 1. *Pneumatic Rubber Fenders*
Sumber : Dokumentasi Pribadi



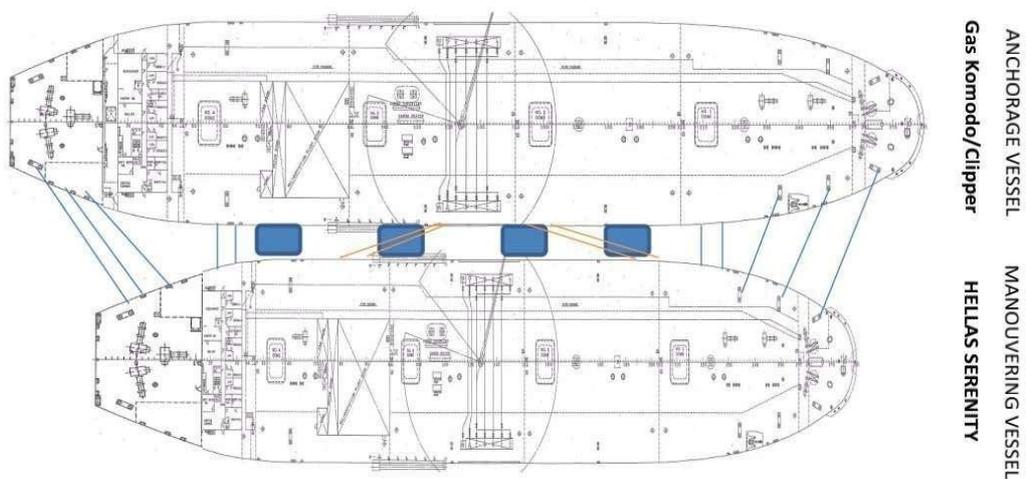
Gambar 2. Kapal yang di pasangi Fender
Sumber : Dokumentasi Pribadi

2. *Flexible Pipe / Cargo Hose* *Flexible Pipe* bisa di sebut juga pipa , biasa digunakan sebagai alat bantu bongkar muat dengan muatan curah / cair agar lebih mudah dan efisien di wilayah STS (*Ship to Ship*).



Gambar 3. *Flexible Pipe / Cargo Hose*
Sumber : Dokumentasi Pribadi

Bongkar Muat dari kapal ke kapal / STS menjadi sangat ekonomis karena kapal tidak harus bersandar di dermaga, terutama untuk kapal tanker minyak besar, yang menghilangkan biaya pelabuhan berlabuh dan juga mempersingkat waktu berlabuh. Tetapi semua ini datang dengan biaya polusi lingkungan yang tinggi dan risiko kebakaran karena kemungkinan kebocoran dalam operasi selalu ada di laut terbuka ketika kapal tidak ditambat atau bergerak.



Gambar 4. Skema bongkar STS (*Ship to Ship*)Kapal LPG/c. Hellas Serenity
Sumber : Dokumen Perusahaan