

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Definisi Umum

1. Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Dishub (2001:628) berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi, sedangkan optimalisasi berarti suatu proses meninggikan atau meningkatkan

Menurut Poerdwadarminta (Ali, 2014) adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien". Optimalisasi banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Menurut Winardi (Ali, 2014) optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha. Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki.

Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam pewujudannya secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

2. Kinerja

Suatu organisasi atau perusahaan jika ingin maju atau berkembang maka dituntut untuk memiliki pegawai yang berkualitas. Pegawai yang berkualitas adalah pegawai yang kinerjanya dapat memenuhi target atau sasaran yang ditetapkan oleh perusahaan. Untuk memperoleh pegawai yang memiliki kinerja baik maka diperlukan penerapan kinerja.

Ukuran kinerja dapat dilihat dari sisi jumlah dan mutu tertentu sesuai dengan standart yang telah ditetapkan oleh organisasi atau perusahaan bentuknya dapat bersifat tangible (dapat ditetapkan alat ukurnya atau standarnya) atau intangible (tak dapat ditetapkan alat ukurnya atau standarnya), tergantung pada bentuk dan proses pelaksanaan pekerjaan itu. Kinerja yang dihasilkan oleh pegawai dalam suatu perusahaan ditentukan oleh beberapa faktor dan kondisi yang baik itu yang berasal dari dalam diri pegawai ataupun yang berasal dari luar individu pegawai

Mangkuprawira dan Hubeis dalam bukunya Manajemen Mutu Sumber Daya Manusia (2017:153) mengatakan bahwa kinerja adalah hasil dari proses pekerjaan tertentu secara terencana pada waktu dan tempat dari karyawan serta organisasi bersangkutan.

Mangkuprawira dan Hubeis (2017:160) menyebutkan bahwa kinerja karyawan dipengaruhi oleh faktor intrinsik dan ekstrinsik pegawai. Faktor – faktor intrinsik yang mempengaruhi kinerja pegawai terdiri dari pendidikan, pengalaman, motivasi, kesehatan, usia, keterampilan, emosi dan spiritual. Sedangkan faktor ekstrinsik yang mempengaruhi kinerja pegawai terdiri dari lingkungan fisik dan non fisik, kepemimpinan, komunikasi vertikal dan horizontal, kompensasi, kontrol berupa penyeliaan, fasilitas, pelatihan, beban kerja, prosedur kerja, system hukuman dan sebagainya.

Definisi lain datang dari Murpy dan Cleveland dalam Pasolong (2015:175) mengatakan bahwa, kinerja adalah kualitas perilaku yang berorientasi pada tugas dan pekerjaan. Hal ini berarti bahwa kinerja pegawai dalam sebuah organisasi ditentukan oleh sikap dan perilaku pegawai terhadap pekerjaannya dan orientasi pegawai dalam melaksanakan pekerjaannya tersebut

Kinerja menurut Amstrong dan Baron (2018:159) adalah tentang melakukan pekerjaan dan hasil yang dicapai dari pekerjaan tersebut. Kinerja merupakan hasil pekerjaan yang mempunyai hubungan kuat

dengan tujuan strategis organisasi, kepuasan konsumen dan memberikan kontribusi ekonomi

Menurut Simanjuntak (2010:221), definisi kinerja adalah tingkat pencapaian hasil atas pelaksanaan tugas tertentu. Kinerja setiap orang dipengaruhi oleh banyak faktor yang dapat digolongkan pada tiga kelompok, yaitu kompetensi individu orang yang bersangkutan, dukungan organisasi, dan dukungan manajemen

Dari definisi-definisi tersebut kinerja merupakan suatu hasil dari tindakan seorang pekerja sesuai dengan pekerjaannya dan diawasi oleh orang-orang tertentu yaitu seorang atasan atau pimpinan dan dukungan dari organisasi.

3. Transportasi

Menurut Nasution (2016:22) Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.

Menurut Agus Imam Rifusa (2010) mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang-barang. Selain itu, menurut Tamin (2003) dalam Agus Imam Rifusa (2010) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan (2) sebagai prasarana bagi pergerakan manusia

dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut (Agus Imam Rifusa, 2010)

4. Kapal

Menurut KBBI Edisi kelima (2016) Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dsb) seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci.

Sedangkan menurut Colreg 1976 (Amandemen 2013) kata “Kapal” memiliki definisi umum sendiri atau dikhususkan sebagai aturan, untuk maksud aturan-aturan ini kecuali di dalamnya diisyaratkan lain :

- a. Kata “kapal” mencakup setiap jenis kendaraan air ,termasuk kapal tanpa benaman (displacement) dan pesawat terbang laut, yang digunakan atau dapat diguakan sebagai sarana angkutan di air.
- b. Istilah” kapal tenaga “ berarti setiap kapal yang digerakkan dengan mesin.
- c. Istilah”kapal layar” berarti setiap kapal yang sedang berlayar dengan menggunakan layar, dengan syarat bahwa mesin penggeraknya bila ada sedang tidak digunakan.
- d. Istilah ”kapal yang sedang menangkap ikan” berarti setiap kapal yang menangkap ikan dengan jaring, tali, pukot atau jaring penangkap ikan lainnya yang membatasi kemampuan olah geraknya, tetapi tidak meliputi kapal yang menangkap ikan dengan tali pancing atau alat penangkap ikan lainnya yang tidak membatasi kemampuan mengolah gerakanya di air.
- e. Kata ”pesawat terbang laut” mencakup setiap pesawat terbang yang dibuat untuk mengolah gerak di air.
- f. Istilah ”Kapal yang tidak terkendalikan ” berarti kapal yang karena sesuatu keadaan yang istimewa tidak mampu untuk mengolah

gerak seperti yang diisyaratkan oleh aturan-aturan ini dan karenanya tidak mampu menyimpangi kapal lain.

- g. Istilah "kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas" berarti kapal yang karena sifat pekerjaannya mengakibatkan kemampuannya untuk mengolah gerak seperti diisyaratkan oleh aturan-aturan ini menjadi terbatas dan karenanya tidak mampu untuk menyimpangi kapal lain.

2.2 Pengertian Kapal Berbendera Asing

Yang dimaksud dengan Kapal Berbendera Asing adalah kapal dengan pelayaran internasional (*International Voyage*) yang status bendera kebangsaan (*Flag State*) berbeda dengan negara yang akan dikunjungi atau pelabuhan yang akan dikunjungi kapal tersebut, oleh karena itu diperlukan perlakuan dan perhatian khusus dari pihak pelabuhan dalam melayani proses pemeriksaan kapal tersebut, yang bertanggung jawab oleh tugas tersebut adalah pihak Port State Control (PSC)

2.3 Pengertian Sertifikat Kapal

Sertifikat kapal adalah syarat atau sistem manajemen keselamatan yang bertujuan untuk menjamin kelayakan operasional kapal dengan aman serta legalitas kapal yang akan berlayar dan mengerjakan sebuah proyek. Kapal Indonesia (Kapal Berbendera Indonesia) yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan akan diberikan Sertifikat Keselamatan oleh Menteri. Dalam peraturan Menteri Perhubungan No.17 Tahun 2008 Tentang Sertifikat Keselamatan Kapal diberikan kepada semua jenis kapal ukuran GT 7 (Tujuh Gross Tonnage) atau lebih, kecuali kapal perang, kapal negara, dan kapal yang digunakan untuk keperluan olahraga.

Perusahaan yang telah memenuhi persyaratan akan diterbitkan Dokumen Kesesuaian atau Document of Compliance (DOC) dan juga akan

diterbitkan Sertifikat Manajemen Keselamatan atau Safety Management Certificate (SMC). Perusahaan dan kapalnya yang tidak dapat memenuhi persyaratan ISM Code akan menghadapi kesulitan dalam operasionalnya, baik diperairan internasional maupun domestik.

1. Tujuan Penggunaan Dokumen Sertifikat Kapal

Diberlakukan adanya dokumen sertifikat kapal bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/cargo dan harta benda yang berlebihan serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, maka pemerintah mengeluarkan peraturan tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan Peraturan International Safety Management (ISM Code) yang juga dikonsolidasikan dalam SOLAS Convention.

2. Jenis-Jenis Dokumen Sertifikat Kapal

Berdasarkan hasil wawancara di PT. Rukina Sukses Abadi (2011) dengan objek wawancara bagian admin kapal dan officer kantor bagian dokumen sertifikat kapal yaitu Bapak Rhesa Pradana, adapun jenis-jenis dokumen sertifikat kapal yang harus ada disetiap kapal adalah sebagai berikut :

- a. Surat Laut (Certificate Of Nationality).
- b. Surat Ukur (International Tonnage Certificate).
- c. Sertifikat keselamatan konstruksi kapal barang (Cargo Ship Safety Construction Certificate).
- d. Sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang (Cargo Ship Safety Equipment Certificate).
- e. Sertifikat keselamatan radio kapal barang (Cargo Ship Safety Radio Certificate).

- f. Sertifikat internasional pencegahan pencemaran oleh minyak (IOPP).
- g. Sertifikat internasional pencegahan pencemaran oleh kotoran (ISPP).
- h. Sertifikat internasional pencegahan pencemaran oleh udara (IAPP).
- i. Fire Extinguisher Certificate.
- j. Inspection Certificate.
- k. International Load Line Exemption Certificate.
- l. Sertifikat Klasifikasi Sementara.
- m. Sertifikat Garis Muat (Load Line Certificate).
- n. Damage Control Plans and Booklets, SOLAS 1974, regulations I I-1 / 2 3, 2 4, dan MSC.
- o. Continuous Synopsis Record (CSR).
- p. Cargo Securing Manual.
- q. Garbage Management Plan.
- r. Garbage Record Book.
- s. Oil Record Book.
- t. Document of Compliance.
- u. Fire Control Plan/booklet.
- v. Intact Stability Booklet, SOLAS 1974, regulations I I – 1 / 2 2 dan 1988 LL Protocol, regulations 10.
- w. Ship Security Plan and Associated Records.
- x. On Board Training and Drills Record.
- y. Ship Manning Certificate.

2.4 Peran Port State Control (PSC)

Port State Control (PSC) adalah badan pengawasan negara pelabuhan (Port State) yang dilakukan oleh pemerintah negara pelabuhan untuk menegakkan ketentuan-ketentuan konvensi yang berlaku di bidang

keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut serta perlindungan dan kondisi kerja awak kapal di laut. PSC mempunyai kewenangan untuk memeriksa kapal-kapal asing yang masuk ke wilayah negara pelabuhan (Port State) tersebut. Yang menjadi bagian pemeriksaan oleh PSC adalah kondisi kapal, peralatan, pengawakan dan pengoperasian kapal, apakah memenuhi peraturan/konvensi internasional atau tidak.

2.5 Tugas Pokok Port State Control (PSC)

1. Pelaksanaan Ketentuan-Ketentuan Untuk PSC Dalam Konvensi-Konvensi IMO

Konvensi IMO yang berhubungan dengan kapal menempatkan tanggung jawab untuk keselamatan dan perlindungan lingkungan laut pada Negara bendera. Negara pelabuhan dapat memberikan kontribusi yang berguna untuk tujuan yang dimaksud. Beberapa konvensi (SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, Load Line 66, SCTW 78/95 dan ILO No. 147) memuat ketentuan-ketentuan yang memberikan kewenangan kepada Negara-Negara Pelabuhan untuk melakukan pengawasan terhadap diterapkannya persyaratan-persyaratan konvensi di bidang keselamatan dan pencegahan-pencegahannya.

2. Memeriksa Kapal-Kapal Berbendera Bukan Negara Peserta Konvensi

Pengawasan dilakukan oleh Negara Pelabuhan didasarkan pada prinsip bahwa Negara Pelabuhan mengakui sertifikat-sertifikat Internasional yang diterbitkan oleh atau atas nama Negara Bendera Pengakuan dimaksud adalah suatu hak istimewa yang hanya diberikan kepada negara peserta konvensi. Negara bukan peserta konvensi tidak boleh menerbitkan sertifikat-sertifikat yang dimaksud. Namun negara ini dapat menerbitkan tersebut atas kewenangan yang diberikan oleh suatu negara peserta konvensi sesuai ketentuan-ketentuan konvensi

yang terkait. Sumber langsung yang memberikan kewenangan untuk melaksanakan program adalah Undang-Undang Nasional-nya. Oleh karena itu, perlu bagi Negara Pelabuhan untuk menjadi peserta dari konvensi-konvensi dan memiliki legalitas yang diperlukan untuk melakukan pengawasan (PSCO).

3. Memeriksa Kapal-Kapal Di Bawah Ukuran Konvensi

Konvensi-konvensi maritim pada umumnya mempunyai batasan pemberlakuan untuk setiap kategori dari ukuran-ukuran kapal (tonase, panjang kapal, umur kapal, daerah pelayaran). Batas-batas aplikasi yang dimaksud tidak hanya menyangkut akan sertifikat-sertifikat tetapi juga kapal-kapal beserta perlengkapannya. Hal ini tidak merubah fakta bahwa kapal-kapal yang dimaksud hanya boleh diizinkan berlayar jika keselamatan dan perlindungan terhadap lingkungan laut terjamin. Kapal-kapal tersebut harus memenuhi persyaratan-persyaratan dari Negara Bendera, yang mungkin tidak diketahui oleh para Inspektur dari Negara Pelabuhan. Oleh karena itu, PSCO (Post State Control Officer) harus memakai kebijaksanaannya dalam mempertimbangkan akan kondisi kapal-kapal tersebut. Mereka dapat dibantu dalam hal ini dengan beberapa bentuk sertifikat yang diterbitkan oleh atau atas nama Negara Bendera yang terkait.

4. Identifikasi Kapal-Kapal Di Bawah Standar Atau Resiko-Resiko Penyebab Pencemaran

Identifikasi ini memerlukan pertimbangan secara profesional. Pengalaman-pengalaman memperlihatkan bahwa interpretasi darinegara-negara terdapat perbedaan. Kesukaran dalam menetapkan kapal-kapal demikian direfleksikan dalam pedoman tentang pengawasan negara pelabuhan (Guidelines On Port State Control). Suatu prinsip yang perlu diingat adalah perlengkapan yang disyaratkan oleh konvensi harus ada dan dalam kondisi yang layak.

Jika tidak, maka kapal yang tidak sesuai dengan sertifikat dan harus dilakukan perbaikan segera.

5. Melakukan Pengawasan Melalui Pemonitoran (*Monitoring Control*)

Melakukan Pengawasan melalui pemantauan bertujuan untuk memperbaiki kelengkapan dengan memperhatikan beberapa konvensi dengan tujuan pengurangan kecelakaan dan pencemaran.

2.6 Pembagian Wilayah Pengawasan Port State Control (PSC)

Adapun pengawasan Port State Control (PSC) dibagi menjadi beberapa kawasan dan dituangkan dalam perjanjian “Memorandum of Understanding (MoU)”, yaitu :



Gambar 2.1. Pembagian Wilayah PSC berdasarkan perjanjian MoU
Sumber: Mediterranean MoU Federation

- *Paris MoU* yang ditandatangani di Paris pada 1 Juli 1982
- *Vina de Mar or Latin America Agreement*, yang di tandatangani di Vina del Mar (Chile) pada 5 November 1992.

- *Tokyo MoU*, yang ditandatangani di Tokyo (Japan) pada 1 Desember 1993. Negara-negara anggota Tokyo MoU adalah Australia, Kanada, Chile, China, Fiji, Hongkong, Indonesia, Jepang, Korea Selatan, Malaysia, Selandia Baru, Papua Nugini, Filipina, Rusia, Singapura, Thailand, Vanuatu, Vietnam.
- *Caribbean MoU*, yang ditandatangani di Christchurch (Barbados) pada 9 Februari 1996
- *Mediterranean MoU*, yang ditandatangani di Malta pada 11 Juli 1997
- *Indian Ocean MoU*, yang ditandatangani di Pretoria (Afrika Selatan) pada 5 Juni 1998
- *Abuja MoU*, yang ditandatangani di Abuja pada 22 Oktober 1999.