

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



MAKALAH

UPAYA PENINGKATAN PENERAPAN GARBAGE
MANAGEMENT PLAN SYSTEM DALAM RANGKA
MEMINIMALISIR PENCEMARAN LAUT DI ATAS
MT. COSMIC 8

Oleh :



EFRON ARIE
NIS. 01933 / N

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2016

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



MAKALAH

UPAYA PENINGKATAN PENERAPAN GARBAGE
MANAGEMENT PLAN SYSTEM DALAM RANGKA
MEMINIMALISIR PENCEMARAN LAUT DI ATAS
MT. COSMIC 8

**Diajukan Guna Memenuhi Peryaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

Oleh :



EFRON ARIE
NIS. 01933 / N

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2016

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : EFRON ARIE
No. IndukSiswa : 01933 / N
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENINGKATAN PENERAPAN GARBAGE MANAGEMENT
PLAN SYSTEM DALAM RANGKA MEMINIMALISIR PENCEMARAN
LAUT DI ATAS MT. COSMIC 8

Jakarta, 06-Oktober- 2016

Pembimbing Materi,

(Capt. Dodo Rukanda, M.M.)

Pembimbing Penulisan,

(A .Chalid Pasyah, M.PD., Dip., Tesl.)

Pembina (IV/a)

NIP. 196008141982021001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

(Capt. Irfan Faozun, M.M.)

Penata (III /c)

NIP. 197309082008121001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : EFRON ARIE
No. IndukSiswa : 01933 / N
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA PENINGKATAN PENERAPAN GARBAGE MANAGEMENT
PLAN SYSTEM DALAM RANGKA MEMINIMALISIR PENCEMARAN
LAUT DI ATAS MT. COSMIC 8

Jakarta, 13-Oktober-2016

Penguji I

(Capt. Drs. Kemal Syarif, Sp-1., M.Mar.)

Penguji II

Penata Tingkat 1 (III/d)
NIP. 197308102005021002

Penguji III

Pembina(IV/a)
NIP. 197205031998032003

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

(Capt. Irfan Faozun, M.M.)

Penata (III /c)
NIP. 197309082008121001

KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadirat Allah yang maha esa, yang telah memberikan rahmat, berkat serta karunianya, sehingga Penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, dengan judul :

UPAYA PENINGKATAN PENERAPAN GARBAGE MANAGEMENT PLAN SYSTEM DALAM RANGKA MEMINIMALISIR PENCEMARAN LAUT DI ATAS MT. COSMIC 8

Makalah ini disusun untuk memenuhi persyaratan Kurikulum Program ANT-1 (Ahli Nautika Tingkat-1) yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Dalam penyusunan makalah ini, Penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada ALLAH yang maha esa atas rahmat dan karunianya, keluarga serta saudara-saudara yang setia membantu dan memberi semangat, kepada semua pihak yang membantu dalam penyelesaian makalah ini, diantaranya yang terhormat :

1. Capt. Weku Frederik Karuntu , M.M. Selaku Direktur Sekolah Tinggi ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta .
2. Drs. Bambang Sumali , M.SC. Selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Capt. Irfan Faozun , M.M. Selaku Ketua jurusan Nautik di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta
4. Capt. Dodo Rukanda , M.M. Selaku Dosen Pembimbing Materi di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
5. Bapak Chalid Pasyah , DIP., TESL., M.PD. Selaku Dosen Pembimbing Penulisan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
6. Segenap Dosen dan Staf Pengajar di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta, yang telah banyak memberikan bimbingan dan pengarahan selama penyusunan hingga selesainya makalah ini .
7. Semua Rekan-rekan di MT. COSMIC 8 yang membantu memberikan Data-data selama penelitian , penulisan dan penyusunan makalah ini .
8. Semua Rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat (ANT) I Angkatan XLIV tahun ajaran 2016 yang telah memberikan bimbingan, sumbangan dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan .

Semoga makalah ini dapat memberikan manfaat kepada Pembaca terutama yang akan bekerja dikapal dengan tipe yang sama sehingga mampu bekerja secara efisien.

Jakarta, 10 Oktober 2016

Penulis :

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'EFRON ARIE', with a horizontal line underneath.

EFRON ARIE
NIS. 01933/N

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR LAMPIRAN.....	vi
 BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah.....	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	4
D. Metode Penelitian.....	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian.....	6
F. Sistematika Penulisan.....	6
 BAB II : LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	8
B. Kerangka Pemikiran.....	22
 BAB III : ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data.....	25
B. Analisis Data.....	28
C. Pemecahan Masalah.....	29
 BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan.....	35
B. Saran.....	35
 DAFTAR PUSTAKA	
 LAMPIRAN	
 PENJELASAN ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Ship Particular MT. Cosmic 8.
- Lampiran 2. Crew List.
- Lampiran 3. Gambar Kapal.
- Lampiran 4. Tugas Negara Anggota IMO Dalam Melaksanakan Konvensi IMO
(Convention and Non-Convention).
- Lampiran 5. Record Garbage Discharge (Garbage Record Book).

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pada era globalisasi dunia maritim semakin hari semakin modern. Hal ini terbukti dari semakin banyaknya armada kapal yang beroperasi di perairan dunia. Adapun salah satu sumber dari pencemaran lingkungan laut adalah limbah yang dihasilkan dari kapal-kapal yang dibuang sembarangan di laut. Pada setiap kapal tidak dapat dihindarkan dari adanya sampah, dimana sampah itu sendiri tetap akan bertambah terus sehingga untuk menghindari hal ini maka sampah yang ada itu harus dibuang kelaut.

Masalah yang timbul apabila penanganan sampah yang tidak sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan dalam International Maritime Organization (*IMO*) , *Marine Pollution (MARPOL) 73/78 pada Annex V* akan menyebabkan pencemaran yang dapat mengganggu kehidupan laut. Biasanya makhluk hidup dilaut dapat langsung mati akibat dari sampah tersebut. Namun dengan perkembangan kapal saat ini bertambah besar dan cepat sehingga pemahaman awak kapal mengenai *garbage management plan* masih sangat kurang, menyebabkan alam tidak mampu menghadapi masalah ini.

Menurut Undang-undang Republik Indonesia no.17 Tahun 2008 tentang pelayaran pasal 227 (setiap awak kapal wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal), dan pada pasal 324 setiap awak kapal yang tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan terhadap terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal dipidana dengan tindakan penjara paling lama 2 tahun dan denda paling banyak Rp. 300.000.000 .

Untuk menghindari terjadinya pencemaran lingkungan laut akibat sampah, maka pelaksanaan kegiatan mulai dari pengumpulan, penampungan, pengolahan, maupun sampai pembuangan, hendaknya dilakukan pengawasan dari perwira

dan Anak Buah Kapal (ABK) yang memahami cara atau *prosedur garbage management plan*.

Selama Peneliti bekerja diatas MT. Cosmic 8 dan mengambil data untuk pembuatan makalah ini mulai dari tanggal 01 Juni 2015 sampai 01 Maret 2016, Peneliti melihat minimnya fasilitas-fasilitas pembuangan sampah yang disediakan khusus dipelabuhan-pelabuhan lepas pantai, akibatnya banyak kapal- kapal yang membuang sampah di tengah laut pada saat berlayar karena tidak ada fasilitas pembuangan sampah pada saat di pelabuhan, Untuk memastikan bahwa penanganan sampah yang tepat dan mencegah pencemaran lingkungan laut dari sampah-sampah tersebut, maka pada makalah ini Penulis akan meneliti bagaimana implementasi dalam menangani permasalahan penanganan sampah untuk mencegah pencemaran laut.

Kapal MT. COSMIC 8 telah mengadopsi regulasi pengaturan pembuangan sampah sesuai Marine Pollution (*MARPOL*) 73/78 *Annex V* yang telah di masukan ke dalam *safety management system* (SMS) perusahaan dan diimplementasikan di atas kapal. Akan tetapi walaupun implementasinya telah di lakukan cukup lama Penulis masih menemukan masalah sampah yang tidak tepat misalnya sampah plastik yang tercampur di dalam sampah sisa makanan. Contoh lain yang peneliti temukan diatas kapal adalah beberapa awak kapal yang memasukkan beberapa kategori sampah dalam tempat yang sama dengan alasan tempat penampungan sampah yang terbatas volumenya dan masih sering ditemukan bahwa sampah sisa makanan tidak dicacah dengan *food comunitier* tetapi langsung di buang ke laut dan juga pembakaran sampah pun tidak di lakukan karena *incinerator* tidak dapat di beroperasi dengan baik. Dalam makalah ini penulis akan mengkaji implementasi penanganan sampah dan penyesuaiannya dengan aturan Marine Pollution (*Marpol*) *Annex V amandement* 1 januari 2013. Berdasarkan uraian diatas, maka penulis ingin mengkaji lebih dalam mengenai judul :

"Upaya Peningkatan Penerapan Garbage Management Plan System Dalam Rangka Meminimalisir Pencemaran Laut Di Atas MT. Cosmic 8"

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

Dalam penulisan makalah ini, Penulis mengidentifikasi beberapa masalah yang mengakibatkan implementasi penanganan sampah diatas MT. Cosmic 8 belum terlaksana dengan baik diantaranya adalah:

1. IDENTIFIKASI MASALAH

Dalam penulisan makalah ini, Peneliti mengidentifikasi beberapa masalah yang mengakibatkan implementasi penanganan sampah diatas kapal MT. COSMIC 8 belum terlaksana dengan baik diantaranya adalah :

- a. Belum optimalnya *Garbage Management Plan* di atas MT. Cosmic 8 .
- b. Kurangnya pemahaman Anak Buah Kapal (ABK) tentang penanganan sampah diatas kapal.
- c. Kurangnya motivasi awak kapal dalam mencegah pencemaran laut.
- d. Kurang optimalnya familiarisasi Sistem Prosedur (SISPRO) tentang penanganan sampah di atas kapal.
- e. Rendahnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal dalam melaksanakan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah.

2. BATASAN MASALAH

Mengingat luasnya permasalahan yang berkaitan dengan penerapan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah, untuk itu Penulis perlu menetapkan batasan masalah yang akan dibahas meliputi :

- a. Kurang optimalnya familiarisasi Sistem Prosedur (SISPRO) tentang penanganan sampah diatas kapal.
- b. Rendahnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal dalam melaksanakan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah.

3. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan pembatasan masalah diatas Peneliti dapat merumuskan masalah sebagai berikut :

- a. Mengapa familirisasi Sistem Prosedur (SISPRO) tentang penanganan sampah di atas kapal kurang optimal ?.
- b. Mengapa kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal dalam menjalani Sistem Prosedur (SISPRO) tentang penanganan sampah masih rendah ? .

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. TUJUAN PENELITIAN:

- a. Untuk mengetahui penyebab mengapa familiarisasi Sistem Prosedur (SISPRO) tentang penanganan sampah diatas kapal kurang optimal ?
- b. Untuk mengetahui penyebab mengapa kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal dalam melaksanakan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah rendah ?

2. MANFAAT PENELITIAN

a. Manfaat secara Teoritis.

1) Pembaca :

Untuk menambah pengetahuan dan wawasan bagi pembaca dan para calon pelaut yang akan berkerja di atas kapal.

2) Peneliti :

Untuk menjadikan acuan para Peneliti dalam melakukan penelitian selanjutnya.

b. Manfaat secara Praktisi.

Agar Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal dapat disiplin dalam melaksanakan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah di atas kapal.

D. METODE PENELITIAN

1. METODE PENDEKATAN

Dalam pembuatan makalah ini Penulis melakukan penelitian dengan menggunakan metode studi kasus yang dipaparkan secara deskriptif kualitatif

2. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Dalam mengumpulkan data-data dalam pembuatan makalah ini, penulis menggunakan teknik-teknik pengumpulan data antara lain:

a. Teknik Pengamatan (Observasi)

Penulis melakukan pengamatan secara langsung di atas MT. Cosmic 8 terutama dalam hal *garbage management plan* untuk mencegah pencemaran dilaut dalam melaksanakan teknik observasi ini yang diamati adalah :

- 1) Pemilihan sampah diatas kapal sesuai System Managemen Keselamatan (SMK) .
- 2) Dokumentasi pembuangan sampah yang dicatat dalam *Garbage Record Book* .
- 3) Pemahaman awak kapal atas perubahan aturan dalam implementasi diatas kapal .
- 4) Fasilitas pendukung pembuangan sampah dari atas kapal hingga ke shore reception facility.

b. Studi Kepustakaan

Pengumpulan data yang diperlukan dilakukan Peneliti dengan membaca buku-buku dari berbagai sumber jurnal ilmiah, situs maritime dari berbagai Negara yang ada di internet.

(Daftar pustaka terlampir)

c. Teknik Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan dengan studi perpustakaan atau pengamatan melalui pengumpulan data dan memanfaatkan tulisan-tulisan yang ada hubungannya dengan penulisan makalah ini .

(Hasil dokumentasi terlampir)

3. SUBJEK PENELITIAN

Dalam penyusunan makalah ini, diambil sebagai subjek penelitian yaitu penerapan *garbage management plan* di kapal MT. Cosmic 8.

4. TEKNIK ANALISA DATA

Teknik analisa data yang digunakan oleh Penulis dalam pembuatan makalah ini adalah teknik analisis akar permasalahan yang di bahas secara deskriptif kualitatif yaitu dengan cara menggambarkan data-data yang telah penulis dapatkan di lapangan kemudian dianalisis berdasarkan landasan teori yang ada.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. WAKTU PENELITIAN

Penelitian dilakukan selama Penulis berkerja sebagai Nakhoda diatas MT.Cosmic 8 , dari tanggal 30 Juni 2015 sampai dengan tanggal 01 Maret 2016.

2. TEMPAT PENELITIAN

Penelitian dilakukan di atas MT.Cosmic 8, berbendera Indonesia, isi kotor 1.190 GT , pemilik PT. Cosmic daerah pelayaran NCV (Near Coastal Voyage), (Ship's particular MT. Cosmic 8 lihat lampiran 1).

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Sistematika penulisan skripsi dibagi dalam 4 (empat) bab dengan masing-masing pembahasan sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Mengemukakan tentang latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah dan alasan pemilihan judul, tujuan dan manfaat yang dapat diambil dari penelitian, metode penelitian , waktu dan tempat penelitian dan sistematika penulisan, ditujukan untuk perwira dan Anak Buah Kapal (ABK) atau bagi para Pembaca .

BAB II : LANDASAN TEORI

Bab ini memaparkan tentang tinjauan pustaka yang menurut uraian mengenai ilmu dan teori yang terdapat dalam pustaka serta kerangka pemikiran yang berisi bagian yang berasal dari berbagai teori yang relevan dengan masalah yang diteliti.

BAB III : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini memaparkan atau berisi deskripsi data yang merupakan inti dari penulisan makalah. Dalam bab ini diuraikan mengenai data yang Penulis dapatkan, analisa data, alternatif pemecahan masalah, dievaluasi dan dipilih pemecahan masalahnya.

BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN

Didalam bab ini menjelaskan kesimpulan yang memuat tentang jawaban terhadap masalah-masalah yang ada kaitannya dengan penerapan *Garbage Management Plan* yang telah dibuat di atas kapal. Dari kesimpulan itu , Penulis memberikan saran-saran yang diharapkan dapat menyelesaikan masalah yang ada diatas kapal, yang berkaitan dengan Implementasi *Garbage Management Plan*.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan uraian berbagai permasalahan pada Bab 1 dan untuk penjabaran Bab-bab selanjutnya, maka Penulis perlu menyusun suatu Tinjauan Pustaka, sebagai berikut:

1. Kumpulan pengertian

a. Pengertian Upaya

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2007:1250), kata Upaya adalah usaha, ikhtiar (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar, dan sebagainya).

b. Pengertian Peningkatan

Menurut Sariwati “Peningkatan Prestasi Belajar Siswa”(2009:4), Peningkatan adalah sebuah cara atau usaha yang dilakukan untuk mendapatkan keterampilan atau kemampuan menjadi lebih baik.

c. Pengertian Garbage atau Sampah

Menurut IMO dalam buku MARPOL CONSOLIDATED EDITION 2006 annex V (2006/317). Sampah berarti semua jenis limbah makanan, limbah domestic dan limbah operasional, semua plastic, abu incinerator, residu muatan, minyak goreng, alat pancing, dan bangkai hewan yang dihasilkan selama operasi normal kapal dan bertanggung jawab untuk dibuang terus menerus atau berkala kecuali zat yang didefinisikan atau tercantum dalam lampiran lain pada konvensi ini .

d. Pengertian Management atau Manajemen

Menurut Marry Parker Follet yang dikutip oleh handoko ”System Manajerial” (2000:8), manajemen merupakan seni dalam menyelesaikan pekerjaan melalui orang lain. Definisi ini mengandung arti bahwa para manajer mencapai tujuan-tujuan organisasi melalui pengaturan orang-orang lain untuk melaksanakan berbagai tugas yang mungkin diperlukan.

e. Pengertian Pencemaran dari kapal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.29 tahun 2014 tentang pencegahan pencemaran lingkungan maritime Bab 1 Ketentuan Umum, pasal 1 (1). "pencemaran dari kapal adalah kerusakan pada perairan dengan segala dampaknya yang diakibatkan oleh tumpahnya atau keluarnya bahan yang disengaja atau tidak disengaja berupa minyak, bahan cair beracun muatan berbahaya dalam kemasan , kotoran , sampah dan udara dari kapal”.

f. Pengertian Disiplin

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2003 : 268), penerbit PT. Gramedia Jakarta menyatakan disiplin adalah tata tertib di sekolah, kemiliteran, dan lain sebagainya (ketaatan/kepatuhan terhadap tata tertib di sekolah).

g. Pengertian Pengawasan

Menurut Herujito dalam buku “ Dasar-dasar Manajemen” Pt. Grasindo: Jakarta (2006:242), Definisi pengawasan (controlling) sebagai elemen atau fungsi keempat manajemen ialah mengamati dan mengalokasikan dengan tepat penyimpangan-penyimpangan yang terjadi.

h. Pengertian Motivasi

Menurut Adair, Jhon, dalam buku “ Pemimpin yang berpusat pada Tindakan” (2007:192), penerbit Binarupta Aksara: Jakarta. Motivasi adalah apa yang membuat orang melakukan sesuatu, tetapi arti yang lebih penting dari kata ini adalah bahwa motivasi adalah apa yang membuat orang benar-benar berusaha dan mengeluarkan energy demi apa yang mereka lakukan.

2. Kumpulan Teori

a. Teori Meminimalisir Pencemaran Laut di atas kapal.

1) Menurut IMO , *MARPOL 73/78 annex V* , (2002:385) , Peraturan pencegahan pencemaran oleh sampah dari kapal. Tentang pembuangan sampah diluar daerah khusus :

a) Pembuangan kelaut semua barang plastik, termasuk tali- tali sintesis, jaring-jaring penangkap ikan sintesis dan kantong- kantong sampah plastik dilarang.

- b) Pembuangan kelaut sampah-sampah berikut ini harus dilakukan ditempat yang sejauh mungkin dari daratan terdekat, tetapi dalam keadaan yang bagaimanapun pembuangan ke laut itu dilarang jika jarak dari daratan yang terdekat kurang dari 25 mil laut untuk bahan-bahan pelapis dan bahan kemasan yang dapat mengapung. 12 mil laut untuk sisa-sisa makanan dan semua sampah yang termasuk hasil-hasil olahan kertas, majun, kaca, logam, botol-botol, tembikar dan sampah yang serupa..
- 2) Berdasarkan MARPOL 73/78 Annex V peraturan 5 (2002:387), Pembuangan sampah di daerah khusus, yang termasuk dengan daerah khusus adalah:
- a) Daerah laut Mediterranean berarti laut Mediterranean yang sebenarnya termaksud teluk-teluk dan laut-laut didalamnya dengan batas antara Laut Mediterranean dan Laut Hitam yang terdiri dari jajar 41°U ke Barat dibatasi oleh selat Gibraltar diatas garis meridian $05^{\circ}36\text{B}$.
 - b) Daerah laut Baltik berarti laut Baltik yang sebenarnya dengan Teluk Bothania dan Teluk Finlandia serta jalan masuk ke laut Baltik yang dibatasi oleh jajar di $57^{\circ}44.8'\text{U}$.
 - c) Daerah laut hitam berarti laut hitam yang sesungguhnya dengan batas antara Laut Tengah dan laut yang terbentuk oleh jajar 41°U .
 - d) Daerah Laut Merah berarti Laut yang sesungguhnya termasuk Teluk Suez dan Teluk Aqabayang di selatan dibatasi oleh loksodrom antara $12^{\circ}08.5'\text{U}$ - $59^{\circ}48\text{T}$.
 - e) Daerah Teluk-teluk yang berlokasi di Utara-Barat dari baris rhumb diantara Ras al Hadd ($22^{\circ} 30' \text{ N} - 59^{\circ} 48' \text{ E}$) dan Ras al Fasteh ($25^{\circ} 04' \text{ N}-61^{\circ}-25'\text{E}$)
 - f) Daerah Laut Utara, berarti laut utara yang tepat termasuk laut di dalamnya dengan batas antara Laut Utara ke selatan lintang $62^{\circ} 8' \text{ N}$ dan ke arah timurbujur 48° W , Skagerrak, batas selatan yang ditentukan timur dari Skaw oleh lintang $57^{\circ}44,8' \text{ N}$; dan Selat Inggris dan pendekatan yang ke arah timur dari bujur 58° W dan utara lintang $48^{\circ}30' \text{ N}$.

- g) Daerah Antartika berarti wilayah laut selatan lintang 60° S.
- h) Daerah Karibia, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, ayat 1, Konvensi untuk perlindungan dan pengembangan Lingkungan Laut dari kawasan Karibia dan Sekitarnya (Cartagena de Indias, 1983), berarti Teluk Meksiko dan Laut Karibia yang tepat termasuk teluk dan laut di dalamnya dan bahwa sebagian dari Samudera Atlantik dalam batas dibentuk oleh 30° N, paralel dari Florida ke arah timur ke 77°30' W meridian.

Note : The Great Barrier Reef, sebagaimana didefinisikan dalam MARPOL, timur laut Australia, harus dianggap sebagai tepi luar bukan daratan. Dengan demikian, semua pembuangan (Termasuk sisa makanan) dilarang di wilayah The Great Barrier Reef.

b. Teori Rencana Pengelolaan Sampah atau *Garbage Management Plan*.

- 1) Menurut Buku *International Safety Management (ISM) Code Guide lines on implementation of the ISM Code 2010* Bagian 6.5 (2010:11-13), semua peraturan yang sudah diberlakukan baik peraturan internasional maupun peraturan local tidak terlepas dari sumber daya manusianya yang harus diberikan sosialisasi dan juga pelatihan untuk tercapainya tujuan aturan tersebut. bahwa perusahaan harus membentuk dan memelihara prosedur yang akan digunakan untuk menetapkan jenis Latihan yang mungkin diperlukan, dalam menunjang pelaksanaan Safety Management System (SMS) lebih lanjut dan harus menjalaninya. Latihan dimaksud diberikan pada seluruh personil yang memerlukannya. Tanggung jawab di atas kapal untuk melaksanakan Rencana Pengelolaan Sampah adalah:

- a) Perusahaan bertanggung jawab untuk menunjuk awak kapal yang berwenang, dukungan terhadap orang yang ditunjuk dapat diberikan oleh staf departemen, dukungan seperti itu diperlukan dalam pengumpulan, penampungan, pengolahan dan pembuangan sampah untuk menjamin bahwa prosedur di atas kapal dilaksanakan berdasarkan rencana pengelolaan sampah.

- b) Perusahaan bertanggung jawab untuk menunjuk staff pendukung yang berwenang.

Dari sudut pandang peraturan, petugas yang ditunjuk berwenang menjamin bahwa prosedur-prosedur yang ada didalam rencana tersebut dilaksanakan, termasuk:

- Plakat-plakat himbauan dalam bahasa yang sesuai ditempatkan untuk memberitahukan kepada awak kapal tentang persyaratan pembuangan sampah yang disebutkan dalam aturan 3 dan 5 dari *Annex V* tentang pembuangan sampah didalam dan diluar daerah khusus.
- Mencatat setiap operasi pembuangan sampah dan pembakaran di dalam buku catatan sampah (*garbage record book*),
(contoh pengisian *Garbage Record Book* lihat Lampiran 5).

Dalam Safety Management System yang telah dibuat di atas kapal dengan prosedur pelaksanaan pengelolaan sampah untuk mencegah pencemaran. Dalam aplikasinya di atas kapal menerapkan pengelolaan sampah secara efektif termasuk pengumpulan, penanganan, penampungan dan pembuangan sampah . Prosedur mengenai pengelolaan sampah diatas kapal telah dibuat sesuai dengan *International Safety Management (ISM)*, prosedur untuk menangani sampah yang dihasilkan oleh kapal dapat dibagi menjadi 4 Langkah yaitu pengumpulan. pengolahan, penampungan dan pembuangan. Penjelasannya sebagai berikut:

a) Pengumpulan

Prosedur-prosedur dalam pengumpulan sampah harus berdasarkan pertimbangan apakah dapat atau tidak dapat dibuang ke laut sepanjang jalan. kategori tempat-tempat sampah ditandai dengan jelas dapat disediakan untuk jenis sampah seperti yang ditimbulkannya. tempat-tempat sampah ini seperti kaleng, kantong-kantong dan lain-lain. Tempat untuk tiap- tiap kategori harus jelas ditandai dan dibedakan dengan warna, grafik, bentuk-bentuk ukuran atau tempat wadah ini harus disiapkan dalam tempat yang cukup

dikapal, awak kapal dan penumpang harus diberitahu sampah yang boleh atau tidak boleh dibuang kelaut.

b) Pengolahan

Tergantung pada faktor-faktor seperti jenis kapal, daerah pengoperasian dan jumlah crew, kapal harus dipasang dengan incinerator atau alat lainnya, untuk pengolahan sampah incinerator kapal dirancang untuk operasi sementara pembakaran sampah. Aturan-aturan khusus pada incinerator disetujui oleh pihak yang berwenang di beberapa pelabuhan dan dapat digunakan pada daerah khusus, sebelum menggunakan incinerator, pada saat dipelabuhan, permohonan izin mungkin dibutuhkan dari pihak yang berwenang dipelabuhan tersebut, pada umumnya menggunakan incinerator untuk sampah di atas kapal didalam pelabuhan dihindari karena penggunaannya akan menambah kemungkinan polusi udara. Prosedur yang paling tepat untuk menangani dan menyimpan sampah akan bermacam-macam tergantung pada factor - faktor seperti tipe dan ukuran kapal, daerah operasi, peralatan pengolahan sampah dan ruang penampungan, dari pelayaran dan peraturan dan fasilitas pembuangan.

c) Penampungan

Menurut IMO, MARPOL 73/78 Annex V Peraturan 7, (2002:390), tentang fasilitas penampungan, menyatakan bahwa:

- Pemerintah masing-masing Negara peserta konvensi berkewajiban menjamin tersedianya fasilitas-fasilitas penampungan di pelabuhan- pelabuhan dan terminal terminal untuk penampungan sampah, tanpa mengakibatkan terjadinya keterlambatan kapal yang tidak perlu, dan sesuai dengan kebutuhan-kebutuhan kapal yang menggunakannya.
- Pemerintah masing-masing Negara peserta harus memberitahukan kepada organisasi untuk diteruskan kepada negara peserta yang bersangkutan mengenai semua hal apabila fasilitas-fasilitas yang didakan menurut peraturan ini tidak layak. Konvensi Internasional tentang pencemaran laut 1973 resolusi 21

tentang penyediaan fasilitas - fasilitas penampungan. Sampah sebaiknya disimpan dengan sebuah Cara yang dapat mencegah zat berbahaya misalkan kaleng, box, drum atau penampungan yang lain sebaiknya untuk yang lebih pendek sampah yang dapat dibuang selama pelayaran. (Tugas negara anggota konvensi IMO lihat lampiran 4) .

d) Pembuangan

Menurut IMO, Revisi MARPOL Annex V Resolution MEPC.201(62) yang diadopsi pada tanggal 15 Juli 2011 menetapkan persyaratan peraturan baru mengenai pembuangan sampah dari kapal dan akan mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 2013. Amandemen baru melarang pembuangan dari hampir semua jenis sampah di laut dengan pengecualian di bawah persyaratan khusus dari limbah makanan, bangkai hewan, residu kargo yang terkandung dalam air cuci dan bahan pembersih ramah lingkungan . Sebagai hasil dari peraturan ini semakin banyak kapal akan membuang limbah kapal yang dihasilkan mereka ke fasilitas penerimaan darat, Umumnya debit dibatasi untuk limbah makanan , residu kargo diidentifikasi , bangkai hewan , dan mengidentifikasi bahan pembersih dan aditif dalam masukkan air pencuci yang tidak berbahaya bagi lingkungan laut. Pada Peraturan 7 Pengecualian berbunyi: Peraturan 3, 4, 5 dan 6 Lampiran ini tidak berlaku untuk:

- Pembuangan sampah dari kapal yang diperlukan untuk tujuan mengamankan keselamatan kapal dan orang-orang di kapal atau menyelamatkan hidup di laut.
- Disengaja kehilangan sampah yang dihasilkan dari kerusakan kapal dan peralatannya, asalkan semua tindakan pencegahan telah diambil sebelum dan sesudah terjadinya kerusakan, untuk mencegah atau meminimalkan kerugian kecelakaan ; atau
- Hilangnya disengaja alat tangkap ikan dari kapal asalkan semua wajar .
- Pembuangan alat tangkap dari sebuah kapal untuk perlindungan kelautan lingkungan atau untuk keselamatan kapal atau awaknya.

Sebuah gambaran sederhana dari ketentuan keluarnya revisi MARPOL Annex V yang akan berlaku pada 1 Januari 2013 sudah dikembangkan oleh IMO dan disajikan di bawah ini

TYPE OF GARBAGE	SHIPS OUTSIDE SPECIAL AREAS	SHIPS WITHIN SPECIAL AREAS	OFFSHORE PLATFORMS MORE THAN 12 nm FROM LAND AND ALL SHIPS WITHIN 500 m OF SUCH PLATFORMS
FOOD WASTE COMMINUTED OR GROUND	DICHARGE PERMITTED MORE THAN 3nm FROM NEAREST LAND , EN ROUTE AND AS FAR AS PRACTICABLE	DICHARGE PERMITTED MORE THAN 3nm FROM NEAREST LAND , EN ROUTE AND AS FAR AS PRACTICABLE	DISCHARGE PROHIBITED
FOOD WASTE NOT COMMINUTED OR GROUND	DICHARGE PERMITTED MORE THAN 3nm FROM NEAREST LAND , EN ROUTE AND AS FAR AS PRACTICABLE	DISCHARGE PROHIBITED	DISCHARGE PROHIBITED
CARGO RESIDUES NOT CONTAINED IN WASH WATER		DISCHARGE PROHIBITED	DISCHARGE PROHIBITED
CARGO RESIDUES CONTAINED IN WASH WATER	DICHARGE PERMITTED MORE THAN 3nm FROM NEAREST LAND , EN ROUTE AND AS FAR AS PRACTICABLE	DICHARGE PERMITTED MORE THAN 3nm FROM NEAREST LAND , EN ROUTE AND AS FAR AS PRACTICABLEAND SUBJECT TO TWO ADDITIONAL CONDITIONS	DISCHARGE PROHIBITED
CLEANING AGENTS AND ADDITIVES CONTAINED IN CARGO HOLD WASH WATER	DISCHARGE PERMITTED	DICHARGE PERMITTED MORE THAN 3nm FROM NEAREST LAND , EN ROUTE AND AS FAR AS PRACTICABLEAND SUBJECT TO TWO ADDITIONAL CONDITIONS	DISCHARGE PROHIBITED

CLEANING AGENTS AND ADDITIVES IN DECK AND EXTERNAL SURFACES WASH WATER	DISCHARGE PERMITTED	DISCHARGE PERMITTED	DISCHARGE PROHIBITED
TYPE OF GARBAGE	SHIPS OUTSIDE SPECIAL AREAS	SHIPS WITHIN SPECIAL AREAS	OFFSHORE PLATFORMS MORE THAN 12 nm FROM LAND AND ALL SHIPS WITHIN 500 m OF SUCH PLATFORMS
CARCASSES OF ANIMALS CARRIED ON BOARD AS CARGO AND WHICH DIED DURING VOYAGE	DISCHARGE PERMITTED AS FAR FROM THE NEAREST LAND AS POSSIBLE AND EN ROUTE	DISCHARGE PROHIBITED	DISCHARGE PROHIBITED
ALL OTHER GARBAGE INCLUDING PLASTICS, SYNTHETIC ROPES, FISHING GEAR, PLASTIC GARBAGE BAGS, INCINERATOR ASSHES, CLINKERS , COOKING OIL, FLOATING DUNNAGE, LINING AND PACKING MATERIALS, PAPPER, RAGS, GLASS, METAL, BOTTLES, CROCKERY AND SIMILAR REFUSE	DISCHARGE PROHIBITED	DISCHARGE PROHIBITED	DISCHARGE PROHIBITED
MIXED GARBAGE	WHEN GARBAGE IS MIXED WITH OR CONTAMINATED BY OTHER SUBSTANCES BY OTHER SUBSTANCES PROHIBITED FROM DISCHARGE OR HAVING DIFFERENT DISCHARGE REQUIREMENTS, THE MORE STRINGENT REQUIREMENTS SHALL APPLY		

- Zat-zat ini harus tidak merusak lingkungan laut .
- Pembuangan hanya diperbolehkan jika: Kedua pelabuhan keberangkatan dan pelabuhan tujuan berada dalam area khusus dan kapal tidak akan transit ke luar area khusus antara pelabuhan ini ; dan Jika tidak ada fasilitas penerimaan yang memadai tersedia di pelabuhan.

2) Menurut Marpol 73/78, Annex V, Peraturan 9, (2002:390-392) menyatakan bahwa:

- a) Setiap kapal yang panjangnya 12 m atau lebih harus menunjukkan plakat yang ditandai dengan catatan anak buah kapal dengan penumpang persyaratan pembuangan aturan 3 dan 5 lampiran ini.
- b) Setiap kapal dengan berat kotor 400 ton keatas dan setiap kapal yang disetuju untuk membawa 15 orang atau lebih akan dikenai rancangan management sampah yang harus dipenuhi. rencana ini akan dilengkapi dengan prosedur tertulis dalam mengumpulkan, menampung, mengolah dan membuang sampah termasuk penggunaan peralatan. Di kapal ini juga akan ditentukan orang yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan rencana tersebut. Seperti rencana akan berdasarkan panduan yang dikembangkan oleh organisasi dan bahasa yang berlaku pada crew secara tertulis.
- c) Setiap kapal yang mempunyai berat kotor 400 ton dan setiap kapal yang bersertifikat dan mempunyai awak kapal kurang lebih 15 orang di atas kapal dalam pelayaran pelabuhan atau setiap terminal jauh dari pantai dibawah yuridis dari bagian-bagian konvensi dan setiap ketentuan dan bagian yang teraupung didalam melakukan eksplorasi dan explotasi dilaut harus dilengkapi dengan *garbage record book*, Sebuah *garbage record book* adalah salah satu bagian dokumen kapal dan bagian dari log book juga harus dibuat dalam lampiran sesuai dengan Annex V:
 - Setiap operasi pembuangan atau kelengkapan dalam pembakaran sampah (*incinerator*) dilaporkan dan dicatat di dalam *garbage record book* dan ditanda tangani oleh perwira yang bertanggung jawab dan dilengkapi dengan hari, tanggal, pada waktu pembakaran dan pembuangan. Setiap kelengkapan dari bagian *garbage record book* harus ditandatangani Nahkoda.
 - Agar melakukan pencatatan dalam setiap pembakaran di incinerator atau pembuangan yang disertai dengan menulis tanggal, waktu, dan posisi dari kapal, Jenis jenis dari sampah dan perkiraan dimana dilakukan pembakaran atau pembuangan.

- Sebuah *garbage record book* harus selalu tersimpan di atas kapal serta ditempatkan Pada tempat yang mudah untuk dipakai apabila terjadi inspeksi pada setiap kapal. Dokumen ini harus bertahan sampai 2 tahun terhitung catatan/laporan akhir dibuat.
- d) Pelaksanaan boleh dilakukan dengan syarat-syarat untuk *garbage record book*:
- Setiap kapal di dalam pelayaran minimal 1 jam selama durasi dimana mempunyai 5 orang atau lebih.
 - Panggung terapung (pengeboran) bila dilakukan eksplorasi dan eksplotasi dilaut.
- e) Kemampuan bertindak yang dilakukan oleh pemerintah dalam bagian untuk konvensi harus melakukan *inspeksi garbage record book* di atas kapal pada semua kapal dimana peraturan ini berlaku jika kapal di pelabuhan atau terminal jauh dari pantai dan boleh membuat copy dari semua catatan didalam buku ini dan wajib bagi Nakhoda dari kapal menjamin copian tersebut benar-benar sesuai dari *garbage record book*. Suatu rencana manajemen sampah harus memuat suatu daftar perlengkapan kapal khusus dan susunan untuk penanganan sampah, dan dapat saja berisi aturan-aturan dan beracuan dari instruksi perusahaan yang telah ada. Meskipun dibuang kelaut (kecuali didaerah-daerah khusus) dari sampah apapun yang dihasilkan dari kapal secara luas diijinkan diluar batas tertentu dari pulau terdekat. Disarankan bahwa sedapat mungkin menggunakan fasilitas penampungan sampah dipelabuhan, sebagai fasilitas utama. Untuk meminimalkan dihasil ki mia sampah, penyediaan, perbekelan, perlengkapan kapal harus ditinjau ulang oleh surveyor kapal untuk menentukan pengemasan produk yang optimum. Keputusan ini oleh perusahaan akan ditentuka n berdasarkan tipe kapal dan operasi pelayarannya, untuk kapal-kapal selain kapal penumpang, seorang pcrwira *deck* atau mcsin senior adalah yang paling tepat.

c. Teori Disiplin

1) Sinungan “ Manajemen kelas” (2013: 145) menyatakan “ Disiplin adalah sebagai sikap mental yang tercermin dalam perbuatan dan tingkah laku perorangan, kelompok atau masyarakat berupa ketaatan (Obedience) terhadap peraturan-peraturan yang ditetapkan pemerintah atau etika, norma dan kaidah yang berlaku dalam masyarakat untuk tujuan tertentu”. Sedangkan Sinungan (2003: 146) menyatakan disiplin mempunyai pengertian yang berbeda-beda. Dari berbagai pengertian tersebut dapat disarikan beberapa hal, sebagai berikut :

- Latihan yang mengembangkan pengendalian diri, watak dan ketertiban efisiensi.
- Kepatuhan atau ketaatan (Obedience) terhadap ketentuan dan peraturan pemerintah atau etik, norma dan kaidah yang berlaku dalam masyarakat.

d. Teori Pengawasan

1) Menurut Silalahi dan Ulbert. 2005 dalam buku “ Studi Tentang Ilmu administrasi: Konsep, Teori dan Dimensi” (2003:181). Cetakan keenam. Sinar Baru Algensindo: Bandung. Tujuan dari pengawasan adalah:

- a) Mencegah terjadinya penyimpangan pencapaian tujuan yang telah direncanakan.
- b) Agar proses kerja sesuai dengan prosedur yang telah digariskan atau ditetapkan.
- c) Mencegah dan menghilangkan hambatan dan kesulitan yang akan, sedang atau mungkin terjadi dalam pelaksanaan kegiatan.
- d) Mencegah penyimpangan penggunaan sumber daya.
- e) Mencegah penyalahgunaan otoritas dan kedudukan.

2) Menurut Siagian, Sondang P. dalam buku” Fungsi-fungsi manajerial ,(2002:259) PT. Bumi Aksara : Jakarta. Pengawasan dilakukan bertujuan untuk mencegah terjadinya deviasi dalam operasional atau rancana, sehingga berbagai kegiatan operasional yang sedang berlangsung terlaksana dengan baik dalam arti bukan hanya sesuai rencana, akan tetapi juga dengan tingkat efisiensi dan efektifitas yang

setinggi mungkin. Sehingga dari beberapa pendapat mengenai tujuan pengawasan, dapat disimpulkan bahwa tujuan pengawasan adalah untuk mengetahui dan memahami kenyataan yang sebenarnya tentang pelaksanaan pekerjaan atau kegiatan. Apakah pekerjaan yang dilakukan tersebut berjalan secara efektif dan efisien. Dengan demikian objek pengawasan dapat diketahui kinerjanya, sehingga jika terjadi kesalahan dapat diperbaiki dengan segera.

- 3) Menurut Sule, Trisnawati Ernie dan Saefullah. (2005). Dalam buku “ Pengantar Manajemen”(2005:238-239). Kencana: Jakarta. Fungsi pengawasan adalah cara menentukan, apakah diperlukan sesuatu penyesuaian atau tidak dan karena itu ia harus merupakan bagian integral dari system manajemen.
- 4) Menurut Simbolon, Maringan Masry. 2004 “ Dasar-dasar Administrasi dan Manajemen”(2004:62). Penerbit Ghalia Indonesia: Jakarta. Pengawasan bertujuan agar hasil pelaksanaan pekerjaan diperoleh secara berdaya guna efisien dan berhasil guna efektif sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. Fungsi dari pengawasan yaitu:
 - a) Mempertebal rasa dan tanggung jawab terhadap pejabat yang diserahi tugas dan wewenang dalam pelaksanaan pekerjaan.
 - b) Mendidik para pejabat agar mereka melaksanakan pekerjaan sesuai dengan prosedur yang ditentukan.
 - c) Untuk mencegah terjadinya penyimpangan, penyelewengan, agar pelaksanaan pekerjaan tidak mengalami hambatan dan pemborosan-pemborosan.

e. Teori Motivasi

- 1) Menurut Adair, Jhon, dalam buku “ Pemimpin yang berpusat pada Tindakan” (2007:192), penerbit Binarupta Aksara: Jakarta. Motivasi adalah apa yang membuat orang melakukan sesuatu, tetapi arti yang lebih penting dari kata ini adalah bahwa motivasi adalah apa yang membuat orang benar-benar berusaha dan mengeluarkan energy demi apa yang mereka lakukan. Definisi yang sederhana dari kata “ motivasi” mungkin “ membuat orang

mengerjakan apa yang harus dikerjakan dengan rela dan baik”. Motivasi digolongkan menjadi dua macam yaitu:

a) Motivasi Internal

Motivasi Internal adalah motivasi yang tumbuh dari dalam diri seseorang yang tumbuh dari dalam diri seseorang tanpa dipengaruhi oleh orang lain untuk melakukan sesuatu untuk mencapai tujuan.

b) Motivasi Eksternal

Motivasi eksternal adalah motivasi yang datang dari luar diri seseorang dengan harapan dapat mencapai sesuatu tujuan yang dapat menguntungkan dirinya.

2) Menurut Armstrong, Michael dalam buku “ Manajemen Sumber Daya manusia “ terjemahan PT. Elex Media Komputindo: Jakarta (2005:69) Pemberian motivasi yang efektif perlu memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- a) Memahami proses dasar motivasi, model kebutuhan, sasaran, tindakan serta pengaruh pengalaman dan harapan.
- b) Mengetahui factor-faktor yang mempengaruhi motivasi, pola kebutuhan yang mendorong kearah sasaran dan keadaan dimana kebutuhan tersebut terpenuhi atau tidak terpenuhi.
- c) Mengetahui bahwa motivasi tidak dapat dicapai hanya dengan menciptakan perasaan puas, karena banyak perasaan puas dapat menimbulkan puas diri dan kelambanan.
- d) Memahami bahwa disamping semua factor diatas ada hubungan yang kompleks antara motivasi dan prestasi kerja.

Motivasi akan menjadi lebih efektif jika didukung oleh beberapa kondisi diantaranya seperti:

- Memberikan insentif yang disesuaikan dengan system dan peraturan berlaku.
- Menciptakan hubungan sosial yang penuh dengan kekeluargaan.
- Jaminan harapan masa depan demi keamanan kerja.
- Memberikan penghargaan setiap kegiatan yang positif.

- Memberikan kesempatan yang luas untuk mengembangkan diri demi kepentingan umum atau kelembagaan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Berdasarkan pemaparan pada Tinjauan Pustaka sebelumnya , perlu dibuat suatu Kerangka Pemikiran dengan berdasarkan alur pikir sebagai berikut :

1. Penerapan alur pikir

a. MASALAH POKOK

- Penerapan Garbage Management Plan di atas MT. Cosmic 8 masih rendah.

b. SEBAB

- 1) Kurang optimalnya familiarisasi Sistem Prosedur (SISPRO) tentang penanganan sampah di atas kapal .
- 2) Rendahnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal dalam melaksanakan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah .

c. AKIBAT

- 1) Semua awak kapal kurang maksimal dalam menjalani Sistem Prosedur (SISPRO) tentang penanganan sampah di atas kapal .
- 2) Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal rendah dalam disiplin melaksanakan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah .

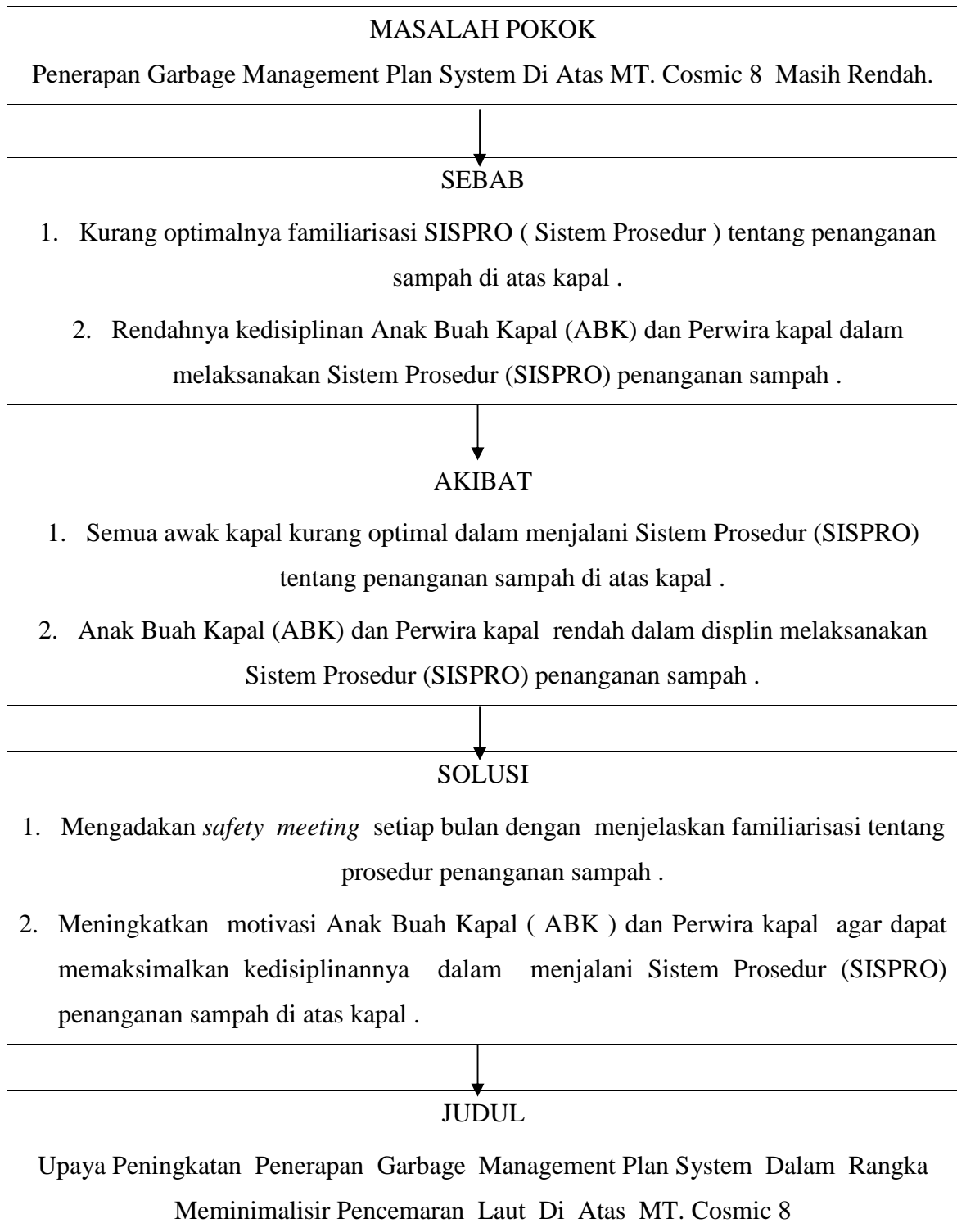
d. SOLUSI

- 1) Mengadakan *safety meeting* setiap bulan dengan menjelaskan familiarisasi tentang prosedur penanganan sampah .
- 2) Meningkatkan motivasi Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapalnya agar dapat memaksimalkan kedisiplinannya dalam menjalani Sistem Prosedur penanganan sampah di atas kapal .

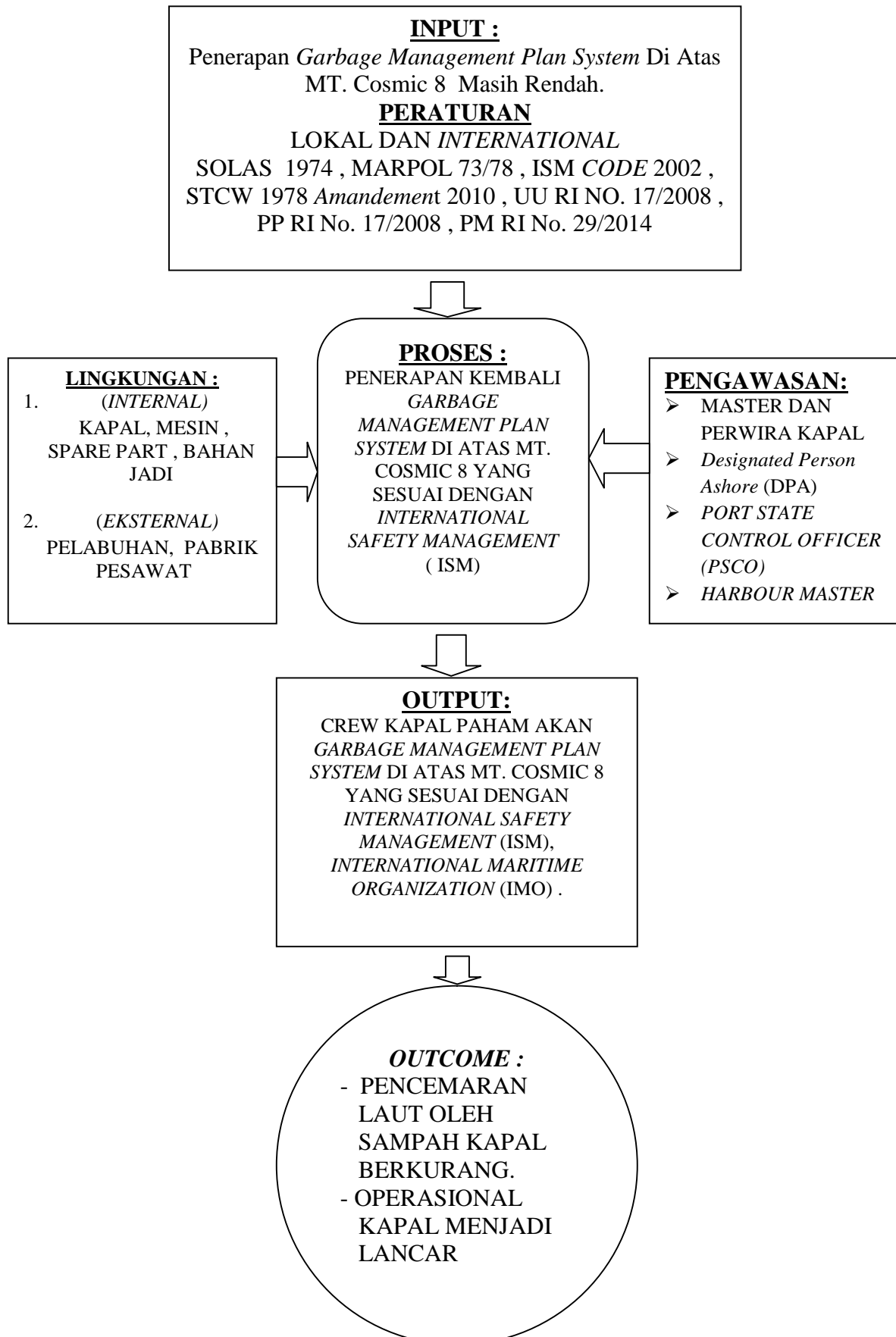
e. JUDUL

- Upaya Peningkatan Penerapan Garbage Management Plan System Dalam Rangka Meminimalisir Pencemaran Laut Di Atas MT. Cosmic 8

2. Bagan alur pikir



KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Pada makalah ini dibahas mengenai kegiatan yang perlu dilakukan dalam melaksanakan pencegahan pencemaran laut dan mengimplementasikan aturan-aturan dari MARPOL 73/78. Disini kita mengetahui definisi sampah itu sendiri menurut MARPOL 73/78 Annex V, sampah yaitu semua jenis persediaan makanan, limbah domestik dan operasional termasuk ikan segar dan bagiannya, yang dihasilkan selama waktu operasional kapal yang normal dan dapat dipertanggung jawabkan pembuangannya baik rutin atau secara berkala kecuali zat yang tersebut atau tercantum dalam lampiran lain pada konvensi *MARPOL (MARINE POLLUTION)*.

Masalahnya :

1. Kurang maksimalnya familiarisasi penerapan *Garbage Management Plan* di atas MT. Vosmic 8.

Pada tanggal 13 Juni 2014 jam 08.40 Waktu Indonesia Barat (WIB) MT. Cosmic 8 di Batam , Kepulauan Riau Indonesia , saat superintendent dari perusahaan COSMIC, selaku pemilik kapal sedang melakukan kunjungan ke atas kapal MT.Cosmic 8 . Sehubungan dengan percakapan Penulis selaku Nakhoda diatas kapal, ketika superintendent melakukan observasi di atas kapal dia melihat seorang awak kapal membuang sampah plastik ke dalam tempat sampah sisa makanan, kemudian dia menanyakan apakah familiarisasi tentang aturan *Marine Pollution* (MARPOL) Annex V yang terbaru sudah disosialisasikan kepada awak kapal diatas kapal, dan Penulis menerangkan kepada superintendent bahwa aturan baru yang sudah dikeluarkan dan sekaligus sudah harus berjalan diatas kapal, ternyata belum pernah diterima di email kapal sehingga belum ada familiarisasi yang dilaksanakan kepada para awak kapal , tentu saja mereka belum mengerti bagaimana aturan baru tentang pembuangan sampah diatas kapal dan beberapa jenis sampah yang dilarang pembuangannya dilakukan secara langsung ke laut. Saat itu juga superintendent memberitahukan bahwa aturan tersebut sudah pernah dikirim ke

seluruh kapal miliknya pada saat sebelum aturan tersebut berlaku supaya bisa segera disosialisasikan di atas kapal. Kemudian Penulis menanyakan kepada seluruh perwira di atas MT. Cosmic 8 mengenai surat edaran apakah sudah pernah diterima di email kapal sebelumnya, tetapi dari pengecekan yang kami lakukan bahwa surat edaran mengenai aturan tersebut belum pernah diterima di email kapal dikarenakan pada waktu pengiriman, saat itu system email kapal mengalami kerusakan jadi surat edaran yang dimaksud tidak diterima di atas kapal. Kemudian superintendent juga bertanya mengenai surat edaran dari pemerintah setempat mengenai aturan tersebut karena dalam hal ini menurut implementasinya ditujukan kepada pemerintah, perusahaan pelayaran, awak kapal, pemilik kargo, operator fasilitas penerimaan pelabuhan dan produsen peralatan sebagai sumber pencemaran laut oleh sampah semuanya harus tanggap dalam hal menjaga kebersihan lingkungan laut. Ternyata surat edaran dari pemerintah juga belum diterima untuk disosialisasikan. Pada hari itu juga, superintendent langsung menghubungi kantor pusat supaya mengirim ulang surat edaran *Marine Pollution* (MARPOL) yang terbaru agar bisa dilakukan familiarisasi segera di atas MT. Cosmic 8. Dalam beberapa menit surat edaran yang dimaksud sudah diterima di email kapal dan setelah itu dilakukan sosialisasi kepada seluruh awak kapal di atas MT. Cosmic 8.

2. Kurang maksimalnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah .

Pada tanggal 13 Juni 2014 jam 08.40 Waktu Indonesia Barat (WIB) MT. Cosmic 8 di Batam , Kepulauan Riau , Penulis temukan penanganan sampah yang kurang tepat dimana masih ada awak kapal yang sering membuang sampah yang tidak tepat ke dalam penampungan sampah. Pembuangan sampah yang benar yaitu sampah yang dibuang dimasukkan ke tempat penampungannya sesuai dengan jenis dan pewarnaan tempatnya, tetapi temukan sampah yang tercampur pembuangannya di tempat sampah daerah dapur dan *pantry* kapal. Kebiasaan para awak kapal di atas kapal yaitu mereka seringkali memasak mie instant setelah selesai melakukan dinas jaga pada malam hari. Tetapi para awak kapal membuang sampah plastik bungkus mie instant ke dalam bak penampungan sisa makanan.

Bak penampungan sampah yang sudah jelas pewarnaannya sebenarnya sudah ditempatkan dengan benar, dan alasan mereka kenapa membuang sampah pada tempat sampah yang tidak benar adalah karena tempat sampah yang semestinya untuk sampah plastik sudah penuh dan tidak bisa lagi untuk menampung. Fakta lain yang penulis temukan diatas kapal adalah pada tanggal 16 Juni 2014 jam 1150 Waktu Indonesia Barat di Batam , Kepulauan Riau, awak kapal mengkonsumsi air mineral yang dikemas dalam botol plastik yang perharinya sangat banyak menghasilkan volume sampah plastik, rata-rata dalam satu hari setiap awak kapal membuang botol plastik sebanyak dua botol perhari. Hal ini juga sangat menjadi perhatian diatas kapal karena apabila penanganan dalam pembuangannya tidak dipedulikan maka akan banyak awak kapal yang membuang sampah sembarangan langsung ke laut.

Sampah jenis kertas biasanya berasal dari sisa-sisa dokumen- dokumen diatas , kapal yang sudah tidak terpakai, dan juga kardus bekas sisa kotak-kotak pengepakan alat-alat kapal yang dikirim ke atas kapal. Ketika penulis melakukan *observasi*, ternyata masih ada awak kapal yang membuang sampah tersebut langsung ke laut dan alasan yang mereka utarakan adalah bahwa kertas bisa hancur di dalam laut. Demikian juga sampah cukup berbahaya juga berasal dari kamar mesin, yang sehari-harinya mereka menggunakan majun untuk membersihkan sisa-sisa minyak dan cairan lain yang ada di kamar mesin sehingga jika jenis sampah ini terbuang ke laut, maka akan sangat mencemari.

Dalam Bab II , Landasan Teori , Tinjauan Pustaka , kumpulan Teori di halaman 9 sampai 16 berisikan sampah yang boleh dan tidak boleh dibuang kelaut , warna tiap penampungan sampah menurut kategori jenis sampahnya jugaharus jelas seperti penampungan sampah warna merah untuk jenis sampah plastik, tali sintetik , jaring ikan , kantong plastik . Untuk penampungan sampah warna biru untuk jenis sampah organik seperti sisa makanan , daging , buah , ikan dan sayuran. Untuk penampungan sampah warna hitam untuk jenis sampah kertas, majun , kaca, logam , botol. Dan untuk penampungan sampah warna kuning untuk jenis sampah *dunnage* terapung dan bahan lapis kemasan.

B. ANALISIS DATA

Dari deskripsi data tersebut diatas, maka Penulis menganalisa beberapa faktor-faktor penyebab yang timbul, antara lain yaitu :

1. **Kurang maksimalnya familiarisasi Sistem Prosedur (SISPRO) tentang penanganan sampah di atas kapal.**

sesuai aturan MARPOL 73/78 dan perubahannya bahwa familiarisasi dilaksanakan kepada awak kapal guna menunjang kelancaran dalam meraih tujuan yang diinginkan sesuai dengan aturan itu. Tanpa adanya sosialisasi maka suatu aturan tidak bisa di implemantasikan sesuai dengan tujuannya. Dalam hal ini yang terjadi di MT. Cosmic 8 bahwa seluruh awak kapal terlambat disosialisasikan mengenai aturan MARPOL Annex V dimana aturan tentang pembuangan sampah mengalami perubahan yang cukup banyak yang bertujuan untuk menjaga kelestarian lingkungan laut. Kurangnya sosialisasi untuk suatu aturan dalam menunjang Standard Operational Procedures (SOP) penanganan sampah di atas kapal, maka dapat berimbas pada kurangnya pengetahuan tentang aturan-aturan atau larangan tentang pencegahan pencemaran lingkungan laut. Karena semakin tingginya pengetahuan awak kapal tentang aturan mengenai pencegahan pencemaran laut dan akibatnya maka semakin dalam pula pemahaman dan kesadaran yang diperoleh untuk menjaga laut dari pencemaran.

2. **Kurang maksimalnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam melaksanakan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah .**

Dari penemuan-penemuan selama melakukan observasi di atas kapal, Penulis menemukan sebagai berikut:

- a. Tidak tersedianya tempat sampah di area dapur dan pantri untuk tiga jenis tempat sampah.
- b. Di setiap kamar awak kapal tidak disediakan tempat sampah
- c. Di buritan kapal disediakan empat drum penampung sampah dengan empat jenis warna yang berbeda untuk jenis sampah masing-masing drum tersebut kurang besar.
- d. Tidak digunakannya secara optimal alat untuk pencacah sisa makanan yang disebut istilahnya *food waste comminuter*.

- e. Tidak digunakannya secara optimal alat untuk pembakar sampah atau disebut *incinerator*.
- f. Walaupun diatas kapal sudah mempunyai sarana yang cukup memadai, ternyata dalam observasi masih menemukan sampah yang tidak dibuang pada tempatnya, misalnya sampah plastik dibuang ke dalam tempat sampah yang berisikan sisa makanan, sehingga sampah sisa makanan tidak dapat dimasukkan ke dalam alat pencacahnya dikarenakan sudah tercampur dengan sampah plastik. Jika dimasukkan ke dalam mesin pencacah maka akan merusak mesin tersebut.

C. PEMECAHAN MASALAH

Dari Deskripsi data dan Analisis data, Penulis memilih beberapa Alternatif pemecahan masalah sebagai berikut :

1. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisa yang Penulis telah temukan diatas kapal, maka Penulis memberikan pemecahan masalah yang terjadi di atas MT.Cosmic 8 antara lain adalah :

a. Kurang maksimalnya familiarisasi Sistem Prosedur (SISPRO) terhadap penanganan sampah di atas kapal.

- 1) Mengadakan *safety meeting* setiap bulan dengan menjelaskan familiarisasi tentang system prosedur penanganan sampah.

Nakhoda maupun perwira kapal dapat menyampaikan juga prosedur untuk pencegahan pencemaran laut. Dalam kurun waktu tertentu di atas kapal dilakukan evaluasi terhadap pekerjaan yang sudah dan sedang dilakukan. Hal ini dilakukan setiap sebulan sekali dan dihadiri oleh semua awak kapal kecuali yang sedang melaksanakan dinas jaga. Dalam forum itu dibahas berbagai masalah dan kesulitan yang dihadapi dalam melaksanakan pekerjaan dan didiskusikan jalan keluarnya. Evaluasi yang dilakukan terhadap kesalahan-kesalahan yang terjadi bertujuan agar hal itu tidak terulang lagi pada masa yang akan datang dalam pertemuan tersebut juga di berikan edaran-edaran dan instruksi dari perusahaan yang baru diterima di atas kapal

dan perlu diketahui oleh semua awak kapal demi menunjang keberhasilan operasional kapal.

- 2) Pemutaran film dan slide tentang Sistem dan Prosedur (SISPRO) penanganan sampah di atas kapal.

Untuk meningkatkan pengetahuan dan kemampuan awak kapal tentang kegiatan penanganan sampah yang sering ada permasalahan terjadi di lingkungan kerja di atas kapal, secara rutin di atas kapal diputar film atau slide tentang prosedur pelaksanaan penanganan sampah. Perlu adanya komunikasi yang baik antara pihak kapal dan pihak manajemen perusahaan kapal demi terjalinnya hubungan kerja yang baik agar semua informasi yang dikirim dari kantor dapat diterima dengan baik di atas kapal. Sangat perlu diadakannya *cross check* antara kantor dan kapal, jika ada sebuah pengiriman yang penting maupun tidak penting, sehingga tidak terjadi suatu kesalahan paharnan.. Nahkoda sebagai pemimpin di atas kapal harus memastikan setiap kegiatan dan perubahan aturan-aturan di dalam ruang lingkup kerja di atas kapal, sehingga meskipun adanya kesalahan teknis yang terjadi saat pihak manajemen kapal ingin menyampaikan suatu surat edaran yang biasanya dikirim melalui *email* tetapi Nahkoda bisa mendapatkan surat edaran dari sumber lain misalnya pemerintah setempat, dari pengelola pelabuhan atau dari keagenan kapal, sehingga para awak kapal tidak terlambat mendapatkan informasi baru untuk semua aturan- aturan ataupun yang sifatnya hanya sekedar informasi yang di tujukan ke semua kapal.

b. Kurang maksimalnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menjalani Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah .

- 1) Melakukan pengawasan terhadap penerapan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah, .

Nahkoda maupun perwira kapal dapat melakukan pengawasan langsung di atas kapal pada saat bertugas jaga , dengan menegur dan mengingatkan kembali atas awak kapal yang tidak disiplin dalam menjalani Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah di atas kapal, yang telah disepakati dan di tandatangani di dalam *ship manual book*

kapal dan perusahaan pada saat awak kapal baru bergabung di perusahaan dan kapal tempat awak kapal tersebut berkerja, Dapat juga Nakhoda , perwira kapal , *Port State Control Officer* (PSCO) maupun *Harbour Master* melakukan pengawasan dan pengecekan di *pengisian Garbage management book* diatas kapal , sesuai atau tidaknya pembuangan sampah diatas kapal tersebut , berdasarkan konvensi Internasional negara anggota *International Maritime Organization* (IMO) di dalam peraturan Marine Pollution (MARPOL) 73/78 Annex V dan berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia no. 21 Tahun 2010 tentang perlindungan lingkungan maritime.

- 2) Meningkatkan motivasi Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal agar dapat mengoptimalkan kedisiplinannya dalam menjalani Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah.

Dengan memberikan Motivasi seperti insentif yang disesuaikan dengan system dan peraturan berlaku, jaminan masa depan demi keamanan kerja , hubungan kekeluargaan yang baik diatas kapal, memberikan penghargaan apabila awak kapal disiplin dalam menjalani semua system prosedur yang ada diatas kapal , semoga akan lebih efektif dalam memaksimalkan kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal dalam menjalani sistem prosedur (SISPRO) penanganan sampah di atas kapal.

2. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIFE PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan alternatif pemecahan masalah di atas, penulis mencoba memberikan evaluasi terhadap pemecahan masalah di atas,yang antara lain :

a. Kurang optimalnya familiarisasi Sistem Prosedur (SISPRO) tentang penanganan sampah di atas kapal.

- 1) Mengadakan *safety meeting*

- Keuntungannya :

- Hal ini cukup efektif agar para awak kapal segera mengetahui tentang perubahan-perubahan aturan baru dan bisa di terapkan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah.

- Seluruh awak kapal dapat menjadikan kebiasaan yang baik dalam mengikuti *safety meeting* di atas kapal.
 - Seluruh awak kapal dapat menjalin hubungan kekeluargaan.
 - Kerugiannya :
 - Kendala dalam hal ini adalah membutuhkan situasi dan kondisi yang tepat dan tidak mengganggu kegiatan operasional kapal .
 - Memerlukan waktu yang cukup lama.
 - Tidak semua awak kapal dapat hadir dalam *safety meeting*, dikarenakan ada tugas jaga yang tidak dapat ditinggal bila *safety meeting* diadakan pada saat kapal beroperasi .
- 2) Melakukan pemutaran film dan slide tentang Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah .

- Keuntungannya :
 - Dengan pemutaran *film* atau *slide* yang di tonton oleh awak kapal maka awak kapal akan bisa melihat secara jelas Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah yang benar atau salah.
 - Menambah pengetahuan awak kapal tentang penanganan sampah pada pemutaran *film* atau *slide*.
 - Menambah wawasan bagi awak kapal dalam menjalani Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah di atas kapal.
- Kerugiannya :
 - Hal ini membutuhkan waktu tambahan bagi awak kapal untuk menonton film tersebut.
 - Membutuhkan film dan slide tentang penanganan sampah .
 - Membutuhkan awak kapal yang handal dan berkompeten.

b. Kurang maksimalnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menjalani Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah di atas kapal .

- 1) Melakukan pengawasan terhadap penerapan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah .

- Keuntungannya :

- Mempertebal rasa dan tanggung jawab terhadap Perwira kapal yang disertai tugas dan wewenang dalam pelaksanaan pekerjaan.
- Mendidik para pelaut agar mereka melaksanakan pekerjaan sesuai dengan Sistem Prosedur (SISPRO) yang ditentukan.
- Untuk mencegah terjadinya penyimpangan, penyelewengan, agar pelaksanaan pekerjaan tidak mengalami hambatan dan pemborosan.

- Kerugiannya :

- Membutuhkan waktu untuk maksimalnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal dalam menjalani Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah diatas kapal.
- Memerlukan awak kapal yang berpengetahuan dan pengalaman.
- Memerlukan deviasi dan rencana sehingga kegiatan operasional yang sedang berlangsung terlaksana dengan baik.

2) Memberi motivasi Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal agar dapat memaksimalkan kedisiplinannya dalam menjalankan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah .

- Keuntungannya :

- Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal mengerjakan apa yang harus dikerjakan dengan rela dan baik .
- Tumbuh dari dalam diri seseorang tanpa dipengaruhi oleh orang lain untuk melakukan sesuatu untuk mencapai tujuan.
- Datang dari luar diri seseorang dengan harapan dapat mencapai sesuatu tujuan yang dapat menguntungkan dirinya.

- Kerugiannya :

- Membutuhkan insentif tambahan agar Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal lebih efektif dalam mengoptiimalkan kedisiplinannya dalam menjalani Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah di atas kapal .
- Perlu memahami proses dasar motivasi, model kebutuhan, sasaran, tindakan serta pengaruh pengalaman dan harapan.

- Perlu mengetahui factor-faktor yang mempengaruhi motivasi, pola kebutuhan yang mendorong kearah sasaran dan keadaan dimana kebutuhan tersebut terpenuhi atau tidak terpenuhi.

3. PEMECAHAN MASALAH YANG DIPILIH

Berdasarkan evaluasi pemecahan masalah yang sudah dijabarkan di atas maka solusi pemecahan masalah yang penulis pilih antara lain:

a. Kurang maksimalnya familiarisasi Sistem Prosedur (SISPRO) tentang penanganan sampah diatas kapal.

- Solusi terbaik :

- Mengadakan *safety meeting* setiap bulan di atas kapal.

Hal ini cukup efektif agar para awak kapal segera mengetahui tentang perubahan-perubahan aturan baru dan bisa di terapkan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah.

b. Kurang maksimalnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menjalani Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah di atas kapal .

- Solusi terbaik :

- Memberi motivasi Anak Buah Kapal (ABK) agar dapat memaksimalkan kedisiplinannya dalam menjalankan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah .

Karena motivasi Tumbuh dari dalam diri dan datang dari luar diri seseorang tanpa dipengaruhi oleh orang lain untuk melakukan sesuatu untuk mencapai tujuan.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisa yang telah Penulis paparkan di bab sebelumnya, maka Penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Kurang optimalnya familiarisasi Sistem Prosedur (SISPRO) tentang penanganan sampah diatas kapal .
2. Rendahnya kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal dalam melakukan penerapan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah.

B. SARAN

Dari kesimpulan tersebut diatas, maka penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Pihak Kapal
 - a. Untuk mengoptimalkan familiarisasi Sistem Prosedur (SISPRO) tentang penanganan sampah diatas kapal. Disarankan kepada Nakhoda untuk melakukan familiarisasi tentang penanganan sampah terhadap semua Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal yang baru naik diatas kapal, juga memberikan penerapan dalam *safety meeting* .
 - b. Untuk meningkatkan kedisiplinan Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal dalam melaksanakan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah . Disarankan kepada Nakhoda untuk selalu melakukan pengawasan dan memotivasi Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal agar tertib dan patuh dalam melaksanakan Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah .

2. Pihak Perusahaan

Hendaknya perusahaan dalam hal ini manajer personalia harus lebih selektif dalam memilih dan merekrut Anak Buah Kapal (ABK) dan Perwira kapal yang handal dan kompeten dalam menjalankan tugas dan kewajibannya di atas kapal.

3. Pihak Institusi Diklat Maritim

Hendaknya Institusi Diklat Maritime dapat memberikan wawasan dan pengetahuan bagi para pelaut yang sedang mengikuti pendidikan dan latihan di Institusi Diklat Maritime, tentang Sistem Prosedur (SISPRO) penanganan sampah di atas kapal .

DAFTAR PUSTAKA

IMO , “MARPOL 73/78 CONSOLIDATED EDITION 2006“ .

STCW 1978 Amandements 2010.

ISM Code 2002.

SOLAS 1974.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 21 tahun 2010 tentang
Perlindungan Lingkungan Maritim.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.29 tahun 2014 tentang
pencegahan pencemaran lingkungan maritim.

Kamus Besar Bahasa Indonesia , Penerbit PT. Gramedia Jakarta .

Resolusi IMO, MEPC.201(62) Revisi MARPOL 73/78 .

Adair, Jhon, “ Pemimpin yang berpusat pada Tindakan” 2007.

Armstrong, Michael “ Manajemen Sumber Daya manusia terjemahan” 2005.

Herujito dalam buku “ Dasar-dasar Manajemen” 2006.

Ir. Pieter Batti, dalam buku “Dasar-dasar peraturan keselamatan pelayaran
dan pencegahan pencemaran” 1995.

Marry Parker Follet ”Sistem Manajerial” 2000.

Sariwati “Peningkatan Prestasi Belajar Siswa” 2009.

Siagian, Sondang P. ” Fungsi-fungsi manajerial” 2002.

Silalahi dan Ulbert. “ Studi Tentang Ilmu administrasi: Konsep, Teori dan
Dimensi” 2003.

Simbolon, Maringan Masry “ Dasar-dasar Administrasi dan Manajemen” 2004.

Sinungan “ Manajemen kelas” 2013.

Sule, Trisnawati Ernie dan Saefullah “ Pengantar Manajemen” 2005.

Lampiran 1.

SHIP PARTICULAR

Name of Vessel	: MT. COSMIC 8
Type of Vessel	: Oil Tanker – Ocean Going
Flag	: Indonesia
Port of Registry	: Tanjung Pinang
Call Sign	: P L Y X
IMO Number	: 8905206
Class	: Biro Klasifikasi Indonesia (B.K.I)
Year Built	: 1989
Builder	: Kegoya Dock Co. LTD Japan
GRT / NRT	: 1190 T / 339 T
Length Overall	: 74.95 M
Length Between Perpendicular	: 65.42 M
Breath	: 11.02 M
Depth	: 4.80 M
Summer Draft	: 3.98 M
Deadweight at Summer Draft	: 1367.80 tons
No. of Cargo Tanks	: 10 (No. 1 – 5 Port / Starboard)
Total Capacity of Cargo Tank 98%	: 1050 M ³
Cargo Tank Insulation	: Fitted
Heating Coils	: Fitted
Cargo Pump	: SCREW 350 CBM/H X 75M X 200A X
2 Set	
Main Engine	: Hanshin 6LU28RG 1300 PS X 395/244
RPM	
Speed	: about 10 knots laden, 11.5 knots Ballast
Generators	: 1 x Yanmar 6HAL-TN 180 PSX 1800
RPM	
	1 x Yanmar 4CHL-N 50 PS X 1800 RPM
Owner / Operator	: PT. PELAYARAN NASIONAL
AEROMIC	
	Komplek Srijaya Abadi Blok II No. 1-2
	NAGOYA BATAM – INDONESIA
Physical Manager	: AEROMIC SHIPPING(S) PTE, LTD
	130 PIONER ROAD
	SINGAPORE – 639587

EFRON ARIE
CAPTAIN

Lampiran 2.

CREW LIST

NO	NAME	RANK	PASSPORT NUMBER	EXPIRY DATE	D.O.B	Nationality
01	EfronArie	Captain	A 008644	18-01-19	1983-01-03	Indonesia
02	Syafwadi	C/off	W020481	06-04-18	1974-02-01	Indonesia
03	LA Pardi	2 nd /Off	B 016818	18-04-18	1983-03-03	Indonesia
04	Syarifudin	C/Eng	B 927099	30-11-17	1979-11-05	Indonesia
05	Amiruddin	2 nd /Eng	W 067455	07-10-17	1970-12-12	Indonesia
06	Abu Bakar	3 rd /Eng	S 981859	03-12-17	1976-11-22	Indonesia
07	Afrino	AB/Cook	S 022470	05-06-17	1987-04-24	Indonesia
08	Syafruddin	A/B	T 196426	05-06-17	1978-11-15	Indonesia
09	AzisNurohi m	Oiller	U 770830	15-03-17	1990-04-04	Indonesia
10	GigikSucipto.	A/B	V 542371	27-07-17	1990-12-08	Indonesia
11	Djik Liang	Fitter	T 864434	14-08-17	1966-10-09	Indonesia

CAPTAIN MT.COSMIC 8

Capt. EFRON ARIE

Lampiran 3.

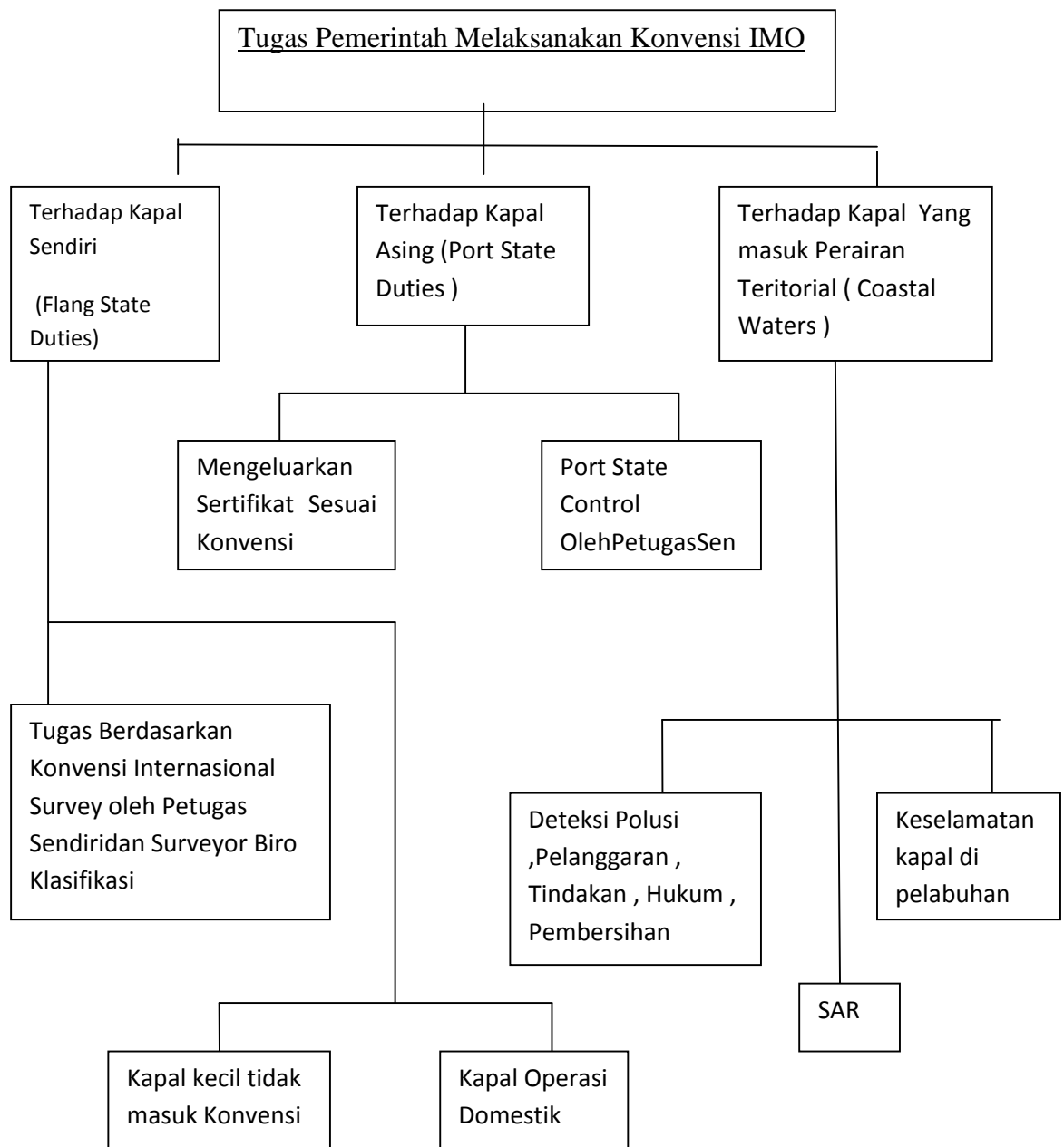
GAMBAR KAPAL



Lampiran 4.

Tugas-tugas Negara Anggota IMO Dalam Melaksanakan Konvensi IMO

(Convention and Non-Convention)



Sumber :Buku “Dasar-Dasar Peraturan Keselamatan Pelayaran Dan Pencegahan Pencemaran Dari Kapal”Oleh Ir. Pieter Batti (1995:42)

Record Garbage Discharges
(GARBAGE RECORD BOOK)

Ship's name: _____ Distinctive No., or letters: _____ IMO No.: _____

- 1: Plastic.
- 2: Floating dunnage, lining, or packing materials.
- 3: Ground paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
- 4: Paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.
- 5: Food waste.

[illegible]

Master's signature: _____ Date: _____

PENJELASAN ISTILAH

ABK	: Anak Buah Kapal , manusia yang berkerja di kapal berjabatan bawahan.
COMMINUTER	: Mesin pencacah sampah.
CROSS CHEECK	: Pengecekan silang.
DUNNAGE	: Sisa dari barang muatan kapal yang dapat mengapung dan tenggelam.
EMAIL	: Pesan elektronik.
FAMILIARISASI	: Sosialisasi.
FILM	: Suatu gambar kisah cerita yang dapat di tonton.
FOOD WASTE	: Sisa makanan.
GARBAGE MANAGEMENT PLAN	: Rencana pengelolaan sampah.
IMO	: International Maritime Organization , Organisasi Maritim Internasional.
INCINERATOR	: Mesin pembakar sampah.
KAPAL	: Bejana terapung.
MARPOL	: Marine Pollution , Pencemaran Pelaut.
OBSERVASI	: Pengamatan.
OPTIMAL	: Maksimal.
SAFETY MEETING	: Rapat resmi tentang keselamatan.
SISPRO	: Sistem Prosedur.
SLIDE	: Suatu gambar kisah cerita yang dapat di sorong untuk di lihat.
SMS	: Safety Management System, Sistem pengelolaan keselamatan.
SOLAS	: Safety Of Life At Sea , Keselamatan hidup di laut.
SOP	: Standard Operational Procedures, Prosedur operasi standar.