

Optimalisasi Kualitas Personil Jaga Di Anjungan Agar Terjamin Keselamatan Di Atas Kapal

Aberaldo Fransisco Bakari¹, Yosis Onasis², Santun Irawan³

Program Studi Nautika, Politeknik Pelayaran Sulawesi Utara

korepondensi: raldobakari01@gmail.com

Abstract. *The background of this research is the incident that occurred on a ship that experienced problems crossing with other ships in early December 2022 the MV ship, Charlotte was sailing from the loading port in Marunda (North Jakarta) to the unloading port in Palembang. At the time of the change of guard from the second officer on guard duty at 00.00-04.00 with the first mate on guard duty at 04.00-08.00, at that time the ship was in TSS towards the unloading port. In Marunda there is a tugboat that is towing a barge loaded with wood that will cut the TSS from the right side of MV Charlotte's hull. By viewing the tugboat's three parallel white lights it can be identified that the ship is less than 6 Nautical Miles away. To be sure, at that time the second mate checked through radar and it turned out that the distance from the MV Charlotte to the tugboat was 5.5 Nautical Miles. At the time of the second handover of the guard with the first mate by showing the surrounding conditions and notifying that there was a tugboat that would cut in front of the bow which was still 5.5 Nautical Miles away. Maybe because the first mate was not yet conscious because he was still sleepy, he just said "yes" to the second mate and immediately sat down in a chair without taking into account the surroundings. At that time the tugboat, whose position crossed the MV. Charlotte already saw her sidelights turning red, when the cadet checked it on the radar it turned out that the tugboat was already 3.0 Nautical Mile, so at that time the cadet immediately reported it to the first mate. At that time if one of the ships does not change course it will result in a collision hazard and the closest point indicated by the radar has shown the number zero (0). At that time the ship MV. Charlotte has communicated with the tug but there is no response and when the ships are approaching each other, where should the MV. two power-driven ships are sailing with their bows crossing each other so that there is a risk of collision, the ship which has the other ship on its starboard side must keep aside and if circumstances permit must avoid crossing ahead of the other ship". But what happened to the first mate who had just climbed onto the bridge and was still in a sleepy state gave the order to the helmsman to change course to the left. After the helmsman observed carefully, if the ship changes course to the left, the ship will collide with the tugboat. Finally the helmsman told the first mate, that the ship would experience a collision if it changed course to the left, because the ship would meet between the bows and the tugboat. The first mate then paid close attention to the position of the ship and the tugboat, it turned out that what the helmsman had told was correct, the ship could collide with the tugboat if it changed course to the left. Finally, the first mate quickly gave an order to the helmsman for the starboard wing to take the stern of the tugboat.*

Keywords: MVCHARLOTTE, WatchDutyBride

Abstrak. Penelitian ini dilatar belakangi dari peristiwa yang terjadi diatas kapal yang mengalami masalah pada crossing dengan kapal lain pada awal bulan desember 2022 kapal MV, Charlotte sedang berlayar dari pelabuhan muat di Marunda (Jakarta Utara) menuju pelabuhan bongkar di Palembang. Pada saat pergantian jaga dari mualim II yang berdinis jaga pukul 00.00-04.00 dengan mualim I yang berdinis jaga pukul 04.00-.08.00, waktu itu posisi kapal sedang dalam TSS menuju pelabuhan bongkar. Di Marunda ada kapal tunda yang sedang menunda tongkang yang bermuatan kayu yang akan memotong TSS dari sebelah kanan lambung kapal MV.Charlotte. Dengan melihat lampu putih tiga sejajar dari kapal tunda tersebut dapa diidentifikasi bahwa kapal tersebut jaraknya kurang dari 6 Nautical Miles. Untuk lebih memastikannya pada saat itu mualim II mengeceknya melalui radar dan ternyata jarak dari kapal MV.Charlotte kekapal tunda tersebut adalah 5,5 Nautical Miles. Pada saat mualim II serah terima jaga dengan mualim I dengan menunjukkan keadaan – keadaan sekitar dan memberitahu bahwa ada kapal tunda yang akan memotong didepan haluan yang jaraknya masih 5,5 Nautical Miles lagi. Mungkin karena mualim satu tersebut belum dalam keadaan sadar karena masih ngantuk, dia hanya membilang “ iya “ kepada mualim dua dan langsung duduk pada kursi tanpa memperhitungkan hal sekitar. Ketika itu kapal tunda yang posisinya bersilangan dengan kapal MV. Charlotte telah tampak lampu lambungnya berwarna merah, ketika kadet mengeceknya di radar ternyata kapal tunda tersebut telah berjarak 3.0 Nautikal Mile, sehingga pada saat itu juga kadet langsung melaporkannya kepada mualim satu. Pada saat itu jika salah satu kapal tidak merubah haluan maka akan dapat mengakibatkan bahaya tubrukan dan titik terdekat yang ditunjukkan oleh radar telah menunjukkan angka nol (0). Pada saat itu kapal MV. Charlotte sudah melakukan komunikasi dengan kapal tunda tersebut tetapi tidak ada ada respon dan ketika kapal sudah saling mendekati, dimana seharusnya kapal MV.Charlotte merubah haluan kekanan untuk mengambil buritan kapal tunda tersebut seperti yang terlampir dalam aturan P2TL aturan 15 yaitu tentang posisi bersilangan dimana “Jika dua buah kapal tenaga sedang berlayar dengan haluan saling menyilang

sehingga dapat menimbulkan bahaya tubrukan, maka kapal yang mendapatkan kapal lain pada lambung kanannya, harus menyimpang dan jika keadaan mengijinkan harus menghindari untuk memotong di depan kapal lain". Tapi apa yang terjadi mualim satu yang baru saja naik ke anjungan dan masih dalam kondisi mengantuk memberikan perintah kepada jurumudi untuk merubah haluan kekiri. Setelah jurumudi amati dengan cermat, jika kapal merubah haluan kekiri maka kapal akan bertabrakan dengan kapal tunda tersebut. Akhirnya jurumudi memberitahu mualim satu tersebut, bahwa kapal akan mengalami tubrukan jika merubah haluan kekiri, karena kapal akan bertemu antar haluan dengan kapal tunda. Mualim satu lalu memperhatikan dengan seksama posisi kapal dan posisi kapal tunda tersebut, ternyata apa yang diberitahu oleh jurumudi benar, kapal dapat bertabrakan dengan kapal tunda tersebut jika merubah haluan kekiri. Akhirnya dengan cepat mualim satu memberikan perintah kepada jurumudi untuk cikir kanan mengambil buritan kapal tunda tersebut.

Kata kunci: *MV.CHARLOTTE* , *Dinas Jaga Anjungan*

PENDAHULUAN

Transportasi menjadi kebutuhan masyarakat saat ini, sehingga jasa angkutan laut sebagai sarana transportasi yang makin meningkat. Hal ini secara tidak langsung akan menciptakan banyak lapangan pekerjaan baru, yang ditunjukkan dengan bertambahnya jumlah kapal yang beroperasi. Sebagaimana diketahui bahwa jasa pelayaran laut sangat berisiko, maka semua pelaut wajib memiliki keterampilan, pengetahuan dan tanggung jawab untuk menghindari risiko tinggi.

Kapal adalah merupakan alat transportasi angkutan laut yang sangat penting dalam perkembangan perekonomian suatu Sarana transportasi merupakan sarana yang amat dibutuhkan sebagai sarana penghubung dari satu pulau ke pulau lain, dari negara satu ke negara lain, dan dari benua ke benua lain. Transportasi melalui laut merupakan sarana yang amat mudah sebagai sarana pengantar barang maupun manusia ke tempat tujuan. salah satu penunjang keselamatan kapal, muatan, dan seluruh awak kapal pada saat kapal sedang berlayar adalah tidak lepas dari tanggung jawab para personil selama melaksanakan tugas jaga di anjungan.

Banyak terjadi kecelakaan di atas kapal pada saat kapal sedang berlayar akibat dari kelengahan sewaktu melaksanakan tugas jaga. Kegagalan dalam menanggulangi suatu kecelakaan karena kelalaian atau kurangnya kesadaran akan tanggung jawab selama melaksanakan tugas jaga ketika kapal sedang berlayar seharusnya tidak perlu terjadi. Masalah ini tentunya menjadi perhatian utama para pelaku bisnis pelayaran juga *International Maritime Organization* (IMO) yang berkedudukan sebagai sebuah organisasi maritim internasional dibawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang bertanggung jawab dalam bidang ini sesuai dengan misinya yaitu *"Safer Shipping Cleaner Ocean"*

METODOLOGI PENELITIAN

Menurut Bogdan dan Taylor (1975:5) dalam Lexy J. Moleong (1988:3) mendefinisikan metode kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati.

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis didalam penyampaian masalah adalah deskriptif, untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti. Menurut Abdullah, Vicky Ridwan. (2012) deskriptif adalah data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka. Dengan demikian, laporan penelitian akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberi gambaran penyajian laporan tersebut. Data tersebut mungkin berasal dari naskah wawancara, catatan-lapangan, foto, *videotape*, dokumen, catatan atau memo, dan dokumen resmi yang lainnya. Jadi dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa metode deskriptif adalah tulisan yang berisi pemaparan, uraian dan penjelasan tentang suatu objek sebagaimana adanya pada waktu tertentu dan tidak mengambil kesimpulan yang berlaku secara umum.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Objek Penelitian

Tujuan utama dari pelaksanaan tugas jaga di anjungan adalah salah satu bentuk upaya akan keselamatan jiwa di atas kapal terutama ketika kapal sedang melakukan pelayaran. Oleh karena itu diperlukan cara – cara atau prosedur - prosedur yang baik dalam pelaksanaan tugas jaga di anjungan. Tapi walaupun demikian masih banyak terjadi kecelakaan - kecelakaan yang terjadi akibat dari kelengahan sewaktu melaksanakan tugas jaga di anjungan. Karena alasan di atas sangat diperlukan analisa atas tidak optimalnya pelaksanaan tugas jaga di atas anjungan, sehingga didapatkan beberapa faktor penyebabnya. Agar tidak terjadi seperti hal di atas maka faktor – faktor penyebab tersebut harus dapat diminimalisasi dan dalam setiap pelaksanaan tugas jaga harus dikoreksi dan distandarkan untuk mencari pemecahannya.

Untuk mendapatkan pelaksanaan tugas jaga yang maksimal, standar - standar prosedur pelaksanaan tugas jaga sudah ditetapkan sesuai dengan STCW 1978 amandemen 1995. Menurut aturannya semua orang yang ditunjuk dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan harus di beri waktu istirahat minimal 10 jam setiap periode 24 jam, jam - jam istirahat boleh di bagi menjadi 2 periode istirahat, dimana setiap periode tidak boleh kurang dari 6 jam. Aturan tersebut boleh tidak dilakukan jika dalam situasi darurat, situasi latihan, atau kondisi operasional yang mendesak. Metode minimum 10 jam tersebut boleh dikurangi menjadi 6 jam

berturut - turut asalkan tidak lebih dari 2 hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam waktu istirahat dalam satu minggu. Tapi setelah dilakukan analisa pada kejadian pertama ditemukan bahwa pelaksanaan tugas jaga di anjungan tidak sesuai dengan standar tugas jaga di anjungan yang telah ditetapkan oleh STCW 1978 amandemen 1995, yaitu terjadi ketika mualim satu masih dalam keadaan mengantuk sewaktu melaksanakan tugas jaga di anjungan.

Prosedur - prosedur sebelum melaksanakan tugas jaga juga harus diperhatikan, dan standar-standar tersebut telah dijelaskan pada STCW 1978 amandemen 1995 tentang “ *Watchkeeping Deck* ”. Menurut aturannya semua orang yang telah ditunjuk dalam melaksanakan tugas jaga di atas anjungan lebih dahulu mempelajari alur dan keadaan cuaca sekitar, memeriksa serta mempelajari apabila ada buku perintah Nakhoda (*Master Standing Order*) dan instruksi – instruksi lain kemudian menanda - tangani, mencatat peringatan – peringatan navigasi dan perkiraan cuaca. Tiba di anjungan minimal 5 menit sebelum pergantian tugas jaga. Setelah diperhatikan dan dianalisa pada kejadian kedua didapatkan bahwa jurumudi tidak melaksanakan aturan-aturan tersebut yaitu ketika jurumudi telat naik ke atas anjungan

Sedangkan prosedur pada saat melaksanakan serah terima tugas jaga telah dijelaskan juga pada Perintah tetap anjungan (*Bridge Standing Order*) (terlampir). Menurut aturannya pada saat melaksanakan serah terima jaga, perwira jaga harus menginformasikan secara jelas kepada perwira pengganti mengenai catatan – catatan di *Master’s order book* dan perintah verbal lainnya, posisi arah dan kecepatan kapal, benda – benda target dan cahaya – cahaya yang terlihat, pergerakan kapal – kapal lain disekitarnya, kondisi kerja semua alat dan alat keamanan serta lampu – lampu navigasi serta pesan – pesan dari enginner dan radio officer. Hal terjadi pada kejadian ketiga di dapatkan ketika serah terima jaga antara mualim satu dengan mualim tiga yang tidak sesuai dengan apa yang telah di tetapkan dalam Perintah tetap anjungan. Padahal Perintah tetap anjungan ini telah ditempel dan terlihat jelas pada anjungan.

Setelah melakukan analisa – analisa data di atas maka ditemukan penyebab – penyebab tidak optimalnya pelaksanaan tugas jaga di anjungan dan penyebab tidak optimalnya tugas jaga di anjungan tersebut yaitu :

1. Kurangnya waktu istirahat sebenarnya bukan menjadi permasalahan pokok di atas kapal karena standar-standar tentang pembagian waktu istirahat telah ditetapkan dalam STCW 1978 amandemen 1995, tapi ternyata itu tidak menjamin untuk tidak adanya masalah di atas kapal. Seperti contoh pada kejadian pertama di atas, dimana mualim

satu masih dalam keadaan mengantuk ketika melaksanakan tugas jaga di anjungan, sehingga tidak konsentrasi ketika ada kapal tunda yang mau memotong di depan haluan kapal. Dan harusnya hal itu bisa dicegah jika muallim satu menggunakan waktu istirahat sebaik-baiknya karena apapun keadaannya kecelakaan kapal adalah tanggung jawab para personil yang melaksanakan tugas jaga.

2. Kurangnya peran aktif perwira jaga di atas anjungan. Kebiasaan yang sering dilakukan anak buah kapal khususnya jurumudi adalah tidak melaksanakan tugasnya dengan baik apabila atasan tidak mengadakan pengawasan terhadap pekerjaan yang telah diberikan. Seperti yang terjadi pada kejadian kedua dimana jurumudi telat naik ke atas anjungan untuk melaksanakan tugas jaganya. Seharusnya hal ini bisa dicegah apabila perwira jaga sering melakukan pengecekan terhadap personil yang melaksanakan tugas jaga di atas anjungan serta memberikan teguran - teguran dan peringatan - peringatan kepada personil jaga yang telat dalam melaksanakan tugasnya dan apabila memungkinkan seseorang perwira dapat mengusulkan kepada nakhoda untuk membuat reward atau pemberian penghargaan kepada anak buah kapalnya yang melakukan prestasi terbaik dalam melaksanakan pekerjaannya sehari – hari di atas kapal, dan apabila terdapat seorang anak buah kapal yang melakukan kesalahan seorang perwira harus dapat bertindak tegas untuk memberi hukuman kepadanya Untuk tindakan dari Waslat ini seorang perwira dan nakhoda perlu menerapkan langkah-langkah berikut terhadap ABK yang bekerja tidak baik serta melakukan pelanggaran disiplin :
 - a. Peringatan lisan (verbal warning), setiap ABK yang melakukan pelanggaran kecil menerima peringatan lisan dari nakhoda atau Muallim I dan memberitahukan tentang kesalahannya. Jika ABK masih melakukan kesalahan yang sama dalam waktu tertentu, mereka akan diberi hukuman yang lebih berat.
 - b. Peringatan tertulis (written warning), ABK yang melakukan pelanggaran serupa dalam waktu tertentu, akan dikenakan peringatan tertulis dari Nakhoda. Peringatan ini dicatat dalam buku catatan ABK. ABK diperingati agar jangan mengulangi kesalahannya dalam jangka waktu tertentu. Jika masih melakukan pelanggaran akan dikenakan hukuman yang lebih berat
 - c. Penskoran (suspension), ABK yang masih melakukan kesalahan mendapat peringatan. Daftar catatan ABK tersebut akan dikirimkan keperusahaan dimana Nakhoda mengusulkan agar ABK tersebut diturunkan jika masih melakukan kesalahan tersebut.

- d. Pemberhentian (discharge), ABK yang melakukan pelanggaran peraturan lebih dari satu kali dalam jangka waktu tertentu akan diturunkan (*sign off*).
3. Kurangnya informasi yang di dapat oleh mualim pengganti pada saat melaksanakan pergantian jaga. Untuk kasus ketiga pada deskripsi data, telah disebutkan bahwa seorang mualim satu yang melakukan serah terima jaga kepada mualim tiga yang tidak mengikuti prosedur – prosedur yang telah ditetapkan sehingga pada saat itu mualim tiga yang baru naik untuk menggantikan mualim satu bingung sudah berapa jam radar telah digunakan. Kejadian diatas sebenarnya dapat diatasi dengan mematuhi prosedur – prosedur dalam melaksanakan dinas jaga dan mualim yang akan melakukan serah terima jaga hendaknya mengisi cek list perga (*Changing Over The Watch*) (Terlampir) dan menandatangani isi dari buku perintah nakhoda (*Master's Standing Order*) sehingga perwira jaga ntian jagapada saat itu dapat melaksanakan tugas jaganya sesuai dengan prosedur.

Karena adanya ketidakmaksimalan dalam proses pelaksanaan tugas jaga di anjungan yang di sebabkan oleh ketiga faktor diatas yaitu faktor waktu istirahat di atas kapal, faktor pengawasan oleh perwira jaga pada saat melaksanakan tugas jaga di atas kapal dan informasi kurang yang di dapat oleh perwira pengganti ketika akan melaksanakan serah terima jaga, maka dicarilah alternatif pemecahan masalahnya. Ada beberapa alternatif yang dapat dilakukan untuk memecahkan suatu masalah yang terjadi di atas kapal MV.charlotte. Berikut ini beberapa alternatif yang dilakukan dalam memecahkan masalah yang terjadi di atas kapal MV.charlotte adalah :

1. Pengurangan jam kerja di atas kapal, Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang ambil bagian dalam suatu tugas jaga harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam. Tetapi metode tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut – turut, asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari. Pengurangan jam kerja juga bisa dilakukan dengan menambah persnilnya, contohnya dengan menambah kadet untuk ikut peran serta dalam melaksanakan tugas harian dikapal. Sehingga dengan adanya pengurangan jam kerja di atas kapal, setidaknya menambah waktu istirahat bagi para personil yang terlibat jaga di atas anjungan.

2. Memberikan bimbingan dan penyuluhan dari perwira jaga maupun Nakhoda kapal kepada seluruh awak kapal. Dalam organisasi diatas kapal nakhoda sebagai manager dan perwira sebagai wakil nakhoda dan bertanggung jawab dalam bernavigasi secara aman dengan mentaati COLREG. Peran aktif para perwira dalam memberikan bimbingan dan penyuluhan serta petunjuk - petunjuk praktis bagaimana melaksanakan dinas jaga yang baik serta jenis – jenis pekerjaan yang menjadi tugas mereka masing-masing, khususnya pembagian tugas jaga. Sebagai pemimpin kelompok, Muallim diharapkan mempunyai kebijakan dalam mengambil keputusan antara lain :
 - a. Mampu secara tegas menghukum personilnya apabila melakukan kesalahan
 - b. Tidak memojokkan salah satu anggota kelompok kedalam perselisihan yang lebih besar
 - c. Mampu secara aktif memberikan saran - saran dan petunjuk.
3. Melaksanakan prosedur serah terima jaga dengan benar. Sebelum mengambil alih tugas jaga, Perwira pengganti harus mendapat kejelasan tentang posisi yang sebenarnya atau posisi duga kapal dan harus mendapat kejelasan tentang haluan dan kecepatan kapal, dan situasi navigasi termasuk kondisi operasional seluruh peralatan navigasi termasuk kondisi operasional seluruh peralatan navigasi dan peralatan pengaman yang sedang digunakan atau yang mungkin akan digunakan selama tugas jaga.
4. Pemberian penghargaan (reward) / hadiah dan hukuman kepada pada ABK. Bagi awak kapal yang melaksanakan pekerjaannya secara maksimal dan penuh kedisiplinan, dapat diberikan hadiah khusus dengan cara penilaian yang sesuai. Hal ini dapat menambah semangat awak kapal dalam melakukan pekerjaannya sehari-hari diatas kapal terutama dalam melaksanakan tugas jaganya di anjungan.
1. Mengadakan pengawasan dan pengontrolan dari pimpinan kepada personil jaga anjungan. Pengawasan adalah kegiatan pimpinan yang mengusahakan agar suatu pekerjaan dan tanggung jawab (khususnya tugas jaga di anjungan) terlaksana dengan baik dan sesuai dengan apa yang diharapkan. Sebab bagaimanapun banyaknya rencana, akan gagal sama sekali bilamana dalam pekerjaan tersebut tidak diikutkan suatu pengawasan. Seorang pimpinan tentu mengharapkan agar pekerjaan yang dikerjakan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan, untuk itu pimpinan yang baik harus selalu melakukan pemeriksaan dan pengecekan. Bahkan bila perlu menghindari sebelum terjadi kemungkinan adanya penyimpangan terhadap pekerjaan dan tanggung jawabnya. Dan bila hal ini terjadi seorang pimpinan diharuskan menempuh langkah perbaikan dan penyempurnaan. Untuk itu hal yang paling utama dibenahi adalah

manusianya. Jika manusia tersebut menyadari akan tanggung jawabnya, maka segala sesuatu yang dikerjakannya dapat selesai tepat waktunya. Disiplin adalah salah satu faktor yang sangat penting dalam melaksanakan suatu pekerjaan, juga sangat diperlukan untuk menjamin suatu tugas yang sudah ditetapkan dan diberikan secara tertib dan teratur

SIMPULAN

Dalam pelaksanaan tugas jaga di anjungan untuk mencapai hasil yang maksimal diperlukan kerja keras dan disiplin, karena dengan hal tersebut dijaga maka pelaksanaan tugas jaga di anjungan tersebut dapat berjalan dengan lancar yang di dukung oleh kemantapan kinerja yang dimiliki anak buah kapal dalam melakukan sesuai dengan prosedur – prosedur yang sudah di tentukan. Kecelakaan pada saat kapal berlayar yang sebagian besar disebabkan oleh faktor dari kecerobohan dan ketidakdisiplinan dari personil jaga yang sedang melakukan dinas jaga. Untuk meningkatkan disiplin dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan oleh para personil tugas jaga di anjungan, maka diperlukan adanya pengetahuan tentang standar - standar prosedur yang baik dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan. Setelah dijelaskan diatas maka diambil kesimpulan sebagai berikut ;

1. Kurangnya peran aktif perwira jaga di atas anjungan sehingga menyebabkan anak buah kapal khususnya jurumudi tidak melaksanakan tugasnya dengan baik. Pemecahan masalahnya yaitu perwira jaga harus sering melakukan pengontrolan dan pengecekan terhadap personil jaga yang melaksanakan tugas jaga di anjungan serta memberikan teguran – teguran dan peringatan – peringatan yang bersifat tegas kepada personil jaga yang telat dalam melaksanakannya tugasnya sehingga para personil jaga di atas anjungan merasa diawasi oleh pimpinan mereka dan membuat bawahan itu respect kepada atasan mereka
2. Tidak adanya penghargaan bagi ABK yang melaksanakan pekerjaannya dengan baik dan hukuman bagi mereka yang melakukan pelanggaran akan tugasnya, sehingga pemecahan masalahnya yaitu nakhoda ataupun perwira diatas kapal harus dapat bertindak tegas untuk dapat menghukum anak buahnya ketika melakukan kesalahan pada saat menjalankan tugas – tugasnya dan apabila terdapat mereka yang menjalankan tugasnya dengan baik maka dapat diberi penghargaan berupa reward . Sehingga dalam hal ini tugas – tugas yang dilakukan oleh ABK dapat dikerjakan dengan penuh semangat dan tanggung jawab

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. *T. Hani Handoko(208–209)*, Disiplin adalah kegiatan manajemen untuk menjalankan standar–standar organisasional. Ada dua tipe kegiatan pendisiplinan.
- [2]. *E.W. Manikome (161)* “Dengan organisasi anjungan, perusahaan memaksudkan kerja sama dan pembagian tanggung jawab yang ada diantara perwira *deck*.
- [3]. *aplikasi “Standard on Training Certification And Watchkeeping For Seafarers (1978)”*.
- [4]. Branch (1995 : 114), Dinas jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan di pelabuhan atau dermaga atau tempat-tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu.
- [5]. Menurut Agus M. Hardjana (2007:11), Komunikasi adalah proses penyampaian makna dalam bentuk gagasan atau informasi dari seseorang kepada orang lain melalui media tertentu.
- [6]. Politeknik Pelayaran Sulawesi Utara, Pedoman Penulisan KIT, 2021
- [7]. Menurut seorang ahli bernama Adi S, peningkatan berasal dari kata tingkat
- [8]. Joseph Juran, Pengertian kualitas adalah kesesuaian untuk penggunaan (*fitness for use*). Dengan kata lain, suatu produk (barang atau jasa) hendaklah sesuai dengan apa yang dibutuhkan atau diharapkan oleh penggunaanya
- [9]. Menurut *STCW 1995 Bab VIII Section B, mengatur tentang Pedoman yang berkaitan dengan tugas jaga*.
- [10]. Perwira jaga harus menyiapkan dirinya sendiri untuk penjagaan itu, dengan memikirkan bahwa persiapan sebelumnya yang tepat mencegah kinerja yang buruk (*E.W. Manikome 143-146*).
- [11]. Keselamatan Kerja merupakan tanggung jawab keseluruhan organisasi. Lini dan staf sama-sama bertanggung jawab, dan antar keduanya perlu adanya koordinasi serta pembagian tugas dan tanggung jawab (Depnaker RI, 1996:46).
- [12]. Edwards Deming, pengertian kualitas adalah suatu tingkat yang dapat diprediksi dari keseragaman dan kebergantungan pada biaya rendah