

**ANALISIS PENGGUNAAN SMCP DALAM
PENGOPERASIAN KAPAL PADA MV.CNC SERVAL**



RYAN GIGGS

21.41.073

NAUTIKA

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025**

**ANALISIS PENGGUNAAN SMCP DALAM
PENGOPERASIAN KAPAL PADA MV.CNC SERVAL**

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan diajukan oleh

RYAN GIGGS YOMBA

21.41.073

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
NAUTIKA POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
MAKASSAR 2025**

SKRIPSI
ANALISIS PENGGUNAAN SMCP DALAM
PENGOPERASIAN KAPAL PADA MV.CNC SERVAL

Disusun dan Diajukan oleh:

RYAN GIGGS
YOMBA
NIT. 21.41.073

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian
Skripsi pada tanggal, 26 September 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Zainal Yahya Idris, M.A.P., M.Mar.
NIP. 197104052010221001

Ade Chandra, S.Pd., M.Pd.

Mengetahui:

a.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Ketua Program Studi Nautika

Pembantu Direktur I



Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar.
NIP. 19750329 199903 1 002

Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A.
NIP. 19780908 200502 2 001

PRAKATA

Segala puji dan syukur kehadirat Allah Yang Maha Kuasa atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Karya Ilmiah Terapan ini dengan judul **“ANALISIS PENGGUNAAN SMCP DALAM PENGOPERASIAN KAPAL PADA MV.CNC SERVAL”**. Penelitian ini akan dilaksanakan dalam rangka menyelesaikan tugas sebagai kelengkapan syarat praktek laut dan program DIPLOMA IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar serta penulis tertarik pada: **“ANALISIS PENGGUNAAN SMCP DALAM PENGOPERASIAN KAPAL PADA MV.CNC SERVAL”**. Dalam kesempatan ini penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih kepada:

1. Tuhan Yang maha Esa yang masih memberikan kekuatan dan perlindungan sampai saat Ini.
2. Yth. Capt.Rudi Susanto, M.Pd selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Subehana Rachman, S.A.P.,M.Adm.S.D.A selaku ketua program studi jurusan Nautika.
4. Capt. Zainal Yahya Idris, M.A.P., M.Mar selaku dosen pembimbing I yang turut memberi arahan dan bimbingan dengan baik.
5. Ade Chandra, S.Pd., M.Pd selaku dosen pembimbing II yang juga turut memberi arahan dan bimbingan dengan baik.
6. Para dosen PIP Makassar yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.
7. Rekan-rekan Taruna/i
8. Orang tua saya, Terlebih khusus kepada mama,nene,kakak dan adik yang telah mendukung sepenuhnya hingga sekarang.
9. Bersyukur dengan diri sendiri yang maih mampu bertahan hingga sampai saat ini dengan kehidupan yang penuh dengan Cobaan dan masalah yang tetap harus di hadapi dan harus melewati semuanya dengan baik dengan Bimbingan tangan Tuhan.

Demikian, Saya sangat menyadari tidak ada manusia yang sempurna begitu juga dalam penulisan karya tulis ilmiah ini, apabila nantinya terdapat kekurangan, kesalahan dalam karya tulis ilmiah ini, saya selaku penulis sangat berharap kepada seluruh pihak agar dapat memberikan kritik dan juga saran seperlunya

Makassar, 26 September 2025

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ryan Giggs', written in a cursive style.

RYAN GIGGS

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

NAMA : RYAN GIGGS
NIT : 21.41.073
JURUSAN : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul:

ANALISIS PENGGUNAAN SMCP DALAM PENGOPERASIAN KAPAL PADA MV.CNC SERVAL

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang di tetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 26 September 2025



RYAN GIGGS
NIT 21.41.073

ABSTRAK

RYAN GIGGS YOMBA, Analisis Penggunaan SMCP Dalam Pengoperasian Kapal Pada MV.CNC Serval (di bimbing oleh Zainal Yahya dan Ade Chandra)

Penelitian ini bertujuan menganalisis penerapan Standar Marine Communication Phrases (SMCP) dalam pengoperasian kapal MV.CNC Serval, dengan fokus pada efektivitas komunikasi internal dan eksternal. SMCP merupakan standar frasa komunikasi maritim berbahasa Inggris yang diatur oleh International Maritime Organization (IMO) untuk meminimalisasi miskomunikasi yang berpotensi menimbulkan kecelakaan.

Metode penelitian kualitatif digunakan melalui observasi, wawancara (terhadap Master, Chief Officer, dan Third Officer), serta studi dokumentasi selama 13 bulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan SMCP di MV.CNC Serval berjalan efektif dalam komunikasi internal, seperti pada toolbox meeting, safety meeting, dan monthly drill, didukung oleh kebijakan perusahaan yang mewajibkan tes kemampuan bahasa Inggris (Marlins Test) dengan standar kelulusan 80%. Namun, komunikasi eksternal dengan pihak luar kapal (misalnya pilot pelabuhan) masih mengalami kendala, seperti insiden di Pelabuhan Zhanjiang akibat penggunaan bahasa non-SMCP oleh pilot dan Master. Faktor pengalaman, pelatihan, dan kesadaran terhadap pentingnya SMCP menjadi penentu utama keberhasilan implementasi.

Simpulan penelitian menegaskan bahwa SMCP berperan krusial dalam meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasional kapal. Rekomendasi yang diajukan meliputi pelatihan rutin SMCP, evaluasi berkala kemampuan kru, serta integrasi modul SMCP dalam kurikulum pelatihan dasar pelaut untuk memperkuat pemahaman praktis.

ABSTRACT

RYAN GIGGS YOMBA, *An Analysis of Standard Marine Communication Phrases (SMCP) Implementation in Ship Operations Aboard MV. CNC Serval* (Supervised by Zainal Yahya and Ade Chandra)

This study aims to analyze the implementation of the Standard Marine Communication Phrases (SMCP) in the operational context of MV. CNC Serval, focusing on the effectiveness of internal and external communications. SMCP constitutes a set of standardized English-language maritime communication phrases regulated by the International Maritime Organization (IMO) to minimize miscommunication that could potentially lead to accidents.

A qualitative research methodology was employed, utilizing observation, interviews (conducted with the Master, Chief Officer, and Third Officer), and documentation studies over a 13-month period. Findings indicate that SMCP implementation aboard MV. CNC Serval is effective in internal communications, such as during toolbox meetings, safety meetings, and monthly drills. This effectiveness is supported by company policy mandating English language proficiency testing (Marlins Test) with a minimum passing score of 80%. Nevertheless, external communications with parties outside the vessel (e.g., port pilots) continue to face challenges, exemplified by an incident at Zhanjiang Port resulting from the use of non-SMCP language by both the pilot and the Master. Factors such as experience, training, and awareness of SMCP's importance were identified as primary determinants of successful implementation.

The study concludes that SMCP plays a crucial role in enhancing shipboard safety and operational efficiency. Recommendations proposed include the conduct of routine SMCP training, periodic evaluation of crew competency, and the integration

of SMCP modules into the basic seafarer training curriculum to reinforce practical understanding.

DAFTAR ISI

| | |
|---|-----------|
| HALAMAN JUDUL | |
| HALAMAN PENGESAHAN | i |
| PRAKATA | ii |
| PERNYATAAN KEASLIAN | iii |
| ABSTRAK | iv |
| DAFTAR ISI | vii |
| | |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Rumusan Masalah | 4 |
| C. Tujuan Penelitian | 4 |
| D. Manfaat Penelitian | 4 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | 5 |
| A. Pengertian Bahasa Inggris Maritim | 6 |
| B. Pengertian MissKomunikasi | 6 |
| C. Pengertian Radio Komunikasi | 9 |
| D. Standart Marine Communication and Pharses | 10 |
| E. Kerangka Pikir | 14 |
| F. Resume Penelitian | 16 |
| BAB III METODE PENELITIAN | 17 |
| A. Jenis Penelitian | 17 |
| B. Definisi Operasional Variabel | 17 |
| C. Sumber Data Penelitian | 23 |
| D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian | 25 |
| E. Teknik Analisis Data | 26 |
| F. Jadwal Penelitian | 28 |
| BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN | 29 |
| A. Hasil Penelitian | 29 |
| B. Hasil Wawancara | 34 |
| C. Pembahasan | 37 |

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| BAB V KESIMPULAN DAN SARAN | 43 |
| A. Kesimpulan | 43 |
| B. Saran | 44 |
| DAFTAR PUSTAKA | 45 |
| | |
| RIWAYAT HIDUP PENULIS | 52 |

DAFTAR TABEL

| | |
|---------------------------------------|----|
| Tabel 2.1. Penjelasan Umum SMCP | 10 |
| Tabel 2.2 Format Standar SMCP | 11 |
| Tabel 3.1 Komunikasi Internal (SMCP) | 19 |
| Tabel 3.2 Komunikasi Eksternal (SMCP) | 20 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 4. 1. MV. CNC Serval | 31 |
| Gambar 4. 2. Ship Particular MV. CNC Serval | 32 |
| Gambar 4. 3. Crew List MV. CNC Serval | 33 |
| Gambar 4.4 Toolbox Meeting | 38 |
| Gambar 4.5 Monthly Safety Meeting | 39 |
| Gambar 4.6 Monthly Drill | 40 |
| Gambar 4.7 Berthing & Unberthing Process | 41 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Penguasaan bahasa Inggris menjadi pengetahuan yang perlu dipelajari oleh orang Indonesia, mulai dari jaman dahulu hingga sekarang. Besarnya kebutuhan untuk belajar bahasa Inggris telah membuat pengetahuan ini menjadi sebuah kepentingan tersendiri. Agar dapat melakukan interaksi, bahasa Inggris menjadi pilihan utama yang sering dipakai dalam melakukan komunikasi. Bahasa Inggris juga menjadi bahasa pengantar resmi dalam dunia transportasi. Contoh yang mudah dilihat ada di dunia pelayaran.

Bahasa ini mempunyai arti khusus yang sudah di atur dalam Standart Marine Communication and Phrases (SMCP) dan Standart of Training Certification and Watchkeeping (STCW) Amandemen Manila 2010.

Bahasa Inggris maritim ialah bahasa Inggris khusus yang di gunakan oleh para crew untuk berkomunikasi dalam segala hal di atas kapal, hal ini terjadi karena pekerjaan sebagai pelaut memiliki resiko yang lebih tinggi dari pada pekerjaan di darat mengenai keselamatan jiwa manusianya.

MV. CNC Serval merupakan kapal dibawah *management* CMA CGM Shipping yang mengangkut peti kemas, yang dimana tempat peneliti melakukan praktik laut dan penelitian.

Dalam pengoperasian di MV.CNC Serval SMCP menjadi acuan dalam berkomunikasi baik secara Internal dan juga External yang benar-benar harus di terapkan guna mencegah terjadinya Missskomunikasi.

Menurut Smith et al. (2020) dalam penelitiannya "*Multinational Crew Communication and Operational Safety*" menegaskan bahwa 40% kesalahan operasional di kapal multinasional bersumber dari perbedaan interpretasi frasa non-standar yang dapat menyebabkan

kecelakaan kerja yang dapat merugikan keselamatan.

SMCP berperan sebagai linguistic equalizer yang menghilangkan ketergantungan pada bahasa tertentu, sehingga memastikan konsistensi makna.

Berdasarkan STCW Convention (Amandemen Manila 2010) menetapkan bahwa SMCP wajib digunakan dalam komunikasi internal dan eksternal kapal, termasuk antara Master, crew, dan pilot.

Bahasa Inggris maritim digunakan dalam dunia pelayaran karena didalamnya terdapat banyak sekali istilah yang berbeda. Bahasa Inggris maritim tersebut wajib di terapkan oleh seluruh crew kapal untuk mendukung kelancaran operasional kapal, dengan adanya bahaya yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja yang diakibatkan oleh tidak memahami bahasa inggris maritim, maka seluruh crew harus mampu memahami dan menguasai dengan benar bahasa inggris maritim karena sangat penting bagi mereka yang bekerja, bahasa Inggris maritim merupakan prioritas utama yang harus diperhatikan saat berkomunikasi ketika bekerja.

Akibat kurangnya kesadaran dalam penerapan SMCP dalam berkomunikasi maka bisa menyebabkan terjadinya missskomunikasi sehingga menyebabkan insiden atau kecelakaan kerja dan menyebabkan ganti rugi ataupun perbaikan pada objek yang rusak atau pun kecelakaan yang membahayakan nyawa dan berujung pada hal yang disebut *claim ataupun assurance claim*. Jadi, ketika ada insiden ataupun kecelakaan maka akan memerlukan biaya yang sangat besar untuk menggannti rugi atau perbaikan akan hal tersebut.

Pada 8 Oktober 2023, insiden operasional terjadi di MV CNC Serval saat bersandar di Pelabuhan Zhanjiang, China, akibat kegagalan komunikasi antara Master kapal, pilot, dan Chief Officer (C/O). Meskipun Master dan pilot menggunakan bahasa Mandarin yang sama, perintah kritis untuk mengaktifkan bow thruster tidak disampaikan dengan frasa Standard Marine Communication Phrases (SMCP). C/O,

yang diduga memiliki latar belakang bahasa berbeda, mengalami kesulitan memahami instruksi dalam bahasa Mandarin, mengakibatkan ketidaksinkronan kontrol dan kerusakan struktural pada bagian bow kapal.

Insiden ini memperlihatkan risiko fatal dari ketidakpatuhan terhadap regulasi internasional seperti SOLAS Bab V dan STCW Manila Amendments (2010) yang mewajibkan SMCP sebagai bahasa kerja di lingkungan maritim multibangsa. Penelitian Smith et al. (2020) menegaskan bahwa 40% kesalahan operasional di kapal multinasional bersumber dari penggunaan frasa non-standar, sementara teori Gudykunst (2003) menyoroti "gap kognitif" antarbudaya yang hanya dapat diatasi melalui standarisasi komunikasi.

Keliru mengartikan pesan, keliru melaporkan, menerima, dan mengirim informasi dapat menyebabkan terjadinya miss communication yang berakibat terjadinya bahaya dalam pengoperasian kapal dari permasalahan yang di uraikan diatas, maka peneliti mengangkat permasalahan ini pada penulisan skripsi yang berjudul:

“ANALISIS PENGGUNAAN SMCP DALAM PENGOPERASIAN KAPAL PADA MV.CNC SERVAL

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana Penggunaan Standart Maritime Communication & Pharses Di MV.CNC Serval?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah, maka penulis memiliki tujuan sebagai berikut :

- 1 . Untuk mengetahui sejauh mana penerapan bahasa Inggris maritim di MV.CNC Serval

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini sebagai berikut :

1. **Manfaat Akademis**

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai tambahan referensi dalam memperdalam pengetahuan tentang bahasa Inggris maritim agar pada generasi berikutnya terlahir calon-calon pelaut yang terampil dan dapat melakukan tugas serta tanggung jawab sesuai dengan apa yang telah dipelajari.

2. **Manfaat Praktis**

Untuk memperdalam pengetahuan tentang bahasa Inggris maritim yang sangat penting dalam dunia pelayaran dimana semua perwira serta *crew* kapal wajib menguasai untuk mengendalikan kapal untuk melakukan pelayaran yang aman dan dapat mencegah hal-hal yang tidak diinginkan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Pengertian Bahasa Inggris Maritim

Menurut Kamus Istilah Pelayaran, Inggris maritim adalah bahasa Inggris yang biasa dipakai untuk kegiatan yang berhubungan dengan dunia kemaritiman. Bahasa Inggris ini berbeda dengan bahasa Inggris pada umumnya karena bahasa ini dipakai untuk mempermudah komunikasi saat di laut. Adapun masing-masing frase dalam *Standart Marine Communication and Phrases* (SMCP) mempunyai aturan bahkan arti yang berbeda dalam setiap penggunaannya. Hal inilah salah satu yang membedakan dengan Bahasa Inggris umum.

Ucapan bahasa Inggris (yang secara internasional merupakan bahasa laut), didukung oleh komunitas internasional untuk digunakan di laut dan di kembangkan oleh *Iternational Maritime Organitation* (IMO). Menurut *Iternational Maritime Organitation* (IMO) *Standart Marine Communication and Phrases* (SMCP) adalah ungkapan atau frase yang dipakai khusus untuk menunjang keselamatan navigasi.

Bahasa ini mempunyai arti khusus yang sudah di atur dalam *Standart of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) amandemen 1978 yaitu *Standart Marine Communication and Phrases* (SMCP).

Standart Marine Communication and Phrases (SMCP) ini tidak dimaksudkan untuk bertentangan dengan peraturan internasional untuk mencegah tabrakan di laut atau khusus aturan lokal atau rekomendasi yang dibuat oleh IMO (*International Maritime Organitation*) mengenai pengaturan rute kapal, baik yang dimaksudkan untuk menggantikan kode internasional sinyal, dan penggunaannya dalam kapal eksternal.

Standart Marine Communication and Phrases (SMCP) sebagai kumpulan frase individu yang memberikan petunjuk-petunjuk bagi operasional di kapal. *Standart Marine Communication and Phrases* (SMCP) memenuhi persyaratan konvensi *Standart of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) 1978 sebagai revisi dan dari *Safety Of Life at Sea* (SOLAS) konvensi 1974 mengenai komunikasi lisan. Penggunaan *Standart Marine Communication and Phrases* (SMCP) harus dilakukan sesering mungkin dalam preferensi untuk kata-kata yang bermakna sama dengan bahasa yang berbeda, sehingga pelaut harus mengetahui situasi ini. Cara ini dimaksudkan untuk menjadi bahasa keamanan yang dapat diterima. Bahasa Inggris digunakan untuk komunikasi antara individu-individu dari segala bangsa maritim pada kesempatan ketika bahasanya berbeda.

Teori Inggris Maritim Sesuai *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) *chapter V regulation 14 (4)* adalah sebagai berikut " *English shall be used on the bridge as the working language for bridge to bridge and bridge to shore safety communications as well as for communications on board between the pilot and bridge watchkeeping personnel, unless those directly involved in the communication speak a common language other than English.*

Artinya:

"Bahasa Inggris harus digunakan di anjungan sebagai bahasa kerja untuk anjungan dengan anjungan dan komunikasi keselamatan anjungan ke pelabuhan serta untuk komunikasi antara perwira jaga anjungan, kecuali mereka yang terlibat langsung dalam komunikasi bahasa yang sama selain bahasa Inggris."

2. Pengertian MisKomunikasi

a. Teori MisKomunikasi

Teori Miskomunikasi oleh William Gudykunst (2019) Menurut Gudykunst, miskomunikasi adalah suatu proses komunikasi yang gagal atau tidak efektif, sehingga menyebabkan kesalahpahaman atau kesalahan.

Gudykunst mengidentifikasi beberapa faktor yang dapat mempengaruhi miskomunikasi, antara lain:

- 1) Perbedaan budaya
- 2) Perbedaan bahasa
- 3) Perbedaan nilai
- 4) Perbedaan gaya komunikasi
- 5) Kesalahan dalam pengiriman pesan
- 6) Kesalahan dalam penerimaan pesan

Gudykunst merekomendasikan beberapa strategi untuk mengurangi miskomunikasi, antara lain:

- 1) Menggunakan bahasa yang jelas dan sederhana
- 2) Menggunakan contoh atau ilustrasi
- 3) Menggunakan umpan balik
- 4) Menghindari gangguan atau interferensi
- 5) Mengembangkan kemampuan komunikasi antarbudaya

b. SMCP tentang *Manouvering ship, Mooring dan Communication with Pilot*

Dalam pelayaran kontemporer, Standard Marine Communication Phrases (SMCP) berperan sebagai alat vital untuk meminimalkan risiko miskomunikasi selama operasi kapal yang penting, seperti maneuvering, mooring, dan interactions with the pilot. Dalam konteks ship maneuvering, penggunaan frasa standar seperti "Port 10," "Starboard 20," "Stop engine," atau "Finished with engines"

sangat penting untuk memastikan bahwa setiap arahan navigasi diterima dan dipahami secara seragam oleh seluruh awak kapal. Hal ini menjadi sangat penting selama keadaan darurat atau ketika kapal berlayar melalui perairan yang padat, karena ambiguitas kecil sekalipun dalam komunikasi dapat mengakibatkan tabrakan atau kandas. Organisasi Maritim Internasional (2001) menekankan bahwa perintah manuver standar melalui SMCP dimaksudkan untuk menjembatani kesenjangan bahasa dalam pengaturan multinasional. Murakami (2002) lebih lanjut mencatat bahwa SMCP bukan sekadar kompilasi frasa, melainkan kerangka kerja komunikasi yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan navigasi melalui perintah yang ringkas, jelas, dan tidak ambigu. Selain itu, mooring operations dan communication with the pilot juga sangat rentan terhadap miskomunikasi, yang dapat menyebabkan kecelakaan di tempat kerja dan kecelakaan navigasi.

Selama mooring operations, istilah seperti "Slack away", "Heave in", atau "Make fast forward" digunakan untuk mengelola pergerakan tali secara akurat antara crew dan personel darat. Kesalahpahaman dalam konteks ini dapat menyebabkan putusnya tali, cedera di tempat kerja, dan bahkan cedera pada kapal. Bocanegra-Valle (2010) menekankan bahwa SMCP menetapkan standar komunikasi yang jelas untuk memastikan bahwa instruksi fisik berisiko tinggi dapat dijalankan tanpa ambiguitas. Selain itu, saat berkomunikasi dengan pilot, ungkapan seperti "Pilot on board", "Stand by for pilot", atau klarifikasi mengenai rute navigasi sangat penting, karena pilot bertindak sebagai penasihat utama dalam menavigasi perairan terbatas. Sebuah studi yang dilakukan oleh Haryani dkk. (2022) mengungkapkan bahwa dialek, aksen, dan kurangnya kemampuan SMCP masih menjadi masalah di kalangan pelaut Indonesia, yang dapat memengaruhi efektivitas komunikasi dengan pilot. Gorton, Ivergård & Liyanage (1999) menekankan bahwa koordinasi dengan

pilot membutuhkan standar komunikasi yang bebas dari multitafsir akibat variasi budaya kerja dan bahasa di sektor maritim. Oleh karena itu, penerapan SMCP yang konsisten di ketiga area penting ini tidak hanya meningkatkan efisiensi komunikasi operasional tetapi juga memperkuat kerangka keselamatan pelayaran secara keseluruhan dengan mencegah miskomunikasi yang berpotensi fatal.

3. Pengertian Radio Komunikasi

Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) Radio Komunikasi yang dikenal sebagai RT (*Radio Telephony*) menggunakan Tx (pemancar radio) untuk mengirimkan gelombang radio pada frekuensi tertentu dan Rx (penerima radio) untuk menerima gelombang radio pada frekuensi yang sama. Gelombang radio terdiri dari energi elektromagnetik dalam pita frekuensi tertentu dalam spektrum frekuensi radio.

Radio komunikasi yang dipergunakan di Kapal tidak berbeda dengan di daratan. Sinyal yang dipancarkan oleh transmitter, kemudian dipantulkan oleh salah satu lapisan atmosfer bumi yang memantulkannya ke pesawat penerima / receiver. Dalam era modern ini, peranan dari atmosfer dapat digantikan oleh satelit komunikasi yang menangkap sinyal yang dipancarkan oleh transmitter untuk kemudian dipancarkan ulang kembali menuju ke pesawat penerima. Penggunaan satelit ini sangat efisien, karena satelit tidak dipengaruhi oleh kondisi cuaca yang tidak menentu. Untuk memudahkan pemakaian jasa satelit dalam komunikasi pelayaran, dibuat penyeragaman kode-kode pada keadaan bahaya dan yang penting berhubungan dengan keselamatan pada saat berlayar (*Safety Of Life at Sea / SOLAS Code*) dengan menggunakan (*International Maritime Satellite Organization*) (INMAR-SAT).

4. Standart Marine Communication and Phrases (SMCP)

Merupakan ucapan bahasa Inggris (yang secara internasional merupakan bahasa laut), didukung oleh komunitas internasional untuk digunakan di laut dan di kembangkan oleh *International Maritime Organisation* (IMO).

Di dalam Konvensi Internasional *Standart Training Certification and Watchkeeping* (STCW) 1978, *revised* 1995 amandemen 2010, kemampuan untuk menguasai dan memahami IMO-SMCP dengan kriteria kriteria yang diinginkan seperti yang dijelaskan dalam tabel dibawah ini berdasarkan IMO Standard Marine Communication Phrases Part A dan B :

Tabel 2.1. Penjelasan Umum SMCP

| PENJELASAN UMUM IMO SMCP | |
|------------------------------|--|
| Definisi | SMCP (Standard Marine Communication Phrases) adalah serangkaian frasa standar bahasa Inggris untuk komunikasi maritim yang dikembangkan oleh IMO |
| Tujuan | Mengatasi hambatan bahasa di laut dan mencegah kesalahpahaman yang dapat menyebabkan kecelakaan |
| Sejarah | Diadopsi November 2001 oleh Majelis IMO ke-22 (Resolusi A.918(22)), menggantikan SMNV (1977) |
| Struktur | Part A: Komunikasi Eksternal (kapal-pelabuhan, kapal-kapal, kapal-otoritas) Part B: Komunikasi Internal (antar awak kapal) |
| ATURAN UTAMA PENGGUNAAN SMCP | |
| Pengucapan Angka | Diucapkan per digit: 175 = "One-seven-five" |
| Penggunaan Nol | Menggunakan "zero" bukan "O": 0 = "Zero" |

| | |
|---------------------------------|--|
| Penyebutan Arah | Menggunakan arah geografis: "North", "South", "East", "West" |
| Respon Pertanyaan | Jawaban lengkap, bukan hanya "yes/no": Q: "Do you have dangerous cargo?" A: "Negative. No dangerous cargo" |
| Hindari Kata Kondisional | Tidak menggunakan "may", "should", "can": "Do I have permission?" bukan "May I enter?" |
| Istirahat Darurat | Menggunakan istilah standar: "MAYDAY" (darurat), "PAN PAN" (urgensi), "SECURITE" (keselamatan) |

Sumber : IMO SMCP

Tabel 2.2 Format Standar SMCP

| FORMAT STANDAR SMCP | | |
|----------------------------|---------------------------------------|--|
| Jenis | Format | Contoh |
| Posisi | Lat XX° XX' [N/S], Long XX° XX' [E/W] | "Position: Lat 01° 25' N, Long 103° 45' E" |
| Kecepatan | [Angka] knots | "Speed: 15 knots" |
| Jarak | [Angka] nautical miles | "Distance: 5 nautical miles" |
| Waktu | [Angka] hours UTC | "Time: 1430 hours UTC" |
| Kedalaman | [Angka] metres/fathoms | "Depth: 15 metres" |

Sumber : IMO SMCP

Frase standar komunikasi maritim mengatur dua jenis komunikasi di atas kapal yaitu komunikasi internal (*on-board communication*) dan komunikasi eksternal (*external communication*). Komunikasi internal misalnya perintah pengoperasian kemudi kapal, perintah kepada masinis di ruang mesin, perintah saat perwira melakukan dinas jaga laut di anjungan, dan sebagainya. Sedangkan komunikasi eksternal contohnya adalah penggunaan *International Alphabets* dan *International Number* saat akan memanggil kapal lain, penggunaan komunikasi pada situasi bahaya, serta semua penggunaan ungkapan untuk komunikasi radio lainnya.

- 1) Posisi Standart Marine Communication and Phrases (SMCP) dalam Praktek Maritim
- 2) Standar berbahasa yang digunakan dalam berkomunikasi, untuk kepentingan navigasi di laut, ketika mendekati pelabuhan, dan di perairan.
- 3) Membantu lembaga-lembaga pelatihan maritim dalam memenuhi tujuan yang disebutkan di atas.
- 4) Bagian A mencakup frase yang berlaku dalam komunikasi eksternal yang digunakan dan dipahami seperti telah dijelaskan di Standart of Trainning Certification and Watchkeeping (STCW), 1995 bagian ini diperkaya dengan frase penting mengenai kapal dan keselamatan navigasi untuk digunakan diatas kapal khususnya komunikasi yang digunakan perwira di anjungan, seperti yang dipersyaratkan oleh peraturan 14 (14) bab V, Safety Of Life at Sea (SOLAS).
- 5) Kapal dengan Pelabuhan
- 6) Apabila dalam sebuah kapal terdapat crew kapal yang berbeda Negara, maka seorang pemimpin di kapal tersebut sebaiknya menggunakan bahasa Inggris untuk berkomunikasi ataupun memberi perintah kepada bawahannya agar tidak terjadi miss communication.

B. Kerangka Pikir

Sugiyono, yang mendefinisikan kerangka berpikir sebagai model konseptual yang dimanfaatkan sebagai teori yang ada kaitannya dengan beberapa faktor yang diidentifikasi sebagai masalah penting. Konteks yang dimaksud untuk kerangka penelitian.

Dalam menjalankan sebuah penelitian yang membutuhkan kerangka berpikir, alangkah lebih baiknya jika hal tersebut mampu menjelaskan secara teoritis. Sekaligus juga bisa menjelaskan hubungan antara variable yang diangkat.

Aturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS) chapter V regulation 14* (4) mengatur tentang kapal yang berlayar harus menggunakan bahasa Inggris sebagai bahasa kerja, dalam hal ini sebagian *crew* belum paham apa pentingnya bahasa Inggris maritim dan kurangnya pengetahuan *crew* kapal tentang pemahaman bahasa Inggris maritim serta kurangnya *crew* kapal menyadari betapa pentingnya bahasa Inggris maritim.

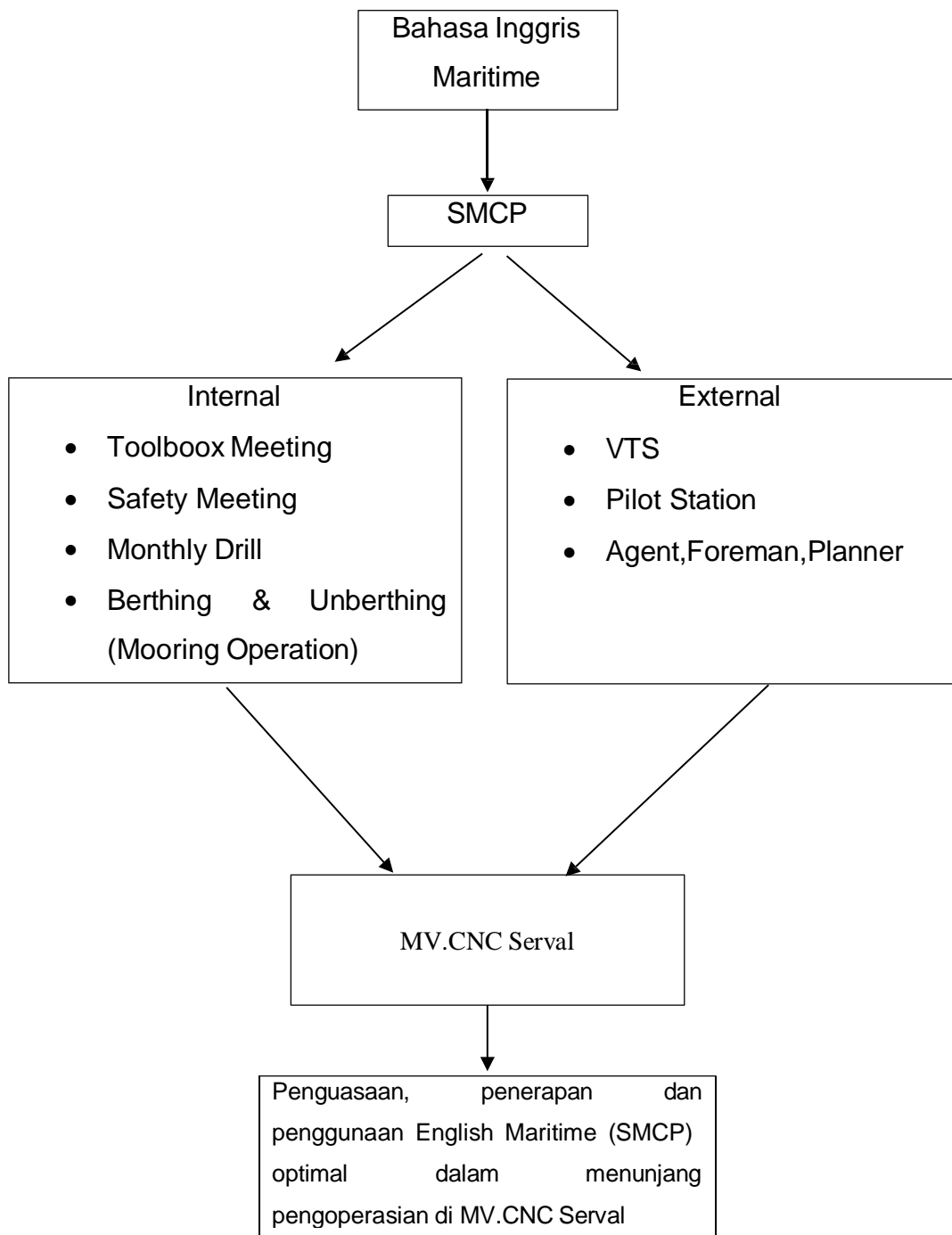
Crew yang masih belum mampu memahami bahasa Inggris akan menyebabkan kerugian bagi kapal itu sendiri dan juga perusahaan karna akan menyebabkan bahaya seperti tubrukan dan *miss* komunikasi dengan kapal lain ataupun dengan sesama *crew*. Oleh karena itu, penting sekali agar melakukan pengarahan kepada *crew* kapal tentang dampak yang terjadi jika tidak memahami bahasa Inggris maritim.

Penggunaan bahasa Inggris maritim juga sudah diatur dalam *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* dan juga bahasa Inggris maritim yang digunakan sesuai dengan *Standart Marine Communication and Phrases (SMCP)*.

Jika semua dilakukan sesuai aturan yang ada maka akan mempermudah segala kegiatan di atas kapal serta mempermudah komunikasi dengan kapal lain jika menggunakan bahasa Inggris maritim yang sesuai aturan

Standart Marine Communication and Pharses (SMCP)

Dalam penulisan karya ilmiah ini penulis menuangkan pokok-pokok pikiran kedalam sebuah kerangka berpikir yang dirangkai pada suatu alur pembahasn sebagai berikut :



C. Resume Penelitian

Berdasarkan dengan rumusan masalah dan tujuan penelitian maka resume penelitian dalam penelitian ini adalah diduga kurangnya penerapan SMCP yang telah menjadi regulasi dan keharusan yang harus di patuhi dan di terapkan guna mencegah terjadinya missskomunikasi yang bisa menyebabkan hal-hal yang merugikan nyawa,Perusahaan dan berkurangnya aspek keselamatan dalam pengoperasian terlebih pada aspek komunikasi External.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian pada karya tulis ilmiah ini adalah penelitian kualitatif. Menurut Bogdan dan Taylor mendefinisikan penelitian kualitatif merupakan penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. (Moleong, 2018: 09).

Maka berdasarkan Landasan Teori dari Ahli, Penulis memilih Penelitian Kualitatif sebagai metode yang digunakan untuk Melakukan penelitian yang mencakup Pengamatan, pengumpulan data, dan Analisis Selama 15 bulan 2 Hari Mulai Tanggal (09 September 2023 sampai dengan 7 Desember 2024)

B. Definisi Operasional Variabel

1. Bahasa Inggris Maritime guna menunjang lancarnya Komunikasi

a. Bahasa Inggris Maritime

Menurut Kamus Istilah Pelayaran, Inggris maritim adalah bahasa Inggris yang biasa dipakai untuk kegiatan yang berhubungan dengan dunia kemaritiman. Bahasa Inggris ini berbeda dengan bahasa Inggris pada umumnya karena bahasa ini dipakai untuk mempermudah komunikasi saat di laut. Adapun masing-masing frase dalam *Standart Marine Communication and Phrases* (SMCP) mempunyai aturan bahkan arti yang berbeda dalam setiap penggunaannya. Hal inilah salah satu yang membedakan dengan Bahasa Inggris umum.

Ucapan bahasa Inggris (yang secara internasional merupakan bahasa laut), didukung oleh komunitas internasional untuk digunakan di laut dan di kembangkan oleh *International Maritime Organisation* (IMO). Menurut *Iternational Maritime*

Organisation (IMO) Standart Marine Communication and Phrases (SMCP) adalah ungkapan atau frase yang dipakai khusus untuk menunjang keselamatan navigasi diatas kapal.

Bahasa ini mempunyai arti khusus yang sudah di atur dalam *Standart of Training Certification and Watchkeeping (STCW)* amandemen 1978 yaitu *Standart Marine Communication and Phrases (SMCP)*.

2. Penggunaan SMCP dalam pengoperasian Internal dan External

a. SMCP dalam pengoperasian Internal

Dalam penelitian ini, penerapan Frasa Komunikasi Kelautan Standar (SMCP) ditetapkan sebagai kerangka kerja konseptual utama untuk mengevaluasi kemandirian komunikasi maritim, baik di dalam maupun di luar organisasi. Dalam konteks komunikasi internal kapal, SMCP berfungsi sebagai bahasa standar yang ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) dengan tujuan meminimalkan kemungkinan miskomunikasi dalam lingkungan multikultural (IMO, 2001). Penerapan SMCP memfasilitasi koordinasi yang efektif antar awak kapal, mendorong disiplin komunikasi, dan meningkatkan keselamatan dalam semua operasi kapal (Kristiansen, 2005). Landasan ini semakin diperkuat oleh temuan Ahmed (2013), yang menunjukkan bahwa pelatihan berbasis bahasa Inggris maritim dapat meningkatkan kemahiran awak kapal non-native dalam melaksanakan tanggung jawab mereka, dan oleh Sari dan Aprizawati (2019), yang menunjukkan dampak signifikan dari pengintegrasian SMCP dalam pendidikan bahasa Inggris maritim terhadap keterampilan komunikasi siswa. Oleh karena itu, penerapan SMCP dalam komunikasi internal menjadi indikator krusial dalam metodologi penelitian ini untuk mengevaluasi kesiapan dan kompetensi awak kapal.

Adapun tabel yang penulis cantumkan agar dapat dengan mudah mengetahui perbedaan & perbandingan antara Bahasa

SMCP menggunakan istilah teknis yang spesifik, struktur kalimat yang lebih pendek, dan format standar untuk menghindari kesalahpahaman dalam komunikasi keselamatan.

Tabel 3.1 Komunikasi Internal (SMCP)

| KOMUNIKASI INTERNAL (ON-BOARD) | | |
|---------------------------------------|------------------------|------------------------------|
| Kategori | Frasa | Respon |
| Perintah Mesin | "Full ahead" | "Full ahead" |
| | "Stop engine(s)" | "Stop engine(s)" |
| Manuver | "Hard-a-starboard" | "Hard-a-starboard" |
| | "Midships" | "Midships" |
| Operasi Jangkar | "Stand by port anchor" | "Stand by port anchor" |
| | "Let go port anchor" | "Let go port anchor" |
| Situasi Darurat | "Man overboard" | "Man overboard on port side" |
| | "Abandon ship" | "Abandon ship" |

Sumber : IMO SMCP Part B (Internal Communication)

b. SMCP dalam pengoperasian Eksternal

Dalam ranah operasi kapal eksternal, SMCP diakui sebagai alat metodologis untuk mengevaluasi kejelasan dan efisiensi komunikasi antara kapal dan entitas eksternal, termasuk kapal lain, Layanan Lalu Lintas Kapal (VTS), dan otoritas pelabuhan. Penelitian yang dilakukan oleh Haryani dkk. (2022) menunjukkan bahwa keterbatasan kemampuan berbahasa Inggris dan aksen yang beragam dapat menghambat penerapan SMCP di kalangan pelaut Indonesia, sehingga meningkatkan kemungkinan miskomunikasi. Kesimpulan ini diperkuat lebih lanjut oleh Gabedava dan Hu (2025), yang menyoroti bahwa 45–60% insiden maritim, seperti tabrakan dan kandasnya kapal, secara langsung disebabkan oleh kegagalan komunikasi. Berangkat dari studi ini, metodologi penelitian berfokus pada analisis implementasi SMCP dalam komunikasi eksternal, serta mengevaluasi sejauh mana standar ini berperan sebagai strategi krusial dalam memitigasi risiko kecelakaan melalui penggunaan frasa standar, kejelasan pesan, dan koordinasi yang efektif antara kapal dan otoritas maritim. Adapun penerapan SMCP dalam komunikasi eksternal sudah penulis

Tabel 3.2 Komunikasi Eksternal (SMCP)

| KOMUNIKASI EKSTERNAL (EXTERNAL) | | |
|--|-------------------------------|--|
| Jenis | Frasa | Respon |
| Kapal ke Kapal | "What is your intention?" | "My intention is to pass port to port" |
| | "I will keep out of your way" | "I will keep out of your way" |

| KOMUNIKASI EKSTERNAL (EXTERNAL) | | |
|--|------------------------------------|--|
| Kapal ke Darat | "What is my berthing time?" | "Your berthing time is [time]" |
| | "I require a pilot" | "Pilot will board at [time]" |
| Komunikasi VTS | "VTS, this is [vessel name]" | "[vessel name], VTS, received" |
| | "What is my route?" | "Your route is [route]" |
| Komunikasi Darurat | "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY..." | "MAYDAY, [vessel name], received" |
| | "PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN..." | "PAN PAN, [vessel name], received" |
| Komunikasi Pandu | "What is your draft fore and aft?" | "My draft fore is [draft], aft is [draft]" |
| | "What is your course and speed?" | "My course is [degrees], speed is [knots]" |

Sumber : IMO SMCP Part B (External Communication)

Sehingga Langkah penerapan Bahasa Inggris maritim dalam komunikasi ini akan diterapkan berdasarkan Aturan & Ketentuan yang sudah ditetapkan Pada:

1) Konvensi International SOLAS Bab V Regulasi 14 (4)

Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) Bab V Regulasi 14 (4) menjelaskan tentang persyaratan komunikasi untuk keselamatan laut. Persyaratan Komunikasi Regulasi 14 (4) SOLAS Bab V menyatakan bahwa:

"Semua kapal harus memiliki kemampuan komunikasi yang memadai untuk melakukan komunikasi dengan kapal lain, stasiun pantai, dan pusat pengawasan kapal, dalam bahasa Inggris menggunakan sistem komunikasi yang disetujui."

2) Konvensi International Safety Of Life At Sea (SOLAS) chapter IV

Bab IV SOLAS menjelaskan tentang persyaratan radio komunikasi untuk kapal, termasuk:

- a) Peralatan radio: Kapal harus dilengkapi dengan peralatan radio yang memadai untuk melakukan komunikasi dengan kapal lain, stasiun pantai, dan pusat pengawasan kapal.
- b) Frekuensi radio: Kapal harus menggunakan frekuensi radio yang disetujui untuk komunikasi keselamatan laut.
- c) *Bahasa komunikasi: Kapal harus menggunakan bahasa Inggris sebagai bahasa komunikasi standar di laut.*
- d) Prosedur komunikasi: Kapal harus memiliki prosedur komunikasi yang jelas dan efektif untuk situasi darurat atau keadaan lain yang memerlukan komunikasi yang cepat dan akurat.

3) Standart of Training Certification and Watchkeeping (STCW) Amandemen 1978

Standart of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Amandemen 1978 adalah konvensi internasional yang mengatur standar pelatihan, sertifikasi, dan pengawasan untuk awak kapal.

- a) Meningkatkan keselamatan laut dengan memastikan bahwa awak kapal memiliki kemampuan dan pengetahuan yang memadai.
- b) Mengurangi risiko kecelakaan laut dengan memastikan bahwa awak kapal memiliki pelatihan dan pengalaman yang memadai.
- c) Meningkatkan efisiensi dan efektifitas operasional kapal dengan memastikan bahwa awak kapal memiliki kemampuan dan pengetahuan yang memadai.
- d) STCW Amandemen 1978 mengatur persyaratan untuk:
- e) Pelatihan awak kapal: Awak kapal harus memiliki pelatihan

yang memadai dalam bidang keselamatan laut, navigasi, dan komunikasi.

- f) Sertifikasi awak kapal: Awak kapal harus memiliki sertifikasi yang memadai untuk menjalankan tugas dan tanggung jawab mereka.
- g) Pengawasan awak kapal: Awak kapal harus diawasi dan dinilai secara teratur untuk memastikan bahwa mereka memiliki kemampuan dan pengetahuan yang memadai.

C. Sumber Data Penelitian

Sebagai pendukung dalam penelitian skripsi ini, sumber data dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis data yaitu, data primer dan data sekunder, data ini diperoleh peneliti selama masa praktik laut di kapal MV. dan setelah di darat, saat pelaksanaan penyusunan penelitian ini. Adapun data tersebut yaitu :

1. Data Primer

Sugiyono (2017:23) mengatakan data primer yaitu data yang langsung diperoleh peneliti untuk tujuan khusus yang langsung bersumber dari subjek penelitian. Untuk memperoleh data ini kegiatan yang dilakukan peneliti yaitu dengan melakukan observasi dan menyimpulkan kegiatan operasional di MV.CNC Serval pada saat melakukan pemuatan. Selain itu, peneliti juga melakukan wawancara singkat dengan perwira kapal terkait dengan situasi saat pengamatan kondisi yang ada yaitu :

a. Master

Sebagai Key Informan yang menjadi kunci dalam Penelitian ini, maka Master Menjadi salah satu Kunci dalam Mendapatkan Informasi Mengenai Judul Yang Diteliti Dan dipercaya Bisa benar-benar menjadi Sumber Informasi yang Dapat dipercaya Secara Khusus dalam penerapan Berkomunikasi menggunakan Bahasa Inggris Maritime

b. Chief Officer

Pada keyinforman ke-2 penulis memilih CO sebagai salah satu dari 3 informan yang di jadikan pusat pengumpulan data dan informasi mengenai judul yang di teliti dan di percaya bisa menjadi tempat pengumpulan informasi yang akurat, penulis memilih CO karena pada dasarnya CO sering Berinteraksi dengan Crew kapal (Toolbox Meeting) dan juga secara eksternal (Planner,Foreman,Agen)

c. Third Officer

Pada keyinforman ke-3 penulis memilih Mualim 3 menjadi salah satu orang yang di pilih untuk menjadi informan dalam mengumpulkan data dan informasi mengenai hal terkait yang di-teliti selama berada di-atas kapal, di karenakan Third Officer hampir setiap bulan menjadi commander team dalam pelaksanaan drill yang di lakukan tiap bulan

2. Data Sekunder

Sugiyono (2017:23) mengatakan data primer yaitu data yang langsung diperoleh peneliti untuk tujuan khusus yang langsung bersumber dari subjek penelitian. Untuk memperoleh data ini kegiatan yang dilakukan peneliti yaitu dengan melakukan observasi dan menyimpulkan kegiatan operasional di MV.CNC Serval dalam Penerapan SMCP sebagai standart dalam berkomunikasi

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

1. Teknik Wawancara (*interview*)

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (*interviewee*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. (Moleong, 2018: 198) Teknik ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh kemampuan *crew* kapal berkomunikasi dengan bahasa Inggris terhadap kelancaran operasional kapal. Dalam penelitian ini informan yang penulis pilih adalah :

- a. Master
- b. Chief Officer
- c. Third Officer

d. Fieldnotes (Wawancara):

Catatan lapangan dari wawancara berisi rangkuman jawaban informan terkait penggunaan Standard Marine Communication Phrases (SMCP), kendala yang dihadapi dalam komunikasi bahasa Inggris, serta pengalaman nyata yang menunjukkan dampak komunikasi terhadap keselamatan dan kelancaran operasional kapal. Fieldnotes ini juga mencatat ekspresi non-verbal, sikap, serta suasana wawancara untuk memberikan konteks yang lebih lengkap terhadap data verbal.

2. Teknik Observasi (pengamatan)

Observasi adalah pengamatan yang dilakukan secara sengaja, sistematis, mengenai fenomena sosial dengan gejala-gejala psikis untuk kemudian dilakukan pencatatan (Joko, 2018: 63). Teknik ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh kemampuan *crew* MV CNC Serval dalam berkomunikasi dengan bahasa Inggris terhadap kelancaran operasional.

Fieldnotes (Observasi):

Catatan lapangan dari observasi berfokus pada interaksi nyata kru kapal saat melakukan komunikasi internal maupun eksternal, termasuk penggunaan SMCP dalam manuver, mooring, serta komunikasi dengan pilot atau VTS. Fieldnotes ini mencatat situasi aktual di lapangan, respon kru terhadap instruksi, hambatan komunikasi yang muncul, serta faktor non-linguistik seperti kondisi cuaca, kebisingan, dan tekanan kerja yang memengaruhi efektivitas komunikasi.

3. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka adalah aktivitas menulis kesimpulan yang tertuang dalam jurnal, buku ataupun dokumen lain. Tentunya dokumen yang dirangkum merupakan dokumen yang relevan dengan kegiatan studi yang akan dilakukan. Diperlukan kecakapan tersendiri bagi seorang peneliti dalam melakukan studi literatur. Peneliti harus melakukan aktivitas membaca sebanyak-banyaknya dan harus terampil dalam memilah bahan bacaan yang relevan dan tidak relevan dengan studi yang dilakukan, sehingga ringkasan literatur yang dihasilkan tidak sekedar kumpulan bahan bacaan.

E. Teknik Analisis Data

Patton mengungkapkan bahwa analisis data adalah proses mengaturlurutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar. Bogdan dan Taylor mendefinisikan analisis data sebagai proses yang merinci usaha secara formal untuk menemukan tema dan merumuskan hipotesis (ide) seperti yang disarankan oleh data dan sebagai usaha untuk memberikan bantuan pada tema dan hipotesis itu (Moleong, 2018: 103).

Terdapat langkah-langkah dalam pengolahan dan menganalisis data:

1. Pengolahan Data

a) . Pengumpulan Data.

Untuk melakukan pengolahan data tertentu, tentu kamu perlu melakukan pengumpulan data, dan untuk menghasilkan data yang sesuai diperlukan teknik khusus untuk melakukan pengumpulan data yang sistematis. Karena data kualitatif biasanya dilakukan untuk mengetahui permasalahan secara mendalam, maka dalam data kualitatif terdapat beberapa teknik pengumpulan data yang paling umum digunakan

2. Analisis Data

a) Reduksi Data.

Tahap pertama adalah reduksi data, dimana tahap ini difokuskan pada proses pemilihan, penyederhanaan, abstraksi dan transformasi data mentah yang dihasilkan dari proses pengumpulan data yang nantinya data akan disesuaikan dengan kebutuhan dan fokus penelitian. Di tahap ini kamu harus melakukan pemisahan hal-hal penting dan tidak penting sehingga data yang terkumpul lebih terfokus pada tujuan penelitian.

b). Penyajian Data.

Langkah penting berikutnya dalam teknik pengumpulan data kualitatif adalah penyajian data. Sederhananya penyajian data dapat diartikan sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

3. Verifikasi dan Kesimpulan.

Langkah yang terakhir adalah verifikasi dan penarikan kesimpulan. Dasar dan kesimpulan awal yang dikemukakan dimuka bersifat valid dan berdasarkan atas apa yang ditemukan pada saat pelaksanaan penelitian.

E. Jadwal Penelitian

Penelitian mengenai analisis penggunaan smcp dalam pengoperasian kapal pada MV CNC Serval. Adapun waktu penelitian yaitu dilaksanakan pada waktu penulis melaksanakan praktek laut (PRALA) selama 1 Tahun 3 Bulan