

**PENGARUH PENGGUNAAN BAHASA INGGRIS PADA SAAT  
PELAPORANTSS DAN VTS SESUAI SMCP DI MV.  
UNIORDER**



**ARASY PURBO INGALOGO**

**NIT. 19. 41. 204**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2023**

**PENGARUH PENGGUNAAN BAHASA INGGRIS PADA SAAT  
PELAPORANTSS DAN VTS SESUAI SMCP DI MV.  
UNIORDER**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

Program Studi  
NAUTIKA

Disusun dan diajukan oleh :

Arasy Purbo Ingalogo  
NIT 19.41.204

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2024**

**SKRIPSI**  
**PENGARUH PENGGUNAAN BAHASA INGGRIS DALAM**  
**PELAPORAN TSS DAN VTS SESUAI SMCP DI MV.**  
**UNIORDER**

Disusun dan Diajukan oleh:

**ARASY PURBO INGALOGO**  
**NIT. 19.41.204**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada tanggal, 31 Januari 2024

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



**Dr. Capt. Moh. Aziz Rohman M.M., M.Mar.**  
**NIP. 19751029 199808 1 001**



**Capt. Joko Purnomo, M.Mar**  
**NIP. 19721019 200912 1 001**

Mengetahui:

a.n. Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur I



**Capt. Irfan Faozun, M.M.**  
**NIP. 19730908 200812 1 001**

Ketua Program Studi Nautika



**Rosnani, M.A.P.**  
**NIP. 19750520 200502 2 001**

## PRAKATA

Segala puji syukur bagi Allah yg maha pengasih dan penyayang, karena atas tuntunan dan perkenaan-Nya skripsi saya ini dapat saya buat dengan judul **“PENGARUH PENGGUNAAN BAHASA INGGRIS DALAM PELAPORAN TSS DAN VTS SESUAI SMCP DI KAPAL”** bisa diselesaikan dengan baik. Penulisan skripsi ini disusun bertujuan agar memenuhi salah satu syarat dan kewajiban sebagai Taruna Program Diploma IV Program Studi Nautika, yang sudah melaksanakan praktek laut, dan sebagai syarat untuk mendapatkan ijazah Sarjana Terapan Pelayaran Nautika Program Studi Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang setinggi tingginya kepada :

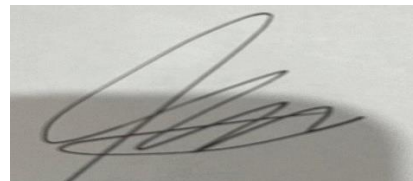
1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Irfan Faozun, M.M. selaku Pembantu Direktur 1 Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Bapak Dr. Capt. Moh. Aziz Rohman, M.M., M.Mar. selaku Pembantu Direktur 2 dan Dosen Pembimbing Materi yang telah memberikan pengarahan serta bimbingannya hingga selesainya karya tulis ini.
4. Ibu Capt. Oktavera Sulistiana, M.T., M.Mar. selaku Pembantu Direktur 3 Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
5. Ibu Capt. Rosnani, S.Si. T., M.A.P., M.Mar. selaku ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Bapak Capt. Joko Purnomo, M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang juga telah memberikan pengarahan serta bimbingannya hingga selesainya karya tulis ini.
7. Capt. Lanny dan Capt. Halim selaku Nahkoda dari MV. Uniorder.
8. Orang tua tercinta, yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada penulis selama menyusun skripsi ini.
9. Para Dosen dan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

10. Kakak penulis, RR. Ayuni Purbo Okta Briliani. Yang membantu dan memberikan dukungan kepada penulis sehingga skripsi ini boleh selesai dengan baik.
11. Perusahaan pelayaran PT. Asia Mulia Transpasifik telah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan penelitian.
12. Seluruh Crew MV. Uniorder yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam penyelesaian skripsi ini.
13. Mualim II penulis, Yusep mulyana yang senantiasa membantu dalam penyusunan skripsi sehingga skripsi ini selesai dengan baik.
14. Teman-teman angkatan XL PIP Makassar khususnya kelas Nautika VII A dan teman-teman taruni gelombang 59 yang selalu memberikan semangat dan dukungan serta turut membantu dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari dalam penyusunan skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran dari pembaca agar penulis dapat membuat karya tulis yang lebih baik. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.

Makassar, 31 Januari

2024



**ARASY PURBO I**  
**19.41.204**

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

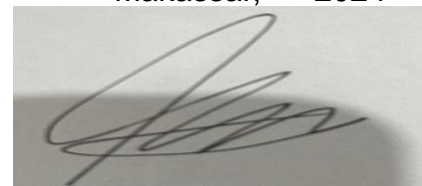
Nama : Arasy Purbo I  
NIT : 19. 41. 204  
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**“PENGARUH PENGGUNAAN BAHASA INGGRIS PADA SAAT PELAPORAN TSS DAN VTS SESUAI SMCP DI KAPAL”.**

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 di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 2024



**Arasy Purbo I**  
**19. 41. 204**

## ABSTRAK

ARASY PURBO INGALOGO, *Pengaruh Penggunaan Bahasa Inggris Pada Saat Pelaporan TSS Dan VTS Sesuai SMCP di Kapal* (dibimbing oleh Aziz Rohman dan Joko Purnomo).

Kasus kecelakaan saat melakukan pelayaran merupakan salah satu indikasi perlunya perbaikan dalam sistem transportasi laut, terutama dalam hal komunikasi. Penulis menyadari bahwa perwira diharuskan menguasai penggunaan bahasa Inggris sesuai SMCP yang baik. Adapun tujuan penelitian adalah untuk mengetahui kompetensi perwira dalam berkomunikasi sesuai SMCP di atas kapal saat berada di TSS dan saluran VTS.

Dengan metode penelitian kualitatif yang menghasilkan data deskriptif, data diperoleh dari observasi langsung terhadap mualim jaga, dan studi dokumen selama penulis melakukan praktek di MV. Uni Order. Analisis data berdasarkan hasil observasi

Hasil dari penelitian yang dilakukan penulis menunjukkan masih kurangnya pemahaman bahasa Inggris maritim para awak kapal sehingga menyebabkan kesalahpahaman antar kapal saat melakukan pelayaran. Oleh sebab itu diperoleh kesimpulan bahwa terdapat urgensi pemahaman bahasa Inggris untuk kru kapal, sehingga pelaporan TSS dan VTS akan mempengaruhi penyampaian informasi lebih tepat.

*Kata Kunci: STCW 1978, SMCP, Pelaporan TSS dan VTS*

## ABSTRACT

ARASY PURBO INGALOGO, *The Effect of Using English When Reporting TSS and VTS According to the SMCP on the Ship* (supervised by Aziz Rohman and Joko Purnomo).

The case of accidents while sailing is one indication of the need for improvement in the sea transportation system, especially in terms of communication. The author realizes that officers are required to master the use of English according to a good SMCP. The purpose of the study was to determine the officers' competence in communicating according to SMCP on board while on TSS and VTS channels.

Using a qualitative research method that produces descriptive data, data were obtained from direct observation of duty officers, and document studies during the researcher's practice on MV. Uni Order. The data analysis phase was carried out starting from data reduction, data interpretation and triangulation, to draw conclusions.

The results of the research conducted by the author show that there was a lack of understanding of maritime English for the crews, causing misunderstandings between ships. It was concluded that there is an urgency to understand English for ship crews, so TSS and VTS reporting will affect the delivery of information more precisely.

*Keywords: STCW 1978, SMCP, TSS and VTS Reporting*





## DAFTAR ISI

PRAKATA	ii
PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	v
ABSTRACK	viii
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
BAB I PENDAHULUAN	13
A. Latar Belakang Masalah	13
B. Rumusan Masalah	16
C. Tujuan Penelitian	16
D. Manfaat Penelitian	16
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	18
A. Bahasa Inggris Maritim	18
B. Vessel Traffic System (VTS)	20
C. <i>Traffic Separation Scheme</i> (TSS)	24
D. <i>Standar Marine Communication Phrases</i> (SMCP)	25
E. Pengertian Pengaruh	28
F. Pengertian Penggunaan	28
G. Pengertian Bahasa	29
H. Pengaruh Kemampuan Berbahasa Inggris	31
I. Kerangka Pikir	34
J. Hipotesis	35

BAB III METODE PENELITIAN	36
A. Jenis Penelitian	36
B. Definisi Konsep	36
C. Jenis dan Sumber Data	37
D. Teknik Pengumpulan Data	38
E. Teknis Analisis Data	40
F. Tempat dan Waktu Penelitian	40
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	42
A. Gambaran umum MV.UNI ORDER	42
B. Hasil Penelitian	44
C. Pembahasan	56
1. Penguraian Dari Kerangka Pikir	56
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	63
A. Simpulan	63
B. Saran	63
DAFTAR PUSTAKA	64
LAMPIRAN	65

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Ship Particular Kapal	43
Gambar 4. 2 Daftar Nama Awak Kapal MV.UNI ORDER	44

## DAFTAR TABEL

2. 1 Contoh pelaporan sesuai SMCP	23
2.2 Contoh pelaporan sesuai SMCP	23
4.1 Contoh Komunikasi MV. Uniorder dengan VTS merak	22
4. 2 Percakapan dengan MT. Feng hai	37
4.2 Komunikasi Kapal dengan VTS Merak	46

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Karena kemajuan dalam ilmu pengetahuan dan teknologi, kerja sama internasional menjadi semakin penting Baik bagi negara-negara Sektor dengan akses ke teknologi modern atau negara-negara berkembang yang membutuhkan bantuan untuk memajukan negara mereka sendiri Tidak dapat disangkal bahwa bahkan negara-negara yang paling maju masih memerlukan bantuan dari negara lain untuk memenuhi permintaan karena setiap negara memiliki sumber daya yang terbatas masyarakat mereka Di satu sisi, komunikasi yang efektif antara negara-negara yang bekerja sama dapat mengarah pada terbentuknya kerja sama yang erat Dalam hal ini, penggunaan bahasa asing sangat penting untuk mempromosikan pemahaman selama percakapan Selain itu, semua orang yang beroperasi dalam skala internasional perlu mahir dalam bahasa Inggris, yang telah muncul sebagai bahasa paling populer pada saat ini Kapal digunakan dalam industri pengiriman sebagai sarana untuk mentransfer produk dan layanan Alasan kapal digunakan begitu luas dalam distribusi barang adalah karena kuantitas dan efisiensinya Setiap pihak yang terlibat dalam pengiriman diharapkan secara otomatis untuk berbicara dalam bahasa internasional, yaitu bahasa Inggris, dalam acara kerja sama bilateral atau multilateral

Untuk berpartisipasi dalam olahraga layar, pelaut harus mematuhi kriteria internasional Badan maritim tertinggi yang beroperasi di bawah naungan PBB, Organisasi Maritim Internasional, telah menetapkan peraturan yang mengatur sejumlah topik terkait kelautan, termasuk penggunaan kapal sebagai fasilitas dan sumber daya manusia dari kru kapal dan karyawan Jasa angkutan laut mempunyai resiko bahaya Kru kapal akan membutuhkan pelaut yang dapat memanfaatkan sumber daya yang tersedia di kapal dan terhubung secara efisien dengan pelaut lain, dan memahami berita keselamatan yang dikirim dalam bahasa Inggris untuk mempersiapkan diri

menghadapi gelombang yang cukup tinggi Pelaut-pelaut ini juga harus memahami cara menggunakan alat navigasi di atas kapal

Berdasarkan bukti dan fakta nyata bahwa komunikasi tidak boleh dikesampingkan adalah pada peristiwa Insiden Selat Sunda yang melibatkan MV Norgas Cathinka dan KMP Bahuga Jaya Komite Keselamatan Transportasi Nasional Jakarta (KNKT) telah menyampaikan hasil investigasi terhadap kecelakaan maritim yang melibatkan Kapal Motor Penumpang (KMP) Bahuga Jaya dan MV Norgas Cathinka pada tanggal 26 September 2012, menurut sumber data yang dikutip oleh News Jakarta National Transportation Safety Committee (26 September 2012) Tatang Kurniadi, Ketua KNKT, menyatakan bahwa alasan terjadinya kecelakaan pada kedua kapal tersebut adalah karena \$ (Translation: The translation is already in Indonesian language, so returning empty string) Perubahan yang pelan dan tidak signifikan itu menyebabkan KMP Bahuga Jaya menjadi ragu mengubah arah, namun untuk menghindari tubrukan, KMP Bahuga Jaya mengambil tindakan mengubah haluan kapal ke arah kiri. "Perubahan haluan ke kiri ini tidak sesuai dengan Peraturan pencegahan tubrukan laut," dimana kapalnya yang melihat kapal lain dari lambung kirinya seharusnya mempertahankan kecepatan dan haluannya, sedangkan kapal yang melihat kapal lain dari lambung kanannya seharusnya merubah haluan kekanan sehingga memotong dibelakang kapal yang dilihat dari lambung kanannya. Berikut kronologis kecelakaan yang terjadi pada 26 September 2012.

Salah satu bencana terkait kesalahpahaman adalah tabrakan antara kapal pengangkut muatan Chou Shan dan kapal kontainer CGM Florida di Laut China Timur. Awak kapal pengangkut muatan Chou Shan tidak memahami komunikasi dalam bahasa Mandarin dari CGM Florida, yang menyebabkan kesalahpahaman terkait perubahan jalur yang tidak disetujui ketika kapal kontainer mengubah jalurnya untuk menghindari kapal penangkap ikan. Kapal curah Chou Shan mengalami kerusakan signifikan

pada buritannya sebagai akibat dari kecelakaan antara CGM Florida dan kapal curah. (19 Maret 2013, Cabang Investigasi Kecelakaan Laut).

Efek Saat beroperasi di kapal, berbicaralah dalam Bahasa Inggris Maritim. telah dieksplorasi oleh sejumlah penulis; Studi-studi ini akan diperiksa untuk memberikan kontinuitas dan bahan untuk penelitian penulis sendiri. Seperti yang dinyatakan oleh Sylvia (2017), Pekerja kapal dengan kemampuan komunikasi bahasa Inggris yang tidak memadai dapat membahayakan kapal saat beroperasi, menurut sebuah penelitian berjudul Meningkatkan Keterampilan Komunikasi Penyandang Disabilitas dalam Berkomunikasi dalam Bahasa Inggris saat Bertugas di Kapal. Bahan ini relevan dengan masalah yang akan diteliti oleh penulis, yaitu ketidakpahaman dalam bahasa Inggris yang dapat menyebabkan risiko tabrakan. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa menggunakan Bahasa Inggris Maritim sangat penting untuk operasi kapal yang lancar dan untuk mengurangi risiko tabrakan yang disebabkan oleh kesalahpahaman.

Sartini, Sri dan Jurniawi, Lusiana Alberty (2019) Sebelumnya Organisasi Maritim Internasional (IMO) sedang bekerja untuk menstandarisasi komunikasi dan terminologi maritim. Sebagai hasil dari diskusi, IMO mengadopsi frasa komunikasi maritim standar (SMCP) dalam resolusi A198(22) selama pertemuan ke-20 pada November 2001. Kompetensi awak kapal adalah komponen penting dari operasi dan keselamatan kapal, bahkan jika instruksi manual tersedia, sebagian besar anggota kru tidak mengetahui cara menggunakan instrumen navigasi terbaru. Menurut peraturan IMO, menafsirkan manual membutuhkan kefasihan dalam bahasa Inggris.

an Frasa Komunikasi Standar Kelautan (SMCP) berfungsi sebagai bahasa standar untuk frasa yang merupakan kombinasi dari berbagai bahasa yang didukung dan bahasa Inggris. Tujuan standarisasi linguistik ini adalah untuk menghilangkan kesalahpahaman saat berbicara antara kapal dan Pelabuhan. Untuk mengurangi kemungkinan tabrakan, harus ada komunikasi internal yang jelas, ringkas, dan mendasar di atas kapal serta komunikasi dari pelabuhan ke kapal dan kapal ke kapal.

Berdasarkan data peristiwa Seperti disebutkan di atas, sangat penting bagi anggota kru untuk berkomunikasi menggunakan SMCP yang sesuai karena kecelakaan dapat mengakibatkan berbagai kerugian. Globalisasi saat ini juga berarti bahwa pelaut harus berbicara bahasa Inggris. peningkatan karir. Ada jalur maritim ke beberapa negara, khususnya bagi kapal kapal yang berlayar melalui Singapore Strait di mana selat tersebut merupakan *Traffic Separation Schemes* atau tata pemisah lalu lintas yang memisahkan antara West Bound dan East Bound di mana alur pelayaran tersebut sangatlah ramai dan dilayari begitu banyak kapal dari berbagai macam tujuan yang artinya komunikasi antar kapal sangatlah dibutuhkan mengingat alur pelayaran yang sempit serta bahasa dari masing masing perwira berbeda beda maka di sinilah dibutuhkan kompetensi perwira dalam penguasaan dan penggunaan bahasa Inggris sesuai SMCP. Dari uraian diatas maka penulis tertarik untuk mengambil judul "PENGARUH PENGGUNAAN BAHASA INGGRIS PADA SAAT DI TSS DAN PELAPORAN VTS SESUAI SMCP DI KAPAL".

## **B. Rumusan Masalah**

Untuk merampingkan proses penelitian dan mempromosikan diskusi tentang masalah utama seputar topik tersebut, penulis mengajukan pertanyaan tentang bagaimana petugas dek dapat berkomunikasi sesuai dengan SMCP ketika melaporkan TSS dan VTS saat berada di kapal.

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kemampuan petugas dalam berkomunikasi sesuai SMCP di atas kapal dan pada saat kapal berada di TSS dan pelaporan VTS.

## **D. Manfaat Penelitian**

dengan berfokus pada beberapa aspek melakukan penelitian dan menyusun tesis ini. Pihak-pihak terkait berikut diantisipasi untuk mendapatkan keuntungan dari manfaat potensial penelitian:



## 1. Manfaat praktis

- a. Memberikan pemahaman serta motivasi mengenai pentingnya penggunaan dan penguasaan SMCP terutama dalam melakukan komunikasi antara kapal di TSS dan pelaporan VTS.
- b. Memberikan pemahaman mengenai Standard Marine Communication Pharse Kepada seluruh jajaran kru serta para taruna dari Politeknik Ilmu Perkapalan Makassar.

## 2. Manfaat teoritis

Manfaat teoritis bagi penulis itu sendiri untuk melatih menuangkan pikiran dan pendapat dalam Bahasa secara deskriptif tulisan, mengembangkan referensi pengetahuan dan kemajuan ilmu dan dapat dipertanggungjawabkan dikemudian hari. Selain itu dapat dijadikan masukan dalam pengalaman baru, sebagai awal menuju dunia kerja pada suatu saat nanti.

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

### **A. Bahasa Inggris Maritim**

Fauziningrum, Endah dan Nicolas, Ever (2019) Bahasa operasi di atas kapal dikenal sebagai bahasa Inggris maritim. Bahasa Inggris Maritim dianggap sebagai subjek yang tidak biasa dan menantang karena kosakatanya yang unik, yang mengacu pada gerakan global dan unit linguistik.

Bahasa internasional sering digunakan dalam industri maritim. Aturan Organisasi Maritim Internasional (IMO) menyatakan bahwa bahasa Inggris adalah bahasa internasional yang digunakan di domain maritim. Meskipun bahasa Inggris digunakan secara luas, seringkali diperlukan untuk menggabungkan bahasa lain dalam aplikasinya karena jumlah negara yang berbahasa Inggris tinggi. Ketika menggunakan bahasa Inggris saja, sering ada ketidakselarasan komunikasi karena aksen berbagai bahasa daerah mereka dan penggunaan kata-kata tergantung pada budaya.

Frasa Komunikasi Standar Kelautan (SMCP) merupakan bahasa Inggris umum yang digunakan di laut yang diciptakan pada Pertemuan IMO ke-22 Organisasi Maritim Internasional pada November 2001 mengadopsi resolusi yang memperkenalkan SMCP dan menuntut penggunaannya oleh semua institusi pendidikan dan lembaga kerja.

SMCP merujuk pada istilah yang diciptakan untuk menyelesaikan area penting dalam berkomunikasi mengenai keselamatan dan kesehatan kerja dari kapal ke darat, serta dari darat ke laut dan sebaliknya. Tujuannya adalah untuk mengurangi kesenjangan komunikasi dan kesalahpahaman di laut yang dapat menyebabkan kecelakaan.

Bahasa Inggris Maritim terdiri dari bahasa Inggris yang lugas dan mudah dipahami yang, sejauh mungkin, menghindari ambiguitas untuk memfasilitasi komunikasi yang jelas dan memastikan keselamatan semua orang di kapal.

Trenkner (2000) mendefinisikan Bahasa Inggris Maritim, yang sering dikenal sebagai Bahasa Inggris Maritim, sebagai bahasa Inggris yang digunakan dalam komunitas maritim internasional untuk tujuan komunikasi yang berkaitan dengan perdagangan laut dan keselamatan navigasi Bahasa Inggris digunakan dalam industri maritim untuk berbagai tujuan, termasuk membaca dan memahami manual mesin, mengelola kargo, dan menavigasi menggunakan terminologi khusus Dengan demikian, untuk menghindari kecelakaan di dalam kapal atau antar kapal, untuk melestarikan jalur pelayaran, dan untuk mempertahankan produktivitas dan efisiensi dalam industri logistik, pelaut harus belajar dan mahir berbahasa Inggris.

Karena kapasitasnya untuk transportasi skala besar, transportasi maritim adalah mode transportasi yang dapat beradaptasi dengan kondisi yang berubah di masa depan Karena jalur air memungkinkannya untuk terhubung satu sama lain, ia memiliki kemampuan untuk memperluas perannya dalam skala nasional dan global Sebagai hasilnya, dapat mendukung dan merangsang perkembangan nasional untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat Pada tanggal 31 Desember 2015, Dengan masuknya Indonesia ke dalam Komunitas Ekonomi ASEAN (AEC), kawasan ASEAN kini menikmati pasar bebas untuk tenaga kerja, modal, barang, dan jasa Saat menilai kelayakan pengiriman, sistem keamanan dan keselamatan memainkan peran penting dalam membimbing pengambilan keputusan Hal ini juga berlaku untuk fasilitas kapal dan infrastruktur, termasuk sistem navigasi, peralatan keselamatan, dan sumber daya manusia yang diperlukan untuk operasi Karena banyak Kecelakaan sektor maritim, salah satunya disebabkan oleh ketidakmampuan pelaut untuk saling memahami kata-kata satu sama lain, yang dapat mengakibatkan kecelakaan kerja di atas kapal Secara khusus, kesalahan pekerja atau ketidak mampuan mereka adalah penyebab utama kecelakaan kerja di atas kapal Karena awak kapal kadang-kadang beroperasi tanpa memahami bahasa Inggris maritim internasional yang digunakan pelaut - Frasa Komunikasi Standar Maritim, atau SMCP - yang dikembangkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO), saya dapat memahami apa yang dikatakan antara pelaut yang mungkin berasal dari negara yang berbeda

Ketika berlayar dan melihat kapal asing atau kapal yang berlabuh dinegara lain, pelaut harus berbicara bahasa Inggris untuk berinteraksi dengan individu dari berbagai latar belakang nasional dan budaya Mereka harus belajar teknik komunikasi yang efektif sebagai pelaut Bahasa Inggris adalah prasyarat bagi pelaut kami, selain pelatihan keselamatan dan komunikasi lintas budaya Mereka harus cocok dengan pelaut yang berbeda Sejak Organisasi Maritim Internasional (IMO) menciptakan STCW 1978 sebagai standar minimum dalam melakukan aktivitas maritim Salah satu standar kompetensi yang dibutuhkan dimiliki oleh petugas maritim adalah bahasa Inggris kelautan Menurut amendemen STCW 1978 tahun 2010, petugas dari berbagai negara dan budaya harus memiliki keterampilan ini untuk menghindari terbata-bata saat berada di atas kapal dan banyak surat edaran IMO mendukung pentingnya kemahiran pelaut dalam Bahasa Inggris Maritim untuk keselamatan maritim.

## **B. Vessel Traffic System (VTS)**

Mirip dengan kontrol lalu lintas udara untuk pesawat, VTS adalah sistem pemantauan lalu lintas maritim atau pelabuhan yang ditetapkan oleh otoritas pelabuhan. Sistem VTS menggunakan VHF, radar, dan CCTV. sistem identifikasi otomatis (AIS) dan telepon radio untuk memantau pergerakan kapal dan menawarkan keselamatan navigasi di wilayah tertentu.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 26 Tahun 2011 tentang Telekomunikasi Pelayaran, Vessel Traffic Services (VTS) diartikan sebagai layanan terintegrasi untuk lalu lintas kapal di area yang ditentukan. Layanan ini dijalankan oleh pihak yang berwenang, yaitu Menteri Perhubungan, dengan tujuan meningkatkan keselamatan kapal, efisiensi navigasi, dan pelestarian lingkungan. VTS dilengkapi dengan kemampuan untuk berinteraksi dan merespons situasi lalu lintas kapal di wilayahnya menggunakan sarana perangkat radio dan elektronika pelayaran. Secara internasional, VTS diakui sebagai bagian dari standar keselamatan navigasi melalui Konvensi Keselamatan Jiwa di Laut (Safety of Life at Sea/SOLAS) 1974/1978. Terdapat ketentuan khusus dalam Bab V SOLAS Peraturan 12 yang menegaskan pelayanan lalu lintas kapal. Salah satu aspek yang diatur

adalah pelayanan tersebut harus melibatkan negara dan mampu menanggapi perkembangan lalu lintas kapal di wilayah VTS menggunakan teknologi radio dan peralatan elektronika pelayaran:

1. Layananan Lalu Lintas Kapal (VTS) mengakomodasi untuk keselamatan kesehatan dan efisiensi navigasi as well as perlindungan lingkungan laut, daerah pantai yang berdekatan, tempat kerja dan instalasi lepas pantai dari efek samping yang mungkin timbul dari lalu lintasmaritim.
2. Pemerintah berwenang membentuk Vessel Trafic Services (VTS) jika dianggap bahwa volume lalu lintas atau risiko insiden membenarkan dan memungkinkan penyediaan layanan VTS. Secara langsung, VTS terkait dengan Traffic Separation Scheme (TSS), yang merupakan aturan dalam IMO Collision Regulation 1972. Aturan ini bertujuan mengatur jalur pelayaran untuk kapal yang bergerak dalam arah berlawanan dengan jalur yang relatif sempit. Contohnya adalah TSS di Selat Malaka dan Selat Singapura, yang merupakan salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia saat ini. Sebelum memasuki TSS, komunikasi dengan Vessel Traffic Information Services (VTIS) diperlukan. VTIS akan mengajukan pertanyaan tentang Draft Vessel, Air Draft, Tujuan, dan Barang Berbahaya yang Dibawa. Setelah mendapatkan informasi tersebut, VTIS akan memberikan saran agar tetap berhati-hati dan mematuhi Collision Regulation 1972. Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2011 tentang Telekomunikasi Pelayaran Pasal 17 Ayat 3 menyatakan bahwa peralatan VTS harus memenuhi persyaratan dan standar peralatan stasiun VTS, termasuk:

1. *VTS Radar Console;*
2. *Closed Circuit Television Camera (CCTV) Console;*
3. *Automatic Identification System (AIS) Console;*
4. *VHF Radio Console;*
5. *Electronic Navigation Chart (ENC);*
6. *VTS Data System;*
7. Media Perekam Data dan Gambar Visual;\
8. Perangkat Komunikasi;

## 9. Perangkat Penerima Data Hidrologi dan Meteorologi. Keselamatan Pelayaran.

Manfaat dari pelaksanaan VTS adalah bahwa dengan menggunakan sarana VTS memungkinkan untuk identifikasi dan pemantauan kapal, perencanaan strategis pergerakan kapal dan penyediaan informasi serta bantuan navigasi. Hal ini juga dapat membantu dalam pencegahan polusi dan koordinasi penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut atau area pelabuhan. Efisiensi dari VTS akan tergantung pada keandalan dan kontinuitas komunikasi serta kemampuan untuk memberikan informasi yang akurat dan jelas.

Kualitas dari pencegahan kecelakaan di area pelayaran atau pelabuhan tergantung pada kemampuan sistem untuk mendeteksi situasi bahaya yang berkembang dan kemampuan untuk memberikan peringatan tepat waktu akan munculnya bahaya tersebut. Secara khusus pelayanan VTS dapat berkontribusi untuk :

1. Mencegah insiden dari berkembangnya situasi alur pelayaran;
2. Mencegah berkembangnya suatu insiden menjadi kecelakaan di area tersebut;
3. Mencegah kecelakaan berkembang menjadi musibah yang lebih buruk.

Standar keselamatan sistem Layanan Lalu Lintas Kapal (VTS) telah mencakup persyaratan penting untuk pelatihan dan peralatan kapal sejak penggunaan luas awal sistem dalam transportasi laut (Gold, 1985) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2011, yang menegaskan bahwa VTS adalah sistem layanan lalu lintas, digunakan saat membahas penerapan sistem VTS di Vessel traffic service (VTS) adalah sistem di area yang ditunjuk yang dapat berinteraksi dan merespons situasi lalu lintas kapal yang berkembang di area VTS menggunakan fasilitas peralatan. Ini dirancang untuk meningkatkan keselamatan kapal dan efisiensi navigasi serta melindungi lingkungan. Sistem ini diintegrasikan dan diimplementasikan oleh pihak yang berwenang pengiriman melalui radio dan elektronik. Meningkatkan efisiensi dan keselamatan pengiriman adalah tujuan layanan lalu lintas

kapal VTS (Permenhub Nomor 26, 2011). Berikut ini adalah beberapa pedoman untuk penggunaan layanan VTS:

1. Tujuan layanan lalu lintas kapal, atau VTS, adalah untuk meningkatkan keselamatan kapal dan efisiensi navigasi sambil mempertahankan lingkungan yang dapat berinteraksi dan bereaksi terhadap munculnya situasi lalu lintas kapal di area VTS melalui penggunaan perangkat radio dan elektronik maritim VTS adalah layanan lalu lintas kapal yang disediakan di area yang ditunjuk yang diintegrasikan dan dilaksanakan oleh pihak yang berwenang
2. Layanan yang disebut Coastal VTS disediakan untuk membantu keselamatan dan efisiensi kapal yang berlayar di perairan pantai, terutama ketika ada banyak lalu lintas, lingkungan sangat sensitif, navigasi sulit, atau kapal sedang masuk atau keluar dari pelabuhan terdekat
3. Port VTS adalah layanan yang dijalankan untuk membantu navigasi kapal yang masuk atau keluar dari pelabuhan, serta untuk kapal yang melakukan perjalanan melalui perairan terbatas atau sepanjang sungai (SK Dirjen Hubla, 2015) Resolusi IMO 1997 A857 (20) tentang Layanan Lalu Lintas Kapal dan rekomendasi SOLAS Bab V Reg 12 mengatur penggunaan VTS secara internasional Secara umum, sistem VTS melacak pergerakan kapal dan menyediakan informasi navigasi dan meteorologi dalam wilayah maritim tertentu dan terbatas menggunakan Radar, Closed Circuit Television (CCTV), Frekuensi Radio VHF, dan Automatic Identification System (AIS) Untuk menyederhanakan dan meningkatkan manajemen navigasi dan komunikasi armada, VTS modern menggabungkan semua data masukan ke dalam pusat control Sistem VTS dapat memberikan output dalam bentuk rute pelayaran, batas kecepatan, pergerakan, alokasi ruang, izin berlayar, laporan cuaca, dan peringatan dalam kejadian bencana. Berdasarkan informasi yang ada, dapat dikatakan bahwa aplikasi VTS memainkan peran signifikan dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan sistem pengiriman. Untuk mematuhi

standar keselamatan dan keamanan yang berkaitan dengan transportasi maritim, pelabuhan, dan jalur air (Undang-Undang Nomor 17, 2008) Selain itu, penggunaan sistem informasi dan teknologi dalam telekomunikasi maritim dapat memberikan peluang bagi Pelayanan yang lebih baik untuk pelanggan akan meningkatkan efisiensi transportasi maritim Dengan diperkenalkannya AIS atau VTIS, yang akan memungkinkan operasi pengamatan laut dalam memantau keamanan dan keselamatan maritim, kemajuan dalam teknologi informasi sangat diantisipasi (Siswoyo, 2015)

### **C. Traffic Separation Scheme (TSS)**

*Traffic Separation Scheme (TSS)* merupakan suatu skema pemisahan jalur lalu lintas pelayaran kapal-kapal yang berlawanan arah dalam suatu alur pelayaran yang ramai dan sempit, misalnya alur pelayaran saat memasuki pelabuhan atau selat.

Lima (lima) item berikut sangat penting untuk sistem navigasi dan pelaporan TSS Selat:

#### 1. Navigasi

Setiap kapal yang beroperasi di TSS selat diwajibkan untuk mematuhi aturan yang ditetapkan dalam peraturan TSS 10 COLREG 1972, yaitu sebagai berikut:

- a. sebuah. Navigasi di sepanjang jalur lalu lintas yang ditentukan.
- b. Hindari zona atau garis pemisah.
- c. Masuk atau keluar dari jalur pada akhir jalan.
- d. Jangan melintasi jalur lalu lintas.
- e. Hindari penahan.
- f. Jangan mencoba menangkap ikan.

#### 2. Komunikasi

Selama perjalanan, kapal berkomunikasi satu sama lain melalui diskusi singkat dan mudah dimengerti. Komunikasi radio VHF melintasi Selat TSS. Seluruh kapal yang melewati TSS tersebut harus sepenuhnya melaksanakan tugas jaga dengar.



### 3. Sifat Penerapan

Sistem pelaporan dan informasi navigasi Semua kapal yang mengibarkan bendera Indonesia harus berhenti di area pencegahan jika mereka lewat, melintasi, atau bersentuhan dengan TSS. Sementara itu, sangat disarankan agar kapal asing mengambil bagian dalam Sistem Informasi Pelaporan dan Navigasi.

### 4. Format Laporan

Untuk mematuhi Frasa Komunikasi Standar Maritim Organisasi Maritim Internasional (SMCP), Kementerian Perhubungan telah membuat Format Pelaporan tambahan Kode, identifikasi jenis pesan laporan, dan laporan pertama digunakan untuk mengekspresikan Format Sistem Pelaporan Kapal Detail Kapal, yang mencakup nama, panggilan, nomor identifikasi IMO, dan bendera kapal, terkait dengan kode A, sedangkan kargo yang diangkut oleh kapal terkait dengan kode P. Selain menyediakan layanan yang sudah dijangkau oleh INS (Informasi Navigasi Layanan) dan NAS (Bantuan Navigasi Layanan), Operator VTS dapat, jika diperlukan, meminta kapal untuk informasi tambahan seperti tujuan, pelabuhan terakhir, draft kapal, dan rincian lainnya. Kode Q digunakan untuk menunjukkan cacat, kerusakan, kekurangan, atau pembatasan, sedangkan kode X digunakan untuk informasi yang relevan. dan kode P untuk kargo yang ada di atas kapal, apakah berbahaya atau tidak dan NAS (*Navigational Assistance Service*).

### 5. Titik Pelaporan

Batas Jalur Pelaporan Selatan, Jalur Pelaporan Utara, dan empat lokasi pelaporan di wilayah siaga adalah tiga (tiga) titik pelaporan untuk TSS.

## **D. Standar Marine Communication Phrases (SMCP)**

SMCP (Standard Marine Communication Phrases) merupakan koleksi kalimat yang berasal dari bahasa Inggris dan beberapa bahasa pendukung. Fungsinya adalah sebagai standar bahasa dalam sektor pelayaran untuk menghindari kesalahan komunikasi. Standar ini mencakup berbagai bentuk komunikasi, termasuk dari kapal ke pelabuhan (Ship to port), dari pelabuhan ke kapal (port to ship), dari kapal ke kapal (ship to ship), dan komunikasi

internal di atas kapal. Tujuannya adalah menyajikan komunikasi yang jelas, singkat, dan sederhana guna mengurangi risiko tabrakan. Dalam kegiatan pelayaran, penting untuk menghindari kesalahan komunikasi yang mungkin timbul karena kurangnya pemahaman bahasa baik dari pengirim maupun penerima informasi, guna mencegah konsekuensi yang tidak diinginkan. Laporan dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dari tahun 2012 hingga 2019 mencatat sekitar 4 insiden tabrakan yang disebabkan oleh miscommunication atau kesalahpahaman dalam komunikasi antar kapal. Salah satunya adalah tubrukan antara kapal ro-ro KMP. Perairan Selat Sunda adalah rumah bagi Bahuga Jaya dan Tanker MT. Norgas Cathinka. Petugas jaga KMP melakukan kesalahan yang mengakibatkan peristiwa ini.

Berdasarkan data kejadian tersebut, dapat disimpulkan bahwa penggunaan prosedur standar komunikasi SMCP Keselamatan di atas kapal memegang peranan krusial. Kejadian kecelakaan seperti yang terjadi dapat menyebabkan berbagai kerugian. Sebagai contoh, dalam insiden tersebut, sejumlah 610 ton muatan minyak bahan bakar tumpah dari kapal kontainer 5 CGM Florida, mengakibatkan kerugian yang signifikan. Insiden ini terjadi karena kerusakan serius di bagian sisi kiri kapal, yang berdampak padamuatan kargo, lima blok dek akomodasi, sekoci kiri, tangki bahan bakar, dan 263 kontainer. Tumpahan minyak bahan bakar tersebut memiliki potensi dampak pencemaran di laut Cina bagian timur. Oleh karena itu, kejadian tersebut menunjukkan betapa pentingnya penggunaan prosedur komunikasi standar SMCP di atas kapal untuk mencegah dampak-dampak negatif seperti ini.

Kegiatan pelayaran pun didalamnya meliputi pelaporan TTS dan VTS, upaya meningkatkan pelayanan kapal beberapa Pelabuhan sudah mengoperasikan *Vessel Traffic Service* (VTS) layanan ini membantu untuk pengaturan lalu lintas kapal, pelayaran dan perlindungan untuk lingkungan maritim. VTS memiliki peran dalam memberikan informasi sejelas mungkin kepada mereka yang membutuhkannya, terutama dalam kaitannya dengan keselamatan pengiriman berdasarkan sumber yang diperoleh melalui agen terkait (BMKG, SCOUNTING, dll.) Idealnya, antara VTS dan agen terkait

memiliki saluran komunikasi terpisah yang siap. System laporan yang menggunakan bahasa Inggris yang baik akan mempengaruhi penyampaian informasi yang lebih akurat dan tepat kepada nahkoda kapal hal tersebut memberikan fakta bahwa suatu keputusan tersebut dapat dipengaruhi oleh bagaimana komunikasi yang terjalin didalamnya.

Diakui dengan baik bahwa memiliki Layanan Lalu Lintas Kapal (VTS) di area pelabuhan berkontribusi pada arus lalu lintas pengiriman yang efisien dan aman di area tersebut. *Singapore strait*.

Guritno, Suryo (2017) *Standar Marine Communication Phrases (SMCP)* adalah serangkaian frasa bahasa Inggris yang berlaku di perairan laut. *International Marine Organisation (IMO)* menciptakan standar ini pada tahun 2001 dalam pertemuan ke-22. SMCP menggantikan *Standard Marine Navigational Vocabulary (SMNV)*, yang sebelumnya diadopsi oleh IMO pada tahun 1977 dan mengalami modifikasi pada tahun 1985. SMNV awalnya dirancang untuk digunakan oleh pelaut, mengakui bahwa Bahasa Inggris menjadi pilihan umum untuk kebutuhan navigasi di mana hambatan bahasa dapat timbul. SMCP dari IMO kemudian diintegrasikan sebagai suatu bentuk standar bahasa keselamatan yang lebih lengkap dan efisien, memperhitungkan perubahan kondisi dalam dunia pelayaran yang semakin modern.

Sartini, Sri dan Jurniawi, Lusiana Alberty (2019) telah mengembangkan istilah "komunikasi kapal-ke-kapal" (juga dikenal sebagai "komunikasi verbal pantai-ke-kapal") beserta domain keselamatan terkait. Tujuan pengembangan tersebut adalah untuk mengatasi Hambatan, terutama dalam konteks penggunaan bahasa untuk berkomunikasi di laut dan di pelabuhan, dapat menyebabkan kesalahpahaman yang berpotensi menimbulkan tabrakan atau kerugian finansial lainnya. SMCP dibangun dengan dasar pengetahuan bahasa Inggris dan dirancang dalam versi yang lebih simpel dari bahasa Inggris maritim. Ini mencakup frasa-frasa yang umumnya digunakan dalam situasi sehari-hari seperti saat berlabuh, serta frasa standar dan respon yang diperlukan dalam situasi darurat. Menurut Konvensi STCW 1978 yang

direvisi, petugas yang bertugas mengatur dan mengawasi navigasi di atas kapal harus bersertifikat untuk dapat memahami dan menerapkan SMCP. Kebutuhan untuk standarisasi bahasa dan unifikasi dalam konteks ini - Bahasa Inggris adalah bahasa yang digunakan saat bekerja di pelabuhan dan saat berlayar - membuat implementasi SMCP sangat penting.

#### **E. Pengertian Pengaruh**

Pengaruh memiliki definisi daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan, atau perbuatan seseorang. Pengertian pengaruh menurut beberapa ahli:

1. Menurut Wiryanto (2012) pengaruh adalah tokoh formal dan informal di masyarakat yang memiliki ciri-ciri inofatif, kompeten, dan eksekutif dibandingkan dengan pihak yang dipengaruhi.
2. Menurut M. Suyanto (2015) pengaruh adalah nilai kualitas suatu iklan melalui media tertentu.
3. Menurut Uwe Becker (2011) pengaruh adalah kemampuan yang terus berkembang dan tidak terlalu terkait dengan usaha.

Dari pengertian di atas maka dapat disimpulkan bahwa pengaruh merupakan sebuah hal abstrak yang tidak bisa dilihat tapi bisa dirasakan keberadaannya dan kegunaannya dalam kehidupan dan aktivitas manusia sebagai makhluk sosial.

#### **F. Pengertian Penggunaan**

Penggunaan sebagai aktifitas memakai sesuatu atau membeli sesuatu berupa barang dan jasa. Pembeli dan pemakai yang dapat disebut pula sebagai konsumen barang dan jasa. Dalam penelitian ini kata penggunaan menggambarkan perubahan dari keadaan atau sifat yang negatif berubah menjadi positif. Sedangkan hasil dari sebuah penggunaan dapat berupa kuantitas dan kualitas. Hasil dari suatu penggunaan juga ditandai dengan tercapainya tujuan pada suatu titik tertentu. Dimana saat suatu usaha atau proses telah sampai pada titik tersebut maka akan timbul perasaan puas atas pencapaian yang telah diharapkan.

Seperti telah disebutkan di awal, penggunaan dapat berarti pula menaikkan derajat sesuatu atau seseorang, serta dapat pula berarti mempertinggi dan memperhebat. Menurut Adi D. (2001), dalam kamus bahasanya istilah penggunaan berasal dari kata guna yang berarti berlapislapis dari sesuatu yang tersusun sedemikian rupa, sehingga membentuk suatu susunan yang ideal, sedangkan penggunaan adalah kemajuan dari seseorang dari tidak menggunakan menjadi menggunakan, dari tidak bisa menjadi bisa. Penggunaan adalah proses, cara, perbuatan untuk menaikkan sesuatu atau usaha kegiatan untuk memajukan sesuatu ke suatu arah yang lebih baik lagi daripada sebelumnya.

## **G. Pengertian Bahasa**

Bahasa merupakan suatu ungkapan yang mengandung maksud untuk menyampaikan sesuatu kepada orang lain. Sesuatu yang dimaksudkan oleh pembicara bisa dipahami dan dimengerti oleh pendengar atau lawan bicara melalui bahasa yang diungkapkan. Bahasa sendiri berfungsi sebagai sarana komunikasi serta strategi untuk beradaptasi dan berintegrasi. Definisi dan pemahaman para ahli tentang bahasa adalah sebagai berikut:

1. Menurut Chaer (2003:30), bahasa adalah alat verbal untuk komunikasi. Sebelumnya (1994), Chaer menegaskan bahwa bahasa sebagai suatu lambang bunyi yang bersifat arbitrer yang digunakan oleh sekelompok anggota masyarakat untuk berinteraksi dan mengidentifikasi diri.
2. Menurut Nababan (1991:1), bahasa adalah salah satu ciri yang paling khas manusiawi yang membedakannya dari makhluk-makhluk yang lain
3. Menurut Tarigan (1989:4), ada dua definisi bahasa. Pertama, bahasa ialah suatu sistem yang sistematis, barangkali juga sistem generatif. Kedua, bahasa ialah seperangkat lambang-lambang mana suka ataupun simbol-simbol arbitrer.
4. Menurut Syamsuddin (1986:2), bahasa memiliki dua pengertian. Pertama, bahasa ialah alat yang dipakai untuk membentuk pikiran serta perasaan, keinginan, dan perbuatan-perbuatan, alat yang

dipakai untuk mempengaruhi serta dipengaruhi. Kedua, bahasa ialah tanda yang jelas dari kepribadian yang baik ataupun yang buruk, tanda yang jelas dari keluarga serta bangsa, tanda yang jelas dari budi kemanusiaan.

Indonesia adalah negara kepulauan yang berpotensi dan dilewati beberapa jalur pelayaran internasional. Keselamatan pelayaran adalah suatu keharusan dan kewajiban Indonesia untuk menyediakan alur pelayaran yang aman dan nyaman untuk dilewati kapal-kapal yang masuk di Indonesia dari seluruh dunia. Indonesia merupakan negara dengan tingkat kecelakaan pada kapal yang cukup tinggi dengan tingkat keamanan bagi pelayaran yang minim khususnya pada saat kapal melintasi suatu wilayah atau alur pelayaran niaga maka pemerintah Indonesia berupaya untuk meminimalisir tingkat kecelakaan di laut. Dengan perlahan melakukan penerapan hukum yang berlaku secara internasional sebagai negara maritim.

Indonesia adalah negara maritim terbesar di dunia, yang memiliki 17.504 pulau yang membentang dari barat sampai timur dengan panjang garis pantai kurang lebih 81.000 km serta luas wilayah laut sekitar 5,9 juta km<sup>2</sup>. Pemanfaatan laut untuk kepentingan lalu-lintas pelayaran antar pulau, antar negara maupun antar benua baik untuk angkutan penumpang maupun barang, maka perlu ditentukan alur perlintasan laut kepulauan Indonesia bagi kepentingan pelayaran lokal maupun internasional serta fasilitas keselamatan pelayaran seperti Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Telekomunikasi Pelayaran, Kapal Negara Kenavigasian, Bengkel Kenavigasian, Survey Hidrografi untuk menentukan alur pelayaran yang aman serta infrastruktur lainnya.

Setiap kapal berusaha untuk berlayar di saluran navigasi yang aman ketika berada di laut. Sebagai hasilnya, petugas dan kapten kapal perlu menyadari bagaimana setiap perangkat komunikasi bekerja dan seberapa bermanfaatnya. Lebih spesifiknya, ketika kapal berada di saluran navigasi yang padat, komunikasi memainkan fungsi yang lebih penting.

Sejak Organisasi Maritim Internasional (IMO) menciptakan STCW 1978 sebagai standar minimum untuk melakukan aktivitas maritim, bahasa Inggris maritim telah menjadi salah satu kemampuan standar yang harus dimiliki oleh petugas maritim. Revisi STCW 1978 tahun 2010 dan beberapa sirkular IMO menekankan pentingnya kemampuan Bahasa Inggris Maritim pelaut untuk keselamatan maritim.

Memasuki era globalisasi penguasaan Bahasa adalah menjadi hal yang penting dalam komunikasi, terutama Bahasa Inggris yang menjadi Bahasa internasional dalam berkomunikasi, penggunaan Bahasa Inggris merupakan salah satu modal untuk dapat berkomunikasi di era globalisasi khususnya berkomunikasi di kapal. Dinamika pengembangan lingkungan strategis global dan regional yang berdampak pada pengembangan kebijakan pertahanan dan keamanan nasional harus mampu menyesuaikan diri dengan dinamika perkembangan lingkungan strategis.

Pentingnya Sumber daya manusia yang bertugas di kapal mempunyai kemampuan untuk menggunakan bahasa Inggris maritim dengan baik dan benar dapat mempengaruhi penyampaian pesan yang akan mempengaruhi ke dalam mekanisme pelaporan.

#### **H. Pengaruh Kemampuan Berbahasa Inggris Terhadap Efektivitas Kerja**

Bahasa Inggris digunakan sebagai medium komunikasi untuk menyatukan berbagai bahasa yang digunakan oleh kru yang beraneka ragam. Menurut Sudayan (2003), Bahasa Inggris diakui sebagai bahasa global yang digunakan secara luas di seluruh dunia. Banyak komunitas multibahasa memilih Bahasa Inggris sebagai bahasa resmi untuk berkomunikasi, dan kesulitan dalam berkomunikasi dapat menjadi hambatan bagi para pelaut dalam menjalankan tugas mereka dan mencapai efektivitas kerja. Jika kapal dianggap sebagai suatu organisasi, kemampuan untuk beroperasi dengan efisien sangat tergantung pada kelancaran komunikasi. Menurut laporan tim BPLP pada tahun 2006, Bahasa Inggris diharapkan dapat mengatasi kendala komunikasi yang muncul akibat perbedaan bahasa, sehingga meningkatkan efektivitas kerja. Dalam pelaporan di TSS dan VTS, Bahasa Inggris umumnya

digunakan sesuai dengan standar SMCP karena kapal dan VTS merujuk pada Standar IMO.

### 1. Perintah Kemudi dan Contoh Pelaporan pada TSS dan VTS

Komunikasi untuk perintah Bahasa Inggris yang biasa dilakukan di atas kapal adalah sesuai SMCP contohnya sebagai berikut:

Tabel 2.1. Contoh pelaporan sesuai SMCP

a.	<i>Midship</i>	tengah-tengah kemudi
b.	<i>Steady</i>	<i>terus/ tahan haluan kapal</i>
c.	<i>Steady as she goes</i>	<i>terus begitu</i>
d.	<i>Port/ starboard 5</i>	<i>kiri/ kanan 5</i>
e.	<i>Hard to port/ starboard</i>	<i>cikar kiri/ kanan</i>
f.	<i>Easy to port/ starboard</i>	<i>kiri/ kanan pelan.</i>

Tabel 2.2 Contoh pelaporan sesuai SMCP

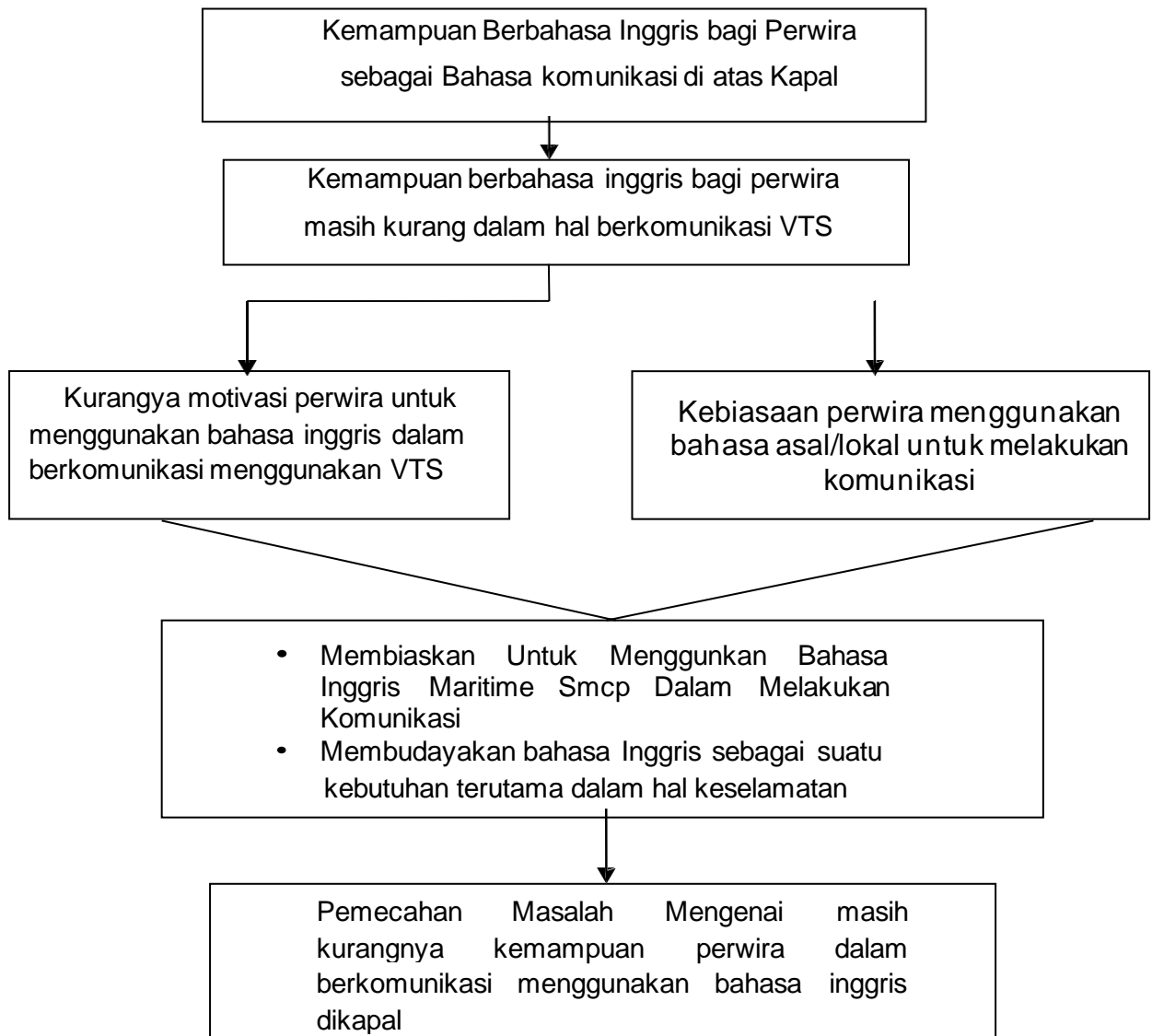
Pelaporan pada TSS, Example:	
E8 :	Vessel on my heading, this is motor vessel Uniorder on your stern calling come in please, over?
BO :	Roger, Uniorder, this is MT Blue Ocean replying, come in over?
E8 :	Roger, good evening sir, can we go to channel 06, over
BO:	Roger, Sero Six
E8:	e Ocean, Uniorder, come in over?
BO:	Uniorder, good evening come in over?
E8:	Blue Ocean this is UNIORORDER on your stern distance one nautical miles from you, intend to over take you from your starboard side over?
BP:	Uniorder, I copy your messages for over take me from starboard side, will alter my course a little to port, over?
E8:	Roger, Thank for your cooperation back to one six
BO:	okay, one six.
Example report from ship to pilot station	
E8:	Uniorder Pilot Statiton , this is MV. UNIORORDER calling you over?
PS:	Uniorder this is Weda Pilot Station Go Ahead over?
E8:	Yes Sir, our ETA on Pilot Statiton on 07.00 LT we required pilot and harbor tag also over:



PS:	Copy that, please stand by your pilot ladder on your port side one meter above the water, how many tug do you request?
E8:	Copy that Sir Pilot ladder stand by on port side and we need only one tug Sir.
PS:	Ok copy Sir, thanks.

## I. Kerangka Pikir

Gambar 2.1 kerangka fikir



## **J. Hipotesis**

Hipotesis dalam penelitian ini adalah diduga kurangnya kecakapan dan pengetahuan standarisasi berbahasa Inggris sesuai SMCP oleh para crew khususnya Petugas karena kru tidak memiliki insentif untuk menggunakan bahasa Inggris dalam komunikasi dan memiliki kecenderungan berkomunikasi dalam bahasa ibu.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian menggunakan metode penelitian kualitatif. Herdiansyah (2010:9) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai penelitian ilmiah yang menekankan proses kontak komunikatif yang mendalam antara peneliti dan fenomena yang sedang diteliti untuk secara alami memahami fenomena dalam konteks sosialnya. Dengan menggunakan pendekatan ini, penulis dapat memahami dan membuat masalah yang sedang diteliti menjadi terlihat. Selain itu, dengan menggunakan pendekatan kualitatif, penulis dapat mewawancarai subjek penelitian. Teknik kualitatif adalah jenis studi yang menghasilkan data deskriptif dari kata-kata tertulis atau lisan orang serta perilaku yang dapat diamati. Strategi untuk menganalisis data dengan akurat berdasarkan observasi langsung dari suatu peristiwa atau wawancara adalah pendekatan kualitatif.

Dalam menganalisis dan mendeskripsikan mengenai “Pengaruh Penggunaan Bahasa Inggris Pada saat Pelapotan TSS dan VTS Sesuai SMCP Di Kapal”, Untuk memastikan fokus studi sejalan dengan fakta di lapangan, penulis menggunakan kerangka teoritis sebagai panduan. Selain itu, kerangka teoritis memberikan ringkasan konteks penelitian dan wacana seputar temuan studi.

#### **B. Definisi Konsep**

Definisi konsep dimaksudkan untuk menghindari kesalahpahaman dan perbedaan penafsiran yang berkaitan dengan istilah-istilah dalam penelitian yang dilaksanakan. Sesuai dengan judul penelitian ini adalah “Pengaruh Penggunaan Bahasa Inggris dalam

pelaporan VSS dan TSS sesuai dengan SMCP Di Kapal”. Maka definisi operasional yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

#### 1. TSS dan VTS

*Traffic Separation Scheme* (TSS) merupakan suatu skema pemisahan jalur lalu lintas pelayaran kapal-kapal yang berlawanan arah dalam suatu alur pelayaran yang ramai dan sempit, misalnya alur pelayaran saat memasuki pelabuhan atau selat.

VTS adalah Pelayanan lalu lintas kapal di wilayah yang ditetapkan dan saling berintegrasi dan dilaksanakan oleh pihak yang berwenang (Menteri Perhubungan) serta dirancang untuk meningkatkan keselamatan kapal, efisiensi bernavigasi dan menjaga lingkungan, yang memiliki kemampuan untuk berinteraksi dan menanggapi situasi

#### 2. SMCP di Kapal

*Standard Marine Communication and Phrases* (SMCP) adalah komunikasi verbal yang dibangun berdasarkan pengetahuan dasar dari bahasa Inggris. Dirancang dengan sengaja untuk versi bahasa Inggris maritim yang disederhanakan untuk mengurangi gramatikal, leksikal dan idiomatik minimum yang dapat ditoleransi.

### **C. Jenis dan Sumber Data**

Bungin (2011:339) mendefinisikan data kualitatif sebagai informasi yang membuat fakta, objek, atau situasi yang sedang diteliti mudah dipahami. Deskripsi luas tentang objek penelitian, seperti komunikasi di atas kapal dan penggunaan bahasa Inggris sesuai dengan SMCP, termasuk dalam data kualitatif dalam penelitian ini

Orang dari mana data dapat dikumpulkan berfungsi sebagai sumber data penelitian. Penulis penelitian ini menggunakan dua sumber data, yaitu:

#### 1. Data Primer

Data primer merujuk pada informasi yang hanya dapat diperoleh dari sumber asli, langsung dengan cara informan yang sesuai yang berpartisipasi dalam studi sebagai responden. Data primer untuk studi ini dikumpulkan melalui wawancara tatap muka dengan responden, khususnya kru MV UNI-ORDER, pengaruh penggunaan Bahasa Inggris dalam pelaporan VTS dan TSS sesuai SMCP untuk mencegah kesalahpahaman tentang cara mempromosikan keselamatan pelayaran di atas kapal dan apakah operasi kapal telah menggunakan standar SMCP atau tidak.

#### 2. Data Sekunder

Informasi tambahan dari sumber data primer, atau data sekunder, adalah informasi yang diperoleh dari dokumen atau literatur terkait penelitian yang menyentuh masalah yang dihadapi.

### **D. Teknik Pengumpulan Data**

Informasi yang dikumpulkan oleh penulis dari pengamatan lapangan langsung adalah apa yang membentuk data yang dikumpulkan dan digunakan dalam pengembangan penelitian ini. Data dan informasi dikumpulkan dari berbagai sumber dengan:

#### 1. Observasi

Melakukan observasi atau mengamati secara langsung di lapangan tempat penulis menjalankan praktek laut merupakan suatu pendekatan yang digunakan. Observasi ini menjadi metode pelengkap, di mana teknik observasi dipakai untuk mengumpulkan data secara langsung melalui pengamatan dan pencatatan informasi yang terkait dengan inti permasalahan yang sedang diteliti.

Pengamatan yang dilakukan oleh penulis melibatkan langsung dalam praktek laut, dengan fokus pada pengamatan terhadap prosedur darurat, khususnya dalam situasi komunikasi yang dilakukan oleh seluruh awak kapal. Setelah itu, para perwira jaga akan melakukan pemeriksaan terhadap prinsip-prinsip dan tindakan yang harus diambil saat terjadi situasi berbahaya, dan bila ditemukan kesalahan.

## 2. Wawancara

Menurut Riduwan (2003:56), wawancara merupakan metode pengumpulan data yang digunakan untuk mendapatkan informasi secara langsung dari sumbernya. Wawancara adalah suatu proses tanya jawab secara lisan, di mana pihak yang melakukan wawancara dan responden berinteraksi langsung untuk pertukaran informasi. Sebagai alat pengumpul data, wawancara membutuhkan komunikasi langsung antara peneliti dan subjek penelitian. Dalam penyusunan penelitian ini, penulis melakukan wawancara non-formal sebagai bagian dari kegiatan sehari-hari dengan awak kapal di atas kapal, terutama saat berkomunikasi di anjungan. Hal ini bertujuan untuk memastikan keakuratan informasi dan memberikan dasar yang kuat untuk mendeskripsikan data, serta memudahkan dalam proses analisis data.

## 3. Dokumentasi

Metode dokumentasi merujuk pada penggunaan dokumen kapal sebagai sumber data dengan memanfaatkan berbagai jenis dokumen. Dalam konteks ini, penulis akan mengambil dokumen berupa gambar, seperti foto, yang mencakup proses komunikasi dan peralatan yang digunakan dalam berkomunikasi. Studi dokumen menjadi pelengkap dari metode observasi dalam konteks penelitian kualitatif..

## **E. Teknis Analisis Data**

Pemilihan dari berbagai sumber atau isu yang sesuai untuk penelitian yang akan dilakukan dikenal sebagai analisis data. Karena tidak ada satu cara yang benar, metafora dan analogi adalah cara yang bagus untuk memperkenalkan, mengajukan, dan menangani masalah penting, menurut Tesch (Creswell: 1994)

### **1. Penyajian Data**

Presentasi data dalam penelitian kualitatif dapat mengambil beberapa bentuk, termasuk bagan alir, infografis, urutan pendek, dan korelasi antara kategori. Teks naratif adalah format yang paling banyak digunakan untuk presentasi data dalam penelitian kualitatif. Dalam hal ini, penulis akan mengorganisir timeline peristiwa untuk menyajikan data dalam format naratif.

### **2. Verifikasi atau Penyimpulan Data**

Kesimpulan dalam penelitian kualitatif mungkin dapat memberikan jawaban terhadap rumusan masalah yang telah diajukan sebelumnya, namun demikian, hal ini tidak dapat dipastikan. Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, masalah dan rumusan masalah dalam penelitian ini masih bersifat provisional dan akan mengalami perkembangan setelah data hasil penelitian di lapangan diperoleh. Kesimpulan dalam penelitian kualitatif dapat dihasilkan dengan memverifikasi data ketika awak kapal berkomunikasi di atas kapal dengan benar dan menggunakan bahasa Inggris maritim sesuai dengan Standard Marine Communication Phrases (SMCP).

## **F. Tempat dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di atas kapal MV.UNI ORDER selama periode praktek laut (prala) saat taruna menjalankan kegiatan tersebut. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif. Data dikumpulkan dengan mengamati tindakan atau perilaku yang dapat



diobservasi dari sampel, dan setelahnya data diolah melalui analisis berbentuk angka. Pendekatan ini menitikberatkan pada jawaban terhadap pertanyaan penelitian melalui proses berfikir formal. argumentatif.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran umum MV.UNI ORDER**

MV.UNI ORDER merupakan salah satu kapal yang dimiliki oleh PT. ASIA MULIA TRANSPASIFIK di bawah naungan WARUNA GROUP yang menjadi sebagian salah satu perusahaan pelayaran terbesar di Indonesia saat ini. Perusahaan ini berpusat di daerah Jakarta utara tepatnya di Komp. Ruko Plaza Pasifik, Jl. Boulevard barat raya Klp. Gading dan memiliki 11 kapal berjenis bulk carrier yang mengangkut batu bara, Kapal MV.UNIORDER di bangun pada tahun 1997 yang di buat di Jepang, yang pada awalnya bernama MV. Axios yang dimiliki oleh perusahaan Panama dan akhirnya berpindah tangan pada perusahaan Indonesia pada tahun 2017 hingga saat penulis meneliti di atas kapal ini.

MV. UNIORORDER adalah kapal Bulk Carrier yang mengangkut curah terkhusus batu bara dan juga penulis pernah merasakan mengangkut kringkel. Pada saat penulis melakukan praktek laut, MV. UNI ORDER hanya berlayar di perairan Indonesia yang meliputi beberapa daerah seperti Pangkalan Susu, Merak, Weda, Taboneo, Bunati, Palembang, Bahudopi, dan Salira

Berdasarkan data-data yang ada, dengan ini penulis akan mendeskripsikan tentang gambaran umum obyek penelitian sesuai dengan judul penelitian ini yaitu "PENGARUH PENGGUNAAN BAHASA INGGRIS PADA SAAT PELAPORAN TSS DAN VTS SESUAI SMCP DI KAPAL" terkhususnya di kapal tempat penulis melaksanakan praktek di kapal MV. UNI ORDER yang menjadi media observasi peneliti sehingga mendapatkan informasi untuk menunjang pengamat. Dengan adanya deskripsi gambaran umum lokasi penelitian ini pembaca dapat memahami dan mampu merasakan tentang hal

yang terjadi pada saat penulis melakukan penelitian di atas kapal MV.UNI ORDER. Adalah sebuah kapal bulk carrier yang dikelola oleh PT.ASIA MULIA TRANS PASIFIK yang berkantor di Jl.Boulevard barat raya kelapa gading. Kapal MV.UNI ORDER berikut ship particular kapal

Gambar 4. 1 Ship Particular Kapal

PT. ASIA MULIA TRANSPASIFIK

**SHIPS PARTICULAR**

SHIPS NAME : MV.UNIORDER  
 TYPE OF VESSEL : BULK CARRIER  
 CALL SIGN : YCFR2  
 IMO NUMBER : 9145970  
 OWNESR SHIPS : PT. ASIA MULIA TRANSPASIFIK  
 Plaza Pacific Blok A2 no.40 - 44 Jln Boulevard Barat Raya - Kelapa Gading  
 Telp. +62-21-45840475 Fax no. +62-21-45840474  
 OPERATOR : PT.AMT INDONESIA  
 PORT OF REGISTER : BELAWAN  
 DWT SUMMER : 47,240.00 MT  
 DWT TROPICAL : 48,486.00 MT  
 LIGHT SHIPS : 7,078.00 MT  
 G.R.T : 26,478.00 MT  
 N.R.T : 18,289.00 MT  
 LOA / LBP : 185.73 MTR / 177.00 MTR  
 BREADTH MOULDED : 30.95 MTR  
 DEPTH MOULDED : 18.40 MTR  
 SUMMER DRAFT : 11.778 MTR  
 TROPICAL DRAFT : 12.023 MTR  
 AIR DRAFT : 38.90 MTR  
 SCANTLING DRAFT : 6.400 MTR  
 TOTAL WATER BALLAST CAPACITY : 25,786.04 M3  
 BW MANAGEMENT METHODE USE : OVERFLOW,EMPTY REFFILL  
 FRESH WATER ALLOWANCE / FWA : 0.245 M / 24.5 CM  
 TPC : 50.70 T/CM  
 CLASS : NK CLASS  
 PLACE BUILT / BY : JAPAN / OSHIMA SHIPS BUILDER  
 KEEL LAID : 13 MARCH 1997  
 MAIN ENGINE : MITSUBISHI - 6UEC 50LS II  
 ENGINE POWER : 10,050 PS / 112 RPM ( MCO )  
 KEEL TO RADAR : 44.27 MTR  
 MMSI : 625119131  
 INMARSAT-C : 452504477 / 452504478  
 INMARSAT-SATELITE : +(007) 8707 7324 7283  
 E-MAIL : [uniorder@asiamuliatransasifik.com](mailto:uniorder@asiamuliatransasifik.com)  
[uniorder1997@gmail.com](mailto:uniorder1997@gmail.com)

SEASON	FREEBOARD	DRAFT	DWT	DISPLACEMENT
TROPICAL RESH WATER	4.147 MTR	12.280 MTR	48,458.00 MT	55,538.00 MT
FRESH WATER	4.382 MTR	12.045 MTR	47,240.00 MT	54,318.00 MT
TROPICAL	4.414 MTR	12.023 MTR	48,486.00 MT	55,564.00 MT
SUMMER	4.858 MTR	11.778 MTR	47,240.00 MT	54,318.00 MT
WINTER	4.904 MTR	11.533 MTR	45,990.00 MT	53,078.00 MT

Sumber : MV. UNI ORDER

Di atas kapal MV.UNI ORDER memiliki daftar awak kapal (Crew List) yang berjumlah 24 awak kapal, termasuk Nakhoda dan Kepala Kamar Mesin, awak kapal tersebut terdiri dari 4 Perwira Deck, 4 Perwira Engine, 1 Ahli Listrik, 2 oiler, 1 bosun, 1 Kelasi, 4 juru mudi, 1 koki, 1 pelayan, 2 Deck Cadet, 2 Engine Cadet. Dari ke 24 awak kapal tersebut, kesemuanya berkewarganegaraan Indonesia. Berikut daftar

nama berikut keterangan yang terlampir didalamnya, yaitu sebagai berikut :

Gambar 4. 2 Daftar Nama Awak Kapal MV.UNI ORDER


**PT. ASIA MULIA TRANSPASIFIK**

**CREW LIST**

Arrival     Departure     Halaman

1.1 Nama Kapal MV. UNIORORDER		1.2 IMO No. 9145970	
1.3 Call sign Y C P R Z		1.4 Pelayaran 006/D/UC/AM/TX/2022	
2. Pelabuhan arrival / departure		3. Tanggal arrival / departure 11 Oktober 2022	
4. Bendera Kapal INDONESIA		5. Pelabuhan Terakhir	

6. No.	7. Nama	8. Jabatan	9. Kebangsaan	10. No. Ijazah	11. No. Seaman Book	13. Exp Date	14. Sign On
1	Capl. LANNY	NAKHODA	INDONESIA	6200021573N10215	E 157402	24/02/2024	18-Mei-2022
2	ARIS KURNAWAN	MUALIM I	INDONESIA	6200083485N20216	F 092304	01/02/2023	22-Sep-2021
3	YUSEP MULYANA	MUALIM II	INDONESIA	6200103954M30216	E 147533	19/01/2024	01-Nov-2020
4	MARTINO ADHI SUDRAJAD	MUALIM III	INDONESIA	6211721743N30519	F 091184	09/02/2023	20-Feb-2022
5	BAMBANG WAHYOND	KKM	INDONESIA	6200037709T10520	G 009961	26/09/2023	13-Jul-2022
6	MUHAMAD MARSHAL M	MASINIS II	INDONESIA	6201112981T10221	F 185717	23/02/2023	26-Feb-2021
7	ROBERT FEBRIAN	MASINIS III	INDONESIA	6200506874T20121	G 053282	25/02/2024	12-Apr-2021
8	IVAN WIDYANTO FIRDAUS	MASINIS IV	INDONESIA	6202079280T30519	D 064651	02/03/2025	12-Mar-2021
9	MISWANTO	JURU LISTRIK	INDONESIA	6201390151010317	F 271789	13/09/2024	10-Okt-2020
10	AGUS PRAYITNO	SERANG	INDONESIA	6200135792M50216	F325296	26/02/2023	19-Feb-2022
11	SUTIKNO	MANDOR	INDONESIA	6200353366420716	F 118183	20/03/2023	25-Feb-2019
12	YOGA BASKARA	JURU MUDI	INDONESIA	6211742301N33821	F 068494	13/10/2024	29-Dec-2021
13	ANDRE RISYANTO	JURU MUDI	INDONESIA	6211807813N30121	F111607	18/08/2023	20-Feb-2022
14	TRI YUDA HARSONO	JURU MUDI	INDONESIA	6211553036N30516	E 070297	21/03/2023	24-Dec-2021
15	SURAJI SANTOSO	JURU MINYAK	INDONESIA	6211618441T30021	F 120205	17/04/2023	25-Aug-2021
16	RYANDI MAMONTO	JURU MINYAK	INDONESIA	6211838289302019	F 256194	16/08/2024	09-Aug-2021
17	FEBRI CAHYONO	JURU MINYAK	INDONESIA	6211724777T30021	F 163098	07/05/2023	19-Feb-2022
18	JOHAN	KELASI	INDONESIA	6201666863340717	F 223120	08/03/2023	31-Mar-2021
19	TAMAN	KCKI	INDONESIA	6201025341010116	G 079013	10/08/2024	22-Jun-2020
20	MAKMUN	PELAYAN	INDONESIA	6211942810330221	G 037951	04/12/2023	24-Dec-2021
21	ARASY PURBO INGALOGO	KADET DECK	INDONESIA	6212023143010420	G 110743	16/09/2024	19-Feb-2022
22	EFEN LASARUS BALAO	KADET DECK	INDONESIA	6212108606010121	G 104525	06/09/2024	03-Jun-2022
23	FARHAN WAHID S	KADET MESIN	INDONESIA	6212012652012820	F 117548	13/09/2024	13-Jul-2022
24	RASUGIYANTO	KADET MESIN	INDONESIA	6212107286010321	H 012851	18/03/2025	31-Agt-2022

Taborep, 11 Oktober 2022  
  
 Capt. LANNY  
 Master of MV. UNIORORDER

Hal. 1 dari 1

RC.120  
 REV.01/AGTS 2018  
 Dipindai dengan CamScanner

Sumber : MV.UNI ORDER

## B. Hasil Penelitian

Selama melakukan praktek di atas kapal penulis sudah dengan peraturan yang telah ditetapkan secara internasional. Sesuai temuan di atas kapal tempat penulis melaksanakan praktek berlayar ada hal yang harus diwaspadai berkaitan dengan keadaan berbahaya yang bisa

disebabkan karena kesalah pahaman dalam berkomunikasi khususnya dalam penggunaan bahasa Inggris maritim.

Kegiatan pelayaran pun didalamnya meliputi pelaporan TTS dan VTS, upaya meningkatkan pelayanan kapal beberapa Pelabuhan sudah mengoperasikan *Vessel Traffic Service* (VTS) layanan ini membantu untuk pengaturan lalu lintas kapal, pelayaran dan perlindungan untuk lingkungan maritim. VTS memiliki peran dalam memberikan informasi se jelas mungkin kepada mereka yang membutuhkannya, terutama dalam kaitannya dengan keselamatan pengiriman berdasarkan sumber yang diperoleh melalui agen terkait (BMKG, scouting, dll.) Idealnya, antara VTS dan agen terkait memiliki saluran komunikasi terpisah yang siap. System laporan yang menggunakan Bahasa Inggris yang baik akan mempengaruhi penyampaian informasi yang lebih akurat dan tepat kepada nahkoda kapal hal tersebut dapat memberikan fakta bahwa suatu keputusan tersebut dapat dipengaruhi oleh bagaimana komunikasi yang terjalin didalamnya.

a. Pemahaman *Crew* dalam Komunikasi

Pada hasil pengamatan lapangan saat penulis melaksanakan praktek berlayar di MV.UNI ORDER, penulis telah melaksanakan dinas jaga Menavigasi kapal dan berkorespondensi dengan kapal lain, baik domestik maupun asing Ketika bepergian dengan kapal asing, kurangnya pengetahuan bahasa Inggris laut sering mengakibatkan kesalahan komunikasi, seperti yang penulis temukan ketika kapal masuk alur pelayaran merak MV.UNI ORDER passing dengan MT. Feng Hai dan segera melakukan komunikasi di radio ch.16. berikut percakapan MV. UNI ORDER dengan MT. Feng Hai.

Tabel 4.1 Percakapan dengan MT. Feng hai

MV.UNI ORDER	<i>Mt. Feng Hai 2x, This Is Mv Uniorder Calling You. Over?</i>
MV. UNIORDER	<i>Mt. Fenghai 2x How Do You Read Me?</i>
MT.FENG HAI	<i>Mv Uniorder This Is Mt Fenghai I Read You, Good Come In Over</i>
MV. UNIORDER	<i>Good Evening Sir CHENGE TO CH 12</i>
MT. FENG HAI	<i>ROGER Sir Chage To CH 12 Over”</i>
MT.FENG HAI	<i>Mv. Uniorder 2x, This Is Mt. Fenghai Over?</i>
MV. UNIORDER	<i>We Are In Same Heading We Will Pass In 27 Minutes, Do You Read Me Over?</i>
MT. FENGHAI	<i>I Read You Clear, We Will Pas In 27 Minutes, What Is Your Action Sir?</i>
MV. UNIORDER	<i>Can We Pass Green To Green?Over</i>
MT. FENGHAI	<i>We Can't Pass Green To Green Because I Have Obstacle In My Port Side Over</i>
MV. UNIORDER	<i>Can You Repeat Sir And Talk Slowly Over</i>
MT. FENGHAI	<i>We Cant Pass Green To Green Because I Have Obstacle Over</i>
MV. UNIORDER	<i>so what is your action sir?</i>
MT. FENGHAI	<i>we can pass port to port over</i>
MV. UNIORDER	<i>ok copy sir port to port back to CH 06</i>
MT. FENGHAI	<i>ok, copy thankyou sir.</i>

(sumber : MV. Uniorder, 2022)

Dari hasil pecakapan di atas, kami mengalami Memahami aksen bahasa Inggris mereka bisa menjadi tantangan karena awak kapal

mungkin berasal dari China Namun, petugas 2 yang mengambil alih radio sebagai petugas jaga, mencoba untuk berbicara lagi Bisakah Anda mengulanginya? Nahkoda, penulis, dan petugas jaga semuanya mendengar kata Port to Port ketika MT Feng Hai mengulangi apa yang ingin dibahas, dan kami semua langsung menjawab, Okay, Port to Port, seperti yang kami perhatikan juga mengelilingi kapal kami dan mengamati bahwa MT. Feng Hai menabrak penghalang, yang merupakan kapal lain di sebelah kiri kapal MT. Fng Hai.

b. Kesalahan Komunikasi yang menyebabkan tubrukan

Pada hasil pengamatan lapangan saat penulis melaksanakan praktek berlayar di MV. UNIORDER, penulis telah melaksanakan dinasjaga kapal berlayar dan melakukan banyak komunikasi dengan berbagai kapal baik itu kapal local maupun kapal asing. Kurangnya pemahaman Bahasa Inggris maritim kerap kali menyebabkan kesalah pahaman antara kapal, seperti yang di alami penulis pada saat di Singapore strait, kapal penulis mengalami sebuah insiden yang mengakibatkan terjadinya tubrukan akibat kurangnya pemahaman dalam penggunaan komunikasi Bahasa Inggris.

1) Hasil Wawancara

Berdasarkan pengamatan dan pengalaman penulis selama kurang lebih satu tahun menjalani praktek di MV. UNI ORDER tentang bagaimana penggunaan bahasa Inggris maritim yang didalamnya menggambarkan bagaimana berkomunikasi antara kapal ke VTS, komunikasi didalam lingkup kapal itu sendiri dan komunikasi antara kapal ke kapal lain khususnya dengan kapal asing saat melewati *Singapore strait*.

*Singapore strait* yang terletak di sebelah timur selat malaka dan sebelah barat laut china selatan ini banyak dilewati kapal-kapal asing terhadap jalur tersebut. Dalam pembahasan ini,

penulis akan memberikan fakta atau peristiwa yang terjadi di kapal sehubungan dengan penerapan Standard Marine Communication Phrases (SMCP) Penerapan bahasa Inggris maritim dengan mengacu pada Standard Marine Communication Phrases (SMCP) saat melaksanakan pelayaran, baik di Indonesiamaupun di negara lain, sangat penting. Hal ini disebabkan oleh kebutuhan akan komunikasi selama operasional kapal, termasuk interaksi antar kapal dan dengan pihak darat. Ketika hendak memasuki Traffic Separation Scheme (TSS), penggunaan SMCP juga menjadi esensial, karena Kementerian Perhubungan telah menyusun format laporan masuk TSS yang sesuai dengan SMCP. Pelaporan kepada Vessel Traffic Service (VTS) juga mengikuti standar IMO SMCP. Dalam konteks ini, peran SMCP menjadi krusial sebagai panduan untuk menjalankan komunikasi yang efektif dan meningkatkan keselamatan pelayaran. Beberapa fakta atau peristiwa diuraikan sebagai berikut.

Pada saat penulis melaksanakan Praktek Laut dikapal MV. UNI ORDER. Penulis menemukan beberapa temuan yang terjadi diatas kapal yang akan membantu penulis untuk melanjutkan dan menyelesaikan penelitian skripsi. Pada saat penulis melaksanakan jaga bersama Mualim 2 penulis mewawancarai beberapa pertanyaan kepada mualim 2 terkait dengan pelaksanaan penerapan SMCP dalam berkomunikasi dengan kapal lain ataupun VTS. Kepada Mualim 2 penulis memberikan pertanyaan tentang apakah penerapan SMCP di kapal MV. UNI ORDER berjalan dengan baik atau tidak Mualim 2 menjawab bahwa pelaksanaan penerapan SMCP kurang maksimal dikarenakan di atas kapal MV. UNI ORDER berhubung adanya perwira yang kurang memahami mengenai SMCP dan kurang fasih dalam berbahasa inggris. Penulis juga memberikan pertanyaan yang sama kepada mualim 1 dan jawaban dari



Mualim 1 juga sama dengan jawaban yang diberikan oleh Mualim 2.

Kemudian penulis kembali memberikan pertanyaan kepada Mualim 1 dan 2. Penulis bertanya tentang pentingnya penerapan SMCP pada saat kapal memasuki TSS dan VTS. Mualim 2 menjawab bahwa penerapan SMCP dalam komunikasi dengan pihak VTS dan kapal asing sangat penting dikarenakan dalam SMCP sudah di atur mengenai tata cara komunikasi yang baik agar terhindar dari bahaya tubrukan. Sedangkan mualim 1 menjawab bahwa penerapan SMCP pada saat memasuki TSS dan komunikasi dengan VTS sangat penting agar memudahkan pihak VTS atau kapal lain dengan mudah memahami maksud kita berkomunikasi dengan mereka.

Setelah itu, penulis juga menanyakan pertanyaan terakhir tentang kesulitan saat berkomunikasi dengan kapal asing. Menurut Mualim 2, salah satu faktor yang menjadi penghambat saat melakukan komunikasi dengan kapal asing ialah adanya berbagai jenis aksen yang berbeda di tiap negara sehingga saat melakukan komunikasi perwira kurang bisa memahami maksud dari perwira kapal lain khususnya pada aksen india dan jepang. Sedangkan bagi Mualim 1, salah satu tantangan terbesar dalam komunikasi dengan kapal asing ialah kurang fasih kemampuan bahasa inggris sehingga saat melakukan komunikasi menjadi terbatah-batah .

Selain melakukan wawancara secara langsung kepada perwira yang sedang melaksanakan jaga dianjungan, penulis juga melaksanakan observasi secara langsung ke tempat penelitian. Penulis melaksanakan langsung proses pelaporan pada saat kapal berlayar di singapore strait. Persiapan yang penulis siapkan pada saat pelaporan pada VTS yaitu mulai dari nama kapal, *call sign*, *IMO* number, draft kapal, air draft, dan arah haluan kapal.

Setelah penulis mendapat semua data yang diperlukan untuk melakukan laporan, penulis melaksanakan pelaporan pada VTS saat akan memasuki sektor 88 di bawah dari pengawasan oleh perwira jaga saat itu.

Seperti hasil wawancara yang menjelaskan bahwa penguasaan bahasa Inggris yang baik oleh crew sangatlah penting dan menjadi keharusan untuk memudahkan komunikasi ketika bertemu dengan kapal asing di *Singapore Strait*. Penguasaan bahasa Inggris yang baik akan menjadi upaya preventif untuk menghindari masalah komunikasi dan penerimaan informasi secara jelas yang bisa mengakibatkan masalah yang fatal pada saat kapal berlayar.

Pada kegiatan pelayaran, setiap kapal pasti mengupayakan untuk berlayar di alur pelayaran yang aman untuk dilayari. Oleh karena itu, nakhoda dan perwira kapal harus memperhatikan fungsi dan kegunaan dari setiap alat komunikasi yang ada di atas kapal. Secara khusus, komunikasi menjadi semakin penting peranannya pada saat kapal di alur pelayaran yang ramai dan sibuk seperti di wilayah pelabuhan.

Kesalahan kerja dalam pelayaran tentunya harus menjadi perhatian yang khusus, berbagai kesalahan kerja dalam pelayaran diantaranya sebaiknya hindari situasi yang tidak disengaja yang timbul dari pengirim atau penerima informasi tidak memahami bahasa. Ketidakmampuan awak untuk berkomunikasi kadang-kadang mengakibatkan kesalahpahaman dalam aktivitas maritim, yang dapat menyebabkan kerugian. Beranjak dari hal tersebut diperlukan komunikasi yang baik dalam menunjang media informasi salah satunya penggunaan media komunikasi berbahasa Inggris menjadi penting.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis mengadakan pengamatan secara langsung, hasil pengamatan secara langsung serta

analisa serta analisa tersebut penulis dapat mengemukakan terjadinya suatu masalah dan penyebab masalah kesalahan kerja dalam pelayaran tersebut.

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan penulis selama kegiatan praktek layar selama 12 bulan, penulis melakukan pengamatan tentang pentingnya Bahasa Inggris terutama saat berpapasan dengan kapal asing atau pada saat melakukan pelaporan ke VTS *Singapore Strait* dengan ini penulis akan membahas permasalahan yang sesuai dengan rumusan masalah yang telah dibahas sebelumnya.

Disini penulis membahas masalah yang terjadi pada data pertama. Kapal penulis mengalami kesulitan komunikasi dikarenakan kru kapal kurang mengerti aksent yang digunakan MT. FENG HAI karena kru kapal tersebut menggunakan aksent China yang sulit untuk dipahami kru kapal penulis. Dari permasalahan tersebut Mualim 2 sebagai perwira jaga saat itu langsung mengambil alih radio dan mencoba berkomunikasi lagi dan pada saat kru kapal ada mendengar kata kata "port to port" kru kapal langsung menerima apa yang disampaikan oleh MT. FENG HAI.

Oleh karena itu tiap perwira dan seluruh awak kapal wajib memahami dan melaksanakan penerapan SMCP dalam komunikasi berbahasa Inggris agar memudahkan saat kegiatan bekerja. Penggunaan bahasa Inggris antar kapal juga sangat penting saat akan melakukan atau bertemu dengan kapal lain saat melakukan pelayaran agar terhindar dari bahaya-bahaya navigasi akibat dari kesalahan komunikasi.

Pada data kedua kapal penulis mengalami insiden yang mengakibatkan terjadinya kapal penulis mengalami tubrukan di *Singapore Strait* dikarenakan kurangnya pemahaman komunikasi Bahasa Inggris dimana kapal penulis mengalami posisi

berhadapan dengan MT. SOECHI 29, pada saat itu terjadi miss komunikasi antara kapal penulis dengan MT. SOECHI 29 pada saat itu VTS (*Vessel Traffic Service*) singapore menginformasikan untuk melakukan kanan-kanan atau *starboard to starboard*, tetapi kapal tersebut merubah Haluan secara tiba-tiba melintang dan terjadi nya tubrukan yang mengakibatkan kerobekan pada bagian lambung kiri yang mengakibatkan terhambat nya proses pemuatan.

Gambar 4.3 Tubrukan



Sumber: MV. Uniorder

Melalui gambaran tubrukan kapal diatas menjelaskan bahwa kejadian yang tidak diinginkan atas kesalahan berkomunikasi mengakibatkan kerugian material dan ancaman keselamatan bagi kru dan penumpang didalamnya, melalui berbagai kejadian diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa penggunaan dan penguasaan Bahasa Inggris yang baik dan benar memang sangat diperlukan bagi para awak kapal secara keseluruhan untuk meminimalisir kesalahpahaman dalam berkomunikasi diatas kapal.

MV. Uniorder memiliki standar operasional prosedur yang sesuai SMCP yang digunakan sebagai pedoman kerja oleh para perwira di kapal dalam proses pelaporan saat memasuki VTS. SOP tersebut telah sesuai dengan prosedur komunikasi pada

SMCP. Dari analisis data, diperoleh hasil penelitian sebagai berikut:

1. Penerapan Prosedur Memulai dan Mengakhiri Komunikasi Dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) MV dijelaskan tahap memulai komunikasi, sebagai berikut:

- a. Ketika memulai komunikasi pada radio VHF, panggil kapal dengan menggunakan nama kapal atau tanda panggilnya tidak lebih dari 2 kali.
- b. Gunakan identitas radio "VTS Merak" sedikitnya 1 kali dalam semua transmisi
- c. Ketika komunikasi sudah terjadi, gunakan nama kapal atau tanda panggil 1 kali saja. Begitu kontak sudah terjadi pada frekuensi 20, kata-kata "di sini (this is)" dapat dihilangkan; namun nama kapal atau tanda panggil dan identitas MV. Unioorder harus tetap disebutkan untuk tiap-tiap dan semua komunikasi.

Sedangkan untuk mengakhiri panggilan, dalam SOP dijelaskan tahapannya sebagai berikut:

- Ketika pertukaran komunikasi telah berakhir, ucapkan "Out". Ketika masih mengharapkan jawaban, ucapkan "Over".

Dari sampel 7 (tujuh) komunikasi yang diperoleh, setelah dianalisis lebih mendalam, masih ada 1 (satu) komunikasi yang penerapannya tidak sesuai dengan frase dalam SMCP. Perwira menggunakan istilah "over" untuk mengakhiri percakapan, padahal seharusnya menggunakan istilah "out". Jika hal tersebut dilakukan, dimungkinkan pihak VTS masih mengira, komunikasi belum berakhir.

#### 4.1 Contoh Komunikasi MV. Unioorder dengan VTS merak

VTS :	For your information for loading for Channel 12 is Jakarta Pilot station, Sir Okay copy Pilot station channel 12
SHIP :	Sir Okay copy Pilot station channel 12

VTS :	Okay, thank you for information. Now, stand by on channe16. Over.
SHIP :	Okay copy Sir

Dalam semua komunikasi pada deskripsi data di atas, operator VTS telah menanyakan beberapa informasi seperti: nama dan tanda panggil, posisi, pelabuhan terakhir, pelabuhan tujuan, ETA, dan nama agen. Sedangkan informasi terkait draft terdalam, length overall, kargo, deskripsi kerusakan, deskripsi barang berbahaya, dan jumlah penumpang hampir tidak pernah muncul dalam komunikasi yang dilakukan. Setelah dilakukan pengumpulan data lebih mendalam, informasi-informasi tersebut tidak ditanyakan oleh operator VTS karena telah tersedia di Automatic Identification System (AIS).

Penerapan Repetition Aturan tentang repetition dalam SMCP menjelaskan bahwa: "If any part of the message is considered sufficiently important to need safeguarding, say: "Repeat ... " - followed by the corresponding part of the message. When a message is not properly heard, say: "Say again (please) ". Dalam penjelasan tersebut, dijelaskan bahwa untuk meminta pihak lain mengulang informasi yang kurang jelas, digunakan frase "say again" sedangkan "repeat" digunakan untuk menekankan kembali informasi yang dirasa penting. Pada komunikasi yang dilakukan oleh operator VTS dengan beberapa kapal yang datang (arrive), berangkat (depart) dan lewat (pass) , terdapat frase yang tidak sesuai dengan ketentuan tersebut. Terdapat 7 (tujuh) sampel penggunaan repetition dalam komunikasi yang kesemuanya belum menerapkan phrase SMCP. Dalam aturan smcp juga dijelaskan mengenai beberapa istilah bahaya yang bisa kita gunakan saat situasi darurat, di antaranya mayday 3X, PANPAN 3X, security 3X. penggunaan tanda bahaya tersebut sangat membantu dalam menjelaskan kepada pihak kapal lain mengenai kondisi bahaya yang saat ini kapal kita alami.

Table 4.2 Komunikasi Kapal dengan VTS Singapore

SHIP :	We will reach to Merak, September 29. 05.00
VTS :	Can you repeat Sir? Over
SHIP :	September 29, 05.00 VTS dengan MV. Uniorder. Over ?
SHIP :	Last port, Pangkalan susu and destination Merak. Over
VTS :	Can you repeat you last port, over
SHIP :	Papa alfa November golf kilo alfa lima alfa November_siera uniform siera uniform, Over?
VTS :	Okay sir, Thank You, Over

Pada komunikasi di atas, Pihak kapal yaitu muallim 2 kalimat “Can you repeat” dan “Please repeat” untuk meminta pihak VTS menyebutkan ulang jawaban, seharusnya kalimat yang digunakan adalah “Say again” bukan “repeat”. Jika hal itu dilakukan.

Penggunaan Message Markers Penerapan Message Markers dalam komunikasi juga dijelaskan dalam SMCP bagian A1/6 Vessel Traffic Service (VTS) Standard Phrases disebutkan bahwa: *“In order to especially facilitate shore-to-ship and ship-to-shore communication or when one of the Standard Marine Communication Phrases will not fit the meaning desired, one of the following eight message markers may be used to increase the probability of the purpose of the message being properly understood”*. Pada uraian di atas, dijelaskan bahwa message markers dapat digunakan untuk menekankan tujuan pesan yang disampaikan dapat dipahami dan diterima dengan benar dan sesuai, apakah pesan itu bertujuan untuk memberi informasi atau bertanya atau memberi peringatan atau lainnya sesuai dengan 8 message markers yang ada dalam SMCP.

Dari data yang diperoleh, tidak ditemukan penggunaan message markers dalam komunikasi antara operator VTS dan pihak kapal. Jika hal tersebut terus dilakukan, dikhawatirkan pihak kapal tidak dapat menerima pesan dengan jelas dan tidak memberikan perhatian pada

maksud dari komunikasi yang dilakukan. Komunikasi yang dilakukan antara operator VTS dan pihak kapal memiliki tujuan yang sama yaitu saling menyampaikan dan mendapatkan informasi yang dibutuhkan serta didukung faktor-faktor diantaranya pengirim, penerima, media, informasi atau pesan itu sendiri, pengkodean, saluran, dan tanggapan. SMCP menjadi pedoman atau acuan bagi kedua belah pihak. Hal ini terlihat dari frase-frase yang sama yang digunakan oleh kedua belah pihak, misalnya penggunaan kata “over” sebagai kode penggantian bicara atau “out” sebagai tanda untuk mengakhiri pembicaraan.

### **C. Pembahasan**

#### **1. Penguraian Dari Kerangka Pikir**

##### **a. Kemampuan Berbahasa Inggris Bagi Crew Masih Kurang Dalam Hal Berkomunikasi.**

Kemampuan berbahasa Inggris dalam hal berkomunikasi bagi crew kapal dapat dikembangkan dengan cara mengikuti pelatihan komunikasi maritim, pertimbangan untuk mengikuti pelatihan khusus dalam komunikasi maritim. Pelatihan ini dapat membantu crew memahami protokol komunikasi, kode bahasa, dan prosedur yang relevan dalam situasi darurat di laut. Praktik berbicara secara rutin crew dapat berlatih berbicara bahasa Inggris dengan sesama anggota crew yang juga ingin meningkatkan kemampuan berbahasa Inggris. Ini dapat dilakukan selama shift kerja atau waktu luang. Memberikan motivasi dan dukungan kepada crew dalam upaya mereka untuk meningkatkan kemampuan berbahasa Inggris sangat penting. Ini termasuk memotivasi mereka untuk terus belajar dan berlatih. Melakukan evaluasi dan memberikan umpan balik secara rutin kepada crew mengenai kemampuan berbahasa Inggris mereka dapat membantu mereka melihat kemajuan mereka dan area yang perlu diperbaiki.



- b. Kurangnya motivasi crew untuk menggunakan bahasa Inggris dalam berkomunikasi

Kurangnya motivasi crew untuk menggunakan bahasa Inggris dalam berkomunikasi bisa menjadi masalah serius, terutama jika bahasa Inggris adalah bahasa kerja yang umum digunakan di kapal. Di bawah ini adalah beberapa cara untuk meningkatkan motivasi crew dalam menggunakan bahasa Inggris.

- c. Kebiasaan crew menggunakan bahasa lokal untuk melakukan komunikasi.

Ini dapat menyebabkan berbagai masalah, seperti kesalahpahaman, keselamatan yang terancam, dan gangguan dalam koordinasi tugas. Untuk mengatasi kebiasaan ini, tindakan yang dapat dilakukan adalah menetapkan kebijakan yang jelas tentang penggunaan bahasa di kapal, dengan menekankan penggunaan bahasa Inggris dalam situasi kritis atau keadaan darurat. Pastikan semua crew memahami dan mematuhi kebijakan ini. Perwira dan manajemen kapal harus memantau dan menegakkan kebijakan penggunaan bahasa secara konsisten. Tindakan disipliner harus diambil jika kebijakan dilanggar.

- d. Pemecahan Masalah Mengenai masih kurangnya kemampuan crew dalam berkomunikasi menggunakan bahasa Inggris di kapal

Pemecahan masalah mengenai kurangnya kemampuan crew dalam berbahasa Inggris dapat dilakukan dengan cara mendorong crew untuk menggunakan bahasa Inggris dalam rutinitas harian mereka, seperti dalam pertemuan, laporan, atau instruksi. Hal ini membantu mereka berlatih secara konsisten. Lakukan evaluasi rutin terhadap kemajuan crew dalam menggunakan bahasa Inggris. Berikan umpan balik konstruktif

dan dorong mereka untuk terus meningkatkan kemampuan mereka.

## 2. Pentingnya bahasa Inggris bagi perwira kapal dan ABK di kapal MV. Uniorder

Bahasa Inggris memiliki peran yang sangat penting bagi perwira dan anak buah kapal dalam lingkungan maritim. Berikut adalah beberapa alasan mengapa bahasa Inggris menjadi penting bagi keduanya:

### a. Bagi Perwira Kapal:

- 1) Komunikasi Internasional: Kapal-kapal beroperasi di seluruh dunia dan berinteraksi dengan kru dan kapal dari berbagai negara. Bahasa Inggris adalah bahasa internasional yang umum digunakan dalam komunikasi maritim. Perwira kapal perlu mampu berkomunikasi dengan kapal lain, pelabuhan, dan lembaga-lembaga pemerintah dalam bahasa Inggris.
- 2) Keselamatan: Bahasa Inggris memainkan peran penting dalam situasi darurat dan tindakan keselamatan. Instruksi evakuasi, penggunaan peralatan keselamatan, serta komunikasi dengan pasukan penyelamat seringkali dilakukan dalam bahasa Inggris.
- 3) Navigasi dan Laporan: Perwira kapal harus mampu memahami instruksi dan pemberitahuan navigasi dalam bahasa Inggris, termasuk petunjuk jalur pelayaran, kondisi cuaca, serta laporan navigasi harian yang seringkali harus disampaikan dalam bahasa Inggris.
- 4) Negosiasi dan Dokumentasi: Dalam situasi seperti bongkar muat di pelabuhan atau transaksi bisnis, perwira kapal mungkin harus berinteraksi dengan pihak luar dalam bahasa Inggris untuk negosiasi atau pengurusan dokumen.

### b. Bagi Anak Buah Kapal:

- 1) Pemahaman Instruksi: Anak buah kapal harus memahami instruksi dari perwira kapal dan pimpinan dalam situasi rutin dan

darurat. Bahasa Inggris memungkinkan mereka untuk mengerti perintah dengan lebih akurat.

- 2) Keselamatan: Seperti perwira kapal, anak buah kapal juga membutuhkan pemahaman bahasa Inggris untuk mengikuti prosedur keselamatan dan berkomunikasi dalam situasi darurat.
  - 3) Komunikasi dengan Pihak Luar: Terkadang, anak buah kapal mungkin harus berkomunikasi dengan kapal lain, pihak di pelabuhan, atau pihak pemerintah dalam bahasa Inggris. Kemampuan ini penting dalam menjalankan tugas-tugas operasional sehari-hari.
  - 4) Pengembangan Karir: Penguasaan bahasa Inggris dapat membuka peluang karir yang lebih baik bagi anak buah kapal. Banyak perusahaan pelayaran dan industri maritim internasional mengharapkan kandidat dengan kemampuan bahasa Inggris yang baik.
  - 5) Pentingnya bahasa Inggris bagi perwira dan anak buah kapal tidak hanya berdampak pada operasional harian, tetapi juga pada keselamatan, efisiensi, dan peluang karir dalam lingkungan maritim yang semakin global dan terhubung.
3. Meningkatkan pemahaman crew kapal tentang smcp Meningkatkan pemahaman bahasa Inggris maritim di kapal adalah langkah penting untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasi di perairan internasional. Berikut adalah beberapa langkah yang dapat diambil untuk mencapai tujuan tersebut:
- a. Pelatihan Bahasa Inggris Khusus Maritim: Mendapatkan pelatihan khusus dalam bahasa Inggris yang berfokus pada kosakata, frasa, dan situasi yang terkait dengan lingkungan maritim. Pelatihan ini akan membantu kru kapal memahami istilah-istilah teknis dan instruksi penting yang sering digunakan dalam komunikasi pelayaran.

- b. Pelatihan Rutin: Melakukan pelatihan rutin dalam bahasa Inggris maritim untuk seluruh kru kapal, termasuk kapten, awak kapal, dan staf lainnya. Pelatihan ini dapat meliputi latihan pendengaran, percakapan, dan simulasi situasi darurat menggunakan bahasa Inggris.
- c. Penggunaan Komunikasi Rutin dalam Bahasa Inggris: Mendorong kru kapal untuk berkomunikasi dalam bahasa Inggris selama operasi sehari-hari. Ini termasuk komunikasi antara awak kapal, pengawas lalu lintas, dan kapal lain yang mungkin berinteraksi di sekitarnya.
- d. Panduan Teknis dalam Bahasa Inggris: Menyediakan panduan teknis, instruksi keselamatan, dan prosedur operasional dalam bahasa Inggris yang mudah dimengerti. Ini akan membantu kru kapal memahami langkah-langkah yang harus diambil dalam situasi yang berbeda.
- e. Simulasi dan Latihan Darurat: Mengadakan latihan simulasi dalam bahasa Inggris untuk menghadapi situasi darurat seperti kebakaran, bocornya tangki, atau evakuasi kapal. Ini akan membantu kru kapal terbiasa dengan bahasa Inggris dalam situasi tekanan.
- f. Pelatihan Pemimpin Kapal: Memastikan bahwa kapten dan petugas senior memiliki tingkat pemahaman bahasa Inggris yang lebih tinggi. Mereka dapat berfungsi sebagai contoh dan memastikan komunikasi yang efektif dalam situasi kritis.
- g. Pelatihan Pemahaman Instruksi Radio: Instruksi dari menara pengawas lalu lintas atau kapal lain sering diberikan melalui radio. Memastikan kru kapal memiliki pemahaman yang baik tentang instruksi yang diterima melalui radio dalam bahasa Inggris sangat penting.
- h. Mendorong Komunikasi Terbuka: Menciptakan lingkungan di mana kru kapal merasa nyaman bertanya dan mengklarifikasi

instruksi atau istilah yang tidak mereka mengerti. Komunikasi terbuka akan membantu menghindari kesalahpahaman yang berpotensi berbahaya.

- i. Pelatihan Dalam Jaringan: Menggunakan sumber daya online seperti platform belajar bahasa Inggris, kursus daring, atau sumber daya video yang fokus pada bahasa Inggris maritim.
- j. Evaluasi dan Umpan Balik: Melakukan evaluasi secara berkala untuk melihat perkembangan pemahaman bahasa Inggris maritim dan memberikan umpan balik kepada kru kapal. Hal ini akan membantu mengidentifikasi area yang perlu ditingkatkan.

Peningkatan pemahaman bahasa Inggris maritim memerlukan komitmen dan usaha bersama dari manajemen kapal dan kru. Dengan mengutamakan komunikasi yang jelas dan efektif, kapal dapat beroperasi dengan lebih aman dan efisien di lingkungan internasional.

Dalam hampir semua komunikasi, operator VTS memulai komunikasi dengan menyebutkan nama kapal dan menggunakan frase “(nama VTS) calling”. Hal ini menandakan bahwa operator VTS telah menggunakan SMCP pada saat memulai komunikasi. Pada proses komunikasi berikutnya, operator VTS meminta pihak kapal untuk mengubah channel dengan mengucapkan “change to channel 2.0” dan menanyakan pelabuhan terakhir dengan “last port” atau “last port of call” dan pelabuhan tujuan dengan “destination” atau “next port”. Hal ini membuktikan bahwa operator VTS telah menerapkan frase dalam SMCP pada saat berkomunikasi. Di samping itu, pada saat mengajukan pertanyaan untuk waktu kedatangan ke pelabuhan tujuan, mereka juga menggunakan frase “ETA (Estimated Time Arrival)” sesuai dengan apa yang tertuang dalam SMCP.

Meskipun telah menerapkan SMCP pada saat berkomunikasi dengan pihak VTS, beberapa PERWIRA masih melakukan kesalahan sebagaimana dipaparkan di atas. Meski demikian,

kesalahan-kesalahan tersebut tidak menyebabkan kegagalan komunikasi. Informasi atau pesan yang disampaikan pada akhirnya dapat diterima oleh pihak kapal sebagai penerima pesan. Hal ini terlihat dari respon yang diberikan oleh pihak kapal, seperti “yes sir”, “copy”, “okey sir, understand that”, ataupun “yes” dan mengulang informasi yang diberikan. Dari uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa SMCP telah diterapkan dalam komunikasi antara operator VTS dan pihak kapal.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Kesimpulan yang dapat diambil dari hasil Penelitian “Pengaruh Penggunaan Bahasa Inggris Pada Saat Pelaporan TSS dan VTS Sesuai Smcp Di Kapal” bahwa terdapat urgensi dan korelasi Bahasa Inggris untuk kru kapal. Seperti hasil wawancara yang menjelaskan bahwa penguasaan Bahasa Inggris yang baik oleh kru sangatlah penting dan menjadi keharusan untuk memudahkan komunikasi Ketika bertemu dengan kapal asing di *Singapore strait*. Penguasaan Bahasa Inggris yang baik akan menjadi upaya preventif untuk menghindari masalah salah komunikasi dan penerimaan informasi secara jelas.

#### **B. Saran**

Adapun saran dari penelitian ini yaitu perlu adanya persiapan pembelajaran dan keharusan untuk kru kapal dalam menguasai Bahasa Inggris untuk media komunikasi di lingkungan kapal agar tidak terjadi kesalahan komunikasi didalamnya. Penggunaan Bahasa Inggris untuk media pelaporan TTS dan VTS bisa berjalan dengan baik apabila Pendidikan pelayaupaya meningkatkan pelayanan kapal beberapa Pelabuhan:

1. Perlunya meningkatkan motivasi untuk belajar Bahasa Inggris, dengan motivasi yang begitu kuat sehingga memacu untuk mempelajari Bahasa Inggris dengan tekun.
2. Perlunya berlatih Bahasa Inggris dengan sering agar mempermudah memahami perkataan orang lain.
3. Mempelajari buku yang berkaitan dengan standart marine communication and phrases (SMCP) untuk mendalami ilmu bahasa Inggris maritim.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2006). *Prosedur penelitian, suatu pendekatan praktik*. Jakarta: Rineka Cipta
- Echols, J. M. & Shadily, H. (2004). *Kamus Bahasa Inggris-Indonesia*. Jakarta: PT. Gramedia
- Gibson, (1994). *Organisasi: Perilaku, Struktur, Proses*. Edisi kelima. Jilid 2. Jakarta : Erlangga
- Irawan, Naufal . 2019 . Penggunaan Standard Marine Communication and Phrases (SMCP) Dalam Berkomunikasi Di atas Kapal Oleh Crew MT.Nariva. <http://repository.pip-semarang.ac.id/id/eprint/1851>. Diakses pada tanggal 21 Maret 2021
- Mardalis. ( 2007). *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*. Jakarta : Bumi Aksara
- McShane & M. Von Glinow, 2007. *Organizational Behavior*. Edition No. 5. Chicago, IL: McGraw Hill
- Moleong, (2002). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Robbins, S.P. (2002). *Prinsip-Prinsip Perilaku Organisasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga
- Soelaiman. (2007). *Manajemen Kinerja*. Jakarta: PT. Intermedia capital.
- Thoha, (1996). *Perilaku Organisasi*. Jakarta : PT. Raja Erfindo Persada
- POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR (2020). *Pedoman penulisan skripsi*. Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
- SUB-COMMITTEE ON SAFETY OF NAVIGATION. (2000). *IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP)*. Kroasia: Rijeka College of Maritime Studies.
- rofiqoh, A. A. (2021). Penerapan Standard Marine Communication Phrases (Smcp) Di Kmp. Athaya Guna Menghindari Phrases (Smcp) Di Kmp. Athaya Guna Menghindari Pelayaran.



# Lampiran

## Lampiran 1. Ship Particular


PT. ASIA MULIA TRANSPASIFIK

### SHIPS PARTICULAR

SHIPS NAME : MV.UNIORDER  
 TYPE OF VESSEL : BULK CARRIER  
 CALL SIGN : YCPR2  
 IMO NUMBER : 9145970  
 OWNERS SHIPS : PT. ASIA MULIA TRANSPASIFIK  
 Plaza Pacifik Blok.A2 no.40 – 44 Jln Boulevard Barat Raya – Kelapa Gading  
 Telp. +62-21-45840475 Fax no. +62-21-45840474  
 OPERATOR : PT.AMT INDONESIA  
 PORT OF REGISTER : BELAWAN  
 DWT SUMMER : 47,240.00 MT  
 DWT TROPICAL : 48,486.00 MT  
 LIGHT SHIPS : 7,078.00 MT  
 G.R.T : 26,478.00 MT  
 N.R.T : 16,289.00 MT  
 LOA / LBP : 185.73 MTR / 177.00 MTR  
 BREADTH MOULDED : 30.95 MTR  
 DEPTH MOULDED : 16.40 MTR  
 SUMMER DRAFT : 11.778 MTR  
 TROPICAL DRAFT : 12.023 MTR  
 AIR DRAFT : 38.00 MTR  
 SCANTLING DRAFT : 6.400 MTR  
 TOTAL WATER BALLAST CAPACITY : 25,766.04 M3  
 BW MANAGEMENT METHODE USE : OVERFLOW,EMPTY REFFILL  
 FRESH WATER ALLOWANCE / FWA : 0.245 M / 24.5 CM  
 TPC : 50.70 TCM  
 CLASS : NK CLASS  
 PLACE BUILT / BY : JAPAN / OSHIMA SHIPS BUILDER  
 KEEL LAID : 13 MARCH 1997  
 MAIN ENGINE : MITSUBISHI – 6UEC 50LS II  
 ENGINE POWER : 10,050 PS / 112 RPM ( MCO )  
 KEEL TO RADAR : 44.27 MTR  
 MMSI : 525119131  
 INMARSAT-C : 452504477 / 452504478  
 INMARSAT-SATELITE : +(007) 8707 7324 7283  
 E-MAIL : uniorder@asiamuliatranspasifik.com  
 uniorder1997@gmail.com

SEASON	FREEBOARD	DRAFT	DWT	DISPLACEMENT
TROPICAL RESH WATER	4.147 MTR	12.280 MTR	48,458.00 MT	55,536.00 MT
FRESH WATER	4.392 MTR	12.045 MTR	47,240.00 MT	54,318.00 MT
TROPICAL	4.414 MTR	12.023 MTR	48,486.00 MT	55,564.00 MT
SUMMER	4.659 MTR	11.778 MTR	47,240.00 MT	54,318.00 MT
WINTER	4.904 MTR	11.533 MTR	45,990.00 MT	53,076.00 MT

## Lampiran 2. Sertifikat Kapal



**SERTIFIKAT KESELAMATAN RADIO KAPAL BARANG**  
**CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE**

No: **AL.302/578/SYB:BLW-2022**

REPUBLIC INDONESIA  
 Republic of Indonesia

**Pembaharuan**

Diterbitkan menurut ketentuan  
 Issued under the provisions of the

**UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008**  
**TENTANG PELAYARAN**  
**INDONESIA SHIPPING ACT NO. 17/2008**

REPUBLIC INDONESIA  
 The Republic of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
 By Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Isi Kotor <i>Gross Tonnage</i>
UNIORDER	YCPR2	BELAWAN	26478

Daerah Operasi Radio Kapal <i>Sea areas in which ship is certified to operate</i>	Nomor IMO <sup>3</sup> <i>IMO Number<sup>3</sup></i>
A1 + A2 + A3	9145970

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada, Tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal  
 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alternation or modification of a major character was commenced

TAHUN 1997

**DENGAN INI DINYATAKAN**  
**THIS IS TO CERTIFY**

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan Perundang-undangan  
*That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of the Act*
2. Pemeriksaan menunjukkan bahwa :  
*That the survey showed that :*
  - 2.1 kapal memenuhi persyaratan yang berkaitan dengan instalasi radio  
*the ship complied with the requirements related to radio installations*
  - 2.2 fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan peraturan perundang-undangan  
*the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Act*
3. Bahwa telah/tidak<sup>2</sup> diterbitkan Sertifikat Pembebasan  
*That an Exemption Certificate has/has not<sup>2</sup> been issued*

1. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh organisasi dengan resolusi A.600 (15).  
 In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A. 600 (15).

2. Coret yang tidak perlu  
 Delete as appropriate

DKP II - 29

E 015786

### Lampiran 3. Pedoman Observasi

Dalam melakukan penelitian, peneliti juga menggunakan pedoman observasi yang disusun dengan bertujuan mempermudah saat melakukan penelitian. Pedoman observasi mengenai “Pengaruh Penggunaan Bahasa Inggris Pada Saat Pelaporan TSS dan VTS Sesuai Smcp Di Kapal” sebagai berikut :

1. Melaksanakan dinas jaga dengan mualim jaga
2. Mengamati prosedur pelaksanaan dinas jaga

## Lampiran 4 Pedoman Wawancara

Nama Narasumber : Aris kurniawan

Jabatan : Mualim 1

Tanggal : 05 Mei 2023

1. Bagaimana pembagian tugas jaga di MV.UNI ORDER ini?

Jawab :

Pembagian tugas jaga di MV.UNI ORDER ini sudah berjalan dengan baik tapi ya kadang dalam pelaksanaannya tidak sesuai karena beberapa hal diantaranya.

2. Bagaimana menurut anda pentingnya penggunaan Bahasa Inggris di pelayaran?

Jawab :

penting sekali tentunya, karena melihat era digitalisasi yang sudah berbasis English

3. Apakah dalam pelayaran sudah menerapkan pembelajaran English maritim?

Jawab :

Sudah

4. Sepenting apa penguasaan bahasa Inggris oleh kru kapal?

Jawab:

sangat penting karena kapal sering bertemu okeh kapal asing atau melewati singapore strait

5. Seberapa penting bahasa Inggris pada pelaporan VTS dan TSS?

Jawab:

sangat penting karena bisa berakibat fatal jika kita tidak mengetahui bahasa Inggris

6. Apakah kesalahan dalam komunikasi dapat menghambat tugas pelayaran?

Jawab :

Sangat menghambat karena pemberi informasi akan mengalami kesulitan Ketika memberikan informasi dan pelaporan sehingga hal tersebut akan membuat kesalahan yang fatal jika terjadi salah mengartikan informasi

dan akan menghambat alur pelayaran, sehingga kesalahan ini seharusnya diminimalisir dengan upaya preventif.

Nama Narasumber : Yusep Mulyana

Jabatan : Mualim 2

Tanggal : 06 Mei 2023

1. Bagaimana pembagian tugas jaga di MV.UNI ORDER ini?

Jawab :

Pembagian tugas jaga di MV.UNI ORDER ini berjalan dengan baik.

Tetapi dalam pelaksanaannya terkadang tidak sesuai.

2. Bagaimana menurut anda pentingnya penggunaan Bahasa Inggris di pelayaran?

Jawab :

Sangat penting, sebab saat ini telah memasuki era digitalisasi yang sudah berbasis English.

3. Apakah dalam pelayaran sudah menerapkan pembelajaran English maritim?

Jawab :

Iya, sudah.

4. Sepenting apa penguasaan bahasa Inggris oleh kru kapal?

Jawab:

Tentunya sangat penting. Terutama untuk komunikasi dengan kru kapal asing.

5. Seberapa penting bahasa Inggris pada pelaporan VTS dan TSS?

Jawab:

Sangat penting karena Bahasa Inggris adalah Bahasa Internasional.

6. Apakah kesalahan dalam komunikasi dapat menghambat tugas pelayaran?

Jawab :

Tentu. Kesalahan dalam komunikasi saat pelayaran akan menghambat alur pelayaran.

Nama Narasumber : Martino Adhu Sudrajat

Jabatan : Mualim 3

Tanggal : 07 Mei 2023

1. Bagaimana pembagian tugas jaga di MV.UNI ORDER ini?

Jawab :

Pembagian tugas jaga di MV.UNI ORDER ini sudah berjalan dengan baik akan tetapi dalam pelaksanaannya tidak sesuai karena terdapat beberapa hal yang menjadi kendala.

2. Bagaimana menurut anda pentingnya penggunaan Bahasa Inggris di pelayaran?

Jawab :

Sangat penting karena Bahasa Inggris merupakan Bahasa internasional, sehingga dalam dunia kerja sangat dibutuhkan skill berbahasa internasional, salah satunya di bidang pelayaran.

3. Apakah dalam pelayaran sudah menerapkan pembelajaran English maritim?

Jawab :

Siap sudah.

4. Sepenting apa penguasaan bahasa Inggris oleh kru kapal?

Jawab:

Sangat penting karena selain untuk berkomunikasi dengan pihak kapal asing juga untuk peningkatan skill kinerja para kru kapal.

5. Seberapa penting bahasa Inggris pada pelaporan VTS dan TSS?

Jawab:

Sangat penting karena akan berakibat fatal apabila tidak menguasai Bahasa Inggris.

6. Apakah kesalahan dalam komunikasi dapat menghambat tugas pelayaran?

Jawab :

Terjadinya *Miss Communication*, sehingga ada penyampaian yang kurang dipahami, maka hal tersebut harus diminimalisir.





## RIWAYAT HIDUP PENULIS



ARASY PURBO INGALOGO, dilahirkan pada 14 Juni 2000, merupakan anak ke empat dari empat bersaudara. Penulis memiliki Riwayat Pendidikan Ketika Sekolah dasar di SD Bani Saleh dari tahun 2006 sampai 2012, kemudian penulis melanjutkan Pendidikan menengah pertama di SMPN 12 Bekasi pada tahun 2012 sampai 2015, penulis mengemban Pendidikan menengah atas di SMAN 13 Bekasi pada tahun 2015 dan lulus pada tahun 2018, Setelah menyelesaikan pendidikan Sekolah Menengah Atas, penulis melanjutkan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar pada tahun 2019 dan penulis mengambil jurusan D-IV Nautika dilanjutkan pada tahun ke tiga, tepatnya pada semester V dan semester VI, penulis melaksanakan praktek laut (prala) di Perusahaan asia mulia transpasifik dan nama Kapal yaitu MV uniorder.