

**KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**PENTINGNYA KOMUNIKASI BAHASA INGGRIS MARITIM BAGI
AWAK KAPAL DI FSV . AARON S Mc CALL**

OLEH :

SUDARYA
NIS. 02892/N-I

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT – I
JAKARTA
2023**

**KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**MAKALAH
PENTINGNYA KOMUNIKASI BAHASA INGGRIS MARITIM BAGI
AWAK KAPAL DI FSV . AARON S Mc CALL**

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

Oleh :

**SUDARYA
NIS. 02892/N-I**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I
JAKARTA
2023**

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN
PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : SUDARYA
No.Induk Siswa : 02892 / N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT -I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENTINGNYA PENGUASAAN KOMUNIKASI
BAHASA INGGRIS MARITIM BAGI ABK DIATAS
KAPAL FSV. AARON S Mc CALL

Jakarta MEI 2023

Pembimbing I

TRISTANTI S.Pd., M.Pd

Penata I / III d

NIP. 19720424 200912 2 007

Pembimbing II

Capt YUSEP BUDIANA

Dosen STIP

KETUA JURUSAN NAUTIKA

Dr. Meilinasari Nurhasanah Hutagaol S.SIT, M.M, M.Mtr

Penata I (III d)

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

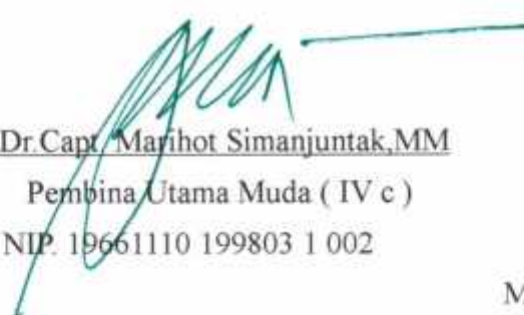



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama	: SUDARYA
No.Induk Siswa	: 02892/N-I
Program Pendidikan	: DIKLAT PELAUT - I
Jurusan	: NAUTIKA
Judul	: PENTINGNYA KOMUNIKASI BAHASA INGGRIS MARITIM BAGI CREW KAPAL DI FSV AARON Mc CALL


Penguji I

Penguji II


Dr. Capt. Marihot Simanjuntak, MM
Pembina Utama Muda (IV c)
NIP. 19661110 199803 1 002


Capt Arief supriatna, M.MTr
Dosen STIP

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari N.H.S. SiT., M.MTr
Penata Tk. I (III / d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Allah, karena atas Rahmat karunia dan pertolongannya penulis dapat menyelesaikan tugas menyusun makalah sebagai syarat untuk menyelesaikan pendidikan ahli nautika tingkat I (ANT. I) yang di selenggarakan oleh sekolah tinggi ilmu pelayaran (STIP) Jakarta.

Penyusunan makalah ini di dasari pengalaman yang penulis dapatkan selama bekerja di perusahaan SEA CORE MARINE yang beroperasi di SAUDI ARAMCO. Melalui bimbingan dari para dosen selama proses pendidikan, penulis dapat menyelesaikan penulisan dan penyusunan makalah ini sesuai dengan waktu yang telah di tentukan dengan judul :

“ PENTINGNYA KOMUNIKASI BAHASA INGGRIS MARITIM BAGI AWAK KAPAL DI FSV. AARON S Mc CALL ”

Penyusun makalah ini merupakan salah satu tugas akhir dan kewajiban bagi setiap program pendidikan pelaut tingkat I nautika, guna memenuhi salah satu persyaratan untuk mendapatkan pengukuhan dari pemerintah untuk menyandang predikat Master Mariner bagi pemegang sertifikat ahli nautika tingkat I.

Namun demikian penulis juga menyadari bahwa makalah ini belum sempurna, baik dari segi materi maupun penulisannya. Untuk itu dengan penuh kesadaran dan kerendahan hati penulis mengharapkan masukan dan kritik yang bersifat membangun dari semua pihak demi memperkaya dan menyempurnakan makalah ini.

Pada penulisan makalah ini juga tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak yang turut ambil bagian dalam penulisan makalah ini, baik secara langsung maupun tidak langsung. untuk itu dengan kerendahan hati, penulis menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak H . Ahmad Wahid , S.T., M.T., M.Mar.E Selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Meilinasari N.H., S.SiT., M.MTr Selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Ibu Capt. Suhartini , MM., MMTr Selaku Kepala Devisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta
4. Ibu Trisanti , S.Pd, M.Pd selaku pembimbing I Atas Seluruh Waktu Yang di luangkan untuk penulis serta materi , ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini

5. Capt Yusef Budian. MM Selaku pembimbing II atas seluruh waktu yang di luangkan untuk penulis serta materi , ide/gagasan dan moril sehingga terlaksana makalah ini
6. Dr.Capt.Marihot.MM Selaku penguji I terima kasih yang telah meluangkan waktunya untuk menguji makalah ini.
7. Capt. Arief Supriatna M.Mtr Selaku penguji II terima kasih yang telah meluangkan waktunya untuk menguji makalah ini
8. Seluruh Dosen dan seluruh staf pengajar Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan penulisan makalah ini
9. Semua Rekan Perwira Siswa (Pasis) ANT-I Angkatan LXVI Tahun Ajaran 2023 di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberi bimbingan sumbangsih dan saran baik secara materi maupun moril sehingga makalah ini akhirnya terselesaikan
10. Anak , Istri dan Orang Tua Tercinta Serta seluruh keluarga yang telah memberi semangat serta DO'A dalam menyelesaikan makalah ini

Harapan penulis semoga makalah ini bermanfaat sebagai sumbangan pikiran bagi para pembaca , khususnya rekan-rekan seprofesi dan lembaga pendidikan kepelautan di Indonesia

Jakarta , 23 Juni 2023

Penulis



S u d a r y a

NIS. 02892/N-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv - vi
DAFTAR ISI	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A . Latar Belakang	1- 4
B. Identifikasi,Batasan,dan Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Dan manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	4
E. Waktu dan tempat penelitian	5
F. sistematika Penulisan	5-7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka pemikiran	25
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	26
B. Analisis Data	27
C. Pemecahan masalah	35
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	38
B. Saran	40
DAFTAR PUSTAKA	
DAFTAR ISTILAH	
SHIP PARTICULAR	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal adalah alat transportasi laut yang dapat mengangkut atau memindahkan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. sehingga mempunyai potensi untuk dikembangkan peranannya baik nasional maupun internasional, Penguasaan bahasa Inggris menjadi pengetahuan yang wajib untuk dikuasai oleh pelaut di atas kapal dimana dalam pekerjaan itu sendiri terdiri dari berbagai macam negara seperti Filipin, India, Rusia, Kenya, Tanzania, dan Indonesia *mix crews* sebagai seorang pelaut harus menguasai cara berkomunikasi yang baik Selain *safety training cross culture communication* maka bahasa Inggris menjadi sebuah keharusan bagi para pelaut kita. Mereka harus berbaur dengan berbagai pelaut dari negara lain dari beragam nationality dan budaya tanpa kemampuan tersebut, mereka akan "gagap" di atas kapal. Namun bahasa Inggris yang digunakan di atas kapal tidak menggunakan Bahasa Inggris pada umumnya melainkan menggunakan Bahasa Inggris maritim. Bahasa Inggris maritim dapat memberikan kode – kode tertentu antar pelaut guna kelancaran dalam hal berkomunikasi dan bertukar informasi selama proses operasional kapal.

Bahasa ini mempunyai arti khusus yang sudah di atur dalam Standart Marine Communication and Phrases (SMCP) dan Standart of Training Certification and Watchkeeping (STCW) Amandemen Manila 2010. Bahasa Inggris maritim ini mempunyai standart marine communication and pharse yaitu komunikasi verbal yang dibangun berdasarkan pengetahuan dasar dari Bahasa Inggris yang disederhakan untuk mengurangi gramatikal,leksikal,dan idiomatic minimum yang dapat di teloransi.Komunikasi di laut sangatlah penting karena keselamatan jiwa manusia dan barang muatan di atas kapal adalah tanggung jawab penuh kepada kru kapal,Komunikasi di atas kapal

kunci dari keberhasilan seorang pelaut dalam menjalankan tugasnya sehingga tidak terjadi *miscommunication*, Bahasa Inggris memang sudah merupakan “*momok*” menakutkan bagi para pelaut . Ini sering kali menjadi kendala para pelaut dalam berkomunikasi di atas kapal. Komunikasi Bahasa Inggris yang tidak baik di atas kapal sering kali dikarenakan *lack of communication* yang ternyata berasal dari ketidak mampuan para pelaut dalam berbahasa Inggris. Kekeliruan dalam mengartikan pesan, keliru melaporkan, menerima, dan mengirim informasi dapat menyebabkan terjadinya *miscommunication* yang bisa membahayakan pelayaran. Dengan adanya bahaya yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja yang diakibatkan oleh tidak memahaminya bahasa Inggris maritim , maka seluruh pekerja / ABK yang bekerja di atas kapal mesti mampu memahami dan dapat mengutarakan dengan benar bahasa Inggris maritim merupakan prioritas utama yang harus di perhatikan saat berkomunikasi Ketika bekerja. Hal ini karena pekerjaan di atas kapal dan di laut memiliki resiko yang lebih tinggi daripada pekerjaan di darat mengenai keselamatan jiwa manusianya , keselamatan kerja merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa awak kapal mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua operasi yang harus dibawa di atas kapal untuk mencapai keamanan maksimal di kapal , Langkah dasar organisasi di kapal tersebut harus mengaplikasikan prosedur-prosedur yang terdapat di dalam SMCP (standard marine communication phrases) mengenai bahasa keselamatan standar yang lebih komprehensif , dengan kondisi akun berubah di pelayaran modern mencakup semua komunikasi verbal yang berhubungan dengan keamanan utama SMCP termasuk frase yang telah dikembangkan untuk menutupi bidang yang berhubungan dengan keselamatan paling penting yaitu bahasa komunikasi verbal dari Pelabuhan ke kapal (dan sebaliknya), kapal ke kapal dan komunikasi di atas kapal tujuannya adalah untuk menghindari kesalahpahaman yang dapat menyebabkan kecelakaan .

Mayoritas atau 80-90 % kecelakaan di laut karena faktor manusia atau human error. “Kemudian masalah teknis dan faktor lain termasuk cuaca dan kondisi geografis,” Pada saat malam hari dan juga saat kapal berada pada traffic area ketika jarak pandang sangat terbatas baik di perairan pantai

maupun di laut lepas, ketika keluar dan masuk pelabuhan, kecelakaan di laut lebih disebabkan karena para awak kapal yang lalai atau kurang mampu menggunakan alat navigasi serta memahami beberapa isyarat keselamatan dalam mencermati keadaan sekeliling kapal, melakukan komunikasi dan menentukan posisi serta alur pelayaran yang aman untuk dilalui, hal tersebut sering dinamakan human error.

sebagaimana yang penulis alami Ketika berada di atas kapal FSV AARON S Mc CALL pada tanggal 18 maret 2018 sekitar pukul 13. 45 LT , kapal sedang melakukan sandar di pelabuhan ABK di dek melakukan kesalahan dalam melakukan pengikatan tali tros , Penulis meminta tambah tali untuk membuat *breast line* ABK tidak mengerti dan senior ABK di dek datang membantu untuk memberikan pemahaman apa yang di instruksikan oleh Master , untuk tidak mengulangi lagi kesalahan Master mengadakan *safety meeting* agar tau mengapa ABK tidak mengerti apa yang di perintahkan kepadanya kesalah pahaman ABK , dikarena ABK sama sekali tidak memahami Bahasa Inggris kesalahan ini sudah di ketahui perusahaan tetapi mereka memohon kepada pihak di kapal untuk menerima dikarenakan sulitnya untuk mencari pergantian kru , sebagai Master di atas kapal penulis dengan tidak puas didasari sifat kemanusiaan penulis menerimanya dengan catatan kepada ABK tersebut untuk mematuhi peraturan keselamatan , keamanan , Terus untuk mempelajari Bahasa Inggris , Penulis memberi perintah kepada chief officer untuk memberikan bantuan kepada ABK agar dalam melakukan pekerjaan selalu didampingi oleh ABK senior ,

Seperti dilansir Trans.com Ada sebuah kasus yang menunjukan kelalaian awak kapal, ketika “MV. Line Italia” bertabrakan dengan liner Stockholm Swedia dalam kabut tebal di lepas pantai *Massachusetts* pada bulan Juli 1956 dan tenggelam beberapa jam kemudian, cukup mengejutkan kepada dunia. Apa yang membuat suatu kejutan bukan skala bencana, hanya 46 dari 1660 orang di dalamnya meninggal sebagai akibat dari tabrakan, tapi fakta bahwa seperti tabrakan antar kapal bahkan bisa terjadi dalam zaman teknologi tinggi radar dan komunikasi radio kapal. Akhirnya kesalahan untuk tabrakan ditempatkan pada kedua kapten, bukan hanya karena kecepatan kapal yang

lumayan (20 Knot) saat kabut, juga karena salah penafsiran komunikasi. Pada contoh kasus tersebut maka para awak kapal harus lebih mengetahui standar prosedur dalam penggunaan isyarat komunikasi di kapal agar kegiatan pelayaran terjadi dengan aman dan sesuai dengan rencana.

Seperti di lansir dari artikel “ <https://www.its.ac.id/news/2012/09/28> “ tiga dugaan penyebab tabrakan kapal salah satunya adalah human error kesalahan operator kapal karena kesalahan bahasa dalam berkomunikasi.

“*KOMPAS.com*” 2013/05/08, terjadi peristiwa tubrukan antara kapal roro KMP. Bahuga Jaya dan kapal tanker MT. Norgas Cathinka peristiwa ini diakibatkan oleh kesalahan mualim I KMP. Bahuga Jaya tentang persoalan miss communication dan ketidakpahaman ketentuan pelayaran. Beberapa menit sebelum tubrukan sempat terjadi kontak dari kedua kapal namun crew MT. Norgas tidak memahami komunikasi tersebut dikarenakan seluruh crew MT. Norgas adalah warga asing oleh karena itu pihak MT. Norgas menggunakan bahasa Inggris untuk berkomunikasi, sedangkan Pihak KMP. Bahuga Jaya menggunakan bahasa Indonesia itulah yang menyebabkan terjadinya *mis communication* dan terjadilah tubrukan.

Seperti diatur juga dalam SCTW CODE as amandemen Part A , *Chapter II-Master and deck department table II/I :*

<i>Comprence</i>	<i>Knowledge, Understanding, and Proficiency</i>	<i>Methods for Demonstrating Competence</i>	<i>Criteria for Evaluating Competence</i>
<i>Use the IMO SMCP and use English in written and oral form</i>	<i>“Adequate knowledge of the English Language to enable the officer to use charts and other nautical publications, to understand meteorological information and</i>	<i>Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction</i>	<ul style="list-style-type: none"> •<i>English Language nautical publications and message relevant to the safety of the ship are correctly interpreted or drafted</i> • <i>Communication</i>

	<i>messages concerning the ship's safety and operational and to communicate with other ship coast stations and VTS centres and to perform the officer's duties also with a multilingual crew, including the ability to understand and use the IMO SMCP"</i>		<i>are clear and understood</i>
--	---	--	---------------------------------

Sumber : *STCW Code, as Amandemen : part A, Chapter II-Master and deckdepartment table II/1*

Komunikasi Bahasa Inggris di atas kapal sangat penting agar tidak terjadi salah paham antar kru kapal yang terdiri dari berbagai negara, faktor keselamatan jiwa manusia juga menjadi prioritas dalam kelancaran operasional kapal, tabel di bawah berikut mendata siapa saja yang sudah memiliki sertifikat Marlin test dan TOFL di kapal FSV AARON S Mc CALL

Table 1 :

No	Name	Rank	Marlin test	TOFL	COP	COE
1	Sudarya	master	X	X	X	X
2	Tajudin siru	c/o	X	X	X	X
3	Romel andrio	2/o	X	X	X	X
4	Vega andromeda	C/E	X	X	X	X
5	Salasov moltov	2 nd engg	-	-	X	X

6	Ramchandran	Able body	-	-	-	-
7	Cecep supriandi	Able body	-	-	-	-
8	Muratbek	Oiler	X	-	-	-
9	Josy Varghesh	Oiler	-	X	-	-
10	Mchafuu	ETO	X	-	-	-
11	Muhamad sheik	Messboy	-	-	-	-
12	Papandayan R. Amm	Cook	X	-	-	-

X = yang memiliki sertifikat

- = yang tidak memiliki sertifikat

maka dengan berbagai kejadian diatas kapal yang di karenakan *miss communication* diatas kapal , melalui table yang tetera di atas bahawasannya hanya 50% dari kru kapal yang memiliki sertifikat marlin dan TOFL Penulis ingin menggakat judul makalah ini :

“ PENTINGNYA KOMUNIKASI BAHASA INGGRIS MARITIM BAGI AWAK KAPAL DI FSV.AARON S Mc CALL”

B. IDENTIFIKASI

1. MASALAH POKOK

Berdasarkan latar belakang masalah maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Kurangnya pemahaman ABK terhadap instruksi-instruksi dalam bahasa inggris maritim
2. Kurangnya kemampuan ABK berkomunikasi dalam Bahasa Inggris maritim
3. Kurangnya pelatihan keamanan dan keselamatan diatas kapal
4. Enggannya kru untuk mempelajari hal-hal baru
5. Kru lebih menyukai dalam berkomunikasi menggunakan bahasa daerah masing-masing

C. BATASAN MASALAH

Setelah masalah di identifikasikan maka untuk tahap selanjutnya perlunya masalah tersebut diberikan batasan mengingat betapa luasnya permasalahan

yang mungkin terjadi, dimana penulis mengadakan penelitian langsung selama bekerja di atas kapal FSV.AARON S Mc CALL dari periode 27 Mei 2016 sampai dengan 15 Februari 2022, penulis membatasi masalah yaitu:

1. Kurangnya pemahaman ABK terhadap instuksi- instruksi dalam bahasa inggris maritim
2. Kurangnya kemampuan ABK berkomunikasi dalam Bahasa Inggris maritim

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah di atas, maka penulis merumuskan permasalahan yang akan dibahas pada bab selanjutnya sebagai berikut :

1. Mengapa ABK Kurang Paham Terhadap Instruksi-instruksi dalam bahasa inggris maritim ?
2. Mengapa Kemampuan Bahasa Inggris Maritim ABK masih Kurang ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. TUJUAN PENELITIAN

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis mengapa pengetahuan ABK dek tentang Bahasa Inggris maritim masih kurang.
- b. Untuk memberikan pengertian tentang pentingnya komunikasi di atas kapal.

2. MANFAAT PENULISAN

a. Aspek Teoritis

Untuk mengembangkan Pengetahuan Pembaca Khususnya Para ABK tentang Pentingnya Komunikasi Bahasa Inggris maritim di atas kapal dan mengembangkan perbendaharaan kata dalam berbahasa inggris untuk ABK agar dapat mendukung Kelancaran kegiatan kerja diatas kapal, untuk mencapai hasil yang maksimal sehingga mengurangi resiko kecelakaan.

b. Aspek Praktis

1. Untuk memberikan sumbangsih pemikiran kepada perusahaan pelayaran dan rekan pelaut supaya lebih memahami dan memperhatikan manajemen keselamatan diatas kapalnya

2. Untuk memenuhi salah satu persyaratan kelulusan Program diklat ANT-I di STIP Jakarta yang sedang penulis ikuti saat ini.

F. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Dalam sebuah penelitian dibutuhkan waktu dan tempat sebagai obyek penelitian. Adapun waktu dan tempat penelitian dalam makalah ini yaitu :

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Master di atas kapal FSV. AARON S Mc CALL sejak 27 Mei 2016 sampai dengan 15 Februari 2022 dan dengan wawancara bersama kawan-kawan seprofesi sebagai pelaut.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di atas FSV.AARON S Mc CALL berbendera marshall island dengan isi kotor 496 T milik sea core marine dubai co.ltd yang beroperasi di ras tanurah saudi arabia.

G. Sistematika Penulisan

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang informasi umum yaitu latar belakang penelitian, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, sistematika penulisan. Latar belakang sebagai alasan penulis memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi berkaitan dengan judul. Identifikasi masalah yang menyebutkan poin permasalahan di atas kapal. Batasan masalah, menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan dalam makalah. Rumusan masalah merupakan

permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat merupakan sasaran yang akan dicapai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisikan tinjauan pustaka, yang diambil dari beberapa kutipan buku dan kerangka pemikiran. Tinjauan pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat. Kerangka pemikiran merupakan skema atau alur inti dari makalah ini yang bersifat argumentatif, logis dan analitis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan dikaji.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan deskripsi data yang merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengamatan pada fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis data adalah hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah, pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis dan sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Serta saran yang merupakan pertanyaan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Kajian pustaka penulisan makalah ini yang mendukung dalam pembahasan maupun penulisan serta yang melandasi judul penelitian, berupa pengertian-pengertian dan istilah-istilah dikutip oleh penulis dari beberapa sumber Pustaka. Penulis dalam menguraikan pembahasan berikut dapat menjadi satu kesatuan utuh yang dapat dijadikan landasan dalam Menyusun kerangka pikir.

B. LANDASAN TEORI

1. Definisi – defenisi

a. Pentingnya

menurut kamus besar bahasa indonesia pentingnya berkata dasar penting yang mempunyai arti sangat berharga (berguna) <https://kbbi.lektur.id/penting>, pen-ting mempunyai posisi menentukan untuk seseorang yang mempunyai jabatan.

b. Komunikasi

Berbicara tentang komunikasi begitu banyak teori yang penulis temukan berkaitan dengan kata komunikasi untuk itu penulis hanya membatasi definisi yang penulis ambil menjadi landasan teori dalam penulisan makalah ini dengan komunikasi antara manusia saja dan penulis menemukan teori dari beberapa ahli mengenai komunikasi sebagai berikut :

menurut *Oxford Dictionary of English* 1. Communication is imparting or exchanging of information by speaking, writing, or using other medium, dapat diartikan bahwa komunikasi adalah menanamkan atau bertukar informasi dengan bicara, menulis atau menggunakan beberapa media lainnya,

menurut kamus besar bahasa Indonesia komunikasi adalah proses interaksi antara satu orang dengan orang lain sehingga menghasilkan sebuah informasi yang dapat di mengerti oleh kedua belah pihak.

Komunikasi di atas kapal di bagi 2, komunikasi internal (on board communication) dan komunikasi eksternal (external communication), komunikasi internal misalnya perintah mengoperasikan kemudi, perintah kepada masinis di ruang mesin, perintah saat perwira melakukan dinas jaga laut di anjungan, perintah saat perwira memberikan tugas untuk pekerjaan sehari-hari di dek dan sebagainya. Sedangkan Komunikasi Eksternal contohnya adalah penggunaan Internasional Alphabets dan Internasional Number saat memanggil kapal lain, penggunaan komunikasi pada situasi bahaya, serta semua penggunaan ungkapan untuk komunikasi radio lainnya. Berikut contoh percakapan di atas kapal sesuai Standart Marine Communication Pharse (SMCP) antar lain : 1 perintah atau aba-aba kemudi (steering command) di anjungan:

Midship	: kemudi berada di tengah-tengah
Steady	: Haluan tetap begitu
Steady as she goes	: terus begitu
Nothing to port/starboard	: tidak kekiri/kanan
Hard to port/starboard	: cekar kiri/kanan
Starboard five	: ke kanan lima derajat
Port ten	: ke kiri sepuluh derajat
Follow mark bouy	: ikuti tanda suar

Contoh 2 perintah pada saat labuh jangkar (anchoring) antara lain :

Let go anchor : Tuunkan Jangkar

Let go port anchor : Lepas turunkan jangkar kiri

Heave up anchor : Hibob Jangkar/tarik jangkar

Contoh komunikasi eksternal 1.penggunaan pengejaan internasional alphabet :

Tabel 2.6.1 Maritime Alphabet

Huruf	Kode	Huruf	Kode
A	<u>A</u> lfa	N	Nov <u>e</u> mber
B	<u>B</u> ravo	O	<u>O</u> scar
C	<u>C</u> harlie	P	<u>P</u> apa
D	<u>D</u> elta	Q	Que <u>b</u> ec
E	<u>E</u> cho	R	<u>R</u> omeo
F	<u>F</u> oxtrot	S	<u>S</u> ierra
G	G <u>o</u> lf	T	<u>T</u> ango
H	H <u>o</u> tel	U	<u>U</u> niform
I	<u>I</u> ndia	V	<u>V</u> ictor
J	<u>J</u> uliet	W	<u>W</u> hiskey
K	<u>K</u> ilo	X	<u>X</u> -ray
L	<u>L</u> ima	Y	<u>Y</u> ankee
M	M <u>i</u> ke	Z	<u>Z</u> ulu

Sumber: NAV 46/WP.3

Contoh 2. Pengejaan Angka.

Sama halnya dengan pengejaan huruf Bahasa Inggris maritim juga memiliki beberapa modifikasi pengucapan untuk angka yang berbeda jika dibandingkan dengan pengucapan Bahasa Inggris pada umumnya.:

Tabel 2.6.2 Maritime Digits and Numbers:

Angka	Pengejaan	Pengucapan
0	Zero	<u>ZEERO</u>
1	One	<u>WUN</u>
2	two	<u>TOO</u>
3	Three	<u>TREE</u>
4	Four	<u>POWER</u>
5	Five	<u>FIFE</u>
6	Six	SIX
7	Seven	<u>SEVEN</u>
8	eight	AIT
9	nine	<u>NINER</u>
1000	thousand	<u>TOUSAND</u>

Sumber: NAV 46/WP.3

Contoh 3. Penggunaan komunikasi pada situasi bahaya

- Panggilan marabahaya yang dikirim pada frekwensi 156,8 MHz (VHF channel 16) , harus diberikan dalam bentuk sebagai berikut :
 - Tanda bahaya MAY DAY di ucapkan 3x
 - Kata THIS IS
 - Nama kapal dalam keadaan bahaya di ucapkan 3x
 - Nama panggilan (call sign) atau identitas lain
 - MMSI jika pancaran awal peringatan (alert) tanda bahaya dikirim dengan DSC (digital selektif call)
- Pancaran ulang marahabaya (RELAY) oleh statium yang tidak dalam bahaya sebagai berikut :
 - Tanda bahaya MAY DAY
 - Nama kapal dalam keadaan bahaya
 - Nama panggilan (call sign) atau identitas lain
 - MMSI jika pemancaran awal peringatan (alert) tanda bahaya dikirim dengan DSC (digital selektif call)

- Posisi kapal dalam bahaya diberikan dalam latitude dan longitude , atau apabila waktu tidak memungkinkan , dapat diberikan lokasi geographi yang diketahui
- Jenis bahaya
- Bentuk pertolongan yang di butuhkan
- Informasin lainnya yang dapat membantu pertolongan
- Berita segera (URGENT) di pancarkan pada frekwensi kerja yang telah dipilih , panggilan segera dan berita terdiri dari :
 - Tanda segera PAN PAN diucapkan 3x
 - “ALL STATION” atau nama stasiun yang dipanggil diucapkan 3x
 - Kata THIS IS
 - Nama stasiun yang memancarkan berita segera diucapkan 3x
 - Nama panggilan (call sign) atau identitas lainnya
 - MMSI jika pancaran atau peringatan (alert) tanda bahaya dikirim dengan DSC (digital selektif call)
 - Teks berita segera
- Tanda keselamatan terdiri dari kata “SECURITY” panggilan keselamatan dan berita keselamatan harus terdiri dari :
 - Tanda segera SECURITE diucapkan 3x
 - “ALL STATION” atau nama stasiun yang dipanggil diucapkan 3x
 - Kata THIS IS
 - Nama stasiun yang memancarkan berita keselamatan diucapkan 3x
 - MMSI jika pancaran awal peringatan (alert) tanda bahaya dikirim dengan DSC (digital selektif call)
 - Teks berita keselamatan

Contoh 4 . komunikasi kapal dengan kapal

HOW TO MAKE GOOD COMMUNICATION BY RADIO VHF

- a. Situasi menyusul (over taking situation COLREG RULE 13)

Signal _____ 2 panjang 1 pendek tiup pada suling
artinya bermaksud menyusul dari
sebelah kanan.

Signal _____ 2 panjang 2 panjang tiup pada suling
artinya bermaksud menyusul dari
sebelah kiri.

FORTUNE :

Vessel on my heading this is motor vessel MV FORTUNE on your stern
calling come in please , over ?

BLUE OCEAN

Roger MV FORTUNE this is motor tangker BLUE OCEAN come in over ?

F : Roger , good evening sir can we go to channel ZEERO SIX please over

BO : Reger , ZEERO SIX !

F : Blue ocean , Fortune come in over ?

BO : Fortune good evening come in over ?

F : Blue ocean this is Fortune right on your stern distance one nautical

Mile from you I intend to over take you from your starboard side over

BO : Fortune copy your message , Please proceed over take me from my

Starboard side I will alter my course a little to port over ?

F : Roger thank you for your good cooperation standby one six over ?

BO : Roger back to one six thank you



Contoh 5 . Komunikasi kapal dengan VTS (Vessel Traffic Service)

FORTUNE : VTS central Fortune calling come in please over?

VTS Center : Fortune central go ahead over ?

FORTUNE : Good evening sir/madam Fortune pilot off (disembarked) east bound

three green light switch on request permission the traffic TSS (traffic separation scheme) over ?

VTS Center : Fortune copy your message traffic information from the east three are three arrival vessels to east boarding ground alpha and one vess

el nearly manureck west bound please comply the collision regulations over ?

FORTUNE : Roger sir/madam three arrival vessels one west bound comply collision regulations thank you standby ?

VTS Center : Roger standby ?

b. Bahasa Inggris Maritim

Bahasa inggris maritim adalah standar bahasa inggris yang digunakan dalam melakukan komunikasi pada saat kerja diatas kapal

Bahasa inggris maritim menurut Adonis Radjab (2011:43) adalah bahasa Inggris yang biasa dipakai untuk kegiatan yang berhubungan dengan dunia kemaritiman. Bahasa inggris ini berbeda dengan bahasa Inggris pada umumnya karena bahasa ini dipakai untuk mempermudah komunikasi saat di laut.

Contoh Bahasa Inggris maritim ; Dalam komunikasi antara darat dengan kapal, kapal dengan darat.

Dalam komunikasi antara darat-ke-kapal dan kapal-ke-darat atau komunikasi radio pada umumnya, delapan Message Markers berikut yang dapat digunakan:

- | | |
|-----------------|------------------|
| (i) Instruction | (ii) Advice |
| (iii) Warning | (iv) Information |

(v) Question (vi) Answer (vii) Request (viii) Intention

Message Markers ini digunakan pada saat akan mengawali sebuah pernyataan pada saat menggunakan radio di atas kapal yang akan mempermudah pemahaman satu dengan yang lainnya pada saat berkomunikasi, seperti contohnya “Instruction” digunakan pada saat akan menyatakan pernyataan untuk memberikan instruksi, “Advice” digunakan pada saat menyatakan pertanyaan memberikan saran, “Answer” digunakan pada saat menyatakan pernyataan jawaban dari pertanyaan yang ditanyakan melalui radio. Ini juga berlaku sama halnya dengan Message Markers lainnya. Berikut adalah bentuk tanggapan yang sebaiknya digunakan sesuai dengan peraturan yang ditetapkan di dalam Standard Marine

Communication Phrases:

- 1) Apabila menjawab untuk sebuah pertanyaan yang disetujui, katakan: “Yes, “ – diikuti dengan ungkapan yang sesuai secara lengkap.
- 2) Apabila menjawab untuk sebuah pertanyaan yang ditolak, katakan: “No, “ – diikuti dengan ungkapan yang sesuai secara lengkap.
- digunakan pada saat mengumumkan pesan keadaan bahaya
- digunakan pada saat mengumumkan pesan mendesak
- digunakan pada saat mengumumkan pesan keselamatan
- 3) Apabila informasi yang diminta tidak tersedia pada saat itu juga, katakan: “Stand by” – diikuti dengan interval waktu di mana informasi akan tersedia.
- 4) Apabila informasi yang diminta tidak dapat diberikan, katakan: “No information.”
- 5) Apabila sebuah INSRUKSI/INSTRUCTION (misalnya dengan Stasiun VTS, kapal angkatan laut atau petugas yang berwenang penuh lainnya) atau sebuah SARAN/ADVICE diberikan, jika tanggapan positif, katakan: “I will/can ... “ – diikuti dengan instruksi atau saran secara penuh; dan jika tanggapan negatif, katakan: “I will not/cannot ... “ – diikuti dengan instruksi atau saran secara penuh.
- Misalnya :
“ADVICE. Do not overtake the vessel North of you.”
Tanggapan : “I will not overtake the vessel North of me.”
- 6) Tanggapan atas perintah dan jawaban atas pertanyaan yang sangat penting baik dalam komunikasi eksternal maupun di atas kapal diberikan dalam kata-kata dan frasa yang bersangkutan.

Apa yang dimaksud frasa ? apa bedanya dengan kata dan kalimat ?

1. Kata.

- Anchor > Bridge
- Cargo > Deck
- Engine > Mast
- Oil > Pump
- Radio

2 Frasa

- Port anchor > Bridge deck
- Cargo manifest > Engine trouble
- Attached pump > Deck crew
- Lubricating oil > Vhf radio

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) frasa adalah : “
Gabungan

Dua Kata atau lebih yang bersifat nonpredikatif.

Dua kata atau lebih berikut contoh frasa dengan tiga kata :

- Emergency fire pump
- Fire control plan
- Cargo control room
- Safe working practice
- Internal communication system
- Basic safety training
- Sea water cooling

3. Kalimat

Kalimat adalah “ satuan bahasa berupa kata atau rangkaian yang dapat berdiri sendiri dan menyatakan makna yang lengkap.

Berikut contoh frasa dalam kalimat ;

- I have **engine trouble**
- The **attached pump** fail
- What is **wheater deck** ?
- Turn on **vhf radio**
- Do you have **dangerous cargo** on board ?
- Stand by **port anchor**
- Is your **emergency fire pump** operational ?
- The motor of **fresh water cooling pump** is brunt

Frasa komunikasi maritim :

Frasa ini merupakan istilah atau ungkapan yang khas, singkat, tegas. Biasanya direspon dengan mengulangi frasa sebagai pernyataan bahwa pesan yang disampaikan telah dimengerti.

Membandingkan SMCP dengan komunikasi umum

1. Bolehkah saya masuk alur

- Umum = MAY I ENTER THE CHANNEL ?
- Frasa Maritim = QUESTION, DO I HAVE PERMISSION TO
EN

TER THE CHANNEL ?

Respon pertanyaan di atas

- Umum = YES YOU MAY
- Frasa Maritim = YES YOU HAVE PERMISSION TO ENTER
CH ANNEL.

c. ABK (Anak Buah Kapal)

Menurut SCTW Manila amadement 2010 ABK adalah semua personal yang bekerja diatas kapal yang bertugas mengoperasikan dan memelihara kapal serta menjaga muatannya yang telah memiliki sertifikat-sertifikat kepelautan sesuai IMO regulation dan sijil sebagai ABK oleh syahbandar.

d. Kapal

Menurut undang-undang nomer 17 tahun 2008 tentang pelayaran “ Kapal “ adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau di tunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, Kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Menurut keputusan Menteri perhubungan KM 14 tahun 2002 (Bab I pasal I) Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakan dengan tenaga mekanik , tenaga angin, atau di tunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Berdasarkan rutennya, kapal dapat dibagi menjadi tranfer dan liner. Tranfer adalah kapal dengan tujuan , rute , dan jadwal tidak tetap sedangkan liner adalah kapal yang memiliki tujuan , rute , dan jadwal yang tetap. Adapun berdasarkan jenisnya kapal dagang dapat dibagi menjadi :

1. *Convensional Liner Vessel* (kapal barang biasa)

Kapal jenis ini melakukan pelayaran dengan jadwal tetap dan biasanya membawa muatan umum (general cargo) atau barang dalam partai yang tidak begitu besar. Muatan dibongkar dan dimuat dengan menggunakan peralatan kapal, Muatan disusun dalam palka kapal dengan bantuan tenaga manusia.



2. *Semi Container pallet Vessel*

Jenis kapal ini dapat mengangkut muatan secara breakbulk , pre-slung atau unit-unit pre-pallet. Kapal ini juga dapat mengangkut peti kemas dalam palkanya yang terbuka dan di atas deknya.



3. *Full Container (Kapal Peti Kemas)*

Kapal ini khusus dibuat mengangkut peti kemas (container). Oleh karena itu, kapal ini bisa mempunyai alat bongkar/muat sendiri dan dapat juga memakai shore crane dan gantry crane dari darat untuk memuat dan membongkar petikemas. Kapal petikemas memerlukan terminal khusus oleh karena terminal khusus untuk petikemas harus dibuat, maka tempat labuh dan sandar kapal petikemas ditingkatkan agar lebih dalam perairannya.



4. *General Cargo Breakbulk Vessel*

Kapal general cargo tidak memerlukan terminal khusus untuk dibongkar/muat. Oleh karena itu, jenis kapal ini masih sering dipakai. Kapal ini banyak berfungsi sebagai tramper karena harganya murah dan dapat mengangkut muatan ke segala penjuru dunia.



5. RoRo (Roll on , Roll off)

Kapal ro-ro adalah kapal yang dirancang untuk muat bongkar barang ke kapal diatas kendaraan roda. Kapal yang termasuk jenis ro-ro antara lain kapal ferry, kapal pengangkut mobil, kapal general cargo yang beroperasi sebagai kapal ro-ro. Namun hal itu banyak gunanya karena semua yang dapat diletakkan diatas kendaraan beroda dapat masuk, termasuk petikemas dengan kendaraan penariknya, muatan berat, project cargo, muatan oversize, dan lain sebagainya.



6. Barges (Pengangkut tongkang)

Kapal Pengangkut Tongkang adalah variasi dari kapal pengangkut petikemas, dimana sebagai pengganti petikemas, kapal ini mengangkut Tongkang muatan. Kapal ini Tidak memerlukan terminal khusus seperti kapal petikemas dan secara teori juga tidak memerlukan pelabuhan dan tempat sandar. Kapal jenis ini cukup datang ke tempat berlabuh, membongkar tongkangnya yang ditarik oleh kapal gandeng sambil memuat tongkang tongkang yang sudah diisi. Untuk daerah perairan seperti Indonesia, kapal jenis ini banyak manfaatnya.



7. *Bulk Carrier* (Pengangkut muatan curah)

Kapal bulk carrier adalah kapal besar dengan hanya satu dek yang mengangkut muatan yang tidak dibungkus atau curah (bulk). Palka dari kapal bulk carrier berbentuk corong agar muatannya dapat terkumpul ditengah-tengah palka. kapal ini utamanya untuk membawa kargo curah (seperti semen, batubara, bijih besi, biji-bijian, mineral, dan lain-lain).



8. *Passanger Ship* (Kapal Penumpang)

Kapal penumpang adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Diperairan Indonesia, dengan banyaknya pulau maka kapal penumpang untuk angkutan antar pulau sangat dibutuhkan. perusahaan yang mengoperasikan kapal penumpang adalah PT Pelayaran Nasional Indonesia yang dikenal sebagai PELNI.



9. *Tug Boat* (Kapal Tunda)

Kapal tunda dibuat agar dapat menarik atau mendorong kapal atau segala sesuatu yang mengapung. Tugas lain yang dilakukan adalah menolong kapal dalam bahaya, memadamkan kebakaran dilaut, memerangi polusi/ pencemaran dan lain sebagainya.



10. *Offshore supply ship* (kapal pemasok lepas pantai)

Kapal yang dibangun dengan geladak yang luas dibelakang untuk mengangkut pasokan dan peralatan serta makanan untuk anjungan lepas pantai bagi pengeboran minyak dan gas bumi. Tugas tambahan termasuk menunda, mengerjakan jangkar anjungan, memadamkan kebakaran, dan membuang minyak bekas.

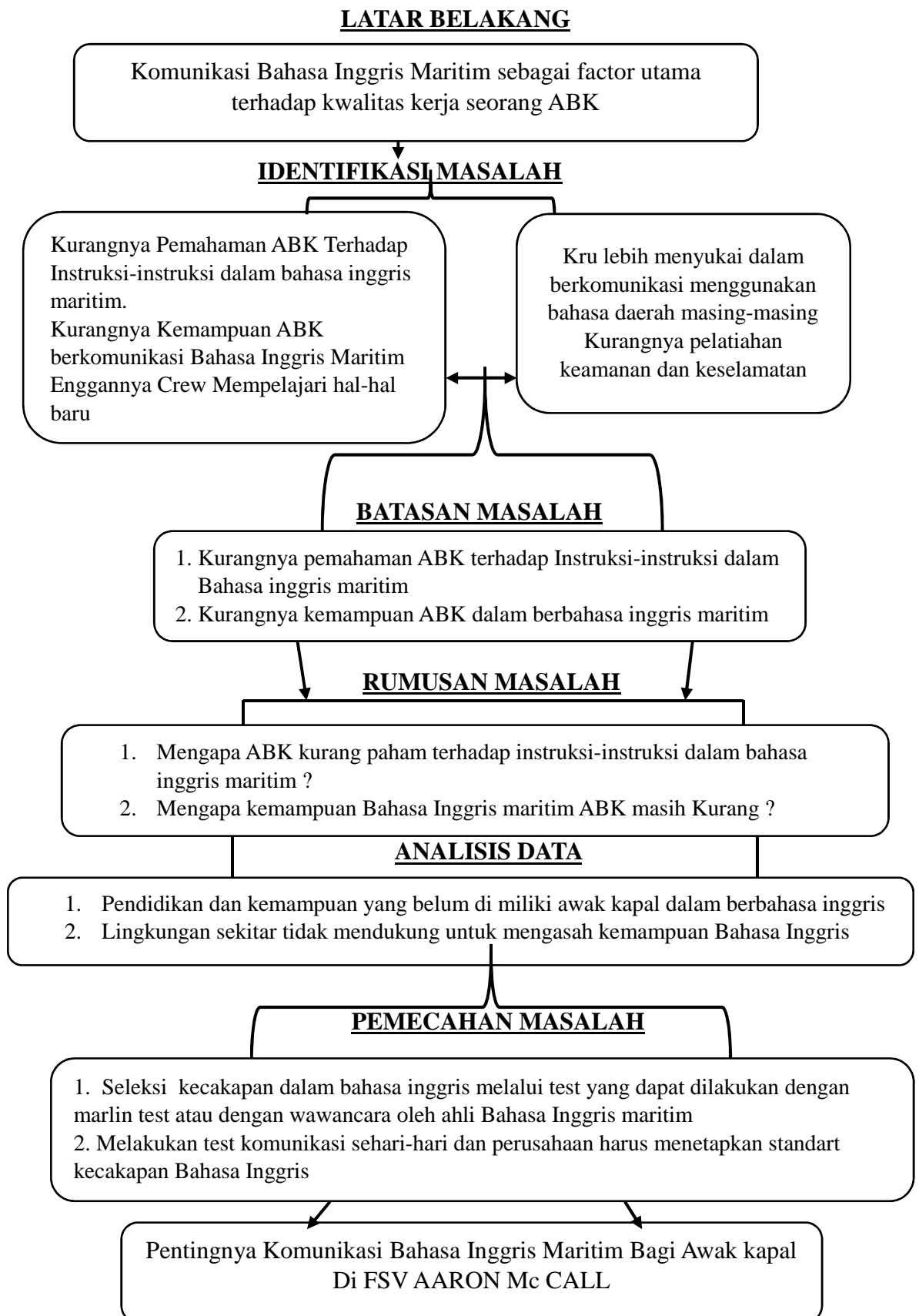


11. Tanker

Kapal jenis ini dengan sebuah geladak dimana terdapat tangka-tangki yang tersusun secara integral maupun terpisah yang digunakan untuk mengangkut minyak curah (minyak mentah atau minyak yang sudah didestilasi), cairan kimia, gas cair, dan sebagainya.



C. Kerangka Pemikiran



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPTIF DATA

Fakta yang sudah terjadi di atas kapal FSV AARON S Mc CALL berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja sebagai *Master* periode 27 mei 2016 sampai dengan 15 febuari 2022 , Data juga di dapat penulis dari wawancara sesama kawan seprofesi yang mempunyai pengalaman kerja sebagai *Master* di atas kapal 15 tahun , Mempunyai masalah yang sama dengan penulis alami sulitnya berkomunikasi di atas kapal yang mengakibatkan *ABK* kurang paham dalam menerima perintah / order , Terjadinya *miscommunication* di atas kapal dikarena *ABK* kurang paham dalam berkomunikasi Bahasa Inggris maritim , Pentingnya menguasai komunikasi Bahasa Inggris sebagai mana di jelaskan sesuai SOLAS chapter V regulation 14 (4) Yaitu :

On ships to which chapter I applies, English shall be used on the bridge as the working language for bridge-to-bridge and bridge-to-shore safety communications as well as for communications on board between the pilot and bridge watchkeeping personnel, unless those directly involved in the communication speak a common language other than English"

Artinya :

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

Kejadian *miscommunication* di atas kapal sering terjadi membuat ketidaknyamanan kru di atas kapal , Diantaranya sebagai berikut :

B. ANALISIS DATA

1. Kurangnya pemahaman ABK terhadap instruksi-instruksi dalam bahasa inggris maritim

Berdasarkan observasi penulis di atas kapal FSV AARON S Mc CALL kurang Pahamiya ABK terhadap instruksi officer karena ABK dalam berkomunikasi bahasa inggris sangat tidak paham dan mengerti apa yang di instruksikan sehingga *miscommunication* (salah paham) terjadi antara ABK dan officer , komunikasi Bahasa Inggris di atas kapal adalah kunci keberhasilan seorang pelaut dalam tugasnya karena keselamatan jiwa manusia dan barang muatan di atas kapal adalah tanggung jawab penuh kepada kru kapal , Kurangnya penguasaan ABK tentang komunikasi Bahasa Inggris sering kali dikarenakan ABK yang berasal dari lingkungan atau keluarga yang tidak mampu dan berpendidikan rendah yang memaksakan untuk bekerja di atas kapal dengan keahlian yang minim dan akibatnya membuat keresahan di atas kapal berdampak terhadap lingkungan pekerjaan yang membuat ABK tidak memahami pekerjaannya faktor ekonomi yang membuat ABK berani mengambil resiko dengan pengalaman yang tidak ada (Zero Experience) , sebagaimana yang penulis alami Ketika berada di atas kapal FSV AARON S Mc CALL pada tanggal 18 maret 2018 sekitar pukul 13. 45 LT , kapal sedang melakukan sandar di pelabuhan ABK di dek melakukan kesalahan dalam melakukan pengikatan tali tros , Penulis meminta tambah tali untuk membuat breast line ABK tidak mengerti dan senior ABK di dek datang membantu untuk memberikan pemahaman apa yang di instruksikan oleh Master , untuk tidak mengulangi lagi kesalahan Master mengadakan *safety meeting* agar tau mengapa ABK tidak mengerti apa yang di perintahkan kepadanya kesalahan pemahaman ABK , dikarena ABK sama sekali tidak memahami Bahasa Inggris kesalahan ini sudah di ketahui perusahaan tetapi mereka memohon kepada pihak di kapal untuk menerima dikarenakan sulitnya untuk mencari pergantian kru , sebagai Master di atas kapal penulis dengan tidak puas didasari sifat kemanusiaan penulis menerimanya dengan catatan kepada ABK tersebut untuk mematuhi peraturan keselamatan , keamanan , Terus untuk mempelajari Bahasa Inggris , Penulis memberi perintah kepada *chief officer* untuk memberikan bantuan kepada ABK agar dalam melakukan pekerjaan selalu didampingi oleh ABK senior .

Kejadian lain juga pernah dialami penulis pada tanggal 21 desember 2019 di mana dalam situasi ini dunia sedang mengalami musibah besar virus menyerang yaitu yang kita kenal sebagai virus-19 (COVID-19) , ketatnya pengamanan untuk orang yang bekerja harus melalui tahapan-tahapan hingga naik di atas kapal kesalahan lagi-lagi di lakukan oleh *ABK* dek sebagai *Master* di mana operasional kapal selalu melakukan pertukaran kru untuk *RIG* dan Kapal-kapal lain yang berada di offshore , sebelum penumpang datang semua *ABK* dek diberikan *safety briefing* dan pengetahuan prosudur sebelum penumpang menaiki kapal kru agar tidak berhubungan kontak langsung terhadap penumpang , *ABK* mulai menjalankan tugas masing-masing sesuai arahan yang diberikan kapal bertolak dari Pelabuhan ke offshore Ketika dalam perjalanan penumpang melakukan kerumunan yang mana di dalam kerumunan tersebut ada *ABK* dek , penulis yang melihat kejadian itu langsung menegur *ABK* dek untuk tidak melakukan kontak fisik langsung kepada penumpang di sini terjadi lagi *miscommunication* , *ABK* mengira untuk membubarkan keruman secara tidak langsung *ABK* masuk kedalam kerumunan itu Kembali setelah selesai melakukan tugas pergantian kru untuk *RIG* dan kapal-kapal di offshore kapal Kembali betolak ke Pelabuhan Ketika sampai di Pelabuhan pemeriksaan rutin di lakukan lagi terhadap kru kapal untuk mengetahui semua kru dalam keadaan sehat , tetapi apa yang terjadi di luar dugaan hasil test mengatakan bahwa salah kru kapal terpapar virus Covid-19 kapal tidak dapat beroperasi dan karantina mandiri dilakukan di atas kapal , atas kejadian ini penulis melihat kurangnya pemahaman komunikasi Bahasa Inggris di atas kapal di karenakan juga sesama *ABK* lebih menyukai memakai bahasa daerah masing-masing , enggan nya *ABK* dalam mempelajari hal-hal yang baru yang penuh edukasi menambah pengetahuan dalam komunikasi Bahasa Inggris pekerjaan kadang membuat mereka semua yang enggan untuk melakukan hal-hal yang baru factor umur juga yang membuat mereka enggan , sebagai seorang *Master* penulis selalu melakukan sesuai tanggung jawab yang tertulis dalam *ISM CODE* element 5 yaitu :

Tanggung jawab dan wewenang master :

Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem tersebut berlaku di atas kapal dan memotivasi kepada *ABK* untuk melaksanakan sistem tersebut serta

memberi mereka instruksi-instruksi yang diperlukan Nakhoda adalah jabatan tertinggi di kapal yang mempunyai kewenangan yang lebih dan bertanggung jawab untuk mengambil keputusan yang berkaitan dengan keselamatan dan pencegahan pencemaran, dan meminta bantuan perusahaan sesuai keperluan. Untuk menambah pengetahuan *ABK* tentang komunikasi Bahasa Inggris di atas kapal selalu diadakan safety meeting , tool box meeting , safety briefing , *familiarisasi* terhadap alat-alat keselamatan kerja , melakukan pelatihan-pelatihan keselamatan dan keamanan di atas kapal . sesuai peraturan yang diberikan perusahaan , pentingnya penguasaan dalam berkomunikasi Bahasa Inggris di atas kapal membuat peran penting dalam kelancaran operasional kapal , Bahasa Inggris yang di pakai adalah Bahasa Inggris yang umum yang sudah mempunyai standart marine communication phares (SMCP) .

2. Kurangnya kemampuan ABK dalam berkomunikasi Bahasa Inggris maritim

Peranan perusahaan pelayaran ataupun *Crew manning agency* dalam sistem perekrutan *ABK* yang kompeten dalam menguasai Komunikasi Bahasa Inggris dan menguasai dalam bidang pekerjaannya sangatlah penting untuk menunjang kelancaran operasional kapal kurang mampunya *ABK* dalam berkomunikasi Bahasa Inggris di karenakan minimnya Pendidikan yang dimiliki *ABK* dan gemarnya *ABK* menggunakan bahasa daerah masing-masing , Dan engganya *ABK* menggunakan komunikasi dalam Bahasa Inggris di pengaruhi juga oleh likungan sekitar tidak mendukung untuk mengasah kemampuan Bahasa Inggris. Komunikasi di atas kapal sangatlah penting karena kehidupan di atas laut sangat riskan dengan kecelakaan , Salah dalam menerima perintah / order berakibat fatal dalam menjalankan pekerjaan pentingnya *ABK* menguasai komunikasi dalam Bahasa Inggris agar tidak terjadi *miscommunication* di atas kapal , saat ini tidak hanya perusahaan global , Perusahaan dalam negri bahkan banyak yang menjadikan Bahasa Inggris sebagai syarat rekrutmen *ABK* untuk bekerja di atas kapal , di era saat ini dimana perekonomian dunia dikuasai oleh 2 negara yaitu amerika serikat dan china kita dituntut agar paham menguasai

Bahasa Inggris , seperti yang sudah penulis ceritakan di atas bahwa kurangnya kemampuan ABK dalam berkomunikasi Bahasa Inggris dipengaruhi oleh ;

a. Gemarnya ABK menggunakan bahasa daerah masing-masing

Mengapa *ABK* lebih nyaman menggunakan bahasa daerah dari pada Bahasa Inggris kepada lawan bicaranya ini semua dikarenakan *ABK* menganggap selamanya hanya kawan-kawan tersebut di atas kapal , kenyataanya yang akan terjadi mungkin saja *ABK* tersebut akan di pindahkan kapal dan berkumpul dengan kru yang berasal dari berbagai negara, *ABK* mau tidak mau mesti memahami Bahasa Inggris , bahasa daerah memang lebih nyaman digunakan oleh *ABK* tetapi tidak akan membuat kemajuan pada dirinya .

b. *ABK* yang berasal dari keluarga yang kurang mampu dan berpendidikan rendah

Keluarga adalah faktor utama dalam menciptakan karakter dan kejiwaan manusia seperti halnya juga terjadi oleh *ABK* yang penulis observasi dan tanya jawab tentang latar belakang *ABK* karena terbatasnya biaya yang dipunyai keluarga sehingga *ABK* hanya dapat mengenyam pendidikan hingga tinggakat smp saja , maka dari sini lah persoalan timbul karena kurangnya *ABK* menguasai komunikasi dalam Bahasa Inggris dengan keadaan yang memaksakan *ABK* untuk mencari nafkah sebagai tulang punggung keluarga , dari sini seorang *ABK* tidak fokus lagi untuk mempelajari Komunikasi Bahasa Inggris , dan lebih mementingkan mencari nafkah tetapi tidak semua *ABK* yang berpendidikan rendah di atas kapal tidak mau maju ada juga *ABK* yang penulis jumpai satu kapal memulai cerita dengan keadaan orang tuanya yang tidak mampu tetapi dia mampu maju dan merubah nasibnya dengan ikut bergabung di kapal pesiar demi inginnya mempelajari pengetahuan bahasa , lebih di perdalam lagi.

c. Lingkungan yang tidak mendukung untuk mengasah pengetahuan Bahasa Inggris

Lingkungan juga mempunyai peran penting terhadap kemampuan *ABK* dalam menguasai komunikasi Bahasa Inggris di atas kapal , lingkungan

yang di maksud disini adalah lingkungan di atas kapal dimana *ABK* bekerja, seringkali *ABK* mendapatkan kapal selalu dengan orang-orang satu negara yang menjadikan *ABK* terlena akan komunikasi terlupanya Bahasa Inggris karena bahasa yang digunakan di atas kapal bahasa daerah masing-masing , lingkungan yang baik akan membentuk karakter *ABK* menjadi mandiri dan dengan mudah *ABK* dapat menguasai komunikasi Bahasa Inggris dengan cepat .

a. Sumber data

Menurut Arikunto (2002:116) sumber data adalah benda, hal atau orang, tempat peneliti mengamati, membaca atau bertanya tentang data. Data penelitian ini meliputi :

Data primer merupakan data yang diperoleh dari hasil wawancara , Penulis dengan kawan-kawan seprofesi sebagai pelaut dengan jabatan sebagai *Master* yang mempunyai masa jabatan selama 15 tahun dengan tipe kapal yang berbeda-beda .Dengan permasalahan yang sama tentang pentingnya komunikasi Bahasa Inggris di atas kapal.

Data 1 :

Kejadian yang dialami kurang pahamnya *ABK* terhadap instruksi yang diberikan Ketika membawa kemudi kapal.

Pada tanggal 15 april 2017 jam 15 30 LT kapal MV Shun Shin yang di awaki oleh 22 crew yang mayoritas korea , melalui alur sempit perairan kaoshiung taiwan *master* memerintahkan kepada *ABK* untuk memegang kemudi dan bernavigasi dibawah perintah pilot , *ABK* tersebut mengambil alih kemudi dan mengikuti perintah ketika pilot memberikan perintah kepada *ABK* untuk mempertahankan haluan kapal dengan komando “steady”*ABK* tidak paham apa yang di perintahkan oleh pilot sehingga Haluan kapal liar sebagai *Master* memerintahkan muallim 1 yang tepat berada di sebelah *ABK* untuk mengambil alih kemudi.

Kejadian kedua di atas kapal yang sama dengan permasalahan yang berbeda pada tanggal 18 may 2017 jam 08 00 LT kapal MV Shun Shin berlabuh jangkar di busan south korea *anchorage Master* memberikan perintah kepada *ABK* dek untuk melakukan pekerjaan rutin hari-hari , pemeliharaan dek kapal di lakukan *ABK* mendengarkan apa yang di perintahkan oleh *Master* untuk melakukan pekerjaan mengetok dan menggrinda karat yang berada di main deck yang

berada di haluan kapal *Master* memerintahkan kepada *ABK* untuk mengambil peralatan yang di perlukan , *Master* menunggu *ABK* tersebut untuk Kembali membawa alat-alat yang sudah di perintahkan keapada *ABK* , Tetapi apa yang diharapkan *Master* tidak datang juga *Master* mencari tau memanggil chief officer melalui radio walkie talkie untuk mencari keberadaan *ABK* yang di perintahkan untuk membawa alat-alat kerja , chief officer menemukan *ABK* tersebut dan memberikan order kepada *ABK* tersebut untuk menjumpai master yang berada di main dek , *ABK* datang dan menghampiri *Master* , Dan master terkejut melihat *ABK* yang datang tidak membawa alat-alat kerja yang di perintahkan untuk di bawa , *Master* memanggil chief officer untuk menuju ke main dek melalui chief officer untuk menjelaskan apa yang diinginkan *master* dengan bahasa korea , kesalah paham ini yang menjadi pelajaran bagi master , Dan gemarnya *ABK* menggunakan bahasa daerah masing-masing .

Data 2 :

Kejadian ini terjadi di atas kapal AHTS DP I Bourboun Liberty yang di awaki oleh 19 kru kapal , kapal beroperasi di *QATAR Field* kejadian ini karena *miscommunication* antara *ABK* dengan oprator kren yang berada di *RIG* pada tanggal 23 januari 2008 jam 13.30 LT kapal bertolak dari Ras Laffan port Qatar menuju North field bravo gas field perjalanan menempuh 4 jam , chief officer memberikan 1 jam notice kepada *Master* kapal akan tiba di lokasi , Master sudah berada di anjungan perintah di ambil alih oleh master prosuder darurat cek list dilakukan , 500 meter safety zone cek list di laksanakan , kemudi darurat prosudur juga di lakukan semua telah selesai di kerjakan kapal memberi tahukan kepada *RIG Royal Blue* dengan menggunakan VHF di channel kerja yang di sepakati CH 63 , permissi telah di dapatkan yang diberikan *RIG* kepada kapal , master melakukan olah gerak kapal , kapal di posisi DP mulai dinyalakan , master memberi tahu kepada *RIG* kapal 100 % siap untuk melakukan bongkar / muat kapal dalam posisi DP , komunikasi untuk melakukan bongkar / muat dilakukan oleh *ABK* dek dengan operator kren satu jam pertama operasi bongkar muatan di dek berjalan lancar jam 16.00 LT *ABK* dek menerima perintah pertanyaan operator kren tentang berat muatan yang akan di angkat *ABK* dek memberikan jawaban yang salah operator kren menurun hook untuk mengangkat beban yang hanya mempunyai daya tahan kekuatan kawat kren 5 ton sedangkan berat beban yang di punya muatan melebihi dari 5 ton , muatan diangkat baru

beberapa meter dari dek kapal kawat kren putus karena tidak bisa menahan beban muatan, beruntung dalam kejadian itu tidak ada korban jiwa hanya kerugian material saja bagian dek mengalami rusak. Kejadian kedua dikapal yang sama kejadian ini mengakibatkan jari tangan ABK putus karena kurang menggeraknya ABK kepada instruksi officer , pada tanggal 19 febuari 2017 jam 10.00 LT master menerima perintah untuk melakukan perpindahan *RIG (RIG MOVE)* , prosudur sebelum melakukan perpindahan RIG di lakukan , RIG move master dan safety officer berkunjung untuk melakukan perjalanan keliling kapal dan memeriksa peralatan kelengkapan untuk melakukan perpindahan RIG yang di punya kapal , RIG move master dan safety officer RIG tidak menemukan kesalahan semua alat-alat siap di gunakan , master berolah gerak menuju buritan sebelah kiri dari RIG kebetulan kapal mendapatkan tugas sebagai kapal pembantu towing RIG , operator kren menurunkan kawat towing di dek kapal dan di terima oleh tim kapal yang berada di dek kapal Bourboun Liberty yang dikepalai oleh Chief officer , kawat towing telah di terima chief officer memerintahkan kepada ABK dek untuk menyiapkan penyambungan kawat towing ke kawat towing yang dipunyai kapal Ketika dalam melakukan penyambungan kawat towing satu dari empat orang yang melakukan pekerjaan tersebut jari tangannya terjebak di dalam kawat yang sudah tersambung , semua orang focus dengan kerjanya masing-masing hingga tidak memperhatikan kawanya , kawat yang sudah di sambung mempunyai kekuatan dan menghentak jari ABK yang terjebak tidak bisa di hindari lagi dan memngakibatkan jari kelingking ABK terputus , perpindahan RIG di batalkan dan kawat towing di lepaskan kapal memberhentikan pekerjaan dan investigasi di lakukan.

Data 3 :

Kejadian ini diambil di atas kapal LCT Marina one kapal yang berbendera United Arab Emirates ini di awaki dengan 10 kru kapal miscommunication lagi-lagi terjadi dengan ABK , Pada tanggal 20 mei 2010 kapal LCT Marine one sandar di dermaga Free Port abu dhabi dermaga nomer 5 jam 14.00 LT LCT Marine one mendapatkan perintah dari pencharter untuk melakukan pengisian bahan bakar , pengisian di lakukan dengan truk tangki , Prosudur pengisian bahan bakar di lakukan ABK mempersiapkan peralatan tumpahan minyak dan menyiapkan alat pemadam kebakaran portable penyambungan di lakukan selang bahan bakar terpasang Kapal siap unutupuk menerima pengisian bahan bakar ,

pengisian berjalan lancar , dengan jeda dua jam kepala kamar mesin memberitahukan , ABK melalui radio walkie talkie untuk menyetop pengiriman bahan bakar dikarenakan tangki penuh dan akan dilakukan pemindahan selang .ABK tidak mengerti apa yang di perintahkan kepala kamar mesin pengisian bahan bakar berjalan terus dan mengakibatkan kepenuhan dalam tangki hingga bahan bakar keluar dan mengakibatkan tumpahan minyak , segera mungkin ABK memerintahkan pengisian bahan bakar untuk di berhentikan .

Kejadian kedua di kapal yang sama kejadian ini mengakibatkan kerugian yang besar bagi perusahaan hingga hilangnya penyewaan kapal pada tanggal 22 juni 2008 kapal LCT Marine one pada jam 17.00 LT melakukan kegiatan muat alat-alat berat yang akan dimuat di dek kapal , kapal sandar di dermaga 10 abu safah island abu dhabi United Arab Emirates muatan yang akan di bawa ke das island dan di bongkar di sana , Pada saat itu angin kencang dengan kecepatan angin 25 Knots/jam dan tidak aman untuk melakukan kegiatan muat tetapi pihak penyewa kapal memaksa untuk memuat dengan keadaan angin kencang dan hantaman yang kuat ram door kapal ke dermaga hingga ram door kapal putus yang mengakibatkan alat berat yang di muat tercebur ke laut beruntung supir dapat menyelamatkan dirinya kerugian sangat besar dan kontrak penyewaan kapal di berhentikan , Perusahaan mengalami kerugian akibat kejadian ini kapal tidak diijinkan untuk berlayar dan muatan terkendala pengirimannya.

Data 4 :

Kejadian ini dialami oleh kapal crewboat Deltha IX yang diawaki kru kapal sebanyak 8 kru , kapal yang berbendera united arab emirates yang beroperasi di Saudi arabia Aramco , miscommunication yang dilakukan oleh ABK berdampak pada keselamatan penumpang , Pada tanggal 22 desember 2021 jam 15.00 LT kapal Deltha IX sandar di pelabuhan di dermaga dialog nomer 5 seperti biasa kegiatan kapal crewboat yang di butuhkan untuk pergantian penumpang dari RIG ke onshore dan sebaliknya dari onshore ke RIG jam 18.00 LT penumpang dating ke kapal prosedur keamanan di laksanakan ABK kapal lupa menaruh *safety net* di bawah *gang way* Ketika penumpang menaiki kapal satu dari penumpang terjatuh barang bawaannya karena tidak dapat di selamatkan barang tersebut terjatuh , sebelum penumpang datang *master* telah mengadakan *safety briefing* untuk ABK tetapi ABK mengabaikannya kejadian itu di lihat dan

disaksikan oleh penumpang lain yang berada di dek , master mendapat peringatan keras dari aramco dan bertanggung jawab atas kejadian tersebut , ABK meminta maaf dan berkata bahwa dia tidak mengerti yang di instruksikan oleh master. Kejadian kedua di atas kapal yang sama ABK melakukan hal yang sangat membahayakan nyawa sendiri pada tanggal 22 maret 2022 jam 13.00 LT crewboat Deltha IX melakukan perpindahan penumpang ke RIG dengan menggunakan keranjang penumpang , komunikasi berjalan antara operator kren dengan ABK dek ketika kren menurunkan keranjang penumpang segera mungkin penumpang naik kedalam keranjang tersebut ABK memberikan pemberitahuan kepada operator kren untuk menaikkan keranjang dengan aba-aba tersebut operator kren mengangkat keranjang ketika terakut keranjang tersebut satu tali pegangan mengenai kaki ABK yang lain yang ikut membantu, tali tersebut terlilit di kanan dan operator kren masih mengangkat keranjang penumpang dengan tidak sadar semakin tingginya keranjang penumpang di naiki oleh operator kren , kaki ABK terangkat dan terbawa sampai atas kira-kira tingginya 3 meter dari dek dengan tidak panik ABK tersebut berusaha memegang sisa tali yang ada dan ABK lain memberi signal untuk menurunkan keranjang penumpang tersebut kepada operator kren.

Itulah wawancara penulis dengan kawan-kawan seprofesi yang mengalami kejadian sama dengan penulis alami , Dengan kejadian-kejadian di atas semua adalah factor kesalahan yang dimiliki ABK dalam menerima perintah / order , komunikasi di atas kapal mempunyai peran penting hubungannya antara officer dengan ABK sangatlah penting sehingga menciptakan *team work* yang hebat di atas kapal pengalaman juga mempunyai peran penting dalam berkomunikasi yang lancar untuk operasional kegiatan yang di lakukan di atas kapal.

Kapal adalah rumah kedua yang di miliki pelaut buatlah kapal seperti surga yang membuat kita nyaman , aman , dan bahagia dalam menjalani tugas , Komunikasi antara ABK dan semua perwira mesti terjalin harmonis penguasaan Bahasa Inggris akan tumbuh sendirinya karena mau tak mau ABK dipaksa untuk berkomunikasi.

C. Evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah

a. kurangnya pemahaman ABK terhadap instruksi officer

1) melakukan test komunikasi sahari-sahari dan perusahaan harus menetapkan

Standart kecakapan Bahas Inggris

Keuntungannya :

ABK lebih terlatih dalam berkomunikasi menggunakan Bahasa Inggris di atas

Kapal , Lebih memahami apa yang di perintahkan officer.

2) Memanfaatkan lembaga kursus online yang sudah ada seperti TOICE atau TO

EFL .

Keuntungannya :

Latihan keterampilan dalam menggunakan Bahasa Inggris online dengan lembaga yang sudah ada sehingga ABK akan maksimal dalam melakukan operasional kerja di atas kapal.

Kerugiannya :

Membutuhkan peran dari ABK senior

b. Kurangnya kemampuan ABK berkomunikasi dalam Bahasa Inggris maritim

1) seleksi kecakapan Bahasa Inggris melalui marlin test

Keuntungannya :

ABK akan tahu sampai dimana kemampuannya dalam Berbahasa Inggris yang Akan memicu keingin tahuan terhadap Bahasa Inggris lebih besar lagi

Kerugiannya :

Perusahaan menabab pengeluaran untuk melakukan marlin test terhadap ABK yang baru akan bergabung dengan perusahaan

2) Wawancara oleh ahli Bahasa Inggris maritim

Keuntungannya :

ABK akan dapat menjalankan pekerjaan yang akan dilaksanakan dengan baik sehingga pekerjaan berjalan lancar.

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan perhatian lebih dari semua officer

D. Pemecahaan masalah yang di pilih

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahaan masalah di atas maka pemecahan yang di pilih untuk mengatasi masalah yang sedang terjadi

a. Kurang pahamnya ABK terhadap instruksi officer

1. Pemecahan masalah yang di pilih dalam mengatasi masalah tersebut yaitu dapat di lakukan pada saat sebelum ABK di tugaskan di atas kapal , dengan melakukan seleksi perekrutan kru yang ketat yang dapat di lakukan oleh perusahaan melalui test yaitu marlin test dan wawancara menggunakan Bahasa Inggris oleh orang yang ahli berbahasa inggris agar tercipta komunikasi yang aktif berdasarkan penilaian penguji antara calon ABK yang akan bertugas di atas kapal dengan ahli Bahasa Inggris maritim.
2. Melakukan terus menerus safety meeting , dialog-dialog , briefing yang di berikan kepada ABK sebelum atau sesudah selesai melakukan pekerjaan , tool box meeting , instruksi-intruksi tentang keselamatan , memutar safety video , membuat peraturan bagi ABK untuk menggunakan bahasa inggris selalu di atas kapal , mentaati semua peraturan yang sudah di buat oleh perusahaan dan master di atas kapal , untuk mengulangi perintah / order yang di berikan officer apabila ada ketidak pahaman yang mengakibatkan *miscommunication* antara ABK dengan officer.

b. Kurangnya kemampuan ABK berkomunikasi dalam Bahasa Inggris maritim

1. Pemecahan masalah yang dipilih yaitu melakukan seleksi dalam bahasa inggris melalui test yang harus standar di capai oleh ABK yang telah di tentukan perusahaan dalam menjawab soal yang ada pada marlin test , serta terciptanya komunikasi yang aktif berdasarkan penilaian penguji antara calon ABK yang akan bertugas di atas kapal dengan ahli bahasa inggris maritime sebagai penguji pada proses wawancara.
2. Melakukan test komunikasi sehari-hari melalui lembaga yang sudah ada seperti TOIEC atau TOEFL , dan perusahaan harus menetapkan standart skor yang harus di penuhi oleh calon ABK yang melamar untuk dapat bergabung di atas kapal.
3. Pihak perusahaan melakukan penempatan kru untuk di kapal dengan melakukan percampuran kru yang terdiri dari berbagai negara agar tidak terjadi ABK selalu menggunakan bahasa daerah masing-masing .

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari hasil penjelasan analisa dan pemecahan masalah di atas maka penulis mengambil

Kesimpulan sebagai berikut :

1. Seorang *ABK* yang memiliki keahlian dan pengetahuan dalam berkomunikasi Bahasa Inggris , Akan lebih terampil dan berpengetahuan lebih karena sudah melalui seleksi yang ketat dalam proses perekrutan kru di sini peran penting perusahaan dan maning agent sangatlah besar pengaruhnya karena *ABK* yang berpengalaman akan membuat kerja lebih aman dan efisien dalam waktu untuk bekerja sebagai Team Work di atas kapal akan berjalan bagus dalam menjalankan operasional kerja , keutamaan *ABK* dalam menguasai komunikasi bahasa inggris di atas kapal sangatlah penting keselamatan jiwa manusia dan barang-barang muatan di atas kapal adalah tanggung jawab kru kapal ,apabila dalam komunikasi tidak ada persamaan , keharmonisan maka tidak akan terjadi team work yang solid di atas kapal pengetahuan Bahasa Inggris agar selalu diasah terus menerus hingga akhirnya *ABK* dapat menguasai dalam berkomunikasi Bahasa Inggris di atas kapal kelancaran dan keselamatan akan menjadi prioritas utama untuk perusahaan awak kapal itu sendiri Pentingnya dalam menjalankan tugas di atas kapal selalu mengutamakan keselamatan , pendekatan terus dilakukan agar *ABK* merasa nyaman dan ada perlindungan dari officer sehingga menciptakan lingkungan kerja yang aman dan kondusif agar *ABK* selalu merasa ingin terus mengasah pengetahuannya dalam Bahasa Inggris.

Sebagai mana semua pelaut ketahui Bahasa Inggris mempunyai “Momok” yang menakutkan karena kita belum mencoba untuk mempelajarinya di zaman modern ini sudah mudah dalam mempelajarinya tidak perlu repot-repot lagi hanya bermodalkan signal wi-fi kita tinggal membuka apa yang kita mau cari dalam mempelajari Bahasa Inggris tetapi terkadang *ABK* masih saja malas

untuk melakukannya dengan alasan waktu , Dengan ini Penulis selalu melakukan pendekatan agar ABK ada rasa ingin mempelajarinya . seorang ABK yang mempunyai kemampuan atau pengalaman dengan sistem kerja di atas kapal akan menjadikan ABK yang handal dan dapat di percaya .

2. Seorang ABK lebih menguasai dalam perintah / order yang di berikan oleh officer memperkecil terjadinya *miscommunication* dan juga ABK sudah memahami karakter Pekerjaannya maka tidak akan mengalami kesulitan atau bahkan akan meminimalisir kecelakaan kerja dan hal tersebut tidak menghambat kelancaran kerja.
3. Kurangnya pengetahuan ABK dalam berbahasa inggris di atas kapal saat melakukan pekerjaan atau di beri perintah /order di karenakan kurangnya Latihan-latihan yang menggunakan bahasa inggris dan belum optimalnya familiarisasi ABK terhadap lingkungan di kapal yang membuat ABK bingung dalam menerima perintah / order .
4. Belum terjalinnya Kerjasama antar ABK dan officer di atas kapal disebabkan karena kurangnya pendekatan terhadap ABK dan lemahnya sistem pengontrolan kerja yang dilakukan ABK, dalam merangkul ABK di dek sangatlah penting agar ABK merasa nyaman dan ada yang melindungi sehingga dapat memotivasi ABK untuk mempelajari hal-hal yang baru yang penuh edukatif dalam berkomunikasi Bahasa Inggris , Kerjasama sebagai Team Work perlu di tingkatkan agar keselamatan dapat tercapai dan dapat mengurangi resiko hilangnya jiwa manusia, harta benda .
5. Kecilnya keinginan ABK untuk mempelajari Bahasa Inggris dan tidak ingin mengetahui semua itu yang membuat mereka tidak mengerti bahwa di atas kapal itu komunikasi Bahasa Inggris sangatlah penting yang dapat memperlancar kegiatan operasional kapal , selama tidak ada nya kemauan ABK terhadap komunikasi bahasa inggris di atas kapal akan berdampak buruk kepada ABK yang mengakibatkan kehilangan pekerjaan.

6. Familiarisasi agar selalu dilakukan diatas kapal untuk memotivasi ABK dalam mengenal karakteristik kapal dan keselamatan kapal sehingga terjalin hubungan yang harmonis dengan ABK membuat pertanyaan-pertanyaan kepada ABK dalam Bahasa Inggris agar ABK mampu menguasai dan paham dalam berbahasa inggris
7. Latihan-latihan keselamatan di atas kapal agar di laksanakan secara berkala dan pengenalan alal-alat keselamatan oleh ABK untuk di pahami interaksi akan trjadi dimana ABK selalu di beri kesempatan untuk memperangakan dan menjelas dalam Bahasa Inggris.
8. ABK agar selalu memperhatikan keselamatan kerja dan tidak mengabaikan keselamatan jiwa manusia dalam pekerjaan , membuat komunikasi agar mampu dikuasi ABK untuk menunjang kelancaran pekerjaan dan mencapai hasil maksimal dalam semua pekerjaan di atas kapal.

B. SARAN

Setelah membuat kesimpulan di atas maka penulis memberikan saran sebagai berikut

1. Sebaiknya seorang ABK mengikuti pelatihan-pelatihan dalam Bahasa Inggris maritim yang dapat membuat ABK menguasai komunikasi Bahasa Inggris dalam pekerjaan di atas kapal semua harus menguasai komunikasi dalam Bahasa Inggris .
2. Dalam Proses rekrutmen ABK , Pihak Perusahaan harus tegas terutama dalam hal
 - a. Ilmu dan pengetahuan ABK
 - b. Sertifikat yang harus di miliki
 - c. Pengalaman yang di miliki
3. Perusahaan memberikan apresiasi kepada ABK yang mau menunjukan kualitas dan kuantitas kerja dengan pengangkatan jabatan.
4. Mengadakan kuis dengan mengisi lebaran-lebaran dalam Bahasa Inggris , menunjukan Kerjasama dalam mengambil keputusan melalui musyawarah
5. ABK selalu berpikir positif dalam mempelajari Bahasa Inggris jangan pernah takut dalam berkomunikasi Bahasa Inggris , Melakukan kesalahan adalah hal yang sangat wajar.

6. ABK memperbanyak Latihan dalam bahasa inggris dengan melakukan obrolan dengan orang lain menggunakan Bahasa Inggris
7. Menonton televisi yang berbahasa inggris , membaca surat kabar , buku cerita ,hal-hal yang positif dalam berbahasa inggris , bergaul dengan kawan-kawan sepaham dalam bahasa inggris.
8. Mencari teman untuk diajak berdiskusi menggunakan komunikasi Bahasa Inggris
9. ABK melakukan hal-hal baru untuk memotivasi dirinya dalam melakukan tugasnya dan membangun kerja sama sehingga tidak terjadi kejenuhan di atas kapal.
10. Biasakan menggunakan Bahasa Inggris dari pada bahasa daerah dalam pergaulan di atas kapal
11. Officer memberikan motivasi kepada ABK komunikasi menggunakan Bahasa Inggris dengan cara :
 - a. Mengadakan safety meeting setiap akan melakukan pekerjaan
 - b. Memberikan Latihan-latihan keselamatan dengan memberitahukan tentang kegunaan alat-alat keselamatan di atas kapal
 - c. Selalu di ajak ABK diskusi dengan para klien untuk keselamatan kapal
 - d. Mengajak ABK untuk memberikan masukan atau saran dalam setiap mengadakan safety meeting
 - e. Briefing selalu di laksanakan sebelum dan sesudah ABK melaksanakan kerja
12. Menumbuhkan sifat dan karakter ABK yang baik dan dapat di percaya dalam menjalankan tugasnya.

Saran yang penulis dapat paparkan mengenai kurangnya pemahaman ABK dalam berkomunikasi Bahasa Inggris di atas kapal sebagai mana yang tertulis di atas dengan banyak nya saran yang penulis berikan sebagai dorongan agar pembaca dapat mengerti dan memahami pentingnya komunikasi dalam bahasa inggris di atas kapal pengetahuan dan latar belakang Pendidikan yang membuat seseorang berpengetahuan banyak semakin tinggi menuntut ilmunya semakin banyak pula ilmu yang dimilikinya seorang pelaut haruslah seorang yang handal di bidangnya , penguasaan komunikasi di atas kapal dapat di lihat dari minatnya ABK dalam mempelajarinya semua yang didapat tidak hanya dari bangku sekolah namun bisa juga dengan pergaulan di lingkungan masing- masing ABK bekerja , kapal adalah

rumah kita ke dua jadi lingkungan di atas kapal sebagai rumah kita kedua ABK dapat melakukan pembelajaran yang banyak di rumahnya sendiri , kekuatan ABK dalam bekerja sangatlah besar untuk mengoptimalkan semua itu ABK harus memahami Komunikasi di atas kapal agar tidak ada lagi *miscommunication* antara officer dan ABK Berkomunikasi yang baik dan benar dapat memahami perintah / order yang di berikan kepada ABK adalah sesuatu yang dapat mengakibatkan kebaikan dan hasil yang maksimal dalam melakukan pekerjaan, hasil yang maksimal dalam pekerjaan adalah sesuatu yang diinginkan perusahaan terhadap ABK di atas kapal peran penting yang dapat menunjang kegiatan di atas kapal adalah komunikasi betapa pentingnya peran komunikasi di atas kapal karena komunikasi berperan penting dalam semua aspek kehidupan kita komunikasi dapat kita gunakan sebagai keterampilan penting yang kita gunakan untuk berteman , membangun hubungan , dan menjalankan fungsi sehari-hari di tempat kerja dan bermain. Penguasaan komunikasi di atas kapal sangatlah penting di laut situasinya sangat berbeda keselamatan ABK bersama keselamatan kapal bergantung pada seberapa baik orang berkomunikasi di kapal. Tidak hanya soal keselamatan, Kehidupan sehari-hari di atas kapal pun bisa “ *Canggung*” jika proses komunikasi terputus tidak ada tempat untuk mundur atau menjauh dari situasi ini masalahnya ada di depan dan di tengah menggunakan kata-kata yang salah atau nada yang dianggap tidak tepat dapat dengan mudah menyebabkan pemberontakan . Komunikasi yang tepat di atas kapal tidak hanya akan membuatnya lebih aman dan mempertahankan sikap bersahabat di antara awak kapal , tetapi juga akan membuat kehidupan sehari-hari jauh lebih menyenangkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adonis Radjab (2011), Pengertian Inggris Maritim (Online), https://www.facebook.com/permalink.php?id=439799239368240&story_fbid=46783272003170. Diakses pada tanggal 06 maret 2019 Bungin, B. (2011). Penelitian Kualitatif. Jakarta: Prenada Media Group. Creswell, & W, J. (1994). Research Design Quantitative & Qualitative Approach. London: Sage Publication, Inc. Herdiansyah, Haris (2010), Metodologi Penelitian Kualitatif untuk Ilmu-Ilmu Sosial Jakarta: Salemba Humanika. Michael sendow (2013), Kemampuan Pelaut Indonesia (online), <https://www.kompasiana.com/michusa/551fa1a6813311546f9de1ee/kemampuan-pelaut-indonesia>. Diakses pada tanggal 11 maret 2019 Miles & Huberman (1992: 16). Menulis Proposal Penelitian. Mohamad wahyuddin (2011), Alat Navigasi Kapal dan Alat Komunikasi Kapal (online), <http://kapal-cargo.blogspot.com/2011/01/navigasi-kapal-alatkomunikasi-kapal.html>. Diakses pada tanggal 11 maret 2019 Riduwan. (2003). Dasar-dasar Statistika Cetakan Ketiga. Bandung: Alfabet. Sedarmayanti, & Hidayat, S. (2011). Metodologi Penelitian. Bandung: CV Mandar Maju. SUB-COMMITTEE ON SAFETY OF NAVIGATION. (2000). IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP). Kroasia: Rijeka College of Maritime Studies. Suparlan, P. (1994). Metodologi Penelitian Kualitatif. Jakarta: Program Kajian Wilayah Amerika-Universitas Indonesia. The Marine Accident Investigation Branch (13 maret 2013). Collision between Container Vessel CMA CGM Florida and Bulk Carrier Chou Shan (online), <https://www.gov.uk/maib-reports/collision-between-container-vessel-cma-36cgm-orida-and-bulk-carrier-chou-shan-140-miles-east-of-shanghai-in-the-east-china-sea>. Diakses pada tanggal 23 maret 2019 Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) (Online). <http://knkt.go.id/post/read/laporan-final-pelayaran?cat=QmVyaXRhfHNlY3Rpb24tNjU>. Diakses pada tanggal 10 Maret 2021 Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 130 Tahun 2020 tentang Penetapan Sistem Rute Di Selat Sunda. (2020)
- SOLAS Amandemen (2010) chapter v regulation 14(4)
- STCW Amandemen (2010) part A chapter II
- “ <https://www.its.ac.id/news/2012/09/28> “
- Kompas.com , spinglerr.com

“Buku-buku yang berhubungan dengan komunikasi yang berada di perpustakaan STIP”

Kamus besar Indonesia

Conference of Parties to The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. (2010). Adoption of The Final Act and Any Instruments, Resolutions and Recommendations Resulting from The Work of The Conference. Manila: International Maritime Organization.

Sasha. (2016). Pengertian Keselamatan Kerja. <http://artikel-az.com/pengertiankeselamatan-kerja/>, (diakses pada 20 Mei 2017)

DAFTAR ISTILAH

Officer : seorang perwira di atas kapal yang mempunyai certificate of competency

Yang memegang jabatan perwira sesuai dengan kapasitas certificate of Competency yang di miliki .

Master : seorang perwira kapal yang memegang kuasa penuh di atas kapal dan memiliki Sertifikat endos dengan kapsitas sebagai master sesuai dengan berat kotor kapal Yang tertulis di dalam sertificat endos.

ABK : Anak Buah Kapal Yang Telah meliki sertifikat-sertifikat Kepelautan

Sesuai IMO Regulation dan di sijil sebagai ABK oleh Syah bandar.

RIG : adalah suatu instalansi perlatan untuk melakukan kedalam Reservoir

Bawah Tanah untuk memperoleh air,minyak,atau gas bumi.

Platform : adalah suatu bangun yang di bangun di lepas pantai untuk mendukung

Proses exsplorasi atau exploitasi bahan tambang.

FSV : Fast Supply Vessel Kapal Yang di rancang dengan bobot yang ringan dapat memuat Barang dan juga penumpang dari onshore ke offshore dengan mempunyai kecepata Yang sangat tinggi dan dilengkapi dengan sistim Dynamic Position (DP) 2 .

Offshoe : adalah pengboran yang berada di tengah laut dan memiliki komplek pengobaran

Miscommunication : adalah kesalah pahaman yang terjadi oleh komunikasi antara si pembicara dengan lawan bicara.

Dek : merupakan sebuah lantai yang di gunakan untuk berjalan oleh para penumpang kaPal.

Gangway : tangga akomodasi yang di fungsikan untuk membantu seseorang, untuk yang Ingin memasuki maupun keluar dari manapun menuju kapal

Safety net : jaring biasa yang di gunakan untuk keamanan mencengah terjatuhnya benda Dari ketinggian

Ramp door : merupakan pintu yang digunakan untuk memasukan kendaraan kedalam kapal roll on / roll off

Fender : Sejenis karet yang besar yang di pasang di sekeliling kapal guna untuk menjaga kerusakan pada kapal tunda maupun kapal besar bila di tolak. Cilinder Fender atau yang sering di sebut sosis fender, ini di pasang permanen di sekeliling kapal dengan ukurang yang berpariasi, biasanya fender yang di haluan jauh lebih besar di banding dengan fender yang berada di samping atau buritan. Karena di haluan kapal tunda adalah langsung bersentuhan dengan kapal besar. Tyre Fender adalah ban bekas pesawat atau tractor di pasang sekeliling kapal dengan ukurang yang berpariasi dan jarak yang rapat antara fender satu dengan yang lainnya, fungsi dari tyre fender ini adalah mengurangi benturan antara kapal tunda dengan kapal besar bila posisi kapal tunda menarik dan mendapatkan order dari pilot untuk menolak.

Main Tow Line : Tali Tunda Utama Adalah tali yang terhubung antara kapal tunda dengan benda atau obyek yang ditunda. Dalam operasi berthing atau unberthing harus menggunakan dua tali tunda utama dengan ukuran 14” setiap talinya, ini sudah merupakan suatu persyaratan di perusahaan tersebut, semua kapal yang di charter guna untuk keperluan terminal oil harus memiliki dua towing winch di depan dan satu towing winch di belakang. Tali tunda utama harus sering di chek dan di perbaharui apabila ditemukan pengurangan ukuran tali akibat dari penggunaan

SHIP PARTICULAR



FSV
Aaron S McCall

SEACOR
MARINE

Main Particulars

LENGTH OVERALL	190.0 ft	57.9 m
BEAM OVERALL	34.0 ft	10.4 m
DEPTH	13.0 ft	4.0 m
LIGHT DRAFT	5.41 ft	1.65 m
LOADED DRAFT	8.7 ft	2.7 m
DEADWEIGHT	450 Lt	457 Mt
TONNAGE (US) GRT	87	
TONNAGE (US) NRT	86	
TONNAGE (ITC) GRT	498	
TONNAGE (ITC) NRT	148	

Cargo Deck

TONNAGE	350.0 Lt	355.6 Mt
STRENGTH	522.3 Lt/ft²	2.6 Mt/m²
LENGTH	106.0 ft	32.3 m
WIDTH	27.3 ft	8.3 m
CLEAR AREA	2,967.6 ft²	275.7 m²

Capacities

FUEL OIL	89,012 USG	261 m³
POTABLE WATER	36,878 USG	140 m³
DRILL WATER	36,878 USG	140 m³
WATERBALLAST	7,767 USG	29 m³

Discharge Rates

FUEL OIL	21,134 USG/hr	80 m³/hr
DRILL WATER	17,964 USG/hr	68 m³/hr

Machinery

MAIN ENGINES	4x MTU 16V400BM73 @ 3,435 HP
MAIN GENERATORS	3 x 250 kW, 480 VAC, 60 Hz, 3p
TOTAL INSTALLED POWER	13,740 HP / 10245 kW
BOW THRUSTER #1	Thrustmaster 200 hp
BOW THRUSTER #2	Thrustmaster 200 hp
BOW THRUSTER #3	Thrustmaster 200 hp
WATERJETS	4 x Hamilton Model 900

Deck and Anchor Handling

ANCHORS	1x Danforth
CHAIN	1000' of 1" SS Cable
WINCH MODEL	Coastal 1"

Performance

MAXIMUM SPEED	35.0 Knots
CRUISING SPEED	31.0 Knots
ECONOMICAL SPEED	24.0 Knots

Fuel Consumption

MAXIMUM	561.0 USG/hr	60.1 m³/day
CRUISING	495.0 USG/hr	45.0 m³/day
ECONOMICAL	274.0 USG/hr	28.9 m³/day

Accommodation

CABINS	5
BERTHS	10
PASSENGERS	80
SINGLE CABINS	2
DOUBLE CABINS	4
CREW MESS	1
OFFICES	1
LOUNGES	1

Rescue Capabilities

ERC #1	Rescue Davit and Basket 6 Person Workboat - Net Deck
--------	--

Electronics & Controls

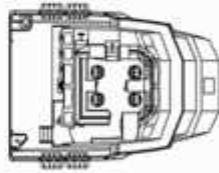
DYNAMIC POSITIONING	Class 2
DP SYSTEM	Kongsberg DPS-2 KPOS w/ Coby
DP REFERENCE #1	2-CNAV DGPS & GPS Garmin 2108
DP REFERENCE #2	1-RADNA-1000
DP REFERENCE #3	1-Farbeam
RADAR #1	Furuno 2127 (ARPA Enabled)
RADAR #2	Furuno 2127 (ARPA Enabled)
RADIOS	2 x portable VHF & 3 x Icom M504
GBASS	Furuno RC1815
AIS	Furuno FA150
DEPTH SOUNDER	1 - Simrad EK60

Davit

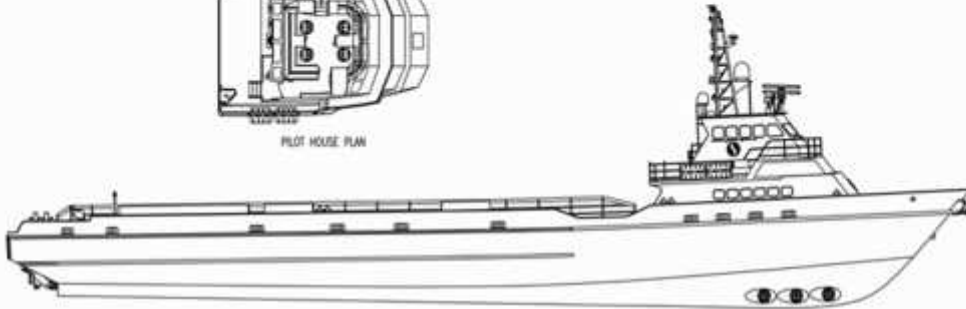
FSV

Aaron S McCall

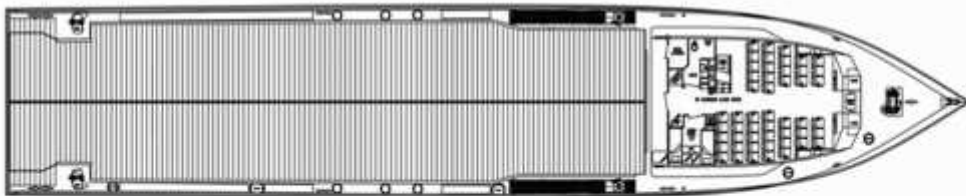
SEACOR
MARINE



PILOT HOUSE PLAN



OUTBOARD PROFILE



MAIN DECK PLAN



BELOW DECK PLAN