

KARYA ILMIAH TERAPAN
OPTIMALISASI KEMAMPUAN *CREW* MENGGUNAKAN
SMCP GUNA MENUNJANG KESELAMATAN KAPAL
DI MT. CAPE TAMPA



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Studi Diploma III Studi Nautika
(Diklat Pelaut Tingkat III Pembentukan)

FADILAH ALGI CLARA YULIZAR

NIT.113305202009

AHLI NAUTIKA TINGKAT III

PROGRAM STUDI DIPLOMA III STUDI NAUTIKA
POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT
TAHUN 2024

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI- N -25	 Lloyd's Register LRQA
		Tgl. Ditetapkan	: / /2024	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: / /2024	
		PERNYATAAN KEASLIAN		

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : FADILAH ALGI CLARA YULIZAR

NIT : 113305202009

Program Studi : Diploma III Studi Nautika

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Terapan yang saya tulis dengan Judul :

“OPTIMALISASI KEMAMPUAN CREW MENGGUNAKAN SMCP GUNA
MENUNJANG KESELAMATAN KAPAL DI MT.CAPE TAMPA“

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Terapan tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik pelayaran Sumatera Barat.

Padang Pariaman, 19 July 2024

Materai

FADILAH ALGI CLARA YULIZAR

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI- N-25	 Lloyd's Register LRQA
		Tgl. Ditetapkan	: / /2024	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: / /2024	
PENGESAHAN KARYA ILMIAH TERAPAN				

JUDUL

OPTIMALISASI KEMAMPUAN CREW MENGGUNAKAN SMCP GUNA
MENUNJANG KESELAMATAN DI MT. CAPE TAMPA

Disusun Oleh:

FADILAH ALGI CLARA YULIZAR

NIT.113305202009

PROGRAM STUDI NAUTIKA

Telah dipertahankan di depan penguji Karya Ilmiah Terapan

Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Pada tanggal, 19 Juli 2024

Menyetujui:

Penguji I


 (Capt Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar.)
 NIP. 19750502 199808 1 001

Penguji II


 (Nelfi Erlinda, M.Pd)
 NIDN. 1018028702

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika


 (Achmad Ali Mashartanto, S.Kom., M.Si)
 NIP. 19810714 200812 002

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI- TN-25
		Tgl. Ditetapkan	: / /2024
		Tgl. Revisi	: -
		Tgl. Diberlakukan	: / /2024
BERITA ACARA SEMINAR KARYA ILMIAH TERAPAN PROGRAM DIPLOMA III STUDI NAUTIKA			

Pada hari ini:

1. Hari/Tanggal : Rabu / 10 Juli 2024
2. Tempat : Kampus Poltekpel Sumbar
3. Waktu : 11:00 WIB s/d Selesai

Telah dilaksanakan Ujian Seminar Karya Ilmiah Terapan, sebagai berikut :

1. Nama : FADILAH ALGI CLARA YULIZAR
2. NIT : 113305202009
3. Program Studi : Diploma III Studi Nautika
4. Judul : Optimalisasi Kemampuan Crew Menggunakan SMCP
Guna Menunjang Keselamatan Kapal Di MT CAPE
TAMPA

Dengan hasil : (~~Lulus~~ / Lulus dengan perbaikan/ ~~Tidak Lulus~~)*

*coret yang tidak sesuai

Menyetujui:

Penguji I

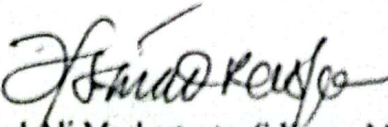

 (Capt Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar.)
 NIP. 19750502 199808 1 001

Penguji II


 (Nelfi Erlinda, M.Pd)
 NIDN. 1018028702

Mengetahui :

Ketua Program Studi Nautika


 (Achmad Ali Mashartanto, S.Kom., M.Si)
 NIP. 19810714 200812 002

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-N-25	 Lloyd's Register LRQA
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	

PERSETUJUAN SEMINAR KARYA ILMIAH TERAPAN

Judul : OPTIMALISASI KEMAMPUAN CREW MENGGUNAKAN SMCP
GUNA MENUNJANG KESELAMATAN KAPAL DI MT. CAPE
TAMPA

Nama : FADILAH ALGI CLARA YULIZAR

NIT : 113305202009

Program Studi : Diploma III Studi Nautika

Keahlian : Ahli Nautika Tingkat III

Dengan ini menyatakan telah memenuhi syarat untuk dilakukan ujian kelayakan

Padang Pariaman,

2024

Menyetujui :

Pembimbing I



(Suryadi, S.E., M.Si)
NIP. 19780111 200502 1 001

Pembimbing II



(Ibu Rizka Maulia Adnansyah, M. Pd)

Mengetahui:

Ketua Program Studi Nautika


 (Achmad Ali Mashartanto, S.Kom, M.Si)
 NIP. 19810714 200812 1 002

KATA PENGANTAR

Segala puji dan rasa syukur, yang penulis sampaikan kehadirat Allah SWT, atas segala limpahan nikmat, karunia dan hidayah-Nya serta dengan usaha yang sungguh-sungguh, akhirnya penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan Karya Ilmiah Terapan yang berjudul “ Optimalisasi Kemampuan Crew Menggunakan SMCP Guna Menunjang Kselamatan Kapal DI MT. CAPE TAMPA dapat terselesaikan tanpa ada kendala.

Karya Ilmiah Terapan ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Ahli Madya Transportasi (A.Md.Tra), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma III Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

Dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini penulis banyak mendapatkan hambatan dan kesulitan. Namun berkat bimbingan, bantuan, serta saran dari berbagai pihak, penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan dengan baik, pada kesempatan ini penulis banyak mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu menyelesaikan karya tulis ilmiah ini. Penulis pada kesempatan ini izin menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat :

1. Bapak H. Budi Riyanto, S.E., M.M., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Pelayaran Sumatra Barat.
2. Bapak. Achmad Ali Mashartanto, S.Kom., M.Si selaku Ketua Program Studi Nautika di Politeknik Pelayaran Sumatra Barat
3. Bapak Suriadi, S.E., M.Si. selaku dosen pembimbing I yang telah memberikan pengarahan tentang materi untuk Karya Ilmiah Terapan ini.
4. Ibu Rizka Maulia Adnansyah, M. Pd selaku dosen pembimbing II yang telah meluangkan waktu untuk memberikan peangarahan mengenai penulisan Karya Ilmiah Terapan ini
5. Capt Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar. selaku dosen penguji I Karya Ilmiah Terapan ini.
6. Ibu Nelfi Erlinda, M.Pd selaku dosen penguji II Karya Ilmiah Terapan ini.

7. Columbia Ship Management dan Crew MT. CAPE TAMPA yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan praktek dan memperdalam ilmu saat melaksanakan Praktek Laut (PRALA)
8. Teristimewa kedua orang tua penulis yaitu Almarhum Yulizar dan ibu Fitriani selaku orang tua, serta keluarga yang turut serta memberikan dukungan dan semangat kepada penulis
9. Kepada Adik saya Agung Laksamana Yulizar yang selalu memberikan dukungan serta support kepada penulis
10. Rekan-rekan Taruna/i Politeknik Pelayaran Sumatera Barat dan pihak yang membantu dalam penyusunan karya ilmiah terapan ini.

Penulis menyadari dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini masih banyak terdapat kekurangan dan jauh dari kata sempurna, untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun agar dapat lebih baik lagi. Demikianlah Karya Ilmiah Terapan ini dibuat, semoga dapat bermanfaat bagi kita untuk menambah wawasan bagi penulis serta bermanfaat bagi pembaca.

Padang pariaman, 19 July 2024

Fadilah Algi Clara Yulizar

ABSTRAK

Yulizar, Fadilah Algi Clara. 2024. Optimalisasi Kemampuan Crew dalam menggunakan SMCP Dalam Keselamatan Pelayaran Di MT.CAPE TAMPA. Karya Ilmiah Terapan. Program Studi Nautika, Program Diploma III, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, Dosen Pembimbing I: Bapak Suryadi Dosen Pembimbing II: Ibu Rizka Amelia

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui penerapan SMCP yang baik dan efektif oleh crew diatas kapal demi tercapainya keselamatan pelayaran. Jenis penelitian karya ilmiah yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif. Lokasi Penelitian dalam Karya Ilmiah ini dilakukan oleh peneliti selama praktek laut di Columbia Ship Management dan di kapal MT. CAPE TAMPA. Data yang sudah didapat dari observasi, wawancara dan dokumentasi, kemudian di rangkum dan diseleksi. Dari hasil penelitian, ditemukan fakta bahwa rendahnya kemampuan bahasa inggris crew dipengaruhi oleh Aspek fisiologis dan psikologis, dan penyebab penerapan SMCP yang belum maksimal adalah minimnya pengetahuan tentang SMCP oleh crew dikapal. Dari penelitian karya ilmiah yang dilakukan, ditarik kesimpulan, Setiap pelaut harus memiliki kemampuan bahasa inggris, dalam hal ini kurangnya motivasi untuk meningkatkan kemampuan bahasa inggris menjadi penyebab kurangnya kemampuan bahasa inggris crew dikapal. Untuk meningkatkan penerapan SMCP diatas kapal, maka harus dilakukan training ketika di kapal serta pembiasaan menggunakan SMCP tersebut saat bekerja dikapal.

Kata Kunci: SMCP (Standar Marine Communication Phrases), Keselamatan Pelayaran.

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR.....	ii
ABSTRAK.....	iv
<i>ABSTRACT</i>.....	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang.....	1
1.2 Batasan Masalah.....	4
1.3 Rumusan Masalah.....	4
1.4 Tujuan Penelitian.....	4
1.5 Manfaat Penelitian.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	6
2.1. <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya.....	6
2.2. Landasan Teori.....	8
2.3. Kerangka Penelitian.....	16
BAB III METODELOGI PENELITIAN.....	17
3.1. Jenis Penelitian.....	17
3.2. Lokasi Penelitian.....	17
3.3. Sumber Data.....	17
3.4. Pemilihan Informan.....	19
3.5. Teknik Pengumpulan Data.....	19
3.6. Instrumen Penelitian.....	21

3.7. Teknik Analisis Data.....	22
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	25
4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	25
4.2 Hasil Penelitian.....	31
4.2.1 Penyajian Data.....	32
4.2.2 Analisis Data.....	37
4.3 Pembahasan.....	40
BAB V PENUTUP.....	56
5.1 Kesimpulan.....	56
5.2 Saran.....	57
DAFTAR PUSTAKA.....	58
LAMPIRAN.....	59

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 <i>Review</i> Penelitian.....	6
Tabel 2.3 Kerangka Penelitian.....	16
Tabel 3.4 Pemilihan Informan.....	19
Tabel 4.1 <i>Crew List</i>	28
Tabel 4.5 Hasil Wawancara.....	36

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Kapal MT CAPE TAMPA	25
Gambar 4.2 <i>Ship Particular</i>	26
Gambar 4.3 <i>Minimum Safe manning Company Recruitment</i>	31
Gambar 4.4 Master dan Officer memberikan pengarahan SMCP.....	49
Gambar 4.5 <i>Safety Toolbox Meeting</i>	50

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor	Halaman
1.. Kapal MT.Cape Tampa.....	60
2.. <i>Ship Particular</i>	63
3.. <i>Company Mannning Recruitment</i>	63
4.. Form Wawancara.....	60
5.. APT Tubrukan MT Cape Tampa.....	61
6.. Master dan Officer SMCP.....	61
7.. <i>Safety Toolbox Meeting</i>	61
8.. Dokumentasi pribadi.....	67

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

SMCP (*Standard Maritime Communication Phrases*) adalah standar internasional yang digunakan untuk memfasilitasi komunikasi efektif antara *crew* kapal, di pelabuhan, dan dengan pihak lain di laut. Standar ini dirancang untuk menghindari kebingungan dan memastikan pesan-pesan terkait keselamatan dapat dipahami dengan jelas oleh semua pihak. Evaluasi terhadap kemampuan kru dalam menggunakan SMCP memerlukan pemahaman yang baik terhadap frasa-frasa standar yang digunakan dalam berbagai situasi keselamatan, seperti dalam keadaan darurat, navigasi, atau komunikasi rutin. Dalam pengoperasian kapal aspek keselamatan merupakan hal yang terpenting untuk diperhatikan. Komunikasi yang baik dan efektif antar pihak yang terlibat di atas kapal sangat diperlukan demi tercapainya keselamatan pelayaran secara keseluruhan. Betapa pentingnya kebutuhan komunikasi yang efektif ini, sehingga negara bendera diminta untuk menyelenggarakan *Working Language* bagi kapal-kapal niaga yang mengibarkan benderanya dan harus diterapkan oleh awak kapal sesuai dengan standar yang ditetapkan. Industri pelayaran menuntut pelaut untuk memiliki kompetensi sesuai standar yang ditetapkan. Karena perihal komunikasi dirasa sangat penting dalam dunia pelayaran maka *International Maritime Organization* (IMO) membuat kalimat-kalimat baku dalam dunia pelayaran

yang disebut *Standard Maritime Communication Phrases* (SMCP) sesuai dengan Konvensi Internasional STCW 1978 (Amandemen 2010) Keselamatan dan keamanan maritim adalah kebijakan utama yang harus mendapatkan prioritas pada pelayaran dalam menunjang kelancaran transportasi laut Indonesia sebagai negara kepulauan. Indonesia memiliki kedaulatan atas keseluruhan wilayah laut indonesia, sehingga laut memiliki peran cukup berarti baik bagi sarana pemersatu bangsa dan wilayah Republik indonesia, mau pun laut sebagai aset bangsa yang tidak ternilai serta masa depan Indonesia. Penguasaan atas laut tersebut, memiliki konsekuensi bahwa Pemerintah berkewajiban..Penyeragaman tersebut untuk menghindari ambiguitas yang menyebabkan kebingungan dalam bertindak karena kesalahpahaman yang menyebabkan bahaya untuk kapal dan lingkungan disekitarnya. Sehingga untuk itu, pada tahun 1973 telah dimulai penyusunan *Standar Maritime Navigational Vocabulary* (SMNV) yang menegaskan bahwa bahasa inggris merupakan bahasa yang digunakan dalam standar bernavigasi, Annex 1 IMO Resolution 4.918 (22) Kemudian IMO menyempurnakan SMNV menjadi *Standard Marine Communication and Phrases* (SMCP) yang merupakan bahasa standar bahasa internasional dalam dunia maritim. SMCP tidak dimaksudkan untuk menggantikan atau bertentangan dengan Peraturan Internasional Pencegahan Tubrukan di Laut, 1972 atau aturan rekomendasi local khusus yang dibuat oleh IMO hal ini juga tidak dimaksudkan untuk menggantikan Kode sinyal Internasional, dan penggunaannya dalam komunikasi eksternal kapal harus benar-benar sesuai

Peraturan Radio ITU (*International Telecommunication Union*). Selanjutnya, IMO SMCP sebagai koreksi frasa individual, tidak boleh dianggap sebagai jenis manual teknis yang menyediakan operasional instruksi. Pentingnya penguasaan bahasa Inggris dalam hal ini adalah untuk menunjang keselamatan kapal karena adanya beberapa faktor studi kasus kecelakaan kapal yang sering terjadi adanya kesalahpahaman berkomunikasi perwira jaga kurang menguasai bahasa Inggris dengan baik. Karena itulah diperlukannya perhatian yang khusus terhadap suatu penguasaan berbahasa agar meminimalisir risiko yang terjadi ketika di kapal.

Pada tanggal 13 Juni 2023, MT. Cape Tampa ketika berada di pelabuhan Salina Cruz, Mexico. MT. Cape Tampa ditambatkan di *Pemex Marine Berth* 9 East dengan 5 *Mooring buoy*. Dari depan 2 *Soft Ropes* pada derek dari sisi pelabuhan dan 2 Tali soll kapal pada derek dari sisi kanan diamankan pada pelampung tambatan depan yang terletak di sisi pelabuhan dan kanan. Jangkar kanan dibayar 5 belunggu di dek. Dari belakang kapal diikatkan ke pelampung tambatan sisi kiri belakang dengan 2 tali lunak kapal dari derek dan pada pelampung tambatan sisi belakang dengan 2 tali lunak kapal pada derek. Dari tambatan tengah belakang kapal hury menerima tali tambatan terminal yang diamankan pada tonggak kapal.

Pada tanggal 13 Juni 2023 pukul 02:05 WIB dan pada saat operasional kargo terjadi badai yang tiba-tiba dan sangat kuat disertai hujan lebat menyebabkan kapal bergeser, dan akhirnya lepas dari terminal pada pukul

02:10 LT. Sekitar pukul 02.18 kapal melakukan kontak menginformasikan dengan Terminal Dolphin dan sudah dihubungi dengan VHF Ch. 09 akan tetapi terjadinya *miscommunication* dari pihak terminal dan badai tersebut menyebabkan kerusakan pada lambung kapal.

Berdasarkan uraian yang dikemukakan tersebut maka penulis tertarik untuk menuangkan dalam Karya Ilmiah Terapan yang berjudul **“OPTIMALISASI KEMAMPUAN *CREW* MENGGUNAKAN SMCP GUNA MENUNJANG KESELAMATAN KAPAL DI MT. CAPE TAMPA”**

1.2 Batasan Masalah

Mengingat banyaknya permasalahan yang terjadi ketika melaksanakan penerapan SMCP, maka perlu adanya batasan masalah yang mencakup tentang penerapan SMCP untuk menunjang keselamatan di kapal guna menghindari *miscommunication* ketika di kapal.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis mencoba untuk merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Apa saja penyebab rendah nya kemampuan bahasa inggris *crew* di kapal?
2. Apa saja penyebab penerapan SMCP yang belum maksimal?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah disampaikan diatas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui penyebab rendahnya kemampuan bahasa inggris crew di kapal
2. Untuk mengetahui penyebab penerapan SMCP yang belum maksimal

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dalam penulisan karya ilmiah terapan ini. Di dalam penelitian, penulis berharap akan ada beberapa manfaat yang dapat dicapai, baik secara langsung atau tidak langsung.

1. Manfaat secara teoritis
 - a. Menambah pengetahuan, masukan dan pengalaman bagi pembaca dalam mengembangkan wawasan tentang penerapan SMCP di kapal.
 - b. Menambah motivasi bagi pembaca khususnya insan maritim dalam penguasaan SMCP saat bekerja di kapal.
 - c. Meningkatkan kesadaran betapa pentingnya penerapan SMCP saat bekerja di kapal.
2. Manfaat secara praktis
 - a. Penelitian ini untuk memberikan pemahaman kepada pembaca dalam penggunaan SMCP dengan pemahaman standarisasi maritim.
 - b. Penelitian ini diharapkan bisa meningkatkan efisiensi kemampuan pelaut dalam berkomunikasi yang jelas dan efisien.
 - c. Sebagai pertimbangan dalam pelaksanaan keselamatan kapal yang disebabkan *miscommunication*.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Review Penelitian Sebelumnya

Review penelitian adalah uraian tentang teori temuan dan bahan penelitian lainnya yang diperoleh dari penelitian yang sudah pernah dilakukan dan membahas pokok bahasan yang hampir sama dan dapat dijadikan acuan untuk pelaksanaan penelitian yang akan dilakukan Penulis Dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan (KIT) ini Penulis tidak terlepas dari hasil penelitian-penelitian tersebut yang pernah dilakukan oleh beberapa peneliti sebelumnya. Berikut ini adalah penelitian yang relevan dengan penelitian penulis yaitu sebagai berikut :

Tabel 2.1 Review Penelitian

No	Penulis	Judul	Variabel	Hasil Penelitian
1	Ria, Rahman (2019)	Peranan Standard Maritime Communication Phrases (SMCP) dalam sistem komunikasi antara kapal dengan kapal, kapal dengan pelabuhan sebagai upaya meningkatkan keselamatan pelayaran di MT. GAS DREAM pada KSS LINE	-Independen: SMCP (<i>Standard Marine Communication Phrases</i>). -Dependen: Keselamatan Pelayaran	Prosedur dan peranan SMCP dalam meningkatkan keselamatan pelayaran.
2	Naufal, Irawan (2019)	Penggunaan Standard Marine Communication and Phrases (SMCP) dalam berkomunikasi diatas kapal oleh crew MT. Nariva.	-Independen: SMCP (<i>Standard Marine Communication Phrases</i>) -Dependen: Berkomunikasi	Kurangnya kemampuan crew dalam menggunakan bahasa Inggris maritim SMCP serta terjadinya kesalahan

				pahaman.
3	Siwi Woro Herningsih (2022)	Pengaruh Kemampuan Berkomunikasi dan Penggunaan Kode Isyarat Internasional terhadap tingkat Keselamatan Pelayaran Kapal di Pelabuhan	-Independen: Berkomunikasi --Dependen: Keselamatan Pelayaran	Pengaruh kemampuan berkomunikasi terhadap tingkat keselamatan pelayaran.
4	Mahardika Andiansyah (2021)	Penerapan Standard Marine Communication Phrases antara Vessel Traffic Service dengan pihak kapal.	-Independen: SMCP (<i>Standard Marine Communication Phrases</i>) -Dependen: Vessel Traffic Service	Penerapan komunikasi antar pihak kapal dan VTS belum secara konsisten dilakukannya.
5	Apriliana, Viky (2017)	Peranan Komunikasi dalam melaksanakan P2TL di kapal MV. Sinar Kudus	-Independen: Komunikasi -Dependen: P2TL	Masih terdapat perwira juga yang masih belum memahami peranan komunikasi

Dari *review* penelitian diatas ditemukan perbedaan dan persamaan. Penelitian yang dilaksanakan peneliti persamaan nya yaitu semua penelitian tersebut membahas tentang *Standard Marine Communication Phrases*. Sedangkan perbedaannya penelitian diatas, penelitian ini tidak hanya berfokus pada penerapan SMCP tetapi juga berfokus pada *miss communication* yang terjadi.

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Kemampuan

Kemampuan adalah kapasitas serta kapabilitas yang dimiliki oleh setiap orang secara individu untuk menjalankan tugas dalam pekerjaan yang telah menjadi tanggung jawabnya. Baik dalam organisasi, kehidupan bermasyarakat, ataupun di dalam fungsi keluarga.

2.2.1.1 Kemampuan crew

Kemampuan kru (*crew capabilities*) merujuk pada kombinasi berbagai keterampilan, pengetahuan, dan atribut yang diperlukan oleh anggota kru dalam menjalankan tugas mereka secara efektif dan aman. Secara umum, kemampuan kru mencakup beberapa aspek utama:

1. Kemampuan berkomunikasi

Komunikasi menurut Lasswell pada dasarnya adalah suatu proses yang menjelaskan siapa, mengatakan apa, dengan saluran apa, kepada siapa? Dengan akibat apa atau hasil apa? (*Who? Says what? In which channel? To whom? With what?*). Menurut Bernard B dan Gary A.S. komunikasi adalah transmisi informasi, gagasan, emosi, ketrampilan, dan sebagainya, dengan menggunakan simbol-simbol, kata-kata, gambar, figur, grafik dan sebagainya. Tindakan atau proses transmisi itulah yang disebut dengan komunikasi. Di atas kapal terdapat dua jenis komunikasi yaitu komunikasi internal dan komunikasi eksternal. Komunikasi internal adalah semua ungkapan yang disampaikan sesama crew di atas kapal yang terkait dengan

tugas rutin atau tugas harian di atas kapal. Sedangkan komunikasi eksternal adalah semua percakapan yang terjadi di atas kapal antara kapal satu dengan kapal lain, antara kapal dengan darat (otoritas pelabuhan, perusahaan pelayaran) atau sebaliknya dari darat ke kapal. Komunikasi eksternal dilakukan salah satunya dengan menggunakan radio VHF (*very high frequency*) channel, IMO SMCP (2001).

Komunikasi antara crew kapal pada saat kapal berada di dalam alur pelayaran harus dilakukan dengan menggunakan cara komunikasi verbal, non-verbal dan tertulis. Adapun dari cara berkomunikasi di atas memiliki perbedaan dimana setiap penggunaannya memiliki cara masing-masing yang dapat membantu di dalam kelancaran dan pemahaman di dalam berkomunikasi.

a) Komunikasi verbal

Komunikasi verbal merupakan komunikasi lisan yang disampaikan melalui kata-kata yang diucapkan seperti pidato, presentasi, diskusi dan dialog tatap muka. Dalam komunikasi verbal ini, pengirim informasi berbagi pemikirannya dalam bentuk kata-kata. Nada pembicara dan kualitas kata yang digunakan memainkan peranan yang sangat penting dalam komunikasi verbal. Dalam penyampaian, pembicara harus menggunakan suara yang keras atau nada yang lebih tinggi dan isi atau konten informasi yang jelas agar si penerima informasi dapat dengan jelas memahami apa yang ingin disampaikan oleh si pengirim informasi

sehingga tidak menimbulkan kebingungan dan kesalahpahaman. Komunikasi tersebut biasa digunakan dengan menggunakan alat VHF.

b) Komunikasi Non-Verbal

Komunikasi Non-Verbal ini meliputi bahasa tubuh (*body language*), gerak tubuh (*gesture*), ekspresi wajah (*facial expression*) dan bentuk tubuh (*posture*). Dengan kata lain, si pengirim informasi tidak menggunakan kata-kata dalam menyampaikan sesuatu yang diinginkannya namun dengan menggunakan bahasa tubuh atau ekspresi wajah dan gerak tubuh tertentu untuk mengirimkan informasi yang ingin disampaikan. Kadang-kadang, bahasa tubuh atau ekspresi wajah atau gerak tubuh tersebut terjadi secara tidak sengaja.

c) Komunikasi tertulis

Komunikasi tertulis atau *written communication* adalah proses penyampaian informasi dengan menggunakan berbagai tanda, simbol, gambar dan tipografi. Informasi atau pesan yang ingin disampaikan tersebut dapat dicetak ataupun ditulis dengan tulisan tangan. Komunikasi tertulis ini sangat penting untuk mengkomunikasikan informasi yang rumit seperti statistik dan data-data penting lainnya yang tidak mudah untuk disampaikan melalui pidato atau dialog. Komunikasi Tertulis ini memungkinkan informasi dicatat sehingga dapat dijadikan referensi atau rujukan di kemudian hari dan hasil dari komunikasi tertulis ini juga dapat dibahas berulang kali. Ada juga menyebutkan komunikasi tertulis ini sebagai Komunikasi Visual (*Visual Communication*). Komunikasi di atas

sangat diperlukan dalam menentukan tindakan apa yang perlu kita lakukan dari hasil penyampaian komunikasi yang dikirim pada saat kru berada di atas kapal, maupun pada saat kapal memasuki alur-alur pelayaran.

Pada umumnya, komunikasi dilakukan dengan menggunakan kata-kata yang dapat dimengerti oleh kedua belah pihak. Melalui komunikasi, sikap dan perasaan seseorang atau sekelompok orang dapat dipahami oleh pihak lain.

Miscommunication biasa terjadi pada komunikasi antara kedua pihak. *Miscommunication* terjadi dikarenakan salah satu pihak tidak mengerti dengan pesan yang disampaikan oleh pihak lain. Mungkin bahasanya, atau ejaan kalimatnya atau tentang pengetahuan kedua pihak tersebut tidak sama atau bisa juga karena media yang digunakan. Dapat disimpulkan bahwa *Miscommunication* atau lebih sering disebut kesalahpahaman dalam berkomunikasi merupakan adanya kesalahpahaman antara kedua belah pihak dalam mencerna proses komunikasi, sehingga antara pesan yang disampaikan dengan pesan yang diterima berbeda penafsiran atau arti.

2.2.2 *Standard Marine Communication and Phrases (SMCP)*

SMCP merupakan bahasa inggris maritim, dalam dunia maritime. SMCP sudah ditetapkan dan diberlakukan sebagai acuan kata kata yang digunakan untuk berkomunikasi di laut. Diharapkan dapat meminimalisir kesalahan grammar atau penyebutan kata kata bahasa inggris sebagai bahasa internasional yang terkadang jika dalam penyebutan hampir

menyerupai satu kata dengan yang lain. IMO SMCP memenuhi persyaratan Konvensi STCW,

1978, sebagaimana direvisi, dan Konvensi SOLAS, 1974, sebagaimana direvisi, mengenai komunikasi verbal, selain itu, frasa mencakup aspek keselamatan komunikasi yang relevan yang ditetapkan dalam Konvensi ini. Konvensi Internasional tentang standar latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut yang dibuat pada 1978 untuk menetapkan kualifikasi standar untuk kapten, perwira dan petugas penjaga di atas kapal niaga yang berlayar. STCW yang terbaru adalah amandemen Manila pada tahun 2010, *Standard Training Certification Of Watchkeeping For Seafarers* (STCW) Manila.

`Amendment, 2017. IMO 938E. Frase standar komunikasi maritim dalam bahasa khusus pelayaran *Standard Maritime Communication Phrases* (SMCP's) adalah ungkapan atau frasa yang dipakai khusus untuk menunjang keselamatan navigasi di atas kapal. Pada awalnya frase standar ini bernama *Standard Maritime Navigational Vocabulary* (SMNV), IMO (2001). SMCP ini harus sering dibiasakan dalam penggunaannya agar terjadi familiarisasi. Frase standar komunikasi maritim mengatur dua jenis komunikasi di atas kapal yaitu komunikasi internal (*on-board communication*) dan komunikasi eksternal (*external communication*). Komunikasi internal misalnya perintah pengoperasian kemudi kapal, perintah kepada masinis di ruang mesin, perintah saat perwira melakukan dinas jaga laut di anjungan, dan sebagainya. Sedangkan komunikasi

eksternal contohnya adalah penggunaan *International Alphabets* dan *International Number* saat akan memanggil kapal lain, penggunaan komunikasi pada situasi bahaya, serta semua penggunaan ungkapan untuk komunikasi radio lainnya. Adapun masing- masing frase dalam SMCP mempunyai aturan bahkan arti yang berbeda dalam setiap penggunaannya. Hal inilah salah satu yang membedakan dengan Bahasa Inggris umum. IMO membagi SMCP menjadi 2:

- a. *External Communication* yaitu percakapan menggunakan VHF antara kapal satu dengan kapal lainnya dan juga bisa berkomunikasi ke pelabuhan atau VTS (*Vessel Traffic Services*).
- b. *Internal Communication* yaitu percakapan secara langsung yang terjadi diatas kapal.

2.2.3 STCW

Konvensi internasional ini berisi tentang standar latihan sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut. STCW 1978 telah menetapkan kualifikasi standar untuk kapten, perwira, dan petugas diatas kapal niaga yang berlayar. Konvensi ini lahir di london pada tahun 1978 dan mulai diterapkan pada tahun 1984. Konvensi ini menetapkan standar minimum yang berhubungan pada pelatihan, sertifikasi, dan dinas jaga untuk pelaut yang mewajibkan negara-negara untuk memenuhinya. Konvensi internasional tentang standar latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut (STCW) 1978 menetapkan kualifikasi standar untuk kapten, perwira dan petugas penjaga diatas kapal niaga yang berlayar. STCW dilahirkan pada 1978 dari konferensi

Organisasi Maritim Internasional (IMO) di London, dan mulai diterapkan pada tahun 1984. Konvensi ini mengalami perubahan yang besar pada tahun 1995.

Pada 7 Juli 1995 IMO mengadopsi revisi menyeluruh dari STCW. Mereka juga memasukkan pengajuan untuk mengembangkan Undang-Undang STCW yang baru, yang akan berisi tentang detail teknis yang berhubungan dengan ketentuan-ketentuan dari konvensi.

2.2.4 Keselamatan kapal

Keselamatan kapal merujuk pada serangkaian upaya dan prinsip yang dirancang untuk melindungi kapal, awak kapal, penumpang, lingkungan laut, serta aset dan properti lainnya yang terlibat dalam operasi maritim. Tujuan utamanya adalah untuk mencegah kecelakaan, meminimalkan kerugian jika kecelakaan terjadi, dan memastikan bahwa semua aktivitas maritim berlangsung dengan aman dan efisien. Dalam hal ini dapat diatur berikut :

2.2.4.1 SOLAS

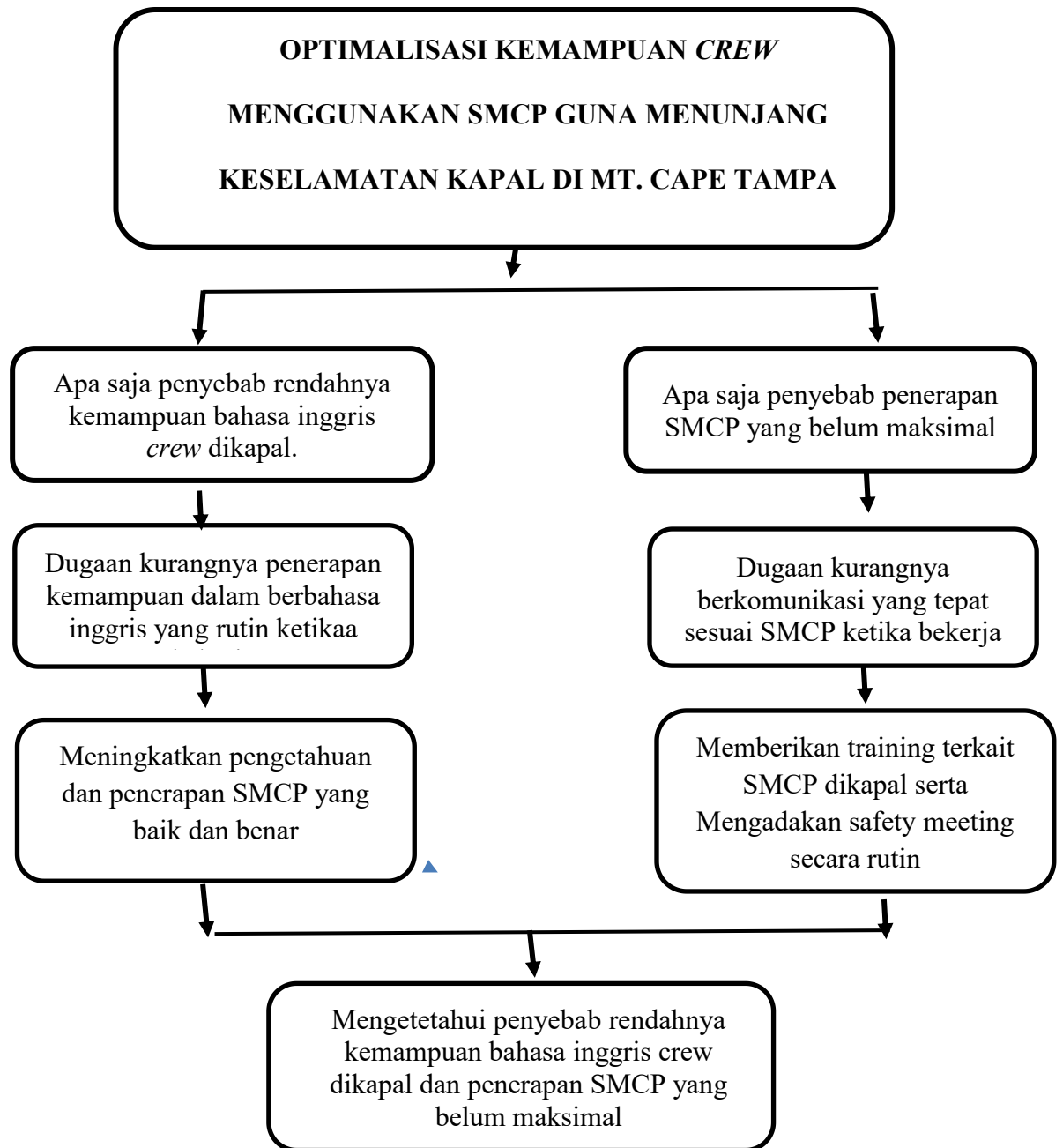
SOLAS adalah peraturan yang mengatur keselamatan jiwa di laut. SOLAS merupakan ketentuan yang sangat penting karena berkaitan dengan kapal-kapal dagang dan merupakan konvensi tertua. Sertifikasi keselamatan kapal harus diterbitkan setelah survei awal atas pembaharuan terhadap sebuah kapal yang sesuai dengan ketentuan relevan dari bab-bab sebelumnya. Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta

peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya. Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dari desain konstruksi kapal, permesinan dan instalasi listrik, pencegah kebakaran, alat alat keselamatan, alat komunikasi dan keselamatan navigasi. Pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS 1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandemen diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah Negara anggota atau 50% dari pemilik tonnage yang ada di dunia

2.2.5 Kapal

Definisi kapal menurut Undang-undang No.17 tahun 2008 mengenai Pelayaran, yang menyebutkan : Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal tanker adalah jenis kapal khusus yang dirancang untuk mengangkut berbagai jenis cairan dalam jumlah besar, seperti minyak mentah, produk minyak, bahan kimia, gas cair, dan lain sebagainya. Kapal tanker memiliki struktur yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan cair dengan aman dan efisien melintasi perairan laut atau air tawar.

2.3 Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka penelitian