

**UPAYA PENINGKATAN KEMAMPUAN BAHASA INGGRIS
GUNA STANDARISASI *CREW* KAPAL
PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat
Untuk memperoleh gelar Diploma IV (D-IV)
Program Studi Transportasi Laut**



Oleh

DZAKY DIAZ ULHAQUE WIDODO

NIT. 130405201024

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT
POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT**

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto

“Luck is only for the brave”

Persembahan

Puji syukur saya ucapkan kepada Allah SWT yang telah memberikan saya kesehatan dan semangat dalam mengerjakan skripsi ini sampai selesai, karena tanpa rahmat dan karunia-Nya, mungkin saya tidak bisa menyelesaikan skripsi ini dalam waktu yang terbatas. Dengan ini akan saya persembahkan skripsi ini kepada:

1. Kedua orang tua saya Bapak Bambang Widodo dan Ibu Dinah Hariati yang terus menyertai do'a untuk saya dalam setiap langkahnya, serta dukungan yang tiada henti kepada anaknya.
2. Adik saya yang selalu memberi semangat, kasih sayang dan perhatian kepada saya serta doa sampai saat ini.
3. Bapak/ Ibu dosen dan Pembina sekaligus orang tua saya di politeknik Pelayaran Sumatera Barat ini, terima kasih untuk semua kemarahan, kritikan, dan bimbinganya.
4. Senior yang sudah memberikan banyak referesi, rekan-rekan angkatan V (lima) yang selalu memberikan *support* dan optimis dalam mengerjakan skripsi ini. Terutama kelas Transportasi Laut *Bravo* yang selalu kompak dalam kegiatan apapun, kelas ternyaman, dan keluarga serta saudara bagi saya.
5. Keluarga dan teman-teman yang selalu mendoakan, mendukung dan membantu saya dalam mengerjakan skripsi ini.

 	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-24	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
PERNYATAAN KEASLIAN				

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Dzaky Diaz Ulhaque Widodo
 NIT : 130405201024
 Program Studi : D-IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Skripsi yang saya tulis dengan

Judul : Upaya Peningkatan Kemampuan Bahasa Inggris Guna Standarisasi *Crew* Kapal PT. Pertamina International Shipping

Merupakan hasil karya saya sendiri, kecuali tema dan naskah yang saya nyatakan sebagai kutipan. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

Padang Pariaman, 07.....Agustus 2024



Dzaky Diaz Ulhaque Widodo
 130405201024

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-24	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
PERSETUJUAN MENGIKUTI SEMINAR SKRIPSI				

Nama : Dzaky Diaz Ulhaque Widodo
 NIT : 130405201024
 Program Studi : D-IV Transportasi Laut
 Judul : Upaya Peningkatan Kemampuan Bahasa Inggris guna
 Standarisasi *Crew* Kapal PT Pertamina International Shipping

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan/diujikan.

Padang Pariaman, Juli 2024

Menyetujui :

Pembimbing I



(JULIANDRI HASNUR, S. ST. Mar., M.M.)
NIP. 19810919200901101

Pembimbing II



(LANGANDRIANSYAH DWI YANTO, S.E., M.M.)
NIP. 197709092011011004

Mengetahui :

Ketua Program Studi Transportasi Laut 

ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M.

NIP. 197911072002121001

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-23	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
PENGESAHAN SKRIPSI				

**OPTIMALISASI SISTEM *INAPORTNET* DEMI KELANCARAN PROSES
CLEARANCE IN/OUT KAPAL DI PT. PELAYARAN DELTA MANDIRI**

Disusun oleh :

Dzaky Diaz U.W.

130405201024

Program Studi Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan penguji skripsi

Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Pada tanggal, 31 Juli 2024

Menyetujui :

Penguji I



Nazarwin, S.H., M.M.
NIP. 196301151983031003

Penguji II



Nelfi Erlinda, M.Pd.
NIDN. 1018028702

Mengetahui :

Ketua Program Studi Transportasi Laut


Markus Asta Patma Nugraha
 NIP. 198412092009121003

ABSTRAK

Dzaky Diaz Ulhaque Widodo, 2024, NIT. 130405201024, “*Upaya Peningkatan Kemampuan Bahasa Inggris guna Standarisasi crew PT Pertamina International Shipping*”, Skripsi. Program Studi Transportasi Laut, Program Diploma IV, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, Pembimbing I: Juliandri Hasnur, S. ST. Mar., M.M Pembimbing II: Langandriansyah Dwi Yatno, S.E., .M.M

Mayoritas *crew* PT Pertamina International Shipping tidak memiliki standar kemampnan khususnya bahasa Inggris yang diperlukan untuk berada diatas kapal dengan rute internasional. Hal ini dikarenakan kurangnya interaksi dalam bahasa Inggris ketika diatas kapal. Ini dapat menyebabkan terjadinya masalah komunikasi dengan rekan kerja diatas kapal dan pekerja di darat seperti TKBM, agen dan Syahbandar.

Metode penelitan yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Penelitian ini dilakukan pada Agustus 2022 sampai Juli 2023. Sampel diambil dengan cara purposive sampel. Teknik pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara serta dokumentasi.

Hasil yang penulis peroleh dalam penelitian ini yaitu: (1) Kemampuan bahasa Inggris *crew* kapal PT Pertamina International Shipping terbilang rendah sehingga diperlukan adanya peningkatan. (2) Adanya faktor yang menjadi penghambat berkembangnya kemampuan bahasa inggris karena lingkungan pekerjaan menggunakan bahasa indonesia yang membuat *crew* tidak tertarik belajar bahasa inggris. Selain itu kurangnya motivasi yang dimiliki *crew* dikarenakan perbedaan gaji yang tidak jauh berbeda dan faktor usia. (3) Adapun upaya yang dilakukan PT Pertamina International Shipping adalah membuat program yang bertujuan untuk menambah penngetahuan bahasa inggris *crew* dan bekerja sama dengan perusahaan asing.

Kata Kunci: Peningkatan, *crew*, Bahasa Inggris

ABSTRACT

Dzaky Diaz Ulhaque Widodo, 2024, NIT. 130405201031, “*The Effort to Improve English Language Skill to Standardise PT Pertamina International Shipping crew.*”, Thesis. Sea Transportation Study Program, Diploma Program IV, Merchant Marine Polytechnic of West Sumatra, Advisor I: Juliandri Hasnur, S. ST. Mar., M.M Advisor II: Langandriansyah Dwi Yatno, S.E., .M.M

The majority of PT Pertamina International Shipping crew do not have the standard English language skills required to be on board a ship with international routes. This is due to the lack of interaction in English while on board. This can cause communication problems with coworkers on board and workers on land such as TKBM, agents and Syahbandar.

The research method used is descriptive qualitative. This research was conducted from August 2022 to July 2023. The sample was taken by purposive sample. Data collection techniques using observation, interviews and documentation.

The results that the author obtained in this study are: (1) The English language skills of the crew of PT Pertamina International Shipping are fairly low so that improvement is needed. (2) There are factors that inhibit the development of English language skills because the work environment uses Indonesian which makes the crew not interested in learning English. In addition, the lack of motivation owned by the crew due to the difference in salary that is not much different and the age factor. (3) The efforts made by PT Pertamina International Shipping are to create a program that aims to increase the crew's English penetration and to cooperate with foreign companies.

Keyword: Improvement, crew, English language

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT Tuhan semesta alam yang telah melimpahkan nikmat, taufiq, hidayah, dan ‘inayah-Nya, shalawat serta salam tetap tercurah atas nabi kita Muhammad SAW, keluarga beserta shahabat beliau. Puji Syukur Penulis panjatkan karena dengan pertolongan Allah SWT. Maka skripsi ini bisa diselesaikan.

Penulis ingin menyampaikan bahwa sebuah keberhasilan tidak terlepas dari campur tangan, bantuan, bimbingan, dan dukungan dari berbagai pihak. Untuk itu, dengan segala hormat dan dengan kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Budi Riyanto, S.E., M.M., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang telah memberikan fasilitas kepada kami untuk menyelesaikan studi kami.
2. Bapak Adhi Pratistha Silen, S.ST., M.M. sebagai Ketua Program Studi Transportasi Laut yang telah banyak memberi motivasi selama menempuh studi di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
3. Bapak Juliandri Hasnur, S. ST. Mar., M.M dan Bapak Langandriansyah Dwi Yatno, S.E., M.M yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan kami dalam menyelesaikan penulisan skripsi kami.
4. Bapak/ibu Dosen dan Pengasuh serta Civitas Akademik Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang dengan sabar mendampingi penulis selama menjadi Taruna/i.

5. Bapak Kosim selaku *Manager* di PT Pertamina International Shipping yang telah mengizinkan penulis untuk melaksanakan praktek darat dan penelitian di Lembaga yang dipimpinnya.
6. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu namanya yang telah banyak membantu penulis, teriring doa Semoga Allah SWT membalas segala kebaikan dan budi baik yang telah terpatri di sanubari penulis.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan Skripsi ini masih terdapat kekurangan untuk itu penulis mengharapkan masukan serta saran dari bapak/ibu pembaca guna perbaikan skripsi ini.

Padang Pariaman, Juli 2024

Dzaky Diaz Ulhaque Widodo
130405201024

DAFTAR ISI

MOTTO DAN PERSEMBAHAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
LEMBAR PERSETUJUAN	iv
LEMBAR PENGESAHAN	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	7
1.3 Tujuan Penelitian.....	8
1.4 Manfaat penelitian.....	8
1.5 Sistematika Penulisan.....	9
BAB 2 KAJIAN TEORI	10
2.1 Kajian Teoritis	10
2.1.1 Upaya.....	10
2.1.2 Peningkatan.....	10
2.1.3 Bahasa Inggris.....	12
2.1.4 Standarisasi	14
2.1.5 <i>Crew</i> kapal	15
2.2 Kajian Penelitian yang Relevan	19
2.3 Kerangka Pikir.....	22
BAB 3 METODE PENELITIAN.....	23
3.1 Jenis Penelitian	23
3.3 Waktu dan Tempat Penelitian	24
3.4 Sumber Data	25
3.4.1 Data Primer	26
3.4.2 Data Sekunder	26
3.5 Pemilihan Informan	27
3.6 Teknik Pengumpulan Data	27
3.6.1 Wawancara.....	28

3.6.2	Observasi.....	28
3.6.3	Dokumentasi	29
3.7	Teknik Analisis Data	29
3.7.1	Pengumpulan Data	29
3.7.2	Reduksi Data	30
3.7.3	Penyajian Data	30
3.7.1	Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi.....	30
3.8	Teknik Penyajian Data	31
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN.....		32
4.1	Hasil Penelitian.....	32
4.2.1	Deskripsi Data.....	32
4.2	Temuan Penelitian	36
4.2.1	Temuan Observasi.....	36
4.2.2	Temuan Wawancara.....	40
4.3	Pembahasan	45
BAB 5 PENUTUP		53
5.1	Kesimpulan.....	53
5.2	Saran	53
DAFTAR PUSTAKA.....		55

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Standar nilai <i>Marlins Test</i>	4
Gambar 1.2 Standar nilai <i>Marlins Test</i>	5
Gambar 1.3 Standar nilai <i>Marlins Test</i>	5
Gambar 1.4 Hasil <i>Marlins Test</i> Suherlan.....	7
Gambar 2.1 SOP untuk APAR.....	18
Gambar 2.2 Struktur Jabatan Diatas Kapal.....	18
Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT Pertamina International Shipping.....	31
Gambar 4.2 SOP untuk operasi <i>windlass</i>	44
Gambar 4.3 Halaman Pennggajian <i>crew</i> kapal dengan rute pelayaran domestik.....	46
Gambar 4.4 Halaman Penggajian <i>crew</i> kapal dengan rute pelayaran internasional.....	46
Gambar 4.5 Kegiatan BJST PT Pertamina International Shipping.....	48
Gambar 4.6 Pelaksanaan <i>Refreshment Test</i>	48
Gambar 4.7 Program <i>Pre Joining Familization</i>	49
Gambar 4.8 Halaman Penggajian sebelum bekerja sama dengan Synergy Maritime Group	50
Gambar 4.9 Halaman Penggajian setelah bekerja sama dengan Synergy Maritime Group	50

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu.....	18
-------------------------------------	----

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam industri pelayaran, kompetensi komunikasi bahasa Inggris membutuhkan perhatian serius untuk PT Pertamina International Shipping. Hal ini mempengaruhi komunikasi antar *crew* atau dengan pihak pelabuhan dari negara lain, operasional kapal. Pada banyak kasus, permasalahan terkait bahasa Inggris seringkali muncul dikarenakan minimnya kompetensi *speaking* maupun pengetahuan terkait SMCP (*Standart Maritime Communication Phrase*) Konvensi STCW 78 Amandemen 2010, menyatakan bahwa pelaut harus memiliki kemampuan memahami instruksi instruksi, aba-aba dan istilah istilah yang baku di atas kapal dan bagi yang diawaki oleh berbagai bangsa (*multination*) harus pula mempunyai kemampuan dalam berbahasa Inggris. Hal demikian bertujuan agar terselenggara kelancaran tugas terutama menghindari *misscommunication* khususnya dalam pengoperasian kapal di pelabuhan dan laut bebas.

Crew merupakan sumber daya terpenting di atas kapal. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 59 Tahun 2021, “awak kapal atau *crew* kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai jabatan yang tercantum dalam buku siji”. Semua posisi di kapal dari nahkoda sampai *messboy* adalah awak kapal. Pada ayat 34 juga disebutkan bahwa elaut atau *crew* adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian dan/atau keterampilan sebagai awak kapal”. Oleh karena itu

kemampuan bahasa inggris menjadi sangat penting guna memastikan bahwa semua awak kapal memiliki kompetensi komunikasi yang memadai dan sesuai dengan standar *international*.

Adapun yang terjadi pada MV. Ever Judger yang diangkat dalam sebuah artikel berita dari JawaPos.com yang disusun oleh Etsu Suryowati pada tahun 2019, menyatakan bahwa pada tanggal 30 maret 2018, kapal MV. Ever Judger mengalami kebocoran minyak karena bocornya pipa transmisi. Peristiwa itu terjadi karena miskomunikasi antara pihak MV. Ever Judger dan dua kapal pandu. Saat kapal pandu memerintahkan nahkoda untuk menurunkan jangkar 1 meter. Namun Ketika informasi itu diteruskan ke mualim, jangkar yang diturunkan adalah 1 segel atau 27 meter.

Kasus kedua terjadi pada kapal MV. Sinar Solo yang mengalami tabrakan dengan MV. Taho Australia yang disusun oleh Hasura pada tahun 2021. Menyatakan bahwa terdapat kendala dua bahasa dalam penggunaan radio komunikasi yang mengakibatkan terjadinya tabrakan. Akibat tabrakan itu menyebabkan lambung kanan MV Sinar Solo mengalami kerusakan. Lalu dirinya memerintahkan KN Rantos-P.210 agar segera bergerak ke lokasi kejadian musibah. Beberapa waktu kemudian, MV Taho Australia langsung tancap gas ke tujuannya yaitu dari Singapura ke China, karena kapal tersebut tidak mengalami kerusakan. Sedangkan MV Sinar Solo belum dapat berlayar saat itu juga dikarenakan lambung sebelah kanan kapal tersebut mengalami kerusakan.

Kasus terakhir yang penulis temukan yaitu kendala perbedaan aksen dalam berbahasa inggris di MV Hanjin BremerHaven pada skripsi yang disusun oleh Erwin Susanto pada tahun 2017 berjudul “Upaya Peningkatan Kemampuan Berkomunikasi Dalam Bahasa Inggris Guna Mengurangi

Kecelakaan Kerja di MV Hanjin BremerHaven “ menyatakan bahwa selain harus mengetahui Bahasa Inggris maritime menurut SMCP, memahami aksen negara tertentu seperti Jepang, Filipina, China, dll penting dikarenakan adanya penambahan kata tersendiri di setiap akhir kalimat yang diucapkan.

Dari data terjadinya kasus yang disebabkan oleh faktor komunikasi bahasa Inggris akan berdampak pada kinerja dan kegiatan operasional di atas kapal. Dimana pelaut harus mampu menguasai bahasa Inggris maritim. Pelaut yang pintar bahasa Inggris sekalipun belum tentu mengerti bahasa Inggris maritim yang digunakan pelaut di atas kapal. Seperti contoh bahasa Inggris kanan dan kiri di dunia pelaut adalah *starboard* dan *port* bukan *right* dan *left*, contoh lain adalah bahasa Inggris depan dan belakang di dunia pelaut adalah *forward* dan *astern* bukan *front* dan *behind*, dan masih banyak contoh lainnya. Perbedaan seperti inilah yang bisa menimbulkan risiko kesalahpahaman di dalam dunia kerja sehingga menimbulkan keterlambatan operasional kerja dan penanganan kecelakaan kerja, khususnya di dunia maritim.

PT Pertamina *International Shipping* (PIS) adalah anak perusahaan dari PT Pertamina (PERSERO) yang didirikan pada tahun 2016. Merupakan induk *subholding* pengapalan di lingkungan Pertamina atau *Subholding Integrated Marine Logistic* (SH IML) sejak tahun 2021. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal Pasal 2 (3) “Perusahaan angkutan laut dalam negeri diberikan kewenangan untuk melaksanakan kegiatan perekrutan dan penempatan awak kapal untuk kebutuhan pemeriksaannya sendiri”.

Cakupan bisnis usahanya meliputi penyediaan kapal hingga pelayanan pengangkutan dengan kapal. Dalam kesempatan ini penulis mengambil sampel dari kapal dari PT. Pertamina International Shipping bekerja sama dengan *Synergy Marine Group* yang merupakan Perusahaan asal India dengan rute pelayaran *international*. Kapal yang digunakan adalah kapal dengan tipe G atau large dengan DWT lebih dari 80.000 dan kapal gas.

Tantangan yang dihadapi PT Pertamina International Shipping adalah banyaknya *crew* Pertamina yang tidak mempunyai kemampuan bahasa inggris yang dibutuhkan. Diantaranya adalah *Marlins Test* dan *Crew Evaluation System (CES) Test*. Ketika merujuk pada berbagai tingkat bahasa, Marlins menggunakan definisi yang secara luas diakui dalam Penilaian Bahasa Inggris. Definisi ini juga digunakan oleh IMO dalam IMO Model Course 3.17, Bahasa Inggris Maritim.

Minimum acceptable score	
Management & Operational Level	
Navigational Dept.	
Master	85%
Chief Officer	80%
2nd Officer	70%
3rd Officer	70%
Deck cadets	65%

Gambar 1.1 Standar nilai *Marlins Test* Sumber

<https://support.marlins.co.uk/support/solutions/articles/1000273832-what-is-the-minimum-acceptance-score-for-marlins-english-language-test-and-tose-test->

Engineering Dept.	
Chief Engineer Officer	80%
2nd Engineer Officer or 1st Assistant Engineer Officer	70%
Electrical Technical Officer	70%
3rd Engineer Officer	65%
4th Engineer Officer	65%
Electrical Engineer Officer	65%
Trainee Marine Engineers	65%

Gambar 1.2 Standar nilai *Marlins Test* Sumber

<https://support.marlins.co.uk/support/solutions/articles/1000273832-what-is-the-minimum-acceptance-score-for-marlins-english-language-test-and-tose-test->

Support Level	
Bosun	65%
AB (watchkeeping)	55%
AB	55%
OS	45%
Fitter / ER CPO	55%
Petty Officer Electrician	65%
ER (watchkeeping ratings)	55%
Pumpman	65%
Wiper	45%
Chief Cook	65%
Galley ratings / Messmen	45%

Gambar 1.3 Standar nilai *Marlins Test* Sumber

<https://support.marlins.co.uk/support/solutions/articles/1000273832-what-is-the-minimum-acceptance-score-for-marlins-english-language-test-and-tose-test->

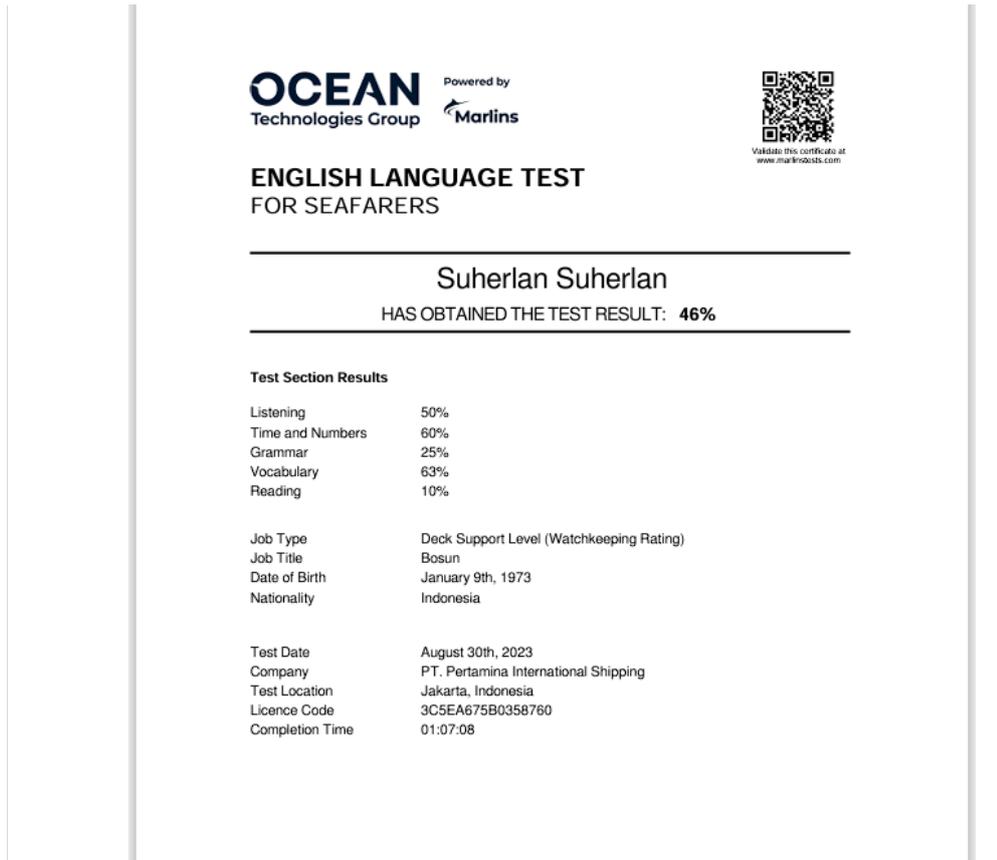
Tes CES merupakan tes terpopuler kedua setelah tes kecakapan Bahasa Inggris Maritim (tes Marlins). CES pertama kali diluncurkan oleh para ahli Norwegia pada tahun 1995. Pada tahun 2010, CES ditingkatkan dan dihadirkan secara online dengan membuat program elektronik khusus. Berisi serangkaian pertanyaan khusus dalam Bahasa Inggris Maritim yang disiapkan untuk menilai kompetensi pelaut dalam hal pengetahuan kelautan. CES Test berisi pertanyaan pertanyaan yang berfungsi sebagai alat penilaian kemampuan pelaut secara online, disiapkan sesuai dengan pedoman

International Convention on Standards of Training, Certification and watchkeeping for seafarer (STCW).

Dalam rangka pemenuhan hal tersebut. Perusahaan membuat beberapa Upaya dalam meningkatkan kemampuan bahasa inggris untuk mendukung proses standarisasi *crew* kapal PT Pertamina International Shipping. Upaya ini dibuat untuk membantu *crew* meningkatkan kemampuan bahasa inggris. Upaya yang dimaksud terdiri dari tes TOEFL, program BJST (*Before Join Ship Training*), dan *Refreshment Test* yang diharapkan dapat meningkatkan kompetensi bahasa inggris *crew* kapal.

Meskipun dengan adanya upaya yang dilakukan perusahaan belum menunjukkan hasil yang positif. Salah satunya adalah komunikasi yang sering menjadi permasalahan diatas kapal yang di awaki oleh *crew* berdeda negara (*Multi Nation*). Minimnya interaksi dengan *crew* kapal dari negara lain juga menjadi kendala dalam komunikasi dikarenakan perbedaan pengucapan dalam bahasa inggris.

Kasus yang penulis temukan di lapangan terjadi pada Boatswain Suherlan pada tanggal 20 Juli 2023 di MT. Gamalama. Dikarenakan adanya pergantian untuk *master* dan *second engineer* yang berasal dari india. Boatswain Irwansyah yang kurang bisa berbahasa inggris tidak bisa menerima instruksi dengan baik diturunkan dari MT. Gamalama atas permintaan *master*. Sampainya di perusahaan Boatswain Suherlan mengikuti *Marlins Test* dan mendapat nilai 46



Gambar 1.4 Hasil *Marlins Test* Suherlan

Dalam konteks ini dapat dilihat secara jelas bahwa *Boatswain* Suherlan kurang bisa melakukan komunikasi menggunakan bahasa Inggris, hal ini dibuktikan dengan rendahnya nilai yang didapat saat mengerjakan *Marlins Test*. Dengan adanya kejadian ini, membuat penulis tertarik untuk membuat skripsi dengan judul. **“UPAYA PENINGKATAN KEMAMPUAN BAHASA INGGRIS GUNA STANDARISASI CREW KAPAL PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka dapat disimpulkan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kemampuan bahasa Inggris *crew* PT Pertamina International Shipping ?

2. Apa faktor yang menjadi penghambat dalam meningkatkan kemampuan bahasa inggris *crew* PT Pertamina International Shipping?
3. Apa Upaya yang dilakukan PT Pertamina International Shipping dalam meningkatkan kemampuan bahasa inggris *crew* kapal ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan masalah diatas, maka dapat disimpulkan tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui kemampuan bahasa inggris *crew* PT Pertamina International Shipping
2. Untuk mengetahui faktor yang menghambat kemampuan bahasa inggris *crew* kapal PT Pertamina International Shipping.
3. Untuk mengetahui Upaya apa yang dilakukan perusahaan dalam meningkatkan kemampuan bahasa inggris *crew* kapal PT Pertamina International Shipping.

1.4 Manfaat penelitian

Dalam suatu kegiatan penelitian, nilai yang terkandung tidak terlepas dari besarnya manfaat yang akan di peroleh dari penelitian itu. Dengan adanya penelitian ini penulis berharap manfaat yang akan dicapai diantaranya :

1. Manfaat Teoritis

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah literatur dan wawasan tentang pentingnya kemampuan bahasa inggris dalam industri maritim, khususnya PT Pertamina International Shipping.

2. Manfaat Praktis

Memberikan saran yang dapat diterapkan oleh PT Pertamina International Shipping dalam program pelatihan bahasa inggris untuk *crew* kapal.

1.5 Sistematika Penulisan

Memudahkan dalam penyusunan proposal penelitian ini, maka penulis membagi penulisan ini dalam beberapa sub bab, antara lain, yaitu:

BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Menguraikan tentang tinjauan pustaka mengenai teori-teori yang digunakan penulis yang mendukung penulis dalam penyusunan karya tulis.

BAB III METODE PENELITIAN

Menguraikan tahap atau langkah-langkah penelitian yang meliputi metode pengumpulan data dan data yang digunakan.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini terdiri dari gambaran hasil penelitian dan analisa baik secara kualitatif, kuantitatif dan statistic, serta pembahasan hasil penelitian.

BAB V PENUTUP

Bab ini berisi tentang kesimpulan dari penelitian yang dilakukan oleh penulis serta saran saran yang akan diberikan kepada perusahaan yang diharapkan dapat berguna bagi siapa saja

DAFTAR PUSTAKA

Berisi daftar referensi berupa buku, jurnal, skripsi, media cetak lainnya dan referensi online yang digunakan penulis dalam penulisan skripsi ini

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Teoritis

2.1.1 Upaya

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata Upaya berarti usaha, ikhtisar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar, dsb. Berdasarkan makna dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia itu dapat disimpulkan bahwa kata Upaya memiliki kesamaan arti dengan kata usaha dan demikian pula dengan kata ikhtisar dalam rangka mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar dan sebagainya.

Menurut Wahyu Baskoro (2016) Upaya adalah usaha untuk menyampaikan sesuatu atau kegiatan untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Bisa juga diartikan tindakan, cara, metode, langkah yang dilakukan untuk melakukan sesuatu hal. Dari pengertian diatas penulis mengambil kesimpulan yang dimaksud dengan Upaya adalah suatu tindakan untuk menghadapi sesuatu.

Berdasarkan dari beberapa pengertian di atas dapat di simpulkan bahwa upaya adalah bagian dari peranan yang harus dilakukan oleh seseorang untuk mencapai tujuan tertentu

2.1.2 Peningkatan

Menurut Adi.S, (2016) Peningkatan berasal dari kata tingkat. Yang berarti lapis atau lapisan dari sesuatu yang kemudian membentuk susunan. Peningkatan adalah usaha untuk membuat sesuatu menjadi lebih baik dari pada sebelumnya. Suatu usaha untuk tercapainya suatu peningkatan biasanya diperlukan perencanaan dan eksekusi

yang baik. Perencanaan dan eksekusi ini harus saling berhubungan dan tidak menyimpang dari tujuan yang telah ditentukan.

Dalam kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) adalah kata kerja dengan arti proses, cara, perbuatan meningkatkan (usaha, kegiatan, dan sebagainya). Berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa didalam makna kata peningkatan tersirat adanya proses yang bertahap, dari tahap terendah, tahap menengah, tahap akhir dan puncak.

Pengertian dari peningkatan menurut ISO 9001:2015 Subklausur 10.3 adalah upaya untuk meningkatkan produk, layanan dan/atau proses organisasi. Menggunakan informasi dari audit internal, tinjauan manajemen, umpan balik dari pelanggan, atau pemantauan dan pengukuran untuk membantu menentukan dimana fokus upaya peningkatan seharusnya berada. Pada persyaratan ISO 14001 untuk menciptakan sistem manajemen lingkungan kerja dapat dilakukan dengan format PDCA. PDCA (*Plan Do Check Act*) adalah siklus perbaikan yang berasal dan dipopulerkan oleh dua bapak pengendalian kualitas modern, Walter Shewart dan Edward Deming. PDCA digunakan Ketika menerapkan perubahan untuk meningkatkan suatu proses.

1. *Plan*

Dimulai dengan memahami kebutuhan serta harapan perusahaan. Mengidentifikasi komitmen kepemimpinan, menetapkan kebijakan lingkungan perusahaan untuk memandu sistem manajemen kerja dan mengidentifikasi peran, tanggung jawab, dan wewenang yang diperlukan.

2. *Do*

Pada klausul 8 tentang pengoperasian menjelaskan secara rinci proses apa yang penting untuk dibangun dan dipelihara agar memiliki lingkungan yang kuat dan sukses. Dimulai dari menetapkan pengendalian operasional untuk memastikan proses dapat berfungsi dengan baik. Langkah terakhir adalah menyiapkan rencana kesiapsiagaan jika terjadi kesalahan

3. *Check*

Berdasarkan standar ISO 14001 dengan judul “Evaluasi kinerja” pada klausul 9 menjelaskan metode untuk melakukan hal ini tercantum sebagai pemantauan, pengukuran, analisis dan evaluasi yang berdampak signifikan pada organisasi

4. *Act*

Berdasarkan standar ISO 14001 klausul 10, bagian ini mencakup penanganan ketidaksesuaian dan tindakan perbaikan untuk memperbaiki masalah yang ditemukan dan meningkatkan kinerja organisasi. Jika terdapat kendala dalam mencapai target, maka dapat dilakukan tinjauan ulang dan dilakukan penyesuaian untuk perbaikan berkelanjutan sebagai cara untuk memastikan tercapainya peningkatan seiring berjalannya waktu

2.1.3 Bahasa Inggris

Menurut Pasyah Chalid, *A Breakthrough of English for Ship Officers* (2015:2,67), Berikut Ilmu pengetahuan yang memadai terhadap Bahasa Inggris seorang perwira, yaitu :

- a. Mampu menggunakan peta dan publikasi nautika
- b. Mampu memahami informasi meteorologi dan pesan mengenai keamanan dan keselamatan kapal

- c. Mampu berkomunikasi dengan kapal lain dan pihak pantai
- d. Mampu melakukan tugas perwira jaga dengan berbagai *crew* dari negara lain
- e. Mampu menggunakan dan memahami SMCP

Menurut STCW (*Standard Training Certification and Watchkeeping for Seafarers*), yang dibentuk dan diperkenalkan oleh IMO (*International Maritime Organization*). STCW memperhatikan tiga standarisasi internasional, yaitu :

- a. Pelatihan (*Training*), menunjuk kepada standar pembelajaran dan pelatihan kepada pelaut.
- b. Sertifikasi (*Certification*), menunjuk kepada legalitas dan sistem dari ujian dan penilaian untuk pelaut.
- c. Dinas Jaga (*Watchkeeping*), menunjuk kepada persiapan perwira dalam berdinas jaga diatas kapal.

Menurut buku IMO, SMCP (*Standard Marine Communication Phrases*) sudah menyusun 3 hal, yakni :

- a. Untuk membantu didalam keselamatan bernavigasi yang dilakukan diatas kapal
- b. Untuk mengstandarisasi bahasa yang digunakan dalam komunikasi untuk bernavigasi di laut, memasuki pelabuhan, perairan dan pelabuhan, dan di atas kapal dengan berbagai macam crew dibelahan dunia
- c. Untuk membantu lembaga pelatihan pelayaran dalam melatih pelaut.

Adapun berikut *Distress, urgency and safety signals*

- a. **MAYDAY** digunakan untuk memberitahukan sebuah pesan darurat 1

- b. *PAN PAN* digunakan untuk memberitahukan sebuah pesan penting
- c. *SECURITE* digunakan untuk memberitahukan sebuah pesan keselamatan

Bahasa Inggris banyak digunakan dalam standar prosedur operasional diatas kapal salah satunya adalah APAR. Instruksi yang ditulis menggunakan bahasa Inggris memastikan bahwa personel kapal dapat merespon kebakaran dengan cepat dan tepat.



Gambar 2.1 SOP pada APAR

Penggunaan bahasa Inggris juga membantu dalam menyediakan standar komunikasi yang konsisten diantara awak kapal dengan berbagai latar belakang negara. Dengan menggunakan bahasa Inggris sebagai bahasa utama untuk instruksi dan prosedur. Oleh karena itu penting bagi setiap awak kapal untuk memahami dan menguasai bahasa Inggris sbagai bagian dari keselamatan diatas laut

2.1.4 Standarisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Standardisasi adalah penyesuaian bentuk (ukuran,kualitas, dan sebagainya) dengan pedoman (standar) yang ditetapkan untuk menghasilkan pembakuan Standard yang umumnya digunakan sebagai tolak ukur suatu objek dengan penentuan karakteristik dan spesifikasi tertentu yang

dikenakan pada objek tersebut. Standardisasi disebut sebagai usaha bersama dalam pembentukan sebuah standar. Dengan adanya standar inilah sebuah objek memiliki sebuah nilai lebih dan diakui oleh seluruh masyarakat.

Berdasarkan Undang Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2014 pasal 1 menjelaskan bahwa standarisasi adalah proses merencanakan, merumuskan, menetapkan, menerapkan, memberlakukan, memelihara, dan mengawasi standar yang dilaksanakan secara tertib dan bekerja sama dengan semua pemangku kepentingan. Jadi dapat disimpulkan standarisasi adalah penetapan mutu yang selanjutnya menjadi pedoman untuk terpenuhinya target perusahaan

2.1.5 Crew kapal

Menurut UU RI No.17 Tahun 2008

- a. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijil (UU RI No. 17/2008 tentang pelayaran).
- b. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil (PP. RI No. 7 /2000 tentang kepelautan).
- c. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau yang dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil (PP RI. No. 51 tahun 2002 tentang Perkapalan).

Crew kapal terdiri dari beberapa bagian yang memiliki tanggung jawab yang berbeda antara satu dan lainnya. Umumnya *crew* di atas kapal dibagi menjadi dua bagian, yaitu *officer* dan *rating*. *Officer* adalah pelaut yang memiliki kualifikasi dan tanggung jawab yang lebih tinggi, sedangkan *rating* adalah pelaut yang tidak memiliki kualifikasi *officer*.

Officer dibagi menjadi dua bagian, yaitu *deck officer* dan *engine officer*. *Officer deck* bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan bagian *deck* kapal, termasuk navigasi, keselamatan, dan pemeliharaan kapal. *Officer deck* terdiri dari:

- 1) Nahkoda (*master*) adalah kepala kapal dan bertanggung jawab penuh atas segala hal yang berkaitan dengan kapal dan pelaut di dalamnya
- 2) Mualim I (*chief officer*) adalah wakil nahkoda dan bertanggung jawab atas muatan, persediaan air tawar dan sebagai pengatur arah navigasi
- 3) Mualim II (*second officer*) bertanggung jawab membuat jalur atau rute peta pelayaran yang akan dilakukan dan pengatur arah navigasi
- 4) Mualim III (*third officer*) bertanggung jawab sebagai pengatur, memeriksa, memelihara semua alat keselamatan kapal seperti *lifeboat*, *lifebuoys*, *lifejackets*, *Inflatable Liferaf*, *Line Throwing Apparatus*, *Immersion suit* dan juga bertugas sebagai pengatur arah navigasi

Engine officer bertanggung jawab atas segala yang berkaitan dengan mesin kapal, termasuk operasi pemeliharaan, dan keselamatan mesin. *Engine officer* terdiri dari:

- 1) Kepala Kamar Mesin (*chief engineer*) adalah kepala kamar mesin dan bertanggung jawab penuh atas segala hal yang berkaitan dengan mesin kapal
- 2) Masinis II (*second engineer*) bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan operasi dan pemeliharaan mesin induk
- 3) Masinis III (*third engineer*) bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan operasi dan pemeliharaan mesin bantu

Rating adalah *crew* yang tidak memiliki kualifikasi sebagai *officer*. *Rating* dibagi menjadi dua bagian, yaitu *deck rating* dan *engine rating*. *Deck rating* bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan pemeliharaan, kebersihan, dan keamanan kapal. *Deck rating* terdiri dari :

- 1) Bosun adalah kepala kerja *deck* dan bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan pemeliharaan dan kebersihan kapal
- 2) Juru mudi (*Able Bodied Seaman*) bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan navigasi dan pemeliharaan kapal
- 3) Kelasi (*Ordinary Seaman*) bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan pemeliharaan dan kebersihan kapal

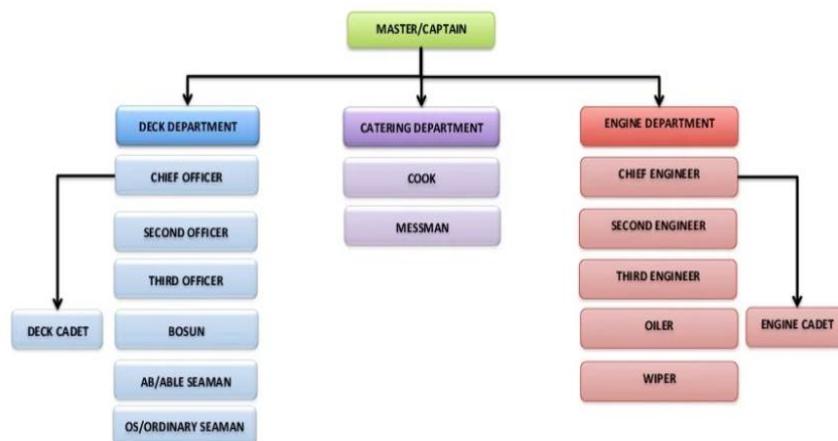
Engine rating bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan bagian mesin kapal, termasuk pemeliharaan, kebersihan, dan keamanan mesin. *Rating* mesin terdiri dari :

- 1) *Fitter* bertanggung jawab untuk membantu mandor mesin dan bosun dalam pengelasan baik dirunag mesin ataupun di ruang geladak
- 2) *Oiler* bertanggung jawab membantu mandor mesin, mendukung *engine officer* di semua aspek, tugas menjaga mesin, pemeliharaan, dan perbaikan

- 3) *Wiper* bertanggung jawab di tanki kapal membantu mandir mesin, juru minyak dan ikut betugas menjaga mesin, pemeliharaan, pembersihan, dan perbaikan

Selain *deck department* dan *engine department* juga terdapat *catering department* yang bertanggung jawab untuk semua aspek permakanan diatas kapal, dan kebersihan. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *catering department*:

- 1) *Chief Cook* bertanggung jawab atas *catering department* yang ada diatas kapal, laporan kepada master/nahkoda, dan megawasi atau memimpin second cook dan *utility/helper* dalam semua aspek termasuk disiplin dan kebersihan. *chief cook* mengatur anggaran dan pedoman makanan dalam batas-batas yang ditetapkan oleh *master*, merencanakan menu bervariasi, dan bertanggung jawab untuk mempromosikan nilai-nilai gizi serta memasak untuk seluruh personil diatas kapal.
- 2) *Messman* bertugas melayani pejabat saat makan, membantu *chief cook* dan melakukan persiapan peralatan dapur dan tugas kebersihan sehari-hari.



Gambar 2.2 Struktur jabatan di atas kapal

PT Pertamina International Shipping sendiri memiliki beberapa persyaratan yang harus dipenuhi yaitu sebagai berikut :

- 1) Memiliki sertifikat yang valid sesuai STCW 2020
- 2) Seluruh dokumen dan sertifikat memiliki masa berlaku minimal 12 bulan
- 3) Memiliki minimal dua tahun pengalaman sesuai kapal yang dipilih
- 4) Mempunyai kemampuann bahasa inggris yang bagus
- 5) Memenuhi nilai yang telah ditentukan



Gambar 2.3 Standar *crew* kapal PT Pertamina International Shipping

2.2 Kajian Penelitian yang Relevan

Dalam penulisan skripsi ini, peneliti menggali informasi dari penelitian-penelitian sebelumnya tentang teori yang berkaitan dengan judul skripsi ini dan digunakan sebagai pembeda antara penelitian terdahulu dengan skripsi yang saat ini sedang ditulis.

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Nama Penelitian	Judul Penelitian	Tahun Terbit	Hasil Penelitian
1	Yusi Rahmawati, Joddy Setya Adhitama dan Dwi Sulistyorini	Pentingnya Bahasa Inggris Dalam Perekrutan Crew Kapal Reefer Cargo di PT KIA MARINDO JUSEMA JAKARTA	2020	Dalam proses perekrutan <i>crew</i> kapal, PT Kia Marindo Jusema bekerja sama dengan Dael Cooperation, Ltd. Dalam hal ini kualifikasi yang diberikan oleh <i>principal</i> harus terpenuhi oleh para pelamar atau pelaut, utamanya dalam kemampuan bahasa inggris sebagai modal awal untuk bekerja di kapal berbendera asing. Beberapa usaha yang diberikan adalah sebagai berikut: memberikan pelatihan berbahasa inggris bagi calon <i>crew</i> kapal yang akan berangkat bekerja diatas kapal dan memanfaatkan jejaring sosial
2	Erwin Susanto	Upaya Peningkatan Kemampuan Bahasa Inggris Guna Mengurangi Kecelakaan kerja di MV HANJIN BREMERHEVEN	2017	Kurangnya kemampuan perwira diaats kapal dalam memahami <i>Standart Maritime Communication Phrase</i> sehingga mengakibatkan terjadinya komunikasi yang

				tidak berjalan dengan baik. Sehubungan dengan kejadian ini maka disarankan untuk memberikan pelatihan tambahan khusus Bahasa Inggris di setiap <i>crew</i> kapal yang baru turun kapal dengan <i>record</i> nilai bahasa yang buruk. Melaksanakan <i>interview</i> dengan orang asing secara langsung dan lebih dibiasakan untuk setiap kegiatan kapal menggunakan SMCP
3	Fajar Gumelar, Heri Susanto, Muh. Syafril Sunusi, I Komang Hedi Pramana	Optimalisasi Kompetensi Awak Kapal dalam Penerapan Keselamatan Kerja di Kapal Latih FRANS KAISEPO	2021	Faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja di KL. FRANS KASIEPO ialah Penerapan prosedur keselamatan kerja yang disebabkan oleh beberapa faktor seperti, kurangnya pengalaman <i>crew</i> dalam bekerja diatas kapal, kurangnya kedisiplinan dan pemahaman akan prosedur dalam konteks bahasa inggris maritim pada keselamatan kerja sehingga mengakibatkan kerugian

Dari tabel peneliiian diatas terdapat persamaan dan perbedaan yang yang diteliti. Persamaan antara penelitian terdahulu dan penelitian yang sedang dilakukan saat ini terdapat pada pembahasan mengenai pentingnya bahasa inggris untuk *crew* yang berada diatas kapal.

Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian yang sedang dilakukan saat ini terletak pada dua aspek utama. Pertama, lokasi penelitian yang sebelumnya dilakukan di tempat atau perusahaan lain, sementara penelitian saat ini berfokus pada kasus yang terjadi di perusahaan PT. Pertamina International Shipping. Kedua, jenis kendala atau hambatan yang menjadi objek penelitian berbeda, dengan penelitian saat ini yang fokus pada peningkatan kemampuan bahasa inggris guna standarisasi *crew* kapal.

2.3 Kerangka Pikir

