

**ANALISIS KEMAMPUAN CREW MENGGUNAKAN STANDARD
MARINE COMMUNICATION AND PHRASES (SMCP) DI MT.**

NARIVA



SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Sebutan
Profesional Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh : NAUFAL IRAWAN NIT. 51145256 N

**JURUSAN NAUTIKA
PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

HALAMAN PERSETUJUAN
PENINGKATAN KEMAMPUAN CREW MENGGUNAKAN STANDARD
MARINE COMMUNICATION AND PHRASES (SMCP) DI MT. NARIVA

DISUSUN OLEH:

NAUFAL IRAWAN
NIT. 51145256 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang, 31 Januari 2019

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

PURWANTONO, S.Psi., M.Pd.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19661015 199703 1 002

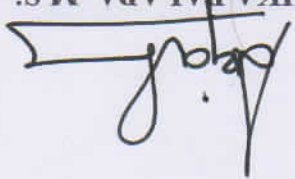
Dosen Pembimbing I

Materi



Capt. H. S. SUMARDI, S.H., M.M., M.Mar.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560625 198203 1 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika



Capt. ARIKA PALAPA, M.Si., M.Mar.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

**ANALISIS KEMAMPUAN CREW MENGGUNAKAN STANDARD
MARINE COMMUNICATION AND PHRASES (SMCP) DI MT. NARIVA.**

DISUSUN OLEH:

NAUFAL IRAWAN
NIT. 51145256 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran
dengan nilai.....pada tanggal,....31 JANUARI 2019

Penguji I



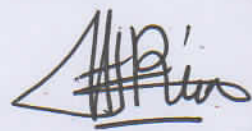
Capt. EKO MURDIYANTO, M.Pd., M.Mar.
Pembina Utama Muda, (IV/c)
NIP. 19570618 198203 1 002

Penguji II



Capt. H. S. SUMARDI, S.H., M.M., M.Mar.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560625 198203 1 002

Penguji III



Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd
Penata Tingkat III (III/c)
NIP. 19660721 199203 2 001

Dikukuhkan Oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG,

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : NAUFAL IRAWAN

NIT : 51145256 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "**Peningkatan kemampuan crew menggunakan standard marine communication and phrases (SMCP) di MT. Nariva**" Adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 31 Januari 2019

Yang menyatakan



NAUFAL IRAWAN
NIT. 51145256 N

HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini dipersembahkan untuk :

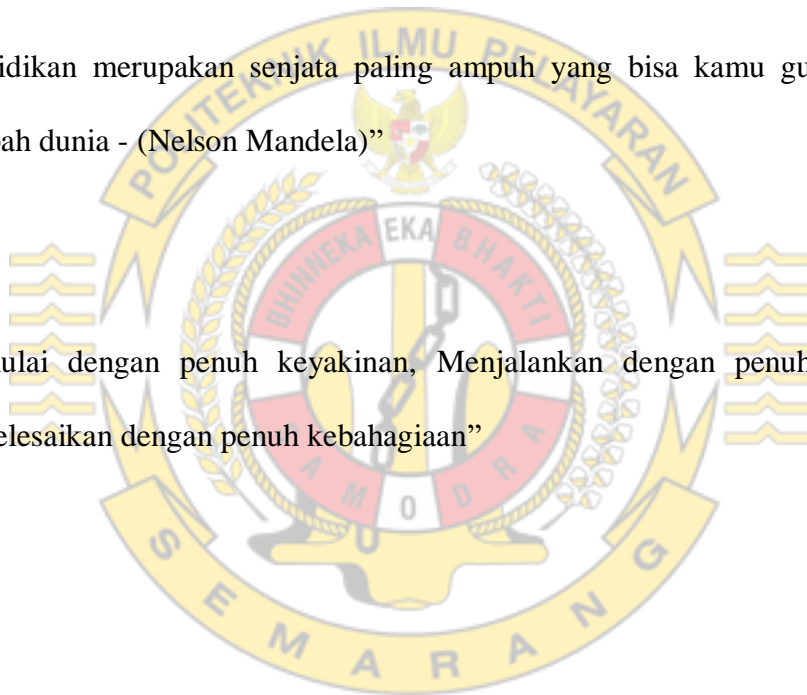
1. ALLAH SWT yang maha pengasih dan maha penyayang.
2. Orang tua tercinta, Bapak Bambang Sutoko dan Ibu Mastuti Herlina yang selalu memberikan kasih sayangnya tanpa henti, dukungan, nasehat, doa serta segala yang terbaik untuk keberhasilan dan cita – cita putramu ini.
3. Adik-adikku terkasih, Isnaini Dera Utari dan Afif Ramadhan terima kasih atas semua motivasi dan dukungannya sehingga kakakmu ini bisa menyelesaikan pendidikan ini dengan baik.
4. Seluruh dosen, khususnya yang telah memberikan bimbingan dan pengarahannya kepada penulis dalam menyusun skripsi ini, Capt. H. S. Sumardi, S.H., M.M., M.Mar dan bapak Purwantono, S.Psi., M.Pd.
5. Arinta Cahyani, terima kasih atas segala semangat, cinta dan kasih sayang kepada penulis.
6. Seluruh staff pengajar dan civitas akademika PIP Semarang atas bimbingannya.
7. Teman – teman kelas N VIII A terima kasih atas semua saran dan nasehat, canda dan tawa kalian akan selalu ku kenang dan ku doakan semoga kita semua berhasil mencapai kesuksesan, amin.

MOTTO

“Kesuksesan seseorang tidak mungkin tanpa sebab, karena kunci kesuksesan adalah kerja keras dan usaha yang gigih dan doa maupun restu orang tua adalah hal yang paling utama”

“Pendidikan merupakan senjata paling ampuh yang bisa kamu gunakan untuk merubah dunia - (Nelson Mandela)”

“Memulai dengan penuh keyakinan, Menjalankan dengan penuh keikhlasan,
Menyelesaikan dengan penuh kebahagiaan”



KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat ALLAH SWT karena berkat limpahan rahmat, hidayah serta karuniaNya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Analisis Kemampuan Crew Menggunakan Standard Marine Communication and Phrases (SMCP) di MT. Nariva” dengan baik.

Skripsi yang berjudul “Meningkatkan Kemampuan Crew Menggunakan Standard Marine Communication and Phrases (SMCP) di MT. Nariva” ini penulis susun guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh sebutan Profesional Serjana Terapan Pelayaran di bidang Kenautikaan.

Dalam penulisan skripsi ini, peneliti telah banyak mendapatkan bimbingan serta bantuan baik materil maupun spiritual dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan kali ini penulis menyampaikan rasa terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar, selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Bapak Capt. H. S. Sumardi, S.H., M.M., M.Mar, selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Purwantono, S.Psi., M.Pd, selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penulisan Skripsi.
5. Bapak Ibu dosen serta Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

6. Orang Tua Penulis, Bapak Bambang Sutoko dan Ibu Mastuti Herlina yang selalu memberikan doa restu dan semangat.
7. PT. Waruna Nusa Sentana yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan praktek berlayar.
8. Seluruh crew MT. Nariva yang telah memberikan Pengetahuan dan bimbingan kepada peneliti selama praktek berlayar.
9. Teman – teman kelas N VIII A yang selalu membantu memberikan pemikirannya sehingga skripsi ini terselesaikan.
10. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu kelancaran skripsi ini.

Akhirnya, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca.

Semarang, 14 Februari 2019

Penulis

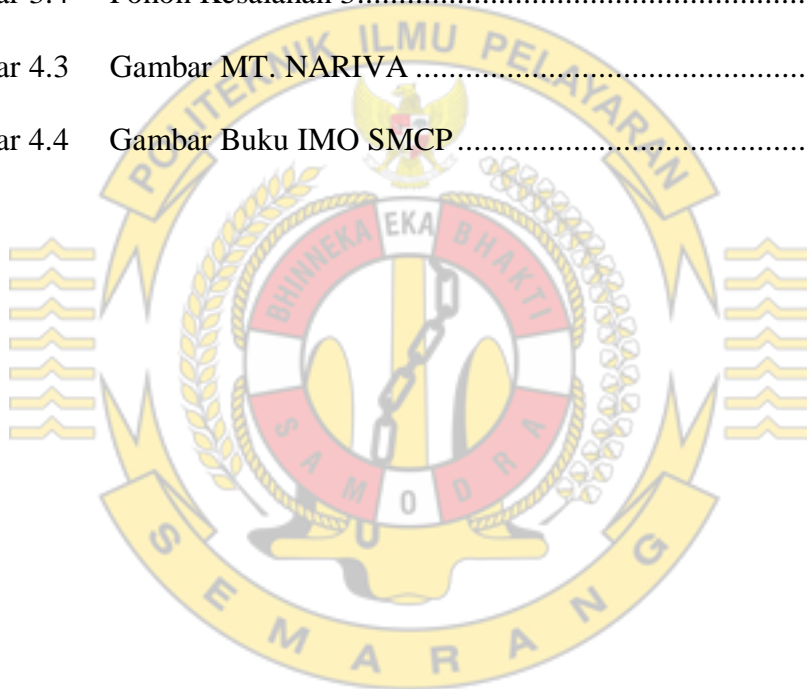


Naufal Irawan

NIT : 5115256 N

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Bagan Kerangka Pikir	21
Gambar 3.1	Bagan <i>Fishbone Analysis</i>	33
Gambar 3.2	Pohon Kesalahan 1.....	35
Gambar 3.3	Pohon Kesalahan 2.....	38
Gambar 3.4	Pohon Kesalahan 3.....	39
Gambar 4.3	Gambar MT. NARIVA	47
Gambar 4.4	Gambar Buku IMO SMCP	66



DAFTAR TABEL

Tabel 3.2	Simbol – Simbol <i>Fault Tree Analysis</i>	34
Tabel 4.1	<i>Ship Particular</i> MT. NARIVA.....	44
Tabel 4.2	Tabel <i>Crew List</i> MT. NARIVA.....	46



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	01	Ship Particular MT. Nariva
Lampiran	02	Hasil Wawancara
Lampiran	03	Lembar Pengajuan Judul
Lampiran	04	Lembar Bimbingan Skripsi
Lampiran	05	Daftar Riwayat Hidup
Lampiran	06	Crew List MT. Nariva



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian.....	3
E. Sistematika Penulisan Skripsi.....	4

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka	7
B. Kerangka Pemikiran	20
C. Definisi Operasional	22

BAB III METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian	24
B. Metode Pengumpulan Data	24
C. Sumber Data	28
D. Teknik Analisis Data	29

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti	41
B. Analisis Masalah	46
C. Pembahasan Masalah	53

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	66
B. Saran	67

DAFTAR PUSTAKA

CURICULLUM VITAE (DAFTAR RIWAYAT HIDUP)

GAMBAR DAN LAMPIRAN

ABSTRAKSI

Naufal Irawan, 2019. NIT : 51145256.N, “Analisis Kemampuan *Crew* Menggunakan *Standard Marine Communication and Phrases* (SMCP) di MT. Nariva”. Skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. H. S. SUMARDI, S.H., M.M., M.Mar. Dan Pembimbing II: PURWANTONO, S.Psi., M.Pd.

Standard Marine Communication and Phrases (SMCP) adalah komunikasi verbal yang dibangun berdasarkan pengetahuan dasar dari bahasa Inggris. Dirancang dengan sengaja untuk versi bahasa Inggris maritim yang disederhanakan untuk mengurangi gramatikal, leksikal dan idiomatik minimum yang dapat ditoleransi, menggunakan struktur terstandarisasi demi aspek fungsinya. Yaitu, mengurangi kesalahpahaman dalam komunikasi verbal yang terkait dengan keselamatan, untuk komunikasi antar *crew* di atas kapal, kapal dengan kapal, dan kapal dengan stasiun radio pantai.

Dalam skripsi ini, peneliti melaksanakan pengamatan secara langsung terhadap komunikasi dari para *crew* ketika diharuskan menggunakan bahasa Inggris maritim (SMCP) dan terdapat permasalahan yakni terjadi miss komunikasi antara *crew* MT. Nariva dengan *Pilot* Singapura pada saat kapal sedang olah gerak sandar menuju Vopak banyan terminal Singapura yang terjadi akibat kurangnya kemampuan *crew* dalam menggunakan SMCP. Untuk menganalisa terjadinya permasalahan ini, peneliti menggunakan 2 metode teknik analisa data yaitu *Fishbone Analysis*, dan *Fault Tree Analysis*. Metode *Fishbone Analysis* peneliti gunakan untuk menganalisa faktor – faktor apa saja yang menyebabkan kurangnya kemampuan *crew* menggunakan bahasa Inggris maritim (SMCP), dan metode *Fault Tree Analysis* (FTA) peneliti gunakan untuk menentukan akar penyebab permasalahan dengan menganalisa kembali faktor-faktor penyebab permasalahan yang sudah didapat dari metode *Fishbone Analysis* sehingga nantinya akan didapat solusi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kemampuan *crew* menggunakan bahasa Inggris maritim (SMCP).

Dengan melaksanakan upaya tersebut diharapkan dapat meningkatkan kemampuan para *crew* menggunakan bahasa Inggris maritim dengan maksimal. Sehingga kegiatan pelayaran khususnya saat berkomunikasi menggunakan bahasa Inggris maritim dapat berjalan dengan lancar dan tidak terjadi lagi miss komunikasi antara *crew* dan *pilot* asing ketika sedang bertugas dalam pelaksanaan olah gerak sandar karena dapat membahayakan keselamatan kapal. Pada akhir skripsi Penulis menyajikan kesimpulan dan saran.

Kata kunci : *Standard Marine Communication and Phrases* (SMCP), Komunikasi, *Crew*

ABSTRACT

Naufal Irawan, 2019. NIT : 51145256.N, “*Analysis Crew’s Ability to Communication Using Standard Marine Communication and Phrases (SMCP) on MT. Nariva* ”. Nautical Department Program, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Lecture I: Capt. H. S. Sumardi, S.H., M.M., M.Mar. And Lecture II: Purwantono, S.Psi., M.Pd.

Standard Marine Communication and Phrases (SMCP) is verbal communication built on basic knowledge of English. Intentionally designed for a simplified maritime English version to reduce grammatical, lexical and idiomatic minimums that can be tolerated, using standardized structures for aspects of their functions. That is, reducing misunderstandings in verbal communication related to safety, for communication between crew on board, ships with ships and ships with coastal radio stations.

In this thesis, the researcher carried out direct observations of the communication of the crew when required to use maritime English (SMCP) and there were problems such as a miss communication between the MT Nariva crew and the Singapore Pilot when the ship was manouvering towards the Singapore Vopak banyan terminal for berthing that occurred due to lack of crew ability to use SMCP. To analyze the occurrence of this problem, researchers used 2 methods of data analysis techniques namely Fishbone Analysis, and Fault Tree Analysis. The researchers use Fishbone Analysis methods to analyze what factors cause the lack of ability of the crew to use maritime English (SMCP), and the researchers' Fault Tree Analysis (FTA) method uses to determine the root cause of the problem by re-analyzing the causes of the problems that have obtained from the Fishbone Analysis method so that later a solution can be obtained to improve the crew's ability to use maritime English (SMCP).

By implementing these efforts it is hoped that it can improve the ability of the crew to use maritime English to the fullest. So that shipping activities, especially when communicating using maritime English can run smoothly and there will be no more misscommunication between crew and foreign pilots while on duty in carrying out anchoring because it can endanger ship safety. In the end of this thesis, author presents conclusions and suggestions.

Key words : Standard Marine Communication and Phrases (SMCP), Communication, Crew

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dizaman globalisasi sekarang ini kualitas komunikasi dari seorang *crew* baik *Officer* maupun *Rating* sangat dituntut untuk menunjang terwujudnya suatu profesionalisme yang tinggi, khususnya kemampuan komunikasi yang menggunakan standar internasional yakni *standard marine communication and phrases*. Tetapi semua itu bukanlah hal yang mudah untuk diwujudkan. Menciptakan suatu sosok *crew* yang berkualitas, tidaklah cukup hanya diukur dari sertifikat kompetensi dan pengalaman saja.

Oleh karena itu pihak perusahaan dan pihak kapal harus dapat memiliki suatu sistem yang baik dari pemilihan, penerimaan, persiapan dan penempatan seorang *crew* yang akan naik diatas kapal. Tetapi kenyataan yang ditemukan dilapangan atas keempat hal tersebut tidaklah diterapkan sebagaimana mestinya. Alhasil muncul masalah - masalah terkait dengan komunikasi yang dijumpai diatas kapal yang dapat menghambat kelancaran sistem komunikasi, sehingga dapat merugikan pihak kapal maupun perusahaan.

Kita tahu bersama bahwa sistem komunikasi yang baik diatas kapal dapat memberikan suatu benefit yang baik kepada pihak kapal maupun perusahaan pelayaran. Tetapi dikarenakan manajemen perusahaan pelayaran yang kurang baik

dalam hal penerimaan sampai penempatan membuat kebanyakan para *crew* kapal menyimpulkan bahwa hanya dengan pengalaman dan lamanya masa mereka berlayar saja mereka dapat mengatakan bahwa mereka memiliki suatu kualitas dan mengesampingkan kemampuan komunikasi yang mereka miliki.

Tetapi pemahaman ini adalah suatu pemahaman yang salah, yang dapat menjatuhkan mereka bahkan dapat menjatuhkan harga mereka sendiri apabila mereka ingin bekerja diperusahaan luar negeri. Dikarenakan hal ini bukanlah hal bohong bahwa *crew* kapal dari Indonesia berharga murah dibandingkan *crew* kapal dari Philippine, Vietnam, Myanmar, dll. Hal demikian ditemui juga dikapal MT. NARIVA secara nyata, dimana penurunan kualitas dikarenakan motivasi negatif yang ditumbuhkan dari sistem penerimaan *crew* kapal yang salah.

Suatu sistem penerimaan *crew* kapal yang tidak berdasarkan Kualitas dan Kuantitas dari *crew* itu sendiri, menjadikan *crew* tersebut merasa pantas untuk naik diatas kapal yang berlayar ke luar negeri padahal kenyataannya tidak sama sekali, dikarenakan hal itu menciptakan suatu motivasi negatif dari dalam diri *crew* tersebut. Sedangkan motivasi negatif itu dapat menimbulkan penurunan kualitas *crew* tersebut apabila ia menemukan hal yang baru diatas kapal.

Oleh karena itu, diperlukan pelatihan, pengenalan dan penilaian kemampuan berdasarkan kompetensi yang mereka miliki. Hal ini ditujukan untuk peningkatan kualitas agar dapat melancarkan dari sistem komunikasi kapal itu sendiri. Oleh sebab itu disinilah peranan *Master* dan *Officer* diatas kapal untuk melakukan suatu usaha atau memberi pengaruh, khususnya terhadap kemajuan sistem komunikasi.

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas, maka skripsi ini diberi judul “Analisis Kemampuan *Crew* Menggunakan *Standard Marine Communication and Phrases* di MT. Nariva“.

B. PERUMUSAN MASALAH

1. Mengapa kemampuan *crew* kurang menguasai dan memahami *standard marine communication and phrases* (SMCP) ?
2. Mengapa terjadi *miss communication* antara *Pilot* dan *crew* di atas kapal ?

C. TUJUAN PENELITIAN

1. Untuk mengetahui penyebab kemampuan *crew* kurang menguasai dan memahami *standard marine communication and phrases* (SMCP).
2. Untuk mengetahui penyebab terjadinya *miss communication* antara *Pilot* dan *crew* di atas kapal.

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat secara teoritis
 - a. Memberikan gambaran tentang pentingnya menguasai komunikasi menggunakan bahasa internasional bahasa inggris dengan *standard marine communication and phrases*.
 - b. Timbulnya kesadaran untuk meningkatkan kemampuan terhadap penguasaan *standard marine communication and phrases*
2. Manfaat secara praktis
 - a. Menambah hasanah ilmu pengetahuan bagi dunia maritim.

- b. Terbentuknya para *crew* yang berkualitas, yang mampu diandalkan diatas kapal.
- c. Sebagai bahan ajar atau metode untuk sekolah guna
- d. kualitas peserta didik dan juga sebagai perbandingan ilmu yang didapat dikampus dan ilmu yang harus diterapkan diatas kapal.

E. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Dalam skripsi ini sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

1. Bagian Awal

Bagian awal skripsi ini mencakup halaman sampul depan, halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman pernyataan, halaman motto, dan persembahan, kata pengantar, daftar isi, dan abstraksi.

2. Bagian Utama

Bagian utama skripsi ini penulis sajikan terdiri dari lima bab yang diuraikan tiap-tiap bab dan masing-masing bab mempunyai kaitan satu sama lain mengenai materi didalamnya. Sehingga penulis berharap supaya pembaca dapat dengan mudah memahami dalam mengikuti seluruh uraian dalam bahasan atas skripsi ini. Maka penulis menyusun dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I. PENDAHULUAN

Mengemukakan latar belakang penelitian peningkatan kemampuan *crew* menggunakan *standard marine communication and phrases*, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian yang memuat maksud dan manfaat yang ingin dicapai, serta sistematika penulisan agar memudahkan pembaca dalam mengikuti dan memahami penulisan skripsi ini.

BAB II. LANDASAN TEORI

Berisikan tentang uraian dari landasan teori yang digunakan, meliputi tinjauan pustaka, dimana memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dan ilmu pengetahuan pendukung lainnya, serta menjelaskan hal hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertautan antara variabel yang diteliti dan hipotesis yang dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti

BAB III. METODE PENELITIAN

Memberikan informasi tentang metodologi yang akan digunakan untuk mencari data-data yang konkret berkaitan dengan : waktu dan

tempat penelitian, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, menguraikan tentang deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan crew dan kapal. Memaparkan temuan-temuan yang didapat di atas kapal yang kemudian dianalisis berdasarkan alat ukur, dan dicari alternatif pemecahan masalahnya. Kemudian alternatif pemecahan masalah itu dievaluasi untuk mencari solusi terbaik dari permasalahan.

BAB V. PENUTUP

Berisikan tentang kesimpulan yang memuat tentang jawaban terhadap masalah penelitian yang telah dibuat berdasarkan hasil dan pembahasan, serta saran yang memuat usul-usul konkret peneliti bagi penyelesaian masalah yang dihadapi oleh objek penelitian atau manusia pada umumnya

3. Bagian Akhir

Bagian akhir skripsi ini mencakup daftar pustaka dan lampiran skripsi untuk menempatkan data atau keterangan lain yang telah disajikan dalam bagian utama skripsi ini.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Dalam rangka menganalisis kemampuan *crew* menggunakan *standard marine communication and phrases* diatas kapal MT. Nariva, penulis mencari dan mengkaji beberapa sumber yakni dari referensi-referensi, beberapa buku, dan internet yang mendukung penulisan skripsi ini. Adapun hal-hal tersebut adalah :

1. **Standard Marine Communication and Phrases**

IMO SMCP (2002:3) *Standard Marine Communication and Phrases*, memenuhi persyaratan konvensi STCW 1978 sebagaimana direvisi, dan konvensi SOLAS 1974 adalah sebagai komunikasi keselamatan dan navigasi dari kapal ke darat dan sebaliknya, dari kapal ke kapal dan di atas kapal. Harus tepat, sederhana dan tidak bermakna ganda untuk menghindari kebingungan dan kesalahan.

SMCP dibangun berdasarkan pengetahuan dasar dari bahasa inggris. Dirancang dengan sengaja untuk versi bahasa inggris maritim yang disederhanakan untuk mengurangi gramatikal, leksikal dan idiomatik minimum yang dapat ditoleransi, menggunakan struktur terstandarisasi demi aspek fungsinya. Yaitu, mengurangi kesalahpahaman dalam komunikasi verbal

yang terkait dengan keselamatan, untuk komunikasi di atas kapal, kapal dengan kapal, dan kapal dengan stasion radio pantai.

2. Sumber Daya Manusia

Mangkunegara (2013 : 2) Manajemen sumber daya manusia dikatakan bahwa :

Manajemen sumber daya manusia merupakan suatu perencanaan, pengorganisasian, pengkoordinasian, pelaksanaan, dan pengawasan terhadap pengadaan, pengembangan, pemberian balas jasa, pengintegrasian, pemeliharaan, dan pemisahan tenaga kerja dalam rangka mencapai tujuan organisasi. Sedangkan pengertian sumber daya manusia secara umum merupakan daya yang bersumber dari manusia. Daya yang bersumber dari manusia dapat juga disebut sebagai tenaga atau kekuatan. Pada hakikatnya, SDM berupa manusia yang dipekerjakan disebuah organisasi sebagai penggerak untuk mencapai tujuan organisasi tersebut.

Adapun pengertian lain sumber daya manusia menurut Sedarmayanti (2009:27) adalah tenaga kerja atau pegawai atau *crew* di dalam suatu organisasi yang mempunyai peran penting dalam mencapai keberhasilan. Pengertian lain dikemukakan oleh Ndraha (2012 : 7) adalah sebagai berikut : “sumber daya manusia adalah penduduk yang siap, mau, dan mampu memberi sumbangan terhadap usaha pencapaian tujuan organisasional.

a. Indikator Kualitas Sumber Daya Manusia

Peneliti akan membahas lebih lanjut mengenai ukuran-ukuran untuk mengukur kualitas sumber daya manusia yang diadaptasi dan modifikasi sesuai dengan kebutuhan penelitian yang akan dilakukan dari Sedarmayanti (2009:53) adalah sebagai berikut :

- 1). Kemampuan fisik (kesehatan)
- 2). Kemampuan non fisik, yang meliputi
 - a). Kemampuan Intelektual (kecerdasan)
 - b). Kemampuan Psikologis (mental)

Adapun penilaian dalam mengukur kualitas sumber daya manusia yang diharapkan mencakup sumber daya manusia yang memenuhi berbagai kriteria dalam ukuran-ukuran di atas yaitu meliputi :

- 1). Kemampuan Fisik (kesehatan)

Kemampuan fisik adalah kemampuan tugas-tugas yang menuntut stamina, keterampilan, kekuatan, dan karakteristik serupa. Penelitian terhadap berbagai persyaratan yang dibutuhkan dalam ratusan pekerjaan telah mengidentifikasi sembilan kemampuan dasar yang tercakup dalam kinerja dari tugas-tugas fisik. Adapun indikator dalam mengukur kemampuan fisik (kesehatan) ini meliputi :

- a). Memiliki kesehatan yang baik serta kesegaran jasmani
 - b). Memiliki tingkat kehidupan yang layak dan manusiawi
- 2). Kemampuan Intelektual (Kecerdasan)

Kemampuan intelektual adalah kemampuan yang dibutuhkan untuk melakukan berbagai aktivitas berpikir, menalar, dan memecahkan masalah. Individu dalam sebagian besar masyarakat menempatkan kecerdasan, dan untuk alasan yang tepat, pada nilai yang tinggi. Individu yang cerdas juga lebih mungkin menjadi pemimpin dalam suatu kelompok. Adapun indikator dalam mengukur kemampuan intelektual (kecerdasan) ini meliputi :

- a). Memiliki kemampuan pendidikan pada jenjang yang lebih tinggi.
- b). Memiliki tingkatan ragam dan kualitas pendidikan serta keterampilan yang relevan dengan memperhatikan dinamika lapangan kerja, baik yang tersedia di tingkat local, nasional maupun internasional.
- c). Memiliki penguasaan bahasa, meliputi bahasa nasional, bahasa ibu (daerah) dan sekurang-kurangnya satu bahasa asing.
- d). Memiliki pengetahuan dan keterampilan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi yang sesuai dengan tuntutan industrialisasi.

3.) Kemampuan Psikologis (mental)

Kemampuan psikologis (mental) adalah kemampuan yang berkaitan dengan etika, perilaku, sikap, serta fungsi mental manusia secara ilmiah yang biasanya dikaitkan dengan kemampuan seseorang untuk memberi penilaian baik-buruk suatu keadaan/kondisi didalam melaksanakan pekerjaan. Adapun indikator dalam mengukur kemampuan intelektual (kecerdasan) ini meliputi :

- a). Taat menjalankan agama dan kepercayaan terhadap Tuhan Yang Maha Esa, serta toleransi yang tinggi dalam kehidupan beragama.
- b). Memiliki semangat yang tinggi dan kejuangan yang tangguh, baik sebagai individu maupun sebagai masyarakat.
- c). Jujur yang dilandasi kesamaan antara pikiran, perkataan dan perbuatan serta tanggung jawab yang dipikulnya.
- d). Lebih mementingkan kepentingan umum daripada kepentingan pribadi atau golongan atas dasar kesamaan lebih mendahulukan kewajiban daripada hak sebagai Warga Negara.
- e). Memiliki sikap adaptif dan kritis terhadap pengaruh negative nilai-nilai budaya asing.
- f). Memiliki kesadaran disiplin nasional sebagai suatu budaya bangsa yang senantiasa ingin maju.
- g). Memiliki semangat kompetisi yang tinggi dengan meningkatkan motivasi, etos kerja dan produktivitas demi pembangunan bangsa dan Negara.
- h). Berjiwa besar dan berpikiran positif dalam setiap menghadapi permasalahan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara demi keutuhan dan kemajuan.

Melihat uraian diatas tersebut, maka sumber daya manusia yang berkualitas sangat diperlukan dalam suatu organisasi, karena dengan adanya sumber daya manusia yang berkualitas baik berkemampuan dalam

bidang fisik, intelektual serta psikologisnya sangat mempengaruhi maju mundurnya suatu organisasi .

b). Faktor – faktor yang mempengaruhi kemampuan seorang crew menggunakan SMCP:

ada 6 faktor yang mempengaruhi, yakni :

- i). Pasif dan malu untuk belajar saat di atas kapal.
- ii). Tingkat keterampilan.
- iii). Kuantitas mempraktekkan
- iv). Faktor usia.
- v). Motivasi negatif
- vi). Merasa cukup karena sudah memiliki pengalaman berlayar yang lama.

3. Peningkatan Kemampuan Crew

Berdasarkan teori - teori diatas dapat disimpulkan bahwa hal – hal yang dapat menunjang peningkatan kualitas seorang *crew* adalah :

seorang individu dapat meningkatkan kualitas dirinya sebagai penunjan kelancaran system komunikasi kapal, dengan adanya :

- a. *Training* (pelatihan) di atas kapal.
- b. *Assessment of competence* (penilaian) atau pengujian dari hasil pelatihan yang telah dilaksanakan.
- c. Peranan dari seorang *Master* dan Perwira yang bertanggung jawab.

Hal ini juga dijelaskan didalam STCW A-I/8 untuk suatu *standard* kualitas yang sebenarnya harus diterapkan diatas kapal dan diperusahaan pelayaran untuk mendapatkan *crew* yang berkualitas adalah :

- 1). Setiap pihak harus menjamin bahwa sasaran pendidikan dan pelatihan dan standard-standard kompetensi yang terkait yang harus dicapai telah ditegaskan secara jelas, dan harus mengenali tingkat-tingkat pengetahuan, pemahaman dan keahlian-keahlian yang sesuai dengan pemeriksaan dan pengujian yang diharuskan dibawah konvensi. Sasaran – sasaran dan standard kualitas yang terkait dapat ditetapkan secara terpisah sesuai dengan program-program kursus dan pelatihan yang berbeda-beda, dan harus meliputi penyelenggaraan sistem pemberian sertifikat yang ada.
- 2). Lingkup penerapan *standard-standard* kualitas harus mencakup penyelenggaraan sistem pemberian sertifikat, semua program-program kursus dan pelatihan, pengujian, dan penilaian yang dilaksanakan oleh, atau dibawah wewenang suatu pihak, dan juga mencakup kualifikasi serta pengalaman para instruktur dan penilai, dengan memperhatikan tinjauan-tinjauan yang telah dilakukan terhadap kebijaksanaan-kebijaksanaan, sistem-sistem, pengawasan dan jaminan kualitas, guna menjamin pencapaian sasaran yang telah ditetapkan.
- 3). Setiap pihak harus menjamin bahwa suatu evaluasi terhadap pengetahuan, pemahaman, keahlian dan kompetensi yang telah diperoleh dan terhadap

aktivitas-aktivitas penilaian, dan juga pengevaluasian sistem administrasi yang ada, telah dilakukan.

Dari pada teori diatas maka dapat diketahui hal – hal yang harus dilakukan di atas kapal dalam rangka peningkatan kemampuan *crew* menggunakan *standard marine communication and phrases* adalah :

a). Training (pelatihan)

Dalam rangka meningkatkan kemampuan *crew* menggunakan SMCP, maka diperlukan adanya suatu peningkatan bagi para *crew*. Untuk itu perlu dilakukan *training* kepada seluruh *crew*, mengenai pentingnya *training* ini seperti yang dikemukakan oleh beberapa pendapat ahli :

Menurut Widodo (2015:82), Pelatihan merupakan serangkaian aktivitas individu dalam meningkatkan keahlian dan pengetahuan secara sistematis sehingga mampu memiliki kinerja professional dibidangnya. Pelatihan adalah proses pembelajaran yang memungkinkan pegawai melaksanakan pekerjaan yang sekarang sesuai dengan standar.

Menurut Rivai dan Sagala (2011:212), Pelatihan adalah proses secara sistematis mengubah tingkah laku pegawai untuk mencapai tujuan organisasi. Pelatihan berkaitan dengan keahlian dan kemampuan pegawai untuk melaksanakan pekerjaan saat ini.

Berdasarkan uraian tersebut dapat ditarik suatu pengertian bahwa *training* adalah merupakan salah satu bentuk untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan yang dimiliki *crew* dalam rangka meningkatkan *performance* bagi pencapaian tujuan organisasi. Adapun manfaat dari pelatihan dan pengembangan SDM dapat dilihat dari dua sisi yakni :

Dari sisi individu *crew* :

- i). Menambah pengetahuan yang bersangkutan.
- ii). Menambah dan memperbaiki keahlian dan keterampilan.
- iii). Merubah sikap.
- iv). Menambah kepercayaan diri *crew* untuk berkomunikasi dengan asing.
- v). Meningkatkan kualitas *crew* tersebut.

Berdasarkan uraian tersebut dapat ditarik pengertian bahwa sasaran *training* dari 5 hal yaitu : Menambah pengetahuan, keahlian dan keterampilan, Perubahan sikap, Menambah kepercayaan diri, dan Meningkatkan kualitas *crew* tersebut.

Perubahan sikap diperlukan jika *crew* memerlukan pengetahuan dan keterampilan untuk melaksanakan tugasnya. Perubahan sikap ini merupakan suatu hal yang sangat sulit untuk merubahnya. Keterampilan diperlukan untuk dilaksanakan setelah *crew* mempunyai pengetahuan, mengenai apa yang harus dilakukan dalam

hal ini dalam berkomunikasi dengan asing menggunakan SMCP. Menambah kepercayaan diri, pengetahuan dan meningkatkan kualitas dari crew tersebut merupakan hal otomatis yang akan diterima crew setelah menjalani pelatihan apabila dilakukan dengan benar.

Crew harus mempunyai keterampilan untuk dapat melaksanakan tugasnya. Akan lebih baik lagi kalau *crew* mengetahui mengapa tugas itu harus dilakukan, sehingga dia dapat mengemukakan ide untuk menyempurnakan metode yang dipakai dalam pelaksanaan tugas tersebut. Hal tersebut adalah mungkin apabila dalam diri *crew* tersebut mempunyai kemampuan untuk melakukan penyempurnaan.

Tetapi keberhasilan dari suatu pelatihan harus ditunjang dari tingkat **MOTIVASI dan KEDISIPLINAN** yang dimiliki oleh para *crew* yang sedang dilatih atau dalam masa pelatihan. Motivasi adalah merupakan suatu proses psikologis yang mencerminkan interaksi antara sikap, kebutuhan, persepsi, dan keputusan yang terjadi pada diri seseorang.

b. *Assesment of Competence* (penilaian kemampuan).

Pelatihan dari seorang crew tidak hanya sampai ditahap pelatihan saja tapi juga harus diadakan **ASSESSMENT OF COMPETENCE**, yang dapat membuktikan kemampuan dari *crew* itu sendiri dan sebagai penunjang keprofesionalan berdasarkan kompetensi yang mereka

miliki. Berdasarkan STCW B-1/4 *Assessmnet of competence* adalah merupakan suatu proses :

- 1). Mengumpulkan bukti yang sah dan dapat diandalkan, tentang pengetahuan calon, pemahaman dan kecakapan dalam menyelesaikan tugas, kewajiban dan tanggung jawab yang tercantum dalam 1 tabel A-II/I: dan
- 2). Menilai bukti tersebut sesuai dengan kriteria yang ditetapkan didalam standard yang bersangkutan.

Tata cara evaluasi kompetensi harus dirancang untuk mempertimbangkan berbagai metode pengujian yang dapat menghasilkan berbagai jenis bukti yang berbeda-beda, tentang kompetensi calon, misalnya :

- a). Pengamatan langsung aktivitas latihan berkomunikasi.
- b). Pengujian keahlian, kecakapan dan kompetensi SMCP.
- c). Praktek-praktek
- d). Bukti dari pengalaman terdahulu.
- e). Teknik-teknik pengajuan pertanyaan dan pernyataan secara tertulis atau lisan yang didasarkan SMCP.

c. Memaksimalkan Peran dan Tanggung Jawab Nakhoda dan Perwira di atas kapal.

Pelatihan dan penilaian yang baik diatas tidak akan berjalan apabila tidak didukung oleh Kehandalan dan Kecakapan dari Nahkoda dan

Perwira diatas kapal, yang merupakan suatu elemen penting dari keberhasilan pelatihan dan penilaian kemampuan dari seorang *crew*. Oleh karena itu, mereka harus dapat mengajarkan item – item yang penting yang pada hal ini berkaitan dengan penelitian yang diteliti oleh penulis seperti dibawah ini yaitu:

- 1). Memahami pentingnya menguasai *standard marine communication and phrases*.
- 2). Mengetahui tujuan dibuatnya SMCP sebagai bahasa yang digunakan secara internasional dilaut.
- 3). Sebagai pengajar dari *crew* yang baru naik diatas kapal.
- 4). Sebagai penilai penguasaan *crew* terhadap SMCP.

Mengacu dari keseluruhan item diatas terlihat jelas peranan penting dari seorang Perwira senior diatas kapal. Teori diatas dipertegas didalam STCW Code b BAB II mengenai peran dan tanggung nahkoda dan perwira diatas sebagai pihak pelatih suatu pelatihan di atas kapal :

- a). Perwira pelatih kapal, harus bertanggung jawab dalam :
 - i). Mengatur program pelatihan praktek dikapal.
 - ii). Melalui pengawasan, menjamin bahwa buku catatan pelatihan (record book) dipelihara dengan baik, dan seluruh persyaratan dipenuhi.

iii). Sejauh dapat dilakukan, memastikan dan untuk memperoleh pengalaman, sesuai dengan sasaran program pelatihan, kemajuan pelatihan dan hambatan-hambatan operasional.

b). Tanggung jawab Nakhoda adalah :

i). Membuat jalur hubungan antara Perwira pelatih kapal dengan Perwira pelatih perusahaan.

ii). Melanjutkan peran, jika Perwira kapal diganti selama pelayaran.

iii). Menjamin bahwa semua pihak terkait, secara efektif melaksanakan program pelatihan dikapal.

c). Dengan disediakannya alat-alat / fasilitas yang cukup seperti :

i). Multimedia training seperti CD, VCD, DVD, Video dan internet

ii). Pengadaan CBT (Computer Based Training).

4. Crew kapal / Anak Buah kapal

Yang dimaksud dengan *crew* / awak kapal ialah mereka yang tercantum dalam daftar siji awak kapal , dan mereka itu diangkat oleh pengusaha kapal untuk bekerja dikapal guna melakukan dinas awak kapal Djohari Santoso (2004:57,58).

Diantara awak kapal itu ada yang disebut Perwira kapal, yaitu mereka yang didalam siji awak kapal ditempatkan sebagai Perwira, diantaranya;

1. Muallim I, II, III, IV.

2. Masinis I, II, III, IV.

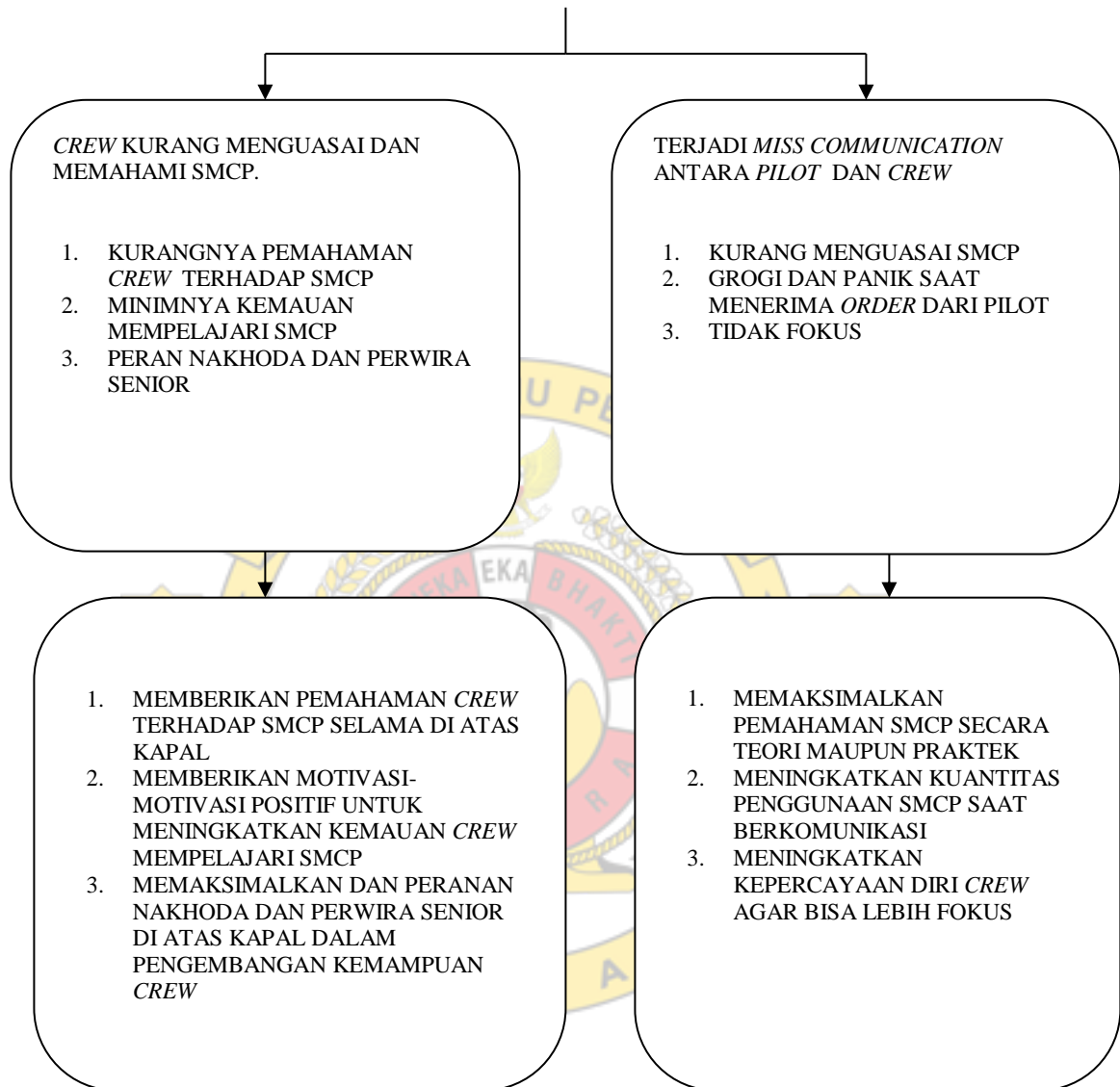
Sedangkan awak kapal selain perwira kapal disebut dengan Anak buah Kapal.

1. Bosun
2. Juru mudi
3. Kelasi
4. Mandor
5. Juru Minyak dan Wiper

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Berkaitan dengan hal ini apabila ditinjau dari teori-teori yang ada beserta data-data yang terkumpul, maka dapat diambil suatu asumsi dari landasan teori tersebut bahwa ada beberapa point yang dapat dikatakan sebagai kesimpulan sementara. Dalam hal ini mengenai kemampuan crew menggunakan *standard marine communication and phrases* yang baik di atas kapal adalah :

1. Dengan adanya pelatihan yang baik.
2. Adanya penilaian kemampuan.
3. Memaksimalkan peranan Nakhoda dan Perwira senior di atas kapal untuk membantu pengembangan kemampuan crew.



Gambar 2.1 gambar bagan kerangka pikir.

C. DEFINISI OPERASIONAL

Adapun definisi operasional dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. *Standard Marine Communication and Phrases*, merupakan bahasa Inggris maritim, dalam dunia maritim 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.
2. *Standard Training Certification of Watchkeeping for Seafarers (STCW)*, 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.
3. Kemampuan *crew* menggunakan SMCP adalah kemampuan dari *crew* kapal menguasai bahasa Inggris maritim sebagai bahasa komunikasi di laut. Hal ini menjadi sangat penting karena kesalahan dalam berkomunikasi dapat berakibat fatal. Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kemampuan *crew* menggunakan adalah seperti faktor usia, rasa malu karena kurang menguasai, motivasi negatif *crew* itu sendiri, bakat dan tingkat keterampilan, dan kurangnya rasa ingin belajar.
4. *International Maritime Organization (IMO)* dulunya dikenal sebagai *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* atau (IMCO), merupakan pusat dari organisasi maritim internasional yang didirikan pada tahun 1948

melalui PBB untuk mengkoordinasikan keselamatan maritim internasional dan mencegah pencemaran lingkungan laut.



BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis lakukan di atas kapal serta hasil pembahasan mengenai “Analisis Kemampuan *Crew* Menggunakan *Standard Marine Communication and Phrases* (SMCP) di MT. Nariva” maka sebagai akhir dari skripsi ini penulis memberikan beberapa kesimpulan yang diambil dari hasil penelitian sebagai berikut :

1. Kemampuan *crew* kurang menguasai dan memahami bahasa inggris maritim SMCP disebabkan oleh beberapa hal, antara lain :
 - a. Kurangnya pemahaman terhadap SMCP karena di kapal-kapal sebelumnya beberapa *crew* MT. Nariva tidak menggunakan bahasa inggris maritim dalam berkomunikasi sehingga kemudian mengesampingkan pentingnya memiliki kemampuan yang baik dalam memahami dan berkomunikasi menggunakan bahasa inggris maritim SMCP di atas kapal.
 - b. Minim kemauan mempelajari SMCP. Sebagian *crew* menganggap karena mereka hanya *rating* kemudian merasa tidak perlu mempelajari bahasa inggris maritim, faktor usia yang tidak muda lagi, dan karena sudah merasa cukup atas pengalaman berlayarnya menjadi penyebab minimnya kemauan *crew* dalam mempelajari SMCP.

- c. Peranan Nakhoda dan Perwira senior. Nakhoda dan Perwira senior memiliki peran penting sebagai contoh atau panutan oleh *crew* lain di atas kapal. Selain itu juga menjadi motivator dari para *crew* di atas kapal dalam mempelajari bahasa Inggris maritim SMCP.
2. Terjadi *miss communication* antara *Pilot* dan *crew* MT. Nariva saat olah gerak sandar diperairan Singapura yang disebabkan oleh beberapa hal, antara lain :
 - a. Kurang menguasai bahasa Inggris maritim SMCP yang disebabkan karena kurangnya pemahaman *crew* terhadap SMCP, kemudian minimnya kemampuan mempelajari SMCP, dan juga belum maksimalnya peranan Nakhoda dan Perwira senior.
 - b. Grogi dan panik dirasakan oleh salah satu *crew* MT. Nariva yang sedang bertugas. Hal ini disebabkan karena *crew* tersebut kurang menguasai dan memahami berkomunikasi menggunakan bahasa Inggris maritim.
 - c. Tidak Fokus disebabkan karena rasa tidak percaya diri, grogi dan panik saat bekerja dengan pekerja asing seperti *Pilot*, *loading master*, *surveyor*, *mooring gang*, dll. Hal tersebut akan menambah hambatan *crew* tersebut untuk bekerja secara baik, dan pada akhirnya mengakibatkan tidak fokus saat bekerja.

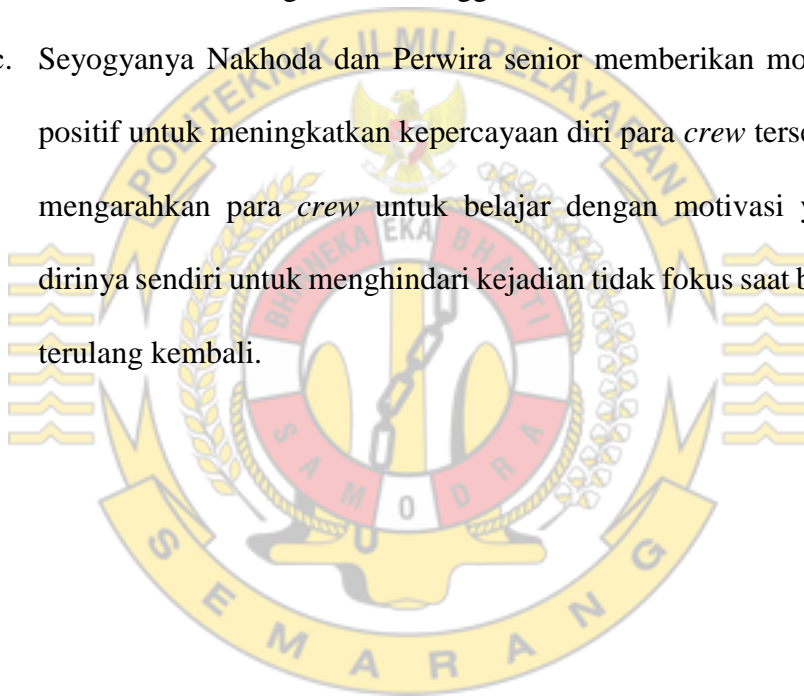
B. SARAN

Berdasarkan simpulan-simpulan yang telah diuraikan. penulis ingin memberikan beberapa saran, yang mungkin dapat berguna untuk mengatasi

permasalahan dalam hal kemampuan *crew* dalam menguasai dan memahami bahasa inggris maritim SMCP. Adapun saran-saran dari penulis adalah :

1. Seyogyanya dapat dilakukan beberapa hal berikut dalam hal mengatasi kemampuan *crew* kurang menguasai dan memahami bahasa inggris maritim SMCP.
 - a. Sebaiknya memberikan pemahaman kepada *crew* tentang pentingnya untuk memiliki kemampuan dalam memahami dan menguasai berkomunikasi dengan menggunakan bahasa inggris maritim SMCP
 - b. Hendaknya diberikan motivasi-motivasi positif untuk meningkatkan semangat belajar dan kemauan mempelajari bahasa inggris maritim SMCP kepada para *crew* yang belum menguasai bahasa inggris maritim SMCP.
 - c. Sebaiknya memaksimalkan peran Nakhoda dan Perwira senior dan memastikan Nakhoda dan Perwira senior dapat berperan aktif dalam membantu para *crew* di atas kapal dalam meningkatkan kemampuan mereka dalam menggunakan bahasa inggris maritim SMCP.
2. Terjadi *miss communication* antara *Pilot* dan *crew* di atas kapal. Sebaiknya dapat dilakukan tindakan untuk pencegahan seperti beberapa hal sebagai berikut.
 - a. Hendaknya meningkatkan intensitas dalam penggunaan bahasa inggris maritim SMCP. Agar para *crew* dapat lebih menguasai bahasa inggris maritim SMCP, sehingga nantinya akan terbiasa ketika berkomunikasi dengan bahasa inggris maritim saat bekerja.

- b. Sebaiknya untuk mengatasi grogi dan panik dapat dilaksanakan *program* seperti, membuat *program english day* beberapa hari dalam seminggu, atau *use english while at bridge or engine control room*, sehingga *crew* akan lebih sering menggunakan bahasa inggris maritim dan nantinya akan terbiasa sehingga akan mengatasi rasa grogi dan paniknya saat berkomunikasi dengan bahasa inggris maritim
- c. Seyogyanya Nakhoda dan Perwira senior memberikan motivasi-motivasi positif untuk meningkatkan kepercayaan diri para *crew* tersebut. kemudian mengarahkan para *crew* untuk belajar dengan motivasi yang ada pada dirinya sendiri untuk menghindari kejadian tidak fokus saat bekerja tersebut terulang kembali.



DAFTAR PUSTAKA

- A,P, Mangkunegara. 2013. *Managemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Remaja Rosdakarya. Bandung
- Djohari, Santoso. 2004. *Pokok-Pokok Hukum Perkapalan*. UII Press. Jakarta
- Eko, Widodo Suparno. 2015. *Managemen Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Heizer, Jay & Barry Render. 2010. *Manajemen Operasi*. Edisi Ketujuh Buku 1. Salemba Empat. Jakarta
- IMO *Standard Training Certification and Watchkeeping for Seafarer Manila Amandment*. 2017. IMO938E.
- Pandey, M. 2005. *Engineering and Sustainable Development : Fault Tree Analysis*. University of Waterloo. Waterloo
- Purhantara. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif Untuk Bisnis*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Rivai, Veithzal dan Sagala, Ella Jauvani. 2011. *Managemen Sumber Daya Manusia untuk Perusahaan dari Teori ke Praktek*. PT Raja Grafindo. Jakarta
- Sedarmayanti. 2009. *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*. CV Bandar Maju. Bandung
- Sugiyono. 2007. *Metodologi Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. PT. Alfabeta. Bandung.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. PT. Alfabeta. Bandung,

Y, Murakami. 2002. *IMO Standard Marine Communication and Phrases (SMCPs)*

Resolution A.918 (22). JICA Expert.



HASIL WAWANCARA

Dalam proses pengumpulan data Skripsi ini dengan judul “Peningkatan Kemampuan *Crew* Menggunakan *Standard Marine Communication and Phrases (SMCP)* di MT Nariva”. Peneliti mengambil metode pengumpulan data dengan cara wawancara kepada Mualim I, Mualim III, Bosun dan Juru Mudi. Daftar wawancara yang telah peneliti lakukan sebagai berikut:

a. Pertanyaan untuk Juru mudi

Juru mudi A : Erixson Panjaitan

1. Apa yang menyebabkan *Crew* kurang menguasai berkomunikasi menggunakan bahasa inggris maritim SMCP ?

Jawab :

Kurangnya kemampuan menggunakan bahasa inggris maritim bagi saya sebagai pelaut yang sudah mempunyai banyak pengalaman dan berusia tua dikarenakan pada pengalaman-pengalaman sebelumnya saya bergabung di PT WARUNA dimana kapal kapal nya hanya berlayar di perairan Indonesia sehingga membuat saya merasa bahwa pengalaman berlayar saya sudah cukup untuk bisa bekerja di atas kapal, meskipun kemampuan bahasa inggris saya kurang menguasai. Sehingga akibatnya saat kapal mendapatkan *order* berlayar keluar Indonesia, saya mendapatkan kesulitan saat bekerja bersama *Pilot* asing

b. Pertanyaan untuk Bosun.

Bosun : Yusuf Tuhehay

1. Apa yang menyebabkan minimnya kemauan mempelajari bahasa inggris maritim SMCP?

Jawab:

Faktor usia menjadi salah satu penyebab terkuat dari minimnya minat belajar dari kami-kami ini *crew* yang sudah berusia 40 tahun ke atas. Karena daya ingat sudah berkurang, stamina berkurang, kelelahan setelah bekerja, membuat kami lebih memilih segera beristirahat. Meskipun tidak semua dari kami seperti yang saya bilang tadi, namun hampir sebagian dari kami yang sudah berusia 40 tahun ke atas berfikiran sama seperti saya.

c. Pertanyaan untuk Mualim 1

Mualim 1 : Reza Hanoeng

1. Apa yang menyebabkan pelatihan kurang optimal di atas kapal ?

Jawab :

Sebenarnya memang ada *schedule* untuk beberapa kegiatan pelatihan *crew* dalam hal peningkatan kemampuan menggunakan bahasa inggris maritim, dalam hal ini khususnya kemampuan berkomunikasi bahasa inggris ada, namun

dibeberapa kesempatan terjadi halangan seperti pendeknya waktu tempuh pelayaran, kelelahan, proses bongkar muat yang terlalu cepat, dan sebagainya. Sehingga terkadang apa yang sudah dijadwalkan terpaksa harus ditunda atau dibatalkan untuk memberikan *crew* waktu untuk beristirahat, karena bagaimanapun kesehatan dan kesiapan *crew* yang lebih utama.

2. Mengapa pelatihan sering tidak dilaksanakan ?

Jawab :

Memang sudah seharusnya selalu dilakukan evaluasi untuk para *crew* terkait performa mereka. Dalam hal ini kemampuan komunikasi menggunakan bahasa Inggris maritim. Sebenarnya jadwal telah dibuat, dimana hampir ditiap weekend kita menjadwalkan pelatihan. Namun, hampir ditiap weekend juga kapal kita melaksanakan bongkar muat, atau stand by olah gerak. Hal ini yang membuat saya mengambil kebijakan untuk menunda pelatihan diwaktu yang senggang berikutnya

d. Pertanyaan untuk Juru mudi

Juru mudi C : Darul Rosid

1. Sebagai seorang *Rating*, seberapa penting menguasai bahasa Inggris maritim menurut anda ?

Jawab :

Menurut saya, walaupun bukan perwira siapapun yang bekerja dengan orang asing itu wajib mempelajari bahasa internasional. Dalam hal ini kita pelaut sudah seharusnya menguasai bahasa inggris maritim. Jadi, saya tidak setuju kalau ada pendapat bahwa *rating* tidak perlu menguasai bahasa inggris maritim karena bukan perwira. Tidak perlu *expert* dalam menguasainya, cukup mengerti dan bisa menggunakannya saja dalam bekerja dan aktivitas sehari-hari itu sudah cukup bagi pelaut. Karena kita bukanlah *native speaker*.

e. Pertanyaan untuk Mualim III

Mualim III : Hamdan Al-fajari

1. Apakah faktor usia menjadi penyebab kurangnya semangat kemauan untuk mempelajari bahasa inggris maritim ?

Jawab :

Saya tidak setuju, sebagai seorang pelaut mengakui bahwa kemampuan saya dalam berkomunikasi dengan bahasa inggris masih sangat kurang. Waktu saya saat pendidikan dihabiskan dengan sia sia dan mengakibatkan penyeselan saat bekerja. Namun, hal tersebut bukan menjadikan saya malu dan malas untuk belajar tetapi menjadi motivasi untuk memperbaiki kekurangan saya. Dikarenakan sedikitnya waktu yang bisa digunakan untuk pelatihan khusus dari

kapal untuk berlatih bahasa inggris, maka saya berinisiatif untuk mempelajari sendiri, beruntung bagi saya mendapatkan beberapa *crew* yang bisa bahasa inggris dan mempunyai niat yang sama untuk terus meningkatkan kemampuan berbahasa inggris.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Naufal Irawan
Tempat/Tanggal lahir : Tangerang, 23 Oktober 1996
NIT : 51145256.N
Jenis Kelamin : Laki-laki
Agama : Islam
Alamat Asal : Perum Pluto blok b3 no 9,
Tanjung Uncang, Batu Aji, Kota Batam
Pekerjaan : Mahasiswa
Status : Belum Menikah



Orang Tua

Nama Ayah : Bambang Sutoko
Pekerjaan : Wiraswasta
Nama Ibu : Mastuti Herlina
Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
Alamat : Perum Pluto blok b3 no 9, Tanjung Uncang, Batu Aji, Kota
Batam

Riwayat Pendidikan

1. SDN Matagara Tangerang lulus tahun 2008
2. SMP Negeri 1 Tigaraksa lulus tahun 2011
3. SMA Negeri 1 Palu tahun 2014
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang – sekarang

Pengalaman Praktek Laut

Nama Kapal 1 : MT. Nariva
Perusahaan : PT. Waruna Nusa Sentana
Alamat : Ruko Boulevard Barat Raya, Kelapa Gading, Daerah Khusus
Ibukota Jakarta



PT. WARUNA NUSA SENTANA

SHIP'S PARTICULARS MT. NARIVA

Keel Laid 20th November 1997 **Launched** 16th February 1998 **Delivered** 27th July 1998
Built Minami Nippon Shipbuilding Co, Hull No M-649
Owner PT. Waruna Nusa Sentana
Operators PT. Waruna Nusa Sentana

Flag Indonesia **Lloyds/IMO No.** 9172715 **Official No.** 1984303
Class NKK NS* (OIL TANKER)
Telephone **SAT C** +700 870773991479 **FAX:** +870 330938911
Call Sign YBDH2 **MMSI** 525021383
E-Mail nariva@waruna.onsatmail.com

GRT 20573 **NRT** 7644 **Light Weight** 7937
Suez GRT 21431.66 **Suez NRT** 18227.78 **Panama NT** 7644
Paralel SDWT 88.40 M **Parallel Ball** 79.20 M **Parallel L/S** 77.60 M **Keel/Mast** 42.95
Lenght OA 175 M **LBP** 167.07 **Beam** 27.73 M **Dept Mould** 16.00

Loadline **DWT/MT** **Displ** **Draft** **Freeb'd** **TPC** **FWA**
Tropical 31,842 39779 10.224 M 5.806 M
Summer 30,977 38,914 10.016 M 6.014 41.4 235mm
Winter 30,144 38,051 9.808 M

Bow/man 88.65 m **Bow/Bridge** 138.35 m **Bridge/Aft** 36.65 m **Bridge/Man** 49.7 m
Manifold 7 x 10'' **Man/Deck** 2.09 m **Man/Tray** 0.90 m **Man/Side** 4.40 m

Anchor 2 x 7.35 m Stockless with 11 shackles of 66mm cable in each cable
Windlass 2 of 21m x 9m / min **Winches** 5(HD2,WH1)+2 (HD1,WH1) of 11m x 15m/ min Brakes 35 m
Mooring 16pcs 64 mm synthetic fibre
ETA (FWD) TK40f Chaving Chain 8 m x 76 mm (AFT) TK20A Towing Pennant 75m x 56mm
Hose Crane Electro Hydraulic SWL 10mt **Store Crane** Electric Motor SWL 2mt

Main Engine Mitsubihl 6UEC52LS 10.800HP, MCR 7943 Kw X 120 RPM, NCR 6752 Kw x 113.7
Propeller Fixed Right handed
Aux Eng 4 x Yanmar T240L-ST 720 Kw
Em D/Alt 1 x Mitsui Deutz 197 Kw
Cargo Pump 14 x 300 m³/Hr @100m **Em Cargo Pp** 1 x 70 m³/Hr @70m **Ballast Pp** 2 x 500 m³/Hr @30m
Max Load Rate 3.000/hr
IG Flue Gas Generator 3000/hr @4,8% O²
Fire Pump 2 x 98 m³/hr @ 65m Foam Pump 300 m³/hr @ 20m Em Fire Pp 72 m³/hr @ 65m
Tank CI Pp 1 x 120 m³/hr @ 110m TK CI Machine 16 m³/hr @ 0.1 Mpa, cycle 15 min, nozzle 8mm

Capacities

Cargo 14 tanks total 36905.52 M³ (98%)
Ballast 12 Tanks = 14885.14 M³ (100%) = 15257.27 MT
Bunker 3 tanks = 1927.44 M³ (90%)
MDO 2 tanks = 147.29 M³ (100%)
Fr Water 2 tanks = 481.86mt T/C Tks =2 tanks = 570.02

UPDATE CREW LIST

Name Of Vessel : MT Nariva
 Master : Siprianus Mauritsius
 GRT/NRT of Vessel : 20.024 / 7,812 TS
 Type of Vessel : Oil Product Tanker

No	Name	Sex	Rank	Date Of Birth	Nationality	Passport Number	Exp. Date of Passport	Seaman's Book Number	Exp. Date of Seaman's Book
1	Siprianus Mauritsius	M	Master	22-Sep-1962	INDONESIA	A.6125463	7/29/2018	C.058382	4/19/2019
2	Reza Hanoeng	M	Ch. Off	01-Nov-1982	INDONESIA	B.4335863	6/30/2021	A.027329	3/29/2019
3	Veby Senopati Silam	M	2nd Off	25-Feb-1989	INDONESIA	A.7259708	6/16/2019	D.057604	3/10/2019
4	Hamdan Al Fajari	M	3rd Off	04-Jan-1989	INDONESIA	A.8045982	4/22/2019	C.039237	2/4/2019
5	Teodorus Cornelius P.	M	Ch Eng	04-Sep-1976	INDONESIA	B.4658330	11/15/2021	B.054670	4/8/2018
6	Erry Marino	M	2nd. Eng	28-Oct-1976	INDONESIA	A.5292910	4/17/2018	B.038497	5/26/2018
7	Sunardi Ponirin	M	3rd Eng	17-04-1987	INDONESIA	A.9040208	9/4/2019	E.116434	8/29/2019
8	Aan Kusbianto Saputro	M	4rd Eng	12-Jun-1987	INDONESIA	B.5632684	12/1/2021	D.012021	10/14/2017
9	Berkat Sirait	M	5th eng	02-May-1994	INDONESIA	B.0912781	4/16/2020	E.083642	6/13/2019
10	Yusuf Tuhehay	M	Bosun	29-Mar-1959	INDONESIA	B.1552773	6/18/2020	Y.049967	6/10/2018
11	Sunaryo	M	Pumpman	16-Aug-1968	INDONESIA	A.5293167	4/18/2018	C.061391	3/9/2019
12	Warnata	M	Mandor	20-Oct-1967	INDONESIA	B.4933552	9/26/2021	E.034348	11/23/2018
13	Adi Suprihatin	M	Electriciant	04-Nov-1967	INDONESIA	B.4573551	8/11/2021	C.015231	11/7/2018
14	Erixson Panjaitan	M	AB / A	01-Aug-1968	INDONESIA	B.4931915	9/9/2021	D.036405	1/20/2018
15	Didi Heriyanto	M	AB / B	04-Oct-1980	INDONESIA	B.4648945	1/9/2022	Y.008254	12/15/2017
16	Darul Rosid	M	AB / C	10-Oct-1981	INDONESIA	B.2782921	12/22/2020	Y.063418	7/28/2018
17	Yohanis Salemba	M	Oiler-1	11-Jul-1988	INDONESIA	A.5294349	4/25/2018	D.046865	2/11/2018
18	Dolfriets Karel Mende	M	Oiler-2	28-oct-1988	INDONESIA	A.8707082	10/19/2020	X.051029	7/19/2020
19	Bagus Tri Wijaya	M	Oiler-3	27-Aug-1991	INDONESIA	A.7705871	3/18/2019	Y.011848	1/9/2018
20	M. Rifqi Alamsyah	M	OS	05-Mar-1987	INDONESIA	B.5773449	1/20/2022	Y.082070	10/13/2018
21	Machori Suhandi Katam	M	Cook	09-Dec-1978	INDONESIA	B.1097151	5/6/2020	W.077869	11/15/2019
22	Agussalim	M	Mess Boy	17-Aug-1988	INDONESIA	A.3462685	5/26/2022	Y.077717	10/3/2018
23	Maulana Jadi Prasajo	M	Deck Cadet/A	30-Apr-1995	INDONESIA	B.2529312	12/7/2020	E.005558	9/15/2018
24	Rudi Faisal	M	Deck Cadet/B	08-may-1994	INDONESIA	B.3820777	4/19/2021	E.018929	29/092018
25	Naufal Irawan	M	Deck Cadet/C	23-Oct-1996	INDONESIA	B.3325795	3/2/2021	E.057205	24/032019
26	Ashar Ngabdillah	M	Engine Cadet/A	09-Apr-1996	INDONESIA	B.3478287	3/8/2021	E.057386	4/4/2019
27	Giar Ruwanda	M	Engine Cadet/B	26-Jun-1994	INDONESIA	B.3692234	4/13/2021	E.045118	12/21/2018

I certify that the above information is, to the best of my knowledge and belief, true in every particular.

Remark's :

At Sea, August 02st, 2017

Capt. Siprianus Mauritsius
Master