

ANALISIS PENGGUNAAN SMCP (STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES) DALAM MENUNJANG KOMUNIKASI ANTAR KAPAL DAN DENGAN OPERATOR VTS (VESSEL TRAFFIC SERVICE) DI KMP. PORTLINK III.

Muhammad Julian Delon¹, Achmad Ali Mashartanto², Rizal Rochmansyah³,
Naf'an Arifian⁴, Bhima Siswo P⁵

¹⁻⁴Politeknik Pelayaran Sumatera Barat,

⁵Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta

juliandelon08@gmail.com

ABSTRACT

This study aims to analyze and optimize the use of SMCP (Standard Marine Communication Phrases) to support communication between vessels and with the Vessel Traffic Service (VTS) on KMP Portlink III. The study used a qualitative approach using observation, interviews, and documentation during sea practice. The results indicate that the implementation of SMCP on board is not yet fully optimal. There is still the use of general English, a lack of consistency in standard phrase structures, and minimal ongoing evaluation and training. Inhibiting factors include Man, Method, Machine, Material, Measurement, and Mother Nature, such as non-standard communication habits, limited proficiency in maritime English, and lack of supervision during watch duty. This impact has the potential to lead to miscommunication, especially when ships enter VTS areas with heavy traffic. Recommended optimization efforts include increasing knowledge accompanied by routine SMCP training, briefings before and after watch shifts, and active supervision from leaders and senior officers. Regarding inhibiting factors beyond human control, such as lighting short circuits caused by bad weather, port authorities or shore officials must be more prepared and responsive in improving the quality and quantity of lighting units. With consistent SMCP implementation in accordance with IMO standards, navigational communications can be clearer, more structured, and more effective, thereby enhancing navigational safety.

Keywords: SMCP, effective communication, VTS, navigational safety, analysis, KMP. Portlink III.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengoptimalkan penggunaan SMCP (Standard Marine Communication Phrases) dalam menunjang komunikasi antar kapal dan dengan Vessel Traffic Service (VTS) di KMP. Portlink III. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode observasi, wawancara, dan dokumentasi selama pelaksanaan praktek laut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan SMCP di atas kapal belum sepenuhnya optimal. Masih ditemukan penggunaan bahasa Inggris umum, kurangnya konsistensi dalam

struktur frasa standar, serta minimnya evaluasi dan pelatihan berkelanjutan. Faktor penghambat meliputi faktor Man. Methode, Machine, Material, Measurment, dan Mother Nature seperti kebiasaan komunikasi non- standar, keterbatasan penguasaan bahasa Inggris maritim, dan kurangnya pengawasan saat dinas jaga. Dampaknya berpotensi menimbulkan miskomunikasi, terutama saat kapal memasuki area VTS dengan lalu lintas padat. Upaya optimalisasi yang disarankan meliputi peningkatan pengetahuan diiringi dengan pelatihan rutin SMCP, briefing sebelum dan sesudah dinas jaga, serta pengawasan aktif dari pimpinan dan perwira senior. Terkait faktor penghambat yang terjadi diluar kendali manusia seperti korsleting penerangan yang disebabkan oleh cuaca buruk, maka pihak pelabuhan atau petugas darat harus lebih siap dan sigap peningkatan kualitas dan kuantitas unit penenrangan. Dengan penerapan SMCP yang konsisten dan sesuai standar IMO, komunikasi navigasi dapat menjadi lebih jelas, terstruktur, dan efektif sehingga meningkatkan keselamatan pelayaran.

Kata kunci: SMCP, komunikasi efektif, VTS, keselamatan pelayaran, analisis, KMP. Portlink III.

A. Pendahuluan

Sudah sejak lama penggunaan dan penguasaan bahasa Inggris menjadi pengetahuan serta keterampilan yang perlu dipelajari oleh orang Indonesia, mulai dari zaman dahulu hingga zaman sekarang. Besarnya kebutuhan dan tuntutan untuk belajar bahasa Inggris telah membuat pengetahuan ini menjadi sebuah kepentingan tersendiri. Agar dapat melakukan interaksi, bahasa Inggris menjadi pilihan utama yang sering dipakai dalam melakukan komunikasi. Bahasa Inggris juga menjadi bahasa pengantar resmi dunia transportasi khususnya dunia pelayaran.

Bahasa Inggris maritim atau English Maritime dapat memberikan kode-

kode tertentu antar pelaut guna kelancaran dalam hal berkomunikasi, berinteraksi, dan saling bertukar informasi selama proses berlayar dan operasional kapal. Bahasa Inggris maritim mempunyai arti khusus yang dimana kedudukannya sudah diatur dan distandarisasi dalam *Standart Marine Communication and Phrases* (SMCP) dan *Standart of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen Manila 2010. Bahasa Inggris maritim didefinisikan sebagai bahasa Inggris khusus yang digunakan oleh setiap crew-crew kapal untuk berkomunikasi dan berinteraksi dalam segala hal di atas kapal. Bahasa Inggris maritim digunakan dalam

dunia pelayaran dengan alasan karena didalamnya mengandung banyak sekali istilah-istilah dan ungkapan yang berbeda.

Ruang lingkup pengaturan dari SMCP mencakup frasa-frasa standar untuk **Komunikasi eksternal** seperti komunikasi kapal ke kapal, kapal ke Pantai/operator darat/pelabuhan, penyampaian peringatan bahaya, *distress*, navigasi cuaca, rute, keadaan kapal dan komunikasi darurat keselamatan. **Komunikasi internal** seperti perintah kemudi (*wheel-order*), manuver kapal (*berthing, unberthing, anchoring, towing*), operasi muatan dan keselamatan internal serta penanganan darurat seperti kebakaran, kebocoran, *grounding*, dan evakuasi.

Terbukti saat peneliti melaksanakan Praktek Laut (PRALA) di KMP. Portlink III, peneliti mengalami kejadian pada saat berlayar dari Merak ke Bakauheni dimana kapal KMP. Portlink III bersenggolan dengan KMP. Zoey pada saat hendak sandar di dermaga eksekutif Bakauheni yang mengakibatkan lambung kiri KMP. Portlink III sobek dan mengalami retakan.. Kejadian bermula saat Portlink III *request* alur masuk kepada VTS dan Portlink III ingin langsung masuk karena melihat KMP. Zoey belum keluar dermaga, lalu

VTS membalas dengan memberikan intruksi kepada Portlink III jika dirasa aman silahkan pelan-pelan masuk dan melakukan koordinasi ulang secara mandiri dengan KMP. Zoey. Sedangkan kondisi KMP. Zoey ternyata sudah mulai mundur pelan-pelan dan membuat ruang manuver antara kedua kapal tersebut menjadi terbatas dan menyebabkan terjadinya senggolan.

Dari resume kejadian yang melibatkan 2 kapal dan VTS disimpulkan bahwa kontak komunikasi yang dilaksanakan tidak sesuai dengan penggunaan SMCP karena tidak jelasnya struktur intention, tidak ada *confirmation* dan pernyataan sisi *starboard/port side*. Dan juga saat pelaporan dengan VTS tidak adanya pelaporan posisi, dan instruksi resmi serta *readback-confirmation*. Alhasil kejadian tersebut mengakibatkan lambung sebelah kiri KMP. Portlink III dan buritan sebelah kiri KMP. Zoey menjadi lecet parah dan rusak. Kelalaian ini menjadi perhatian khusus sekaligus PR besar bagi nahkoda untuk dievaluasi dan ditindak lanjuti karena dinilai sangat membahayakan dan berisiko besar terhadap keselamatan pelayaran.

Kita tahu bahwasanya komunikasi yang baik dan efektif di atas kapal

dapat memberikan efek positif kepada pihak kapal dan pihak perusahaan yang terkait. Seperti contoh saat sebuah kapal yang akan memasuki sebuah pelabuhan atau sebuah kapal yang hendak bersandar dan perlu berkomunikasi dengan pihak VTS (Vessel Traffic Service). VTS (Vessel Traffic Service) merupakan sebuah sistem monitoring operator lalu lintas pelayaran yang diterapkan oleh suatu pelabuhan, atau suatu manajemen armada perkapalan. VTS memainkan peranan penting yang sangat signifikan dalam meningkatkan keselamatan pelayaran dengan menyediakan pemantauan aktif dan rekomendasi navigasi pelayaran untuk kapal melalui interaksi dan komunikasi antara operator dengan crew kapal. Hal ini menjadi bukti dan alasan yang kuat mengapa seorang crew kapal harus menguasai kemampuan berbahasa Inggris maritim terkhusus untuk berkomunikasi dengan operator VTS guna kelancaran operasional pelayaran kapal. VTS sangat berkaitan erat dengan penggunaan SMCP dan dengan landasan IMO Resolution A.918(22) karena dalam konteks ini IMO Resolution A.918(22) menegaskan bahwa setiap personel yang terlibat dalam operasi komunikasi maritim

termasuk nahkoda, perwira, dan awak kapal lainnya yang berperan dalam komunikasi internal, serta operator VTS harus memahami dan menerapkan SMCP secara konsisten.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang bertujuan untuk memahami gejala-gejala yang tidak membutuhkan kuantifikasi. Menurut Moleong, L. J. (2018) penelitian kualitatif adalah penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian seperti perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain secara keseluruhan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa.

Metodologi penelitian kualitatif bertujuan untuk menganalisis dan mendeskripsikan fenomena atau obyek penelitian melalui aktivitas sosial, sikap dan persepsi orang secara individu atau kelompok. Peneliti kualitatif yaitu mereka yang terlibat dalam bentuk penyelidikan ini memiliki asumsi tentang pengujian teori secara deduktif, membangun perlindungan terhadap bias, mengendalikan alternatif atau penjelasan kontrafaktual, dan mampu menggeneralisasi dan mereplikasi temuan. Peneliti kualitatif

cenderung mengumpulkan data di lapangan di lokasi di mana peserta mengalami masalah atau masalah yang diteliti

Pendekatan masalah yang peneliti lakukan dimulai dari menganalisa dan mengobservasi komunikasi antar kapal dan dengan pihak operator VTS terhadap penggunaan SMCP (Standart Marine Communication Phrases).

Sumber data penelitian ini peneliti mengambil dari data primer, dan data sekunder. Menurut Sugiyono (2018:137) data primer adalah sumber data yang memberikan data langsung kepada pengumpul data. Pada penelitian ini, data primer merupakan observasi terhadap kegiatan komunikasi di KMP. Portlink III pada saat melakukan PRALA (praktek laut) nantinya terutama dalam penggunaan SMCP (*Standart Marine Communication Phrases*) dalam komunikasi di atas kapal antar sesama crew kapal dan dengan operator VTS.

Menurut Sekaran, U., & Bougie, R. (2017), data sekunder merupakan data yang telah dikumpulkan untuk tujuan selain penelitian yang sedang dilakukan, namun masih relevan dan dapat digunakan sebagai pendukung penelitian.

Data sekunder diperoleh melalui media seperti dokumen, kajian pustaka, buku, studi kasus, dan yang paling utama diperoleh melalui hasil penelitian pada saat pelaksanaan PRALA (praktek laut). Di samping itu, data ini juga diperoleh dari beberapa karya tulis yang memiliki kaitan dengan penelitian yaitu mengenai penggunaan SMCP (*Standart Marine Communication Phrases*) dalam komunikasi antar kapal maupun dengan operator VTS.

Dalam proses pengumpulan data peneliti memperoleh data dengan melakukan observasi, wawancara, dan dokumentasi, secara langsung. Dalam penelitian mengenai analisis penggunaan SMCP dalam menunjang komunikasi antar kapal dan dengan VTS di KMP. Portlink III ini peneliti menggunakan teknik pemilihan Purposive Sampling. *Purposive Sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini, misalnya orang tersebut yang dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau mungkin dia sebagai penguasa sehingga memudahkan peneliti menjelajahi objek/ situasi sosial yang diteliti Sugiyono (2012:54). Dalam penelitian ini, akan dilakukan

wawancara dari informan yaitu Nahkoda, Second Officer (Mualim II), dan Able Seaman (Juru mudi).

Analisis data dilakukan secara deskriptif kualitatif dengan menggunakan teknik pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan *Fishbone Diagram*. Diagram Fishbone adalah diagram berbentuk tulang ikan yang diperkenalkan oleh Kaoru Ishikawa yang digunakan untuk mengidentifikasi serta mengelompokkan berbagai faktor penyebab berdasarkan kategori tertentu (6M). Diagram *Fishbone* menampilkan 6 faktor penyebab yakni faktor *Man* (sumber daya manusia), *Method* (metode), *Machine* (mesin/teknologi), *Material* (bahan), *Measurment* (pengukuran), dan *Mother Nature* (lingkungan).

C.Hasil Penelitian dan Pembahasan

Kapal KMP. Portlink III adalah kapal *Roll-on/Roll-off* (Ro-Ro) yang dioperasikan oleh PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero). Kapal ini terdaftar dengan IMO 8604333 dan MMSI 525005177, dengan bendera Indonesia dan *callsign* POYC. Kapal ini memiliki ukuran Panjang 150,88 Meter dan Lebar 25,00 Meter, dengan kapasitas Gross Tonnage sebesar 15.341 ton dan kapasitas *Deadweight Tonnage*

sebesar 10.340. Dibangun pada tahun 1986, kapal ini telah beroperasi selama lebih dari 39 tahun. Februari 2014, KMP. PORTLINK III mulai melayani rute Merak-Bakauheni. Rute ini dilakukan untuk meningkatkan kapasitas angkut dan efesiensi operasional di lintasan yang memiliki trafik tinggi antara Pulau Jawa dan Sumatera.

Studi kasus yang terjadi di KMP. Portlink III, peneliti mengalami kejadian pada saat berlayar dari Merak ke Bakauheni dimana kapal KMP. Portlink III bersenggolan dengan KMP. Zoey pada saat hendak sandar di dermaga eksekutif Bakauheni yang mengakibatkan lambung kiri KMP. Portlink III sobek dan mengalami retakan.. Kejadian bermula saat Portlink III *request* alur masuk kepada VTS dan Portlink III ingin langsung masuk karena melihat KMP. Zoey belum keluar dermaga, lalu VTS membalas dengan memberikan intruksi kepada Portlink III jika dirasa aman silahkan pelan-pelan masuk dan melakukan koordinasi ulang secara mandiri dengan KMP. Zoey. Sedangkan kondisi KMP. Zoey ternyata sudah mulai mundur pelan-pelan dan membuat ruang manuver antara kedua kapal tersebut menjadi terbatas dan menyebabkan terjadinya senggolan.

Gambar 1 Dokumentasi Kapal bersenggolan



Penelitian ini meliputi tiga sumber data utama, yaitu wawancara, observasi, dan dokumentasi. Data yang diperoleh dianalisis secara mendalam untuk menjawab rumusan masalah penelitian, yaitu Bagaimana penerapan SMCP dalam komunikasi antar kapal dan dengan operator VTS, Faktor apa saja yang menyebabkan penggunaan SMCP belum optimal, dan Apa saja upaya untuk meningkatkan kemampuan bahasa Inggris sesuai SMCP guna menunjang komunikasi yang efektif antar kapal dengan kapal dan interaksi dengan VTS.

Dari hasil analisis data dan penyajian data yang telah didapatkan sehingga peneliti dapat menemukan hasil terhadap penelitian ini.

1. Penerapan SMCP dalam komunikasi antar kapal dan dengan operator VTS di KMP. PORTLINK III

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis dengan melakukan observasi, wawancara, dan dokumentasi yang telah dilakukan di kapal KMP. Portlink III, diketahui bahwa penerapan Standard Marine Communication Phrases (SMCP) dalam berkomunikasi antar kapal maupun dengan operator VTS belum optimal dan belum sepenuhnya sesuai dengan standar SMCP yang ditetapkan oleh IMO.

Padahal, berdasarkan IMO khususnya IMO Resolution A.918 (22) tentang SMCP, bahwa SMCP dirancang untuk menghindari ambiguitas atau kesalahpahaman penafsiran (Trekner, 2002) dan meningkatkan keselamatan pelayaran (IMO, 2001), khususnya dalam komunikasi dan navigasi pelayaran sehingga penerapan SMCP wajib dilakukan dalam berkomunikasi. Ketidaksesuaian terhadap standar ini berpotensi menimbulkan miskomunikasi, terutama saat terjadi situasi dan kondisi yang darurat.

Akan tetapi, hal ini justru tidak diindahkan dan diterapkan oleh awak kapal KMP. Portlink III. Penggunaan bahasa Inggris maritim yang belum dilaksanakan secara maksimal berakibat kepada awak kapal yang cenderung

selalu mencampur bahasa saat berkomunikasi. Hal ini seharusnya tidak boleh dilakukan karena dalam penerapan SMCP, seluruh awak kapal dituntut untuk berkomunikasi secara efektif dan wajib diterapkan dengan pedoman frasa yang sesuai dengan standar. Komunikasi terkesan menerapkan bahasa yang penting mudah dipahami oleh awak kapal lain meskipun tidak menerapkan pedoman frasa sesuai SMCP. Hal ini tentu saja salah karena sejatinya dalam berkomunikasi harus memenuhi beberapa prinsip komunikasi yang efektif seperti kejelasan pesan (frasa yang digunakan tidak ambigu), ketepatan informasi (mengandung informasi yang akurat dan sesuai), ringkas dan langsung ke inti (komunikasi harus ringkas dan efektif), menggunakan frasa sesuai standar (komunikasi efektif tercapai jika menggunakan bahasa atau frasa sesuai standar), dan umpan balik (dalam SMCP, setiap pesan yang disampaikan wajib disertai dengan konfirmasi balik). Seharusnya, semua prinsip komunikasi yang efektif dan sesuai dengan SMCP wajib diterapkan dalam berkomunikasi di atas kapal sehingga keselamatan navigasi pelayaran lebih terjamin dan mengurangi risiko miskomunikasi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa awak kapal KMP. Portlink III belum menerapkan semua prinsip komunikasi yang disebutkan tadi. Komunikasi terkesan tidak merata dengan artian bahwa penerapan SMCP seperti pandang bulu dan tidak konsisten. Penerapan SMCP hanya digunakan pada saat berkomunikasi dengan kapal asing itupun tidak sepenuhnya optimal dan sesuai dengan prinsip komunikasi menurut standar IMO yang berlaku.

Dengan demikian, salah satu saran sekaligus upaya dalam peningkatan penerapan SMCP dalam berkomunikasi adalah dengan diadakannya pelatihan/*training* rutin khususnya dalam pelatihan komunikasi menggunakan frasa SMCP supaya seluruh awak kapal terampil dalam menerapkan SMCP dalam berkomunikasi.

2. Faktor-faktor yang menyebabkan pebggunaan SMCP belum optimal di KMP. Portlink III.

Faktor-faktor yang menjadi penyebab penggunaan SMCP belum optimal di kapal KMP. Portlink III yakni, faktor internal atau faktor yang berasal dari diri manusia itu sendiri atau biasa kita sebut dengan faktor Man. Hal-hal seperti minimnya pengetahuan, kemauan, dan wawasan dari

awak kapal dalam menerapkan SMCP saat berkomunikasi juga menjadi alasan mengapa penggunaan SMCP di KMP. Portlink III belum optimal dan maksimal.

Faktor-faktor penyebab penulis tunjukkan dalam penyajian data menggunakan Fishbone diagram yang dimana dalam Fishbone diagram memuat 6 faktor seperti faktor Man, Machine (faktor yang berkaitan dengan peralatan atau teknologi dalam proses kerja), Method (faktor yang berkaitan dengan cara kerja, prosedur, atau sistem operasional), Material (faktor yang berkaitan dengan bahan atau sumber daya yang digunakan), Measurement (faktor yang berkaitan dengan sistem pengukuran, pengawasan, dan evaluasi). Dan terakhir Mother Nature (faktor yang berkaitan dengan kondisi lingkungan yang mempengaruhi proses kerja).

Dalam case tentang faktor yang menjadi penyebab penggunaan SMCP belum optimal, faktor Machine (Mesin) merujuk kepada minimnya ketersediaan mesin atau teknologi yang dapat membantu penerapan SMCP seperti belum adanya SMCP QRC(Quick Reference Card) di area anjungan atau noise VHF radio tinggi dan tidak stabil. Faktor Methode (Metode) merujuk

kepada tidak tepatnya cara kerja, metode, atau sistem yang digunakan dalam penerapan SMCP seperti tidak menerapkan SOP berkomunikasi antar kapal dan dengan VTS sesuai standar SMCP.

Faktor Material (Material) merujuk kepada minimnya ketersediaan bahan, sumber daya, atau media yang dapat mendukung penerapan SMCP seperti tidak tersedianya buku SMCP terbaru di anjungan. Berikutnya faktor Measurement (Pengukuran). Faktor ini berkaitan dengan tidak adanya sistem, evaluasi, atau pengukuran yang jelas dalam penerapan SMCP seperti tidak dilakukan evaluasi dan audit dari SOP komunikasi di atas kapal. Terakhir yaitu faktor Mother Nature (Lingkungan) mengacu kepada kondisi lingkungan dan hal eksternalisasi yang berada di luar kendali manusia sehingga dapat menghambat penerapan SMCP di atas kapal seperti, cuaca buruk yang dapat membuat komunikasi menjadi tidak lancar atau pencahayaan yang kurang memadai di area perairan atau pelabuhan. Hal ini pernah terjadi saat kapal peneliti yaitu KMP. Portlink III melakukan rute berlayar dari Bakauheni menuju Merak. Diperkirakan 5 menit menuju alur ma-

suk dan mendekati pelabuhan Bakauheni, terdapat sebuah pulau kecil bernama Pulau Panjurit dimana pada saat itu lampu penerangan di pulau itu mendadak konslet akibat cuaca buruk disertai angin badai dan mengakibatkan terganggunya aktivitas komunikasi antar kapal karena berdampak kepada radius penglihatan antar kapal menjadi minim dan berpotensi menyebabkan bahaya karena rentan terjadi miskomunikasi bagi kapal-kapal yang melintas di sekitar pulau tersebut.

Hal ini pernah terjadi saat kapal peneliti yaitu KMP. Portlink III melakukan rute berlayar dari Bakauheni menuju Merak. Diperkirakan 5 menit menuju alur masuk dan mendekati pelabuhan Bakauheni, terdapat sebuah pulau kecil bernama Pulau Panjurit dimana pada saat itu lampu penerangan di pulau itu mendadak konslet akibat cuaca buruk disertai angin badai dan mengakibatkan terganggunya aktivitas komunikasi antar kapal karena berdampak kepada radius penglihatan antar kapal menjadi minim dan berpotensi menyebabkan bahaya karena rentan terjadi miskomunikasi bagi kapal-kapal yang melintas di sekitar pulau tersebut.

Dengan demikian, salah satu upaya sekaligus saran dalam mengatasi

faktor-faktor yang menjadi penyebab kurang optimalnya penerapan SMCP di atas kapal adalah dengan dilakukannya pengawasan dan penilaian serta evaluasi dari pimpinan kapal dan pihak perusahaan untuk meninjau semua faktor dan sesegera mungkin mencari jalan keluar atau problem solving dari semua faktor yang menyebabkan penerapan SMCP di atas kapal tidak optimal.

3. Upaya untuk meningkatkan kemampuan bahasa Inggris sesuai SMCP di KMP. PORTLINK III guna menunjang komunikasi yang efektif antar kapal dengan kapal dan interaksi dengan VTS.

Upaya-upaya yang dilakukan untuk meningkatkan kemampuan berbahasa Inggris sesuai standar SMCP di KMP. Portlink III guna menunjang komunikasi yang efektif adalah yakni, dengan dilakukannya pelatihan/training secara rutin berkala khususnya pelatihan dalam menguatkan dan memfokuskan pada penggunaan frasa SMCP dalam melakukan komunikasi baik antar kapal maupun VTS. Ini berlaku bagi komunikasi kapal lokal maupun kapal luar.

Pernyataan di atas sejalan dengan isi penelitian dari Irawan, N. (2018:14) yang berjudul "Analisis Kemampuan

Crew Menggunakan Standard Marine Communication Phrases (SMCP) di MT. Nariva”, bahwa dalam rangka meningkatkan kemampuan awak kapal menggunakan SMCP, maka diperlukan adanya suatu peningkatan bagi para crew dengan dilakukannya pelatihan/training kepada seluruh awak kapal.

Tak hanya itu, seminimal mungkin untuk pimpinan atau seluruh perwira yang paham dan mengerti terkait penggunaan bahasa Inggris maritim agar dapat memberikan dan membagi ilmunya kepada setiap awak kapal yang dirasa belum terlalu paham dan belum menguasai penggunaan English Maritime. Hal ini selaras dengan isi penelitian dari Irawan, N. (2018:17) yang berjudul “Analisis Kemampuan Crew Menggunakan Standard Marine Communication Phrases (SMCP) di MT. Nariva”. Pada penelitian tersebut menjelaskan bahwa mereka (Nahkoda dan perwira) harus mengajarkan dan mengarahkan tentang hal-hal yang berkaitan dengan penelitian seperti memahami dan menguasai SMCP saat berkomunikasi.

Dengan demikian, jikalau nanti ada waktu dan kesempatan yang lebih matang,

hendaknya dapat direalisasikan program rutin seperti mendatangkan orang-orang yang berkompeten atau menguasai terhadap penerapan SMCP dalam hal berkomunikasi khususnya antar kapal dan dengan operator darat seperti VTS.

D. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan melalui metode deskriptif kualitatif, observasi lapangan, studi dokumentasi, serta wawancara dengan perwira dan awak kapal dapat disimpulkan bahwa:

1. Penerapan SMCP dalam komunikasi antar kapal dan dengan operator VTS di KMP. Portlink III belum optimal dan konsisten sesuai dengan standar SMCP yang ditetapkan oleh IMO. Dikatakan belum optimal karena komunikasi yang dilakukan belum sesuai dengan standar yang ditetapkan seperti komunikasi masih berpotensi menyebabkan keambiguan dan kesalahpahaman penafsiran seperti contoh tidak diterapkannya penggunaan English Maritime serta tidak digunakannya frasa-frasa bahasa Inggris dalam

berkomunikasi. Selain itu, penerapan SMCP belum konsisten karena komunikasi yang dilakukan terkesan bias dan tidak adil.

2. Faktor-faktor yang menyebabkan penggunaan SMCP belum optimal terbagi menjadi 6 faktor yaitu faktor manusia (Man), yaitu minimnya pengetahuan, kemauan, dan wawasan dari awak kapal itu sendiri. Faktor mesin (Machine), yaitu minimnya ketersediaan teknologi atau mesin yang dapat membantu penerapan SMCP dalam berkomunikasi seperti belum adanya SMCP QRC. Faktor bahan (Material), yaitu minimnya ketersediaan bahan, sumber daya dan media yang dapat menunjang dan mendukung penerapan SMCP dalam berkomunikasi seperti tidak terdapatnya buku referensi SMCP di kapal. Faktor metode (Methode), mengarah kepada tidak tepatnya cara kerja, metode, atau sistem yang digunakan dalam penerapan SMCP. Faktor penilaian (Measurement), yaitu merujuk kepada tidak adanya sistem, evaluasi,

dan pengukuran yang jelas dalam penerapan SMCP seperti tidak digiatkan evaluasi dan audit dari SOP berkomunikasi di atas kapal. Terakhir faktor lingkungan (Mother Nature), yaitu kondisi lingkungan atau hal eksternalisasi yang diluar kendali manusia seperti cuaca buruk dan pencahayaan area perairan atau pelabuhan yang kurang memadai.

3. Upaya-upaya yang dilakukan untuk meningkatkan kemampuan bahasa Inggris sesuai standar SMCP guna menunjang komunikasi yang efektif adalah dengan dilakukannya pelatihan/training secara rutin berkala. Pelatihan bertujuan untuk menguatkan dan memfokuskan pada penggunaan frasa SMCP dalam berkomunikasi baik komunikasi antar kapal maupun dengan operator VTS. Selanjutnya, upaya yang dapat dilakukan yaitu dengan disediakan media-media pendukung seperti pengadaan buku referensi SMCP terbaru dan SMCP QRC (Quick Reference Card). Hal ini bertujuan guna memudahkan awak kapal dalam

berlatih dan menerapkan frasa-frasa SMCP dan English Maritime sehingga dapat membuat komunikasi menjadi optimal dan maksimal baik komunikasi antar kapal maupun komunikasi dengan operator darat seperti VTS.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Purwanto. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Untuk Administrasi Publik, dan Masalah-masalah Sosial*. Yogyakarta: Gaya Media.
- Kriyantono. (2020). *Teknik Praktis Riset Komunikasi Kuantitatif dan Kualitatif*. Jakarta: Prenadamedia.
- Sugiyono. (2019). Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D (Edisi ke-2)*. Bandung: Alfabeta.
- International Maritime Organization & Rijeka Collage of Maritime Studies. (2000). *IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP)*, Rijeka.
- Internasional Maritime Organization (2001), *IMO Resolution A. 918 (22)*. London: IMO.
- Irawan, N. (2018). *Analisis Kemampuan Crew Menggunakan Standard Marine Communication Phrases (SMCP) di MT. Nariva* (Skripsi yang dipublikasikan). Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Studi Nautika
- Sarinten, S., Andiansyah, M., & Rahardjo, I. S. (2021). *Penerapan Standard Marine Communication Phrases antara Vessel Traffic Service dengan Pihak Kapal*. Vol. 227. (3)
- Ramadhan, R. B., Haryanto, D., Yulianingsih, L., & Adiputra, I. K. H. P. (2021). *Peran Penting Komunikasi Kapal dalam Keselamatan Pelayaran: Identifikasi Kendala dan Rekomendasi Perbaikan.*, 36-40. 4(1).
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. (2026). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Daring*. Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi Republik Indonesia. <https://kbbi.kemdikbud.go.id>
- Mulyadi. (2007). *Sistem Perencanaan dan Pengendalian Manajemen*. Jakarta: Salemba Empat.

- Arikunto, S. (2010). *Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktik* (Edisi revisi). Jakarta: Rineka Cipta.
- Hardjana, A. M. (2016). *Komunikasi intrapersonal dan komunikasi interpersonal*. Yogyakarta: Kanisius.
- Cole, C., Pritchard, B., & Trenkner, P. (2007). *Iberica: Maritime English 58 instruction—Ensuring instructors' competence*. Vol. 14. (123-147)
- Pritchard, B. (2003). *Maritime English syllabus for the modern seafarer: Safety-related communication*. Dalam Conference Proceedings, T. IMLA. Saint Petersburg: International Maritime Lecturers Association.
- Barnett, M., Gatfield, D., & Pekcan, C. (2006). *The human element in shipping: The impact of human error on marine accidents*. (Online), Vol. 5, No. 1 <https://doi.org/10.1007/s13437-013-0052-7>. Diakses pada tanggal 27 Februari 2026.
- Cockcroft, A. N., & Lameijer, J. N. F. (2012). *A guide to the collision avoidance rules: International Regulations for Preventing Collisions at Sea (7th ed.)*. Oxford : Butterworth- Heinemann
- Moleong, L. J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Sekaran, U., & Bougie, R. (Eds) (2017). *Research methods for business: A skill- building approach*. Chichester, West Sussex: Wiley
- Afrizal. A (2016). *Metode penelitian kualitatif: Sebuah upaya mendukung penggunaan penelitian kualitatif dalam berbagai disiplin ilmu*. Jakarta: PT Rajawali Pers.
- Nursyam. (2020). *The cadets' experience in applying Standard Marine Communication Phrases during training on board ship: Proceeding of the International Conference on Maritime Education and Training* (Skripsi yang dipublikasikan). Makasar: Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Studi Nautika
- Heizer, J., & Render, B. (Eds.). (2015). *Operations management Boston*: Pearson Education