

**PENTINGNYA PENERAPAN IMO RESOLUTION A.918 (22)
TENTANG STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES
BAGI DECK OFFICER DI KAPAL**

Suryo Guritno

STIMART "AMNI" Semarang
e-mail : capt.vino44@gmail.com

ABSTRACT

Progress in technology has make a method of delivery of goods that more and more efficient and effective of various modes of transportation. For four the last decade, the number of estimates trade in the sea has increase fourfold , from 8 trillion tons a nautical miles in 2008 (ICS : 2010). Throughout the 20th century , shipping industry the world has experienced the trend of increased the total volume of trade. The industrialized and liberalization the various peoples triggered free trade and increasing demand for consumer products. In spite of multilateral diplomatic problems among nations , the development of world economy was advanced has caused the limits of the country began disguised, trade ships with any nationality , can be easily do their activities in any country , a ship that is manned by sailors of another race will interact with the parties outside the ship which certainly have different languages. The importance of english language proficiency in this context is to support boat safety because of several factors the case study of an accident of a vessel which is often occur because of a misunderstanding in communications where take care of less officer to take control of the english that well. The problems discussed in this journal is communication between a ship or bridge to bridge communication , and interen vessel in communication related to operational above a ship. Where the data in extract derived from case study accident a ship which occurs because misunderstanding different language used above the ship it self .

Keywords : *Brige to Bridge, shipwreck, Deck Officer, Marine Communication Standard*

ABSTRAK

Kemajuan teknologi telah membuat metode pengiriman barang yang semakin efisien dan efektif dari berbagai moda transportasi. Selama empat dekade terakhir, jumlah perkiraan perdagangan di laut telah meningkat empat kali lipat, dari hanya 8 triliun ton per mil laut pada tahun 2008 (ICS : 2010). Sepanjang abad ke-20, industry perkapalan dunia telah mengalami kecenderungan peningkatan total volume perdagangan. Meningkatnya industrialisasi dan liberalisasi ekonomi berbagai bangsa telah memicu perdagangan bebas dan meningkatnya permintaan untuk produk-produk konsumen. Terlepas dari persoalan diplomatik multilateral antar bangsa, perkembangan ekonomi dunia yang begitu pesat telah menyebabkan batas-batas negara mulai tersamarkan, kapal-kapal niaga dengan kebangsaan manapun, dapat dengan mudah melakukan kegiatannya di negara manapun, yang berarti suatu kapal yang diawaki oleh pelaut dari bangsa lain akan berinteraksi dengan pihak-pihak di luar kapalnya yang tentu saja memiliki bahasa yang berbeda. Pentingnya penguasaan bahasa Inggris dalam hal ini adalah untuk menunjang keselamatan kapal karena adanya beberapa faktor studi kasus kecelakaan kapal yang sering terjadi karena adanya kesalahpahaman dalam berkomunikasi dimana perwira jaga kurang menguasai bahasa Inggris dengan baik. Permasalahan yang akan dibahas pada jurnal ini adalah komunikasi antar kapal atau *Bridge to Bridge Communication*, maupun *interen vessel in communication* yang berhubungan erat dengan operasional diatas kapal. Dimana data yang di ambil berasal dari studi kasus kecelakaan kapal yang terjadi karena kesalahpahaman perbedaan bahasa yang digunakan di atas kapal itu sendiri.

Kata kunci : *Komunikasi antar kapal, Kecelakaan kapal, Deck Officer, Standard Marine Communication*

1. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang Masalah

Data dari *International Chamber of Shipping (ICS)*, menyebutkan bahwa sepanjang abad ke-20, industri perkapalan dunia telah mengalami kecenderungan peningkatan total volume perdagangan. Meningkatnya industrialisasi dan liberalisasi ekonomi berbagai bangsa telah memicu perdagangan bebas dan meningkatnya permintaan untuk produk-produk konsumen. Kemajuan teknologi juga telah membuat metode pengiriman barang yang semakin efisien dan cepat dari berbagai moda transportasi. Selama empat decade terakhir jumlah perkiraan perdagangan di laut telah meningkat empat kali lipat, dari hanya 8 triliun ton per mil laut pada tahun 2008 (ICS : 2010).

Dengan percepatan nadi ekonomi dunia tersebut, maka pelayaran sebagai salah satu bagian dari kegiatan perekonomian global, mengakibatkan interaksi manusia yang terlibat di dalamnya dengan berbagai latar bangsa dan bahasa tidak dapat terhindari, yang pada akhirnya mencirikan heterogenitas dunia maritime baik dari perspektif ekonomi maupun sosial. Dengan demikian, pernyataan mengenai keberagaman bangsa yang tentu memiliki perbedaan bahasa di atas sebuah kapal adalah hal yang dapat dipahami.

Selain dari hal di atas, terlepas dari persoalan diplomatik multilateral antar bangsa, perkembangan ekonomi dunia yang begitu pesat telah menyebabkan batas-batas negara mulai tersamarkan, kapal-kapal niaga dengan kebangsaan manapun, dapat dengan mudah melakukan kegiatannya di negara manapun, yang berarti suatu kapal yang diawaki oleh pelaut dari bangsa lain akan berinteraksi dengan pihak-pihak di luar kapalnya yang tentu saja memiliki bahasa yang berbeda. Pentingnya penguasaan bahasa Inggris dalam hal ini adalah untuk menunjang keselamatan kapal karena faktor beberapa kasus kecelakaan kapal yang sering terjadi

karena adanya kesalahpahaman dalam berkomunikasi dimana perwira jaga kurang menguasai bahasa Inggris dengan baik.

1.2 Batasan Masalah

Mengingat begitu luasnya pembahasan mengenai penggunaan bahasa Inggris Maritim secara SMCP, untuk lebih merinci maka penulis membatasi permasalahan-permasalahan hanya yang menyangkut komunikasi antar kapal atau *Bridge to Bridge Communication*, maupun *interen vessel in communication* yang berhubungan dengan operasional di atas kapal dan diambil dari beberapa studi kasus kesalahpahaman perbedaan bahasa yang digunakan di atas kapal itu sendiri.

1.3 Metode Pengumpulan Data

Dalam Penulisan ini, untuk memperoleh data yang diperlukan, digunakan dua metode pengumpulan data yaitu :

- a. Studi Kepustakaan (*Library Research*), metode studi kepustakaan untuk mencari data yang diperlukan penulis melalui kepustakaan untuk membantu dalam penyusunan artikel ini yang berupa buku-buku referensi dan data-data dari website yang berhubungan dengan sumber daya manusia terutama mengenai bahasa dan silang kebangsaan.
- b. Pengamatan Langsung (*Observation*), merupakan suatu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara pengamatan secara langsung dilapangan dimana pengamatan dilaksanakan di kapal dengan menganalisa terjadinya hal-hal atau kesalahan yang disebabkan adanya kesalahpahaman atas perbedaan bahasa dan kurangnya penguasaan bahasa Inggris tersebut dengan baik dan benar.

1.4 Tujuan dan Manfaat

Adapun yang menjadi tujuan penulisan ini adalah :

- a. Untuk mengetahui pengaruh yang dapat ditimbulkan oleh perbedaan bahasa di atas kapal yang dikarenakan perbedaan kewarganegaraan.
- b. Untuk mengetahui pokok permasalahan utama yang menjadi hambatan dalam penerapan aturan penyeragaman bahasa di atas kapal.
- c. Menghindari situasi bahaya dan kecelakaan yang diakibatkan oleh perbedaan dan ketidak seragaman bahasa.

Sedangkan manfaat dalam penulisan ini adalah :

- a. Manfaat praktis : bermanfaat untuk para nakhoda, perwira deck agar dapat memahami pentingnya penggunaan bahasa Inggris sesuai standard yang telah ditetapkan dan diakui secara internasional yaitu SMCP
- b. Manfaat teoritis : bermanfaat untuk menambah dan memperkaya ilmu pengetahuan bagi mahasiswa maupun perwira siswa di lingkungan akademik baik STIMART "AMNI" Semarang maupun institusi-institusi sejenis lainnya.

2. Pembahasan

2.1 Silang Kebangsaan dan Heterogenitas Crew di atas Kapal

Menurut data yang diterbitkan oleh *Cetral Intelligence Agency* (CIA) pada tahun 2010, Indonesia merupakan peringkat ke delapan dalam hal kebangsaan kapal-kapal niaga dengan jumlah 1.340 dari jumlah keseluruhan 36.307 kapal niaga dunia. Sementara dari segi jumlah pelaut, data yang disajikan oleh Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) kementerian Perhubungan, hingga Maret 2010 ini jumlah pelaut Indonesia adalah sekitar 78.000, setiap tahun mengalami kenaikan yang pesat hingga di tahun 2014 jumlah pelaut Indonesia mencapai 480.000, yang

apabila diasumsikan bahwa dalam setiap kapal niaga diawaki oleh dua puluh orang, maka jumlah pelaut Indonesia sebanyak 124.000 pelaut, dan sisanya sekitar 356.000 pelaut saat ini menyebar di kapal-kapal niaga yang bukan berbendera Indonesia (Kapal asing / kapal milik perusahaan asing atau kapal berbendera asing) berikut kutipan informasi dari ketua umum *Indonesian National Shipowner's Association* (INSA) tentang kenaikan atau kebutuhan jumlah pelaut Indonesia berdasarkan armada kapal yang mengawakinya.

Indonesian National Shipowners Association (INSA) menegaskan kebutuhan pelayaran nasional terhadap pelaut sangat tinggi sejak Indonesia menerapkan kebijakan asas *Cabotage* yang mewajibkan angkutan laut dalam negeri menggunakan kapal nasional. Ketua Umum INSA Carmelita Hartoto mengatakan kebutuhan pelaut terus meningkat dari tahun ke tahun sejalan dengan pertumbuhan jumlah kapal niaga nasional. "Pertumbuhan kapal cukup tinggi di Indonesia sehingga meningkatkan kebutuhan terhadap tenaga pelaut itu sendiri baik untuk pelayaran nasional maupun internasional,"katanya. selain itu, Dia menjelaskan kebijakan nasional seperti asas *Cabotage* selain mewajibkan kegiatan angkutan laut dalam negeri menggunakan kapal berbendera Merah Putih, juga mewajibkan setiap kapal berbendera nasional diawaki oleh awak berkebangsaan dari Indonesia. Menurut dia, saat ini jumlah kapal niaga nasional mencapai 12.774 unit atau tumbuh lebih dari 100% selama delapan tahun terakhir. "Artinya, bahwa setiap tahun diperkirakan ada tambahan hampir 1.000 kapal sehingga setiap tahun dapat disimpulkan bahwa dibutuhkan tambahan pelaut lebih dari 10.0000 orang," ujarnya.

Saat ini, berdasarkan data Kementrian Perhubungan Laut, jumlah pelaut di Indonesia mencapai sekitar 580.000 orang, tetapi kita masih

kekurangan sekitar 15.000-20.000 pelaut lagi, terutama utk memenuhi kebutuhan industri dalam negeri. Hanya saja memang kapasitas kompetensi pelaut di Indonesia masih harus ditingkatkan, terutama untuk mengoperasikan kapal-kapal canggih dan berteknologi tinggi seperti tanker *Very Large Crude Carrier* (VLCC) dan *Very Large Gas Carrier* (VLGC), kapal Offshore, kapal untuk kegiatan Survey Seismik hingga kapal untuk penunjang kegiatan pengeboran di laut yang secara pengoperasian sudah menggunakan peralatan yang canggih dan prosedur pengoperasiannya menggunakan bahasa asing (*English*).

Melihat dari apa yang disampaikan diatas, maka masih begitu banyaknya kebutuhan tenaga pelaut setiap tahunnya, baik di pelayaran nasional maupun pelayaran international, dengan melihat jumlah pelaut Indonesia yang bekerja di perusahaan asing atau kapal-kapal berbendera asing, hal ini menyebabkan bercampurnya pelaut-pelaut Indonesia dengan pelaut berkebangsaan lain, baik di kapal-kapal yang bendera Indonesia maupun yang berbendera asing sehingga upaya peningkatan kompetensi sangat diperlukan untuk meningkatkan daya saing dalam dunia kerja, upaya peningkatan tersebut salah satunya adalah bagaimana upaya meningkatkan kemampuan Bahasa Inggris bagi pelaut-pelaut Indonesia itu sendiri yang mau tidak mau merupakan suatu keharusan yang harus dimiliki.

Di samping itu, seiring dengan meningkatnya volume perdagangan global, yang memicu peningkatan kebutuhan kapal-kapal niaga yang pada akhirnya mengakibatkan peningkatan kebutuhan pelaut-pelaut dari berbagai bangsa. Untuk mengisi kebutuhan tersebut, sebagian besar pemilik kapal Negara-negara maju seperti Britania Raya, Jerman, Jepang, Prancis, Belanda, Norwegia dan lain-lain saat ini menggunakan tenaga pelaut dari berbagai bangsa-bangsa bagi kapal-kapal

niaga yang dimilikinya. Kapal-kapal tersebut diisi oleh pelaut-pelaut yang diantaranya adalah; India, Yunani, Myanmar, China, Filipina, Rusia, dan lain-lain, yang diantaranya termasuk Indonesia.

Komposisi pelaut dari sejumlah kapal-kapal yang merupakan kapal-kapal berukuran Gross Tonnage kecil termasuk Offshore Vessel, terungkap bahwa pelaut-pelaut yang berasal atau berkebangsaan Filipina masih merajai ketersediaan pelaut asing dengan prosentase 30% dari total keseluruhan sampel pelaut sejumlah 2,394 perwira senior dan perwira junior, disusul oleh pelaut berkebangsaan Republik Rakyat Cina (RRC) 20%, berikutnya masing-masing pelaut dari Indonesia 18%, India 10%, dan Ukraina 7%, menempati urutan ketiga, empat dan kelima. Sementara diurutkan ke enam adalah pelaut-pelaut berkebangsaan Turki, Kemudian Rusia dan Myanmar masing-masing di urutan ke tujuh dan ke delapan.

2.2 Silang Kebangsaan Antar Kapal

Efek lain dari globalisasi adalah hubungan ekonomi yang seakan tanpa memiliki batas negara, hubungan dagang antar bangsa mengakibatkan interaksi antar kapal yang tidak dapat terhindarkan. Kapal-kapal niaga dari berbagai bangsa dapat dengan mudahnya memasuki wilayah perairan Negara lain. Sebagai konsekuensi dari kemajuan ekonomi, yang sekiranya belum berbanding lurus dengan peningkatan jumlah kapal-kapal milik dalam negeri, maka invasi kapal-kapal asing dalam mengangkut komoditas ekspor dan impor semakin meningkat.

Hal ini terbukti dari banyaknya kapal-kapal asing yang keluar masuk perairan Indonesia untuk memuat komoditas-komoditas dari menuju perlabuhan-pelabuhan Internasional yang saat ini belum terlindungi oleh aturan-aturan penerapan asas Cabotage yang merupakan penyelenggaraan pelayaran dalam suatu negeri dimana hak sepenuhnya tentang sistemnya diatur oleh

Negara itu sendiri, hal ini dimaksudkan bahwa Negara tersebut berhak melarang kapal-kalap asing untuk berlayar dan berdagang disepanjang perairannya, asas ini didukung oleh hukum internasional yang berkaitan dengan sebuah kedaulatan dan yuridiksi Negara pantai atas wilayah lautnya.

Oleh karena itu, kapal asing tidak boleh berada atau memasuki wilayah perairan tanpa izin dan alasan yang jelas kecuali untuk jalur kapal bantuan dan memiliki izin atau alasan yang syah tanpa mengganggu stabilitas keamanan dan ketertiban suatu Negara (*Data diolah dari Indomaritime Institute 12 Juni 2014*). Sebagai gambaran bahwa pada tahun 2011 nilai ekspor Indonesia mencapai 203.496.620.030 Dolar AS dengan bobot sebesar 582.219.779 metrik ton (*Data diolah dari Badan Pusat Statistik : 2011*), apabila 94,5 persen diantaranya diangkut oleh kapal-kapal berbendera asing (*Data diolah dari Indomaritime Institute : 2012*), maka bobot yang diangkut kapal asing adalah sebesar 549.615.471 metrik ton, yang apabila di rata-ratakan kapal asing memiliki bobot mati 25.000 hingga 40.000 metrik ton muatan per kapal maka frekuensi pengapalan ekspor dari wilayah Indonesia untuk mengangkut komoditas tersebut sebanyak 13.740 hingga 21.684 kali.

Dengan terbatasnya kepemilikan kapal-kapal berbendera Indonesia berimplikasi pada penguasaan kapal-kapal asing atas perdagangan ekspor dan impor Indonesia sehingga kecenderungan interaksi antar kapal-kapal Indonesia dengan kapal-kapal asing tidak terhindarkan.

2.3 Kecelakaan-kecelakaan Kapal Akibat Perbedaan Bahasa

1. Kecelakaan MV.Norgas Cathinka dan KMP. Bahuga Jaya di Selat Sunda

Kecelakaan MV.Norgas Cathinka dan KMP. Bahuga Jaya di Selat Sunda

berdasarkan sumber data dari News Jakarta Komite Nasional Keselamatan Transportasi (26 September 2012) memaparkan bahwa Jakarta Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sudah menyampaikan hasil investigasi kecelakaan laut antara Kapal Motor Penumpang (KMP) Bahuga Jaya dengan MV. Norgas Cathinka pada 26 September 2012. Tatang Kurniadi, Ketua KNKT menjelaskan, penyebab kecelakaan kedua kapal itu dikarenakan adanya inkonsistensi kedua kapal. Dimana kedua Pihak kapal saling tidak memahami bahasa yang dipakai untuk berkomunikasi dalam keadaan darurat. Sehingga kapal MV Norgas Cathinka melakukan perubahan haluan kapal tetapi terlalu pelan dan tidak signifikan. Perubahan yang pelan dan tidak signifikan itu menyebabkan KMP Bahuga Jaya menjadi ragu mengubah arah, namun untuk menghindari tubrukan, KMP Bahuga Jaya mengambil tindakan mengubah haluan kapal ke arah kiri. "Perubahan haluan ke kiri ini tidak sesuai dengan Peraturan pencegahan tubrukan laut," dimana kapal yang melihat kapal lain dari lambung kirinya seharusnya mempertahankan kecepatan dan haluannya, sedangkan kapal yang melihat kapal lain dari lambung kananya seharusnya merubah haluan kekanan sehingga memotong dibelakan kapal yang dilihat dari lambung kanannya. Berikut kronologis kecelakaan yang terjadi pada 26 September 2012

- a. Pukul 03:05 WIB, Bahuga Jaya berangkat dari dermaga 3 Pelabuhan Merak menuju Bakauheni. Pada saat yang bersamaan, Norgas Cathinka juga sedang dalam perjalanannya melintasi Selat Sunda menuju Singapura.
- b. Pukul 04:20 WIB, Norgas Cathinka bergerak dengan kecepatan 11 knot. Pada saat itu, radar Norgas mendeteksi ada 5 kapal yang akan melintasi haluan Norgas. Tiga kapal

- yang akan melintasi haluannya dan bergerak ke arah timur yakni MV Caitlyn dan 2 kapal lain. Selain itu, tampak juga 2 kapal lain yang bergerak ke arah barat dan akan melintasi arah haluannya. Kapal tersebut adalah Bahuga Jaya dan Gelis Rauh.
- c. Pukul 04:36 WIB, Kapal terakhir dari 3 kapal yang bergerak ke arah timur yakni kapal MV Caitlyn tepat melewati arah lintasan haluan Norgas pada jarak 1 Nm. Pada saat itu Bahuga Jaya masih berada pada lintasan potensi tubrukan dengan jarak 2 mil laut.
 - d. Pukul 04:40 WIB, Petugas (Mualim Jaga) kapal di Norgas memutuskan mengambil tindakan menghindari tubrukan dengan autopilot mengubah haluan kapal menjadi 050 derajat. Di saat yang sama, untuk hindari tabrakan Mualim jaga di Bahuga Jaya memerintahkan juru mudi untuk mengubah haluan ke kiri 20 derajat.
 - e. Pukul 04:41 WIB, Norgas merubah haluan dari 055 menjadi 060 derajat. Jarak Norgas dan Bahuga Jaya kurang dari 1 mil laut, perubahan haluan tersebut merupakan perubahan haluan yang kurang memperhatikan keselamatan kapal lain.
 - f. Pukul 04:42:42 WIB, Jarak kedua kapal kurang dari 0,5 mil laut. Bahuga Jaya berubah haluan ke kiri dan Norgas merubah haluan ke kanan.
 - g. Pukul 04:43 WIB, Jarak kedua kapal 0,3 mil laut. Kedua kapal bergerak saling mendekat dan diperkirakan akan tubrukan kurang dari 1 menit.
 - h. Pukul 04:43:12 WIB, Mualim Bahuga Jaya memanggil Norgas Cathinka melalui radio VHF di channel 16. Mualim jaga memanggil nama kapal "Norgas Cathinka" sebanyak 3 kali tapi tidak dapat respons dari Norgas. Mualim jaga Norgas Cathinka yang sedang pegang kendali mendengar panggilan tapi tidak paham maksudnya karena tidak menggunakan bahasa Inggris sedangkan sehingga tidak menjawab panggilan dari kapal Bahuga Jaya sedangkan Jarak kedua kapal tersebut kurang dari 0,25 mil laut adalah jarak yang terlalu dekat untuk terjadi bahaya tubrukan
 - i. Pukul 04:43:42 WIB, Jarak kedua kapal sekitar 100 meter. Norgas Cathinka mengambil tindakan dengan melakukan cikir kanan.
 - j. Pukul 04:44:12 WIB, Haluan Norgas Cathinka tetap berbelok ke kanan dengan cepat. Beberapa detik kemudian haluan kiri kapal tersebut menabrak dinding atas kanan Bahuga Jaya tepat di bawah anjungan kapal.
 - k. Pukul 04:44:27 WIB, KMP Gelis Rauh yang berada di belakang Bahuga Jaya melakukan panggilan darurat (May Day) melalui radio VHF di channel 16 dengan tujuan ingin memberikan bantuan.
- 2. Tubrukan Kapal antara MV.Dynamic Ocean 02 dengan MV.Timber Majesty di Singapore Strait**
- Tubrukan Kapal antara MV.Dynamic Ocean 02 dengan MV.Timber Majesty di Singapore Strait bersumber dari hasil Survey Report MV.Dynamic Ocean (30 Agustus 2012) menjelaskan bahwa tubrukan antara MV.Dynamic Ocean 02 dengan MV.Timber Majesty terjadi pada tanggal 24 Agustus 2012 pada pukul 10.37 LT bertempat kejadian sector 7 bagian barat VTIS saat mendekati perlintasan Tanjung Piai selat Singapore, dengan kronologis sebagai berikut :
- Pada tanggal 14 Agustus 2012 pukul 20.45 LT, MV.Dynamic Ocean 02 dengan muatan 6.981 MT klinker curah berangkat dari pelabuhan Ha Long setelah sebelumnya dimuati dipelabuhan Hon Gai, Vietnam. Setelah berlayar selama lebih dari Sembilan hari, pada tanggal 24

Agustus 2012 pada pukul 09.30 LT, kapal memasuki sector 7 VTIS wilayah barat selat Singapore, perlintasan pulau Nipah, lalu kapal merubah haluan dari 300 derajat menjadi 283 derajat, kecepatan kapal tercatat 7.8 knots, dan pada waktu itu daya tampak jelas.

- a. Pada pukul 10.33 LT, kapal melihat kapal lain yang kemudian diketahui bernama MV.Timber Majesty dalam kondisi kosong (Ballast Condition) dengan haluan yang sama mendekat dari belakang (Baringan pada Radar 103 derajat) dengan kecepatan 14.7 knots. Disaat yang bersamaan, kapal lain menyusul dilambung kiri kapal MV.Dynamic Ocean 02 pada jarak 0.6 mil laut dengan kecepatan dan tentu saja masing-masing 15.1 knots dan haluan 277 derajat.

Karena yakin bahwa kemungkinan MV.Timber Majesty akan menyalip dijarak terdekat, untuk itu ia mencoba untuk melakukan kontak dengan MV.Timber Majesty, namun pada saat itu MV.Timber Majesty menjawab dengan bahasa yang asing bagi MV.Dynamic Ocean 02 yang berkebangsaan Vietnam.

- b. Pada pukul 10.37 LT, merasa ada kapal menyusul dari belakang dalam jarak yang sangat dekat, Nahkoda mencoba untuk merubah haluan agak kekiri, namun karena ada kapal lainnya masih menyalip dari lambung kiri, perubahan haluan secara nyata tidak dapat dilakukan, akhirnya haluan dari MV.Timber Majesty menubruk kanan buritan MV.Dynamic Ocean 02. Sesaat setelah tubrukan tersebut terjadi, Nahkoda menghubungi Vessel Traffic Information Service (VTIS) West untuk melaporkan hal yang telah terjadi, dari keterangan pihak VTIS menyatakan bahwa MV.Timber Majesty tersebut diawaki oleh pelaut-pelaut berkebangsaan Indonesia dan

tidak dapat berbahasa inggris. Kejadian tersebut mengakibatkan kapal tidak layak laut dan menimbulkan kerugian materi sekitar Rp. 2 milyar.

Setelah dilakukan penyelidikan, penyebab tubrukan antara kedua kapal tersebut diperairan Singapore Strait terjadi akibat salah satu kapal yaitu MV.Timber Majesty tidak memahami bahasa Inggris yang disampaikan oleh Nahkoda kapal MV.Dynamic Ocean 02 pada waktu berkomunikasi yang akhirnya mengakibatkan kesalahpahaman dalam mengambil tindakan dan terjadilah tubrukan.

3. Insiden MV.Hanjin Rizhao Menubruk Terminal Batu Bara Terapung Pada Saat Berolah-gerak untuk Sandar

Insiden MV.Hanjin Rizhao Menubruk Terminal Batu Bara Terapung Pada Saat Berolah-gerak untuk Sandar bersumber dari *Letter Of Protest Hanjin Shipping Co.Ltd* (28 Juni 2012) dengan kronologi kejadian sebagai berikut :

- a. Pada tanggal 28 Juni 2012 pukul 08.52 LT, terjadi insiden senggolan antara lambung kanan MV.Hanjin Rizhao dengan sebuah terminal batu bara terapung FT.WHS Iskandar 1, insiden ini terjadi dipelabuhan Muara Satui – Kalimantan Selatan pada saat MV.Hanjin Rizhao sedang berolah-gerak dibantu dengan dua kapal tunda diterminal terapung dengan kronologi sebagai berikut ;
- b. Pada tanggal 25 Juni 2012 pada pukul 01.48 LT kapal Mv.Hanjin Rizhao tiba di Muara Satui, Kalimantan Selatan untuk memuat 160.000 MT batu bara curah. Pada tanggal 28 Juni 2012 pukul 07.18 LT, *Berthing Master* naik dan selanjutnya berdiskusi dengan Nahkoda mengenai pengaturan panyandaran, pada waktu

itu Berthing Master memberitahu Nahkoda bahwa proses berlabuh akan menggunakan dua kapal tunda yang diposisikan dilambung kiri depan dan belakang kapal, dan kedua kapal tunda tersebut akan terhubung kekapal oleh tali-tali yang disediakan MV.hanjin Rizhao.

- 1) Pada pukul 07.20 LT hingga pukul 07.42 LT, jangkar kapal di *heave up* dan beberapa saat setelah jangkar naik, MV.Hanjin Rizhao kemudian bergerak untuk sandar di FT.WHS Iskandar 1. Pada waktu proses mendekati FT. WHS Iskandar 1 sekitar pukul 07.45 LT dengan jarak sekitar 1 mil laut, kapal tunda dihaluan PB 321 dan kapal tunda PB 281 ndiburitan terhubung kelambung kiri MV.Hanjin Rizhao. Pada saat kapal hamper sejajar dengan FT.WHS Iskandar 1, Berthing Master kemudian menyarankan kemudi tengah-tengah dan mesin induk standby, sedangkan posisi haluan dari MV.Hanjin Rizhao agak mendekati kearah titik sandar.
- 2) Pada pukul 08.40 LT, kapal mendekat dengan jarak sekitar 50 meter dari FT.WHS Iskandar 1, pergerakan haluan kapal terus mendekati titik penyandaran dikanan, dalam situasi ini Berthing Master kemudian memerintahkan kapal tunda haluannya untuk menahan pergerakan haluan kapal yang semakin mendekat dan akan menyentuh FT.WHS Iskandar 1 dengan cara mundur dan menarik haluan MV.Hanjin Rizhao menjauh, namun kekuatan kapal tunda pada saat itu tidak cukup untuk menghentikan laju pergerakan haluan. Beberapa saat setelah gerakan kapal tidak bias dikendalikan, sekitar pukul 08.52 LT lambung kanan tengah

MV.Hanjin Rizhao menubruk sudut kiri depan FT.WHS Iskandar 1 dan menyebabkan deformasi serta kerusakan baik kapal maupun terminal terapung sehingga keduanya mengalami kerugian yang sangat besar.

Setelah dilakukan penyelidikan beberapa saat setelah insiden tersebut, terungkap bahwa percakapan antara *Berthing Master* menggunakan Bahasa Indonesia yang tidak bias dipahami oleh Nahkoda MV.Hanjin Rizhao sehingga Nahkoda yang berkebangsaan korea itu tidak dapat mengantisipasi hal-hal yang sedang berlangsung termasuk dalam hal untuk menghindari bahaya tubrukan. Dari fakta-fakta permasalahan tentang kecelakaan kapal yang penulis paparkan di atas, penulis mencoba menguraikan permasalahan yang dihadapi berkaitan dengan perbedaan kebangsaan dan bahasa :

- a. Kurangnya Penguasaan Bahasa Inggris Maritime (SMCP) Oleh Deck Officer

Dalam pengoperasian kapal aspek keselamatan adalah yang yang penting dan komunikasi yang baik serta efektif antar pihak yang terlibat di atas kapal sangat diperlukan demi terjaganya keselamatan secara keseluruhan. Betapa pentingnya kebutuhan komunikasi yang efektif ini, sehingga Negara Bendera diminta untuk menyelenggarakan Working Language bagi kapal-kapal niaga yang mengibarkan benderanya dan harus digunakan oleh awak kapalnya sesuai standard yang ditetapkan.

Namun meskipun penyelenggaraan Working Language telah diusahakan oleh IMO mulai tahun 1973, kecelakaan-kecelakaan serius masih terjadi hal ini dapat dilihat dari fakta-fakta yang telah diuraikan sebelumnya, ditambah dengan temuan-temuan dari hasil penelitian yang dilakukan oleh berbagai institusi yang

menyimpulkan bahwa salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan kapal, diantaranya adalah karena adanya silang kebangsaan dan perbedaan bahasa serta miss communication sehingga masing-masing kapal mengambil tindakan sendiri-sendiri.

b. Komunikasi Antar Kapal yang Belum Sejalan dengan IMO *Standard Marine Communication Phrases* (SMCP) Regulation

Meskipun bahaya-bahaya navigasi yang disebabkan oleh perbedaan bahasa ini sudah diketahui secara luas, namun praktek-praktek berkomunikasi antar kapal yang tidak sejalan dengan aturan internasional ini masih berlangsung tanpa adanya usaha yang serius untuk merubahnya. Sebagai salah satu contoh adalah, sehingga saat ini belum ada institusi khusus dalam hal-hal yang berkaitan dengan kesalahan komunikasi, selain itu, pembiaran praktek-praktek berkomunikasi yang belum sejalan dengan aturan internasional masih terus berlangsung, sehingga kejadian-kejadian yang tidak diinginkan masih terus terjadi.

2.4 Kedudukan Bahasa Inggris Maritim Dalam SOLAS 1974 Consolidated 2009 Supplement 2013

Seperti yang disebutkan dalam *Konvensi Internasional Safety Of Life at Sea (SOLAS) 1974 Consolidated 2009 Supplement 2013* pada BAB V aturan 14 bagian 3 menyatakan bahwa: *For effective crew performance in safety onboard, the working language must be using specified held by shipping company or Master, then every officer on watch should understand this language and possible use it for any order or report onboard.*

Sementara pada BAB V aturan 14 bagian 4 disebutkan bahwa: *For the ship with international voyager, english language should be used for communication between ship and ship with the ground crew including communication*

between Pilot during berthing operation and officer on watch on bridge.

2.5 Kedudukan IMO *Standard Marine Communication Phrases* (SMCP) Dalam Dunia Maritim

Untuk mencapai tujuan seperti diisyaratkan dalam Konvensi Internasional SOLAS 1974 Consolidated 2009 Supplement 2013, maka Komite Keselamatan Maritim International Maritime Organisation (IMO) with Marine Safety Comitee secara intensif melakukan berbagai cara dan upaya untuk mewujudkan standarisasi tentang bagaimana penyeragaman bahasa yang digunakan di atas kapal seperti yang dijelaskan dalam ANNEX 1 IMO-SMCP sebagai berikut : “ *As navigational and safety communications from ship to shore and vice versa, from ship to ship, and on board ship must be precise, simple and unambiguous so as to avoid confusion and error, there is a need to standardize the language used. This is of particular importance in the light of the increasing number of internationally trading vessels with crews speaking many different languages, since problems of communication may cause miss understandings leading to dangers to the vessel, the people on board and the environment* “.

Disebutkan dalam Annex 1 IMO Resolution A.918 (22) bahwa untuk komunikasi dari kapal ke pantai dan kapal ke kapal, dan di atas kapal, penyeragaman tersebut bertujuan untuk menghindari ambiguitas yang menyebabkan kebingungan dalam bertindak karena kesalahpahaman menyebabkan bahaya untuk kapal dan lingkungan disekitarnya, sehingga untuk itu, maka pada tahun 1973 telah dimulai untuk menyusun *Standard Maritime Navigational Vocabulary (SMNV)* yang menegaskan bahwa bahasa Inggris adalah bahasa yang digunakan dalam standard dalam bernavigasi.

Berbagai perbaikan dan

pengembangan dilakukan oleh *Maritime Safety Commite* (MSC) mulai dari tahun itu hingga diadopsi pada tahun 1977 dan diamandemen pada tahun 1985, yang kemudian pada tahun 1992 dimana MSC menginstruksikan kepada Sub-Komite yang membidangi Keselamatan Navigasi untuk menyusun standar yang lebih komprehensif dengan mempertimbangkan juga perkembangan perubahan kondisi pelayaran modern dan mencakup hal-hal utama yang berkaitan dengan komunikasi lisan.

Pada tahun 1997, MSC mengadopsi draft *Standard Maritime Communication Phrases* IMO-SMCP, yang kemudian standard tersebut diuji secara internasional, yang kemudian IMO-SMCP tersebut diadopsi oleh Majelis Umum IMO yang dan ditetapkan sebagai Resolusi A.918 (22).

Adapun IMO-SMCP disusun dengan maksud dan tujuan sebagai berikut (*Terjemahan dari buku SMCP – IMO*) :

- a. Untuk lebih membantu terselenggaranya pengoperasian kapal dan keselamatan navigasi.
- b. Untuk membakukan bahasa yang digunakan dalam komunikasi dalam bernavigasi di laut, pada saat mendekati pelabuhan, alur-alur pelayaran berikut pelabuhan itu sendiri, di atas kapal dimana kapal tersebut diawaki oleh pelaut yang menggunakan multibahasa, dan

- c. Untuk membantu institusi pelatihan maritim dalam memenuhi tujuan yang disebutkan di atas.

2.6 Kedudukan IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP) dalam STCW 1978 Revised 1995 Amandement 2010

IMO-SMCP memenuhi persyaratan dari Konvensi Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) 1978 sebagaimana telah diamandemen pada tahun 1995 dan terakhir amandemen Manila tahun 2010, mengenai komunikasi verbal, frase-frase yang disusun mencakup aspek-aspek komunikasi yang relevan dengan keselamatan dan ditetapkan dalam Konvensi dimana ditegaskan bahwa : “ *Under the International convention on STCW 1978 as revised 1995 amandement 2010 the ability to use and understand the IMO-SMCP is required for the certification of officer on charge of a navigational watch on ship 500 gross tonnage or more*”.

Di dalam Konvensi Internasional STCW 1978, revised 1995 amandemen 2010, kemampuan untuk menguasai dan memahami IMO-SMCP disyaratkan bagi sertifikasi untuk perwira-perwira deck yang terlibat pada dinas jaga untuk kapal dengan GT 500 atau lebih dengan kriteria-kriteria yang diinginkan seperti yang dijelaskan dalam tabel 1 dibawah ini :

Tabel 1.
Kriteria Kompetensi Perwira Deck

Kolom 1	Komptensi
	Penggunaan IMO-SMCP dan menggunakan bahasa Inggris secara tulisan dan lisan.
Kolom 2	Pengetahuan, Pemahaman dan Kecakapan
	Bahasa Inggris Pengetahuan bahasa Inggris yang cukup yang memungkinkan perwira deck menggunakan peta, dan publikasi-publikasi tentang navigasi lain-lain, mengerti informasi mengenai meteorology dan pesan-pesan yang berkaitan dengan keselamatan dan pengoperasian kapal, berkomunikasi dengan kapal-kapal lain, stasiun pantai, dan pusat pengendali lalu lintas kapal atau Vessel Traffic Control (VTS) , dan melakukan pekerjaannya sebagai perwira dek termasuk apabila berkumpul dengan awak yang memiliki beragam bahasa, termasuk diantaranya

Kemampuan untuk menggunakan dan mengerti IMO-SMCP.	
Kolom 3	Motode dalam mendemonstrasikan Kompetensi
Penguujian dan penilaian dari bukti-bukti yang diperoleh dari instruksi-instruksi praktis.	

Kolom 4	Kriteria untuk mengevaluasi komptensi
Kriteria untuk mengevaluasi kompetensi Bahasa Inggris, publikasi navigasi, dan pesan-pesan yang relevan dengan keselamatan kapal, dapat secara benar di terjemahkan atau di tulis.	

Sumber: IMO (2011) STCW 2010: Part A Tabel A-II/1 hal 105

Hal ini karena hampir 90 persen kapal-kapal niaga bekerja dengan menggunakan lebih dari 170 macam bahasa dan yang pasti terdapat silang kebangsaan, oleh karena itu media komunikasi yang sesuai antara personil yang terlibat dikapal harus dalam Maritime English dalam bentuk yang dibakukan, dan untuk penyampaian lisan bagi hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan dari kapal ke kapal, kapal ke pantai dan komunikasi internal di atas kapal, IMO-SMCP harus diterapkan dimana memungkinkan.

2.7 Analisa Penyebab Masalah

Berdasarkan identifikasi permasalahan dan penentuan masalah utama yang telah dibahas di awal pembahasan, ditemukan dua masalah utama, yaitu;

1. **Kurangnya Penguasaan Bahasa Inggris oleh Perwira Deck**, adapun penyebab permasalahan tersebut di atas adalah karena;
 - a. Mekanisme perekrutan perwira deck yang belum tepat, masih belum menitik beratkan pada penguasaan bahasa inggris yang baik
 - b. Implementasi kurikulum penggunaan Bahasa Inggris Maritim yang maksimal ?
 - c. Kurangnya Motivasi Pelaut Indonesia dalam menguasai bahasa Inggris dengan baik dan anggapan bahwa Bahasa inggris adalah hal

yang kurang penting dalam pekerjaan.

Di bawah ini akan saya uraikan satu demi satu mengenai permasalahan tersebut;

- a. Mekanisme perekrutan perwira deck yang belum tepat, masih belum menitik beratkan pada penguasaan bahasa inggris yang baik.

Bagi perwira deck yang sedang melamar pekerjaan, sudah tentu harus berhubungan dengan perusahaan pelayaran, tetapi bagi pelaut yang ingin bekerja ke luar negeri dapat melalui Crewing Agent atau dapat langsung ke perusahaannya di luar negeri dengan berkomunikasi melalui email, telepon atau faximile.

Pada praktek yang lazim, perusahaan pelayaran luar negeri yang mengoperasikan kapal-kapalnya di dalam negeri, biasanya menunjuk Crewing Agent di dalam negeri untuk membantu perekrutan tenaga pelautnya, namun beberapa perusahaan pelayaran tersebut biasanya dapat dihubungi secara langsung oleh pelamar. Hal ini yang terkadang menjadi permasalahan apabila terjadi wawancara palsu, dimana seorang pelamar yang akan diwawancara

mengganti dirinya sendiri dengan orang lain yang lebih menguasai bahasa Inggris sehingga hasil yang didapat bukanlah merupakan hasil yang sebenarnya.

Sementara bagi perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal-kapal berlayar di perairan dalam negeri, kebanyakan diantaranya tidak mempedulikan penguasaan bahasa Inggris seseorang sebelum melakukan perekrutan, hal ini karena merasa bahwa kapal-kapalnya tidak ditujukan untuk berlayar di luar negeri, sementara pada fakta yang disebutkan sebelumnya interaksi dengan kapal-kapal berbahasa asing semakin sering dan tidak terhindarkan

b. Implementasi Kurikulum Bahasa Inggris Maritim yang Belum Terarah

Berdasarkan pengamatan penulis, saat ini di berbagai sekolah-sekolah pelayaran Indonesia baik itu pendidikan dasar kepelautan, akademi maritim maupun diklat lanjutan meskipun ada silabus baku yang khusus memasukkan standard Maritime English secara konsisten seperti yang diisyaratkan oleh IMO Resolution A.918 (22) namun masih belum dilaksanakan secara maksimal.

Silabus-silabus bahasa Inggris yang diajarkan di institusi pendidikan tersebut kebanyakan mengajarkan bahasa Inggris untuk percakapan dan surat menyurat yang digunakan sehari-hari, dan sangat kurang melakukan praktek berkomunikasi dengan standard English SMCP baik di laboratorium maupun dikelas, adapun standar-standar yang disyaratkan dalam SMCP

versi lama telah di berikan dalam silabus tertentu, namun baru sebatas pengenalan tanpa masuk pada penjabaran rinci mengenai frasa-frasa yang digunakan.

c. Kurangnya Motivasi Pelaut Indonesia dalam menguasai bahasa Inggris dengan baik dan anggapan bahwa Bahasa Inggris adalah hal yang kurang penting dalam pekerjaan.

Dalam kesehariannya selain berkomunikasi dengan kantor pelayaran, perwira kapal terutama bagian deck akan senantiasa berkomunikasi dengan pihak luar yang diantaranya adalah kesyahbandaran dan atau perwakilan Pemerintah, agen, pencharter, kepanduan, perusahaan bongkar muat berikut buruh, dan terutama komunikasi dengan kapal-kapal lain yang berada disekitarnya, dimana komunikasi tersebut sebagian besar menggunakan bahasa Inggris baik lisan maupun tulisan, terutama apabila kapal tersebut melayari rute-rute internasional!

Bagi pelaut-pelaut yang bekerja pada kapal-kapal niaga milik dan atau berbendera asing, komunikasi internal dan eksternal kapal senantiasa dilakukan dengan menggunakan bahasa Inggris termasuk dalam hal laporan-laporan, publikasi dan prosedur manual. Oleh karena itu semua perwira dek yang bekerja baik di atas kapal-kapal asing maupun kapal-kapal Indonesia yang cenderung berinteraksi dengan kapal-kapal asing harus menguasai bahasa Inggris Maritim.

Dari fakta-fakta yang telah diungkapkan diatas jelas terlihat

bahwa kejadian-kejadian tersebut akibat dari kurang pedulinya pihak-pihak yang dalam kegiatan operasional tersebut dalam bahasa Inggris secara benar. Kepedulian bahasa ini penting dan merupakan suatu sebab dengan tidak menggunakan komunikasi efektif akan membahayakan dirinya sendiri pihak lain yang ada disekitarnya.

2. Komunikasi Antar Kapal Tidak Sejalan dengan IMO-SMCP

Adapun praktek-praktek komunikasi yang tidak sejalan tersebut terjadi karena;

- a. Penggunaan bahasa Inggris Maritim untuk komunikasi antar kapal belum sepenuhnya di terapkan.
- b. Belum adanya institusi khusus terkait dengan perbedaan bahasa dan silang budaya

Di bawah ini akan penulis uraikan satu demi satu mengenai permasalahan tersebut :

- a. Penggunaan Bahasa Inggris Maritim Untuk Komunikasi Antar Kapal Belum Sepenuhnya di Terapkan.

Telah dijelaskan pada bab sebelumnya, bahwa sebagai konsekuensi pertumbuhan ekonomi, yang tidak berbanding lurus dengan pertumbuhan pemilikan kapal-kapal, menjadikan wilayah perairan Indonesia menjadi tempat bagi kapal-kapal asing untuk mengangkut komoditas nasional. Hal ini akan membuat kapal-kapal dalam negeri semakin sering berinteraksi dengan kapal-kapal asing tersebut yang jumlahnya akan semakin bertambah seiring dengan laju pertumbuhan ekonomi, dilain pihak, perhatian akan masalah ini

dari segi keselamatan dalam perspektif komunikasi efektif antar kapal kurang mendapat perhatian dimana masih belum adanya sistematika dalam menerapkan bahasa Inggris maritim untuk komunikasi antar kapal sehingga kecelakaan-kecelakaan dan bahaya masih terus berlangsung.

- b. Belum Adanya Institusi Khusus Terkait Yang Menangani Perbedaan Bahasa dan Silang Budaya

Tidak seperti bangsa-bangsa lain yang mulai membangun kemampuan pelautnya dalam menguasai bahasa Inggris, bangsa kita masih kekurangan pakar-pakar tata bahasa di bidang bahasa Inggris Maritim dan juga adanya persilangan budaya (Cross Culture) sehingga sulit untuk membentuk suatu institusi yang khusus mendalami permasalahan yang timbul akibat perbedaan bahasa dan kebudayaan dikapal.

Hingga saat ini kasus-kasus signifikan mengenai silang kebudayaan dan bahasa Inggris Maritim masih ditangani secara reaktif yaitu dengan memecahkan masalah dari kasus demi kasus berdasarkan situasi dan belum secara antisipatif tanpa mengikut sertakan ahli tata bahasa yang benar-benar memahami bahasa Inggris Maritim.

Silabus-silabus yang diajarkan oleh institusi pendidikan pelayaran terlihat masih berupa suntingan-suntingan dari pengajar institusi yang bersangkutan dan sering tidak mangalami pembaruan menurut perkembangan jaman, dalam beberapa kasus kelihatan seperti melakukan plagiarisme atau

menyalin silabus yang diperuntukkan bagi bangsa lain, sehingga terkadang buku-buku itu lebih banyak menyulitkan dalam mempelajarinya.

2.8 Analisis Pemecahan Masalah

1. Meningkatkan Penguasaan Bahasa Inggris Maritim Bagi Perwira Deck.

Untuk meminimalisir bahaya-bahaya yang ditimbulkan akibat kurangnya penguasaan bahasa Inggris Maritim tentu saja menuntut kesadaran untuk menggunakan bahasa yang tepat. Adapun tindakan yang dapat dilakukan untuk memecahkan masalah tersebut adalah:

a. Memperbaiki Syarat-syarat Perekrutan

Baik perusahaan pelayaran maupun *Crewing Agency* sebagai pengguna jasa dapat memberlakukan standar pengujian bahasa Inggris bagi perwira deck sebelum naik ke kapal dengan berbagai tingkat pengujian yang sesuai dengan wilayah perairan yang akan dilewati, misalnya bagi perwira dek yang akan beroperasi di kapal untuk melayari perairan Internasional disyaratkan nilai yang lebih tinggi daripada perwira dek dikapal yang beroperasi di perairan dalam negeri, dan kapal-kapal yang beroperasi di perairan dalam negeri namun dalam kegiatannya sering berinteraksi dengan kapal-kapal asing haruslah dianggap sebagai kapal-kapal yang berlayar di perairan Internasional. Hendaknya *Crewing Agent* mewawancarai terlebih dahulu dengan menggunakan bahasa Inggris sebelum menyalurkan calon tenaga kerja tersebut ke perusahaan atau kapal asing dengan catatan bahwa pengujian tersebut dilakukan dengan tatap muka untuk menghindari praktek-praktek

wawancara palsu.

b. Memperbaiki Kurikulum Bahasa Inggris Maritim dan Pemberian Standar Penilaian (*Scoring*) Bagi Peserta Didik.

Untuk lebih meningkatkan pemahaman dan penguasaan bahasa Inggris bagi pelaut umumnya dan khususnya bagi perwira dek maka seyogyanya kurikulum untuk bahasa Inggris yang digunakan oleh institusi pendidikan kepelautan perlu untuk di sesuaikan baik dalam pembelajaran maupun dalam praktek dilapangan agar dapat memperbaiki kemampuan bahasa Inggris Maritim sehingga akan melahirkan pelaut Indonesia yang berkemampuan bahasa Inggris Maritim yang baik yang nantinya tidak akan menjadi masalah dikemudian hari, dan malah diharapkan dapat meningkatkan daya saing pelaut-pelaut kita dibursa tenaga pelaut antar bangsa.

Belajar dari sebuah pengalaman bahwa setelah terjadinya insiden yang terjadi di Genoa, Italia yang menyebabkan 6 orang pelaut Indonesia diturunkan akibat kesalahan berkomunikasi, temuan tim investigasi yang didukung oleh Menteri Perhubungan pada mulai tahun 2001 dilakukan perubahan yaitu dengan menambah jam pelajaran bahasa Inggris untuk Diklat Diploma III dan IV dari delapan sistem kredit semester (SKS) menjadi dua belas SKS yang diharapkan akan meningkatkan kualitas penguasaan bahasa Inggris Maritim untuk perwira-perwira baru. Sebagai salah satu jalan keluar, bagi seluruh calon perwira-perwira terutama yang belum lulus kemampuan penguasaan bahasa

Inggris perlu untuk di tinjau kembali dengan menggunakan sistim Scoring. Seperti halnya bahasa Inggris yang umum digunakan, penerapan standard nilai atau Scoring perlu untuk diterapkan secara khusus selayaknya *Test of English for Foreign Language (TOEFL)* yang saat ini telah di terapkan oleh negara-negara Uni Eropa berupa standard penilaian, atau standard penilaian yang dikembangkan oleh institusi lain seperti MARLIN, di samping IMO Model Course 3.17 yang sudah seharusnya dikenal secara luas.

Penilaian ini dapat dilakukan setiap jenjang pendidikan, kemampuan Maritime English akan di uji untuk mengetahui tingkatan penguasaannya, selanjutnya dari hasil pengujian tersebut dapat ditentukan di kelas Maritime English tingkat berapa dia dapat dimasukkan. Hal ini tentunya akan sedikit merubah sistim pendidikan yang ada, sebab memerlukan kelas dan waktu tersendiri yang khusus didedikasikan untuk Maritime English diluar program-program studi pada masing-masing tingkat pendidikan kepelautan.

Dengan merujuk pada IMO Model Course 3.17 maka tingkatan-tingkatan penguasaan bahasa Inggris dapat dikategorikan sebagai berikut;

Beginner: Belum menguasai bahasa Inggris dan tidak dapat memahami bahasa Inggris lisan maupun tulisan

False Beginner: Mengetahui sedikit kata dan frasa-frasa dalam bahasa Inggris. Mungkit

sekali-sekali dapat melontarkan kalimat-kalimat yang sangat dasar, namun sangat sulit untuk membuatnya mengerti. Tidak dapat memahami pembicaraan bahasa Inggris atau tulisan.

Elementary: Dapat menggunakan bahasa Inggris dasar sehari-hari, namun tidak dengan lancar dan terkadang menunjukkan kesalahan-kesalahan, untuk berbicara perlu untuk merubah frasa-frasa, pengulangan dan penyederhanaan bahasa.

Lower Intermediate : Dapat berkomunikasi dengan baik mengenai topic

sehari-hari, dengan rentang bahasa yang terbatas. Mampu memahami bahasa Inggris dari native speaker dalam kecepatan berbicara tertentu dengan sedikit perubahan frasa- frasa dan pengulangan.

Intermediate: Mudah berkomunikasi mengenai topic sehari-hari dan konsep-konsep abstrak. Terkadang membuat kesalahan tapi biasanya dapat memberikan koreksi kesalahan-kesalahan besar yang bisa membuatnya tidak mengerti. Dapat mengerti inti pembicaraan dari

native speaker, namun bisa juga kurang mengerti secara rinci.

Upper Intermediate: Yakin dalam berbahasa Inggris secara luas dan mampu menyampaikannya secara fasih. Membuat beberapa kesalahan kecil tapi tidak membuatnya menjadi tidak mengerti. Dalam beberapa kejadian menemui kendala dalam penguasaan tapi dapat di atasi dengan sedikit sekali pertolongan

Advanced: Berkomunikasi hampir seperti native speaker. Tidak memiliki kendala dalam penguasaan, dan dapat menyampaikan maksudnya secara akurat dan lancar.

(Sumber Data : Terjemahan IMO Model Course 3.17 Maritime 2009)

c. Meningkatkan Motifasi Pelaut dalam Penguasaan Bahasa Inggris Secara Individu.

Tantangan terbesar bagi pelaut kita adalah bahwa bahasa Inggris bukanlah merupakan bahasa ibu bagi sebagian besar populasi kita, Namun dengan melihat perkembangan dunia maritim yang semakin menuntut penguasaan bahasa Inggris, tantangan ini harus dihadapi, dan untuk itu berbagai cara dapat dilakukan dalam mengusahakan adanya peningkatan penguasaan bahasa Inggris secara individu yaitu antara lain :

- 1) Membaca Buku-buku bahasa Inggris

- 2) Membiasakan menulis dan membaca dengan menggunakan bahasa Inggris
- 3) Mendengar dan memahami percakapan dalam Bahasa Inggris
- 4) Memiliki *mind set* bahwa Pelaut adalah sebagai pengguna langsung (*users*) Bahasa Inggris dan sangat menunjang pekerjaan dikapal maupun menunjang keselamatan kapal itu sendiri
- 5) Latihan Berbicara Dalam bahasa Inggris
- 6) *English Course*

2. Penerapan Penggunaan Maritime English.

a. Mewajibkan Kapal-kapal untuk Menggunakan Bahasa Inggris Maritim Dengan Baik dan Benar. Penerapan Bahasa Inggris Maritim penting dilakukan dengan maksud untuk menghindari bahaya-bahaya yang timbul akibat perbedaan bahasa, hal ini sebaiknya diberlakukan bagi kapal-kapal yang sering berinteraksi dengan kapal-kapal asing, misalnya kapal-kapal tunda di pelabuhan-pelabuhan besar, kapal-kapal penyeberangan dan atau kapal dalam negeri yang berada di sekitar Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), dan perairan-perairan mendekati pelabuhan-pelabuhan utama. Adapun wilayah perairan yang dimaksud adalah :

- 1) Perairan dalam wilayah ALKI yang di bedakan menjadi 3 wilayah sebagai berikut :
 - a) ALKI Wilayah I Meliputi Perairan Selat Karimata, Laut Jawa Bagian Barat dan Selat Sunda
 - b) ALKI Wilayah II Meliputi Perairan Laut Sulawesi, Selat Makassar, Laut

- Flores, Selat Lombok
- c) ALKI Wilayah III
Meliputi Selat Maluku,
Laut Seram, Laut Banda
- 2) Perairan diluar wilayah ALKI;
 - a) Perairan di sekitar Selat
Malaka dan Selat
Singapura
 - b) Perairan yang mendekati
pelabuhan Tanjung Priok,
Sungai Barito, Sungai
Musi, Muara-muara
Sungai Mahakam,
Semarang dan Surabaya.

Kepada perwira deck di atas kapal-kapal yang berlayar di perairan yang disebutkan di atas perlu untuk di terapkan standarisasi Bahasa Inggris Maritim karena bagaimanapun juga kita tidak dapat menghindari jika sewaktu-waktu harus berpapasan dengan kapal berbendera asing yang sistem komunikasinya menggunakan Bahasa Inggris yang melintasi wilayah perairan Indonesia

b. Mengorganisir Sebuah Institusi yang Menangani Bahasa dan Silang Kebudayaan (*Cross Culture*) Di Kapal.

Kebutuhan akan institusi yang menangani permasalahan yang menyangkut silang bahasa dan kebudayaan sangat diperlukan demi kemajuan penguasaan bahasa Inggris Maritim. Adanya institusi tersebut akan membantu dalam hal-hal sebagai berikut;

- 1) Menyusun silabus yang tepat untuk pendidikan kepelautan untuk menghindari plagiarisme institusi.
- 2) Mengembangkan program-program dalam rangka penerapan standard bahasa.

- 3) Meneliti dan memecahkan permasalahan yang timbul akibat perbedaan bahasa dan budaya.

Kebanyakan dari silabus-silabus terutama Maritime English yang diajarkan kepada pelaut adalah berupa salinan dari buku-buku bahasa Inggris Maritim yang di desain untuk pelaut dari bangsa lain, tanpa adanya penelitian yang khusus untuk menyesuaikan silabus tersebut dengan karakter orang Indonesia, hal ini tentunya harus di ubah untuk menghasilkan peiaut-pelaut yang lebih baik.

Dilain pihak kebutuhan akan penelitian-penelitian mengenai silang kebudayaan perlu untuk dilakukan agar peiaut-pelaut Indonesia dapat lebih mudah untuk memahami karakter budaya dan berinteraksi dengan peiaut-pelaut dari bangsa lain.

3. Penutup

Dari pembahasan yang telah di kemukakan diatas, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- 1. Lemahnya mekanisme perekrutan crew mengakibatkan banyaknya kapal-kapal diawaki oleh perwira deck yang kurang menguasai Bahasa Inggris dengan baik
- 2. Kurikulum Bahasa Inggris Maritim di pendidikan maupun pelatihan kepelautan belum mengalami perubahan untuk menyesuaikan dengan kemampuan perwira deck seperti yang diharapkan, dan belum adanya penentuan standarisasi nilai pengujian.
- 3. Di wilayah-wilayah perairan tertentu belum diterapkan penggunaan Maritime English dengan baik dan diperlukan control yang tepat untuk penerapannya.
- 4. Belum adanya institusi yang menangani permasalahan perbedaan bahasa dan

budaya yang bertujuan untuk memajukan kualitas pelaut-pelaut Indonesia

Adapun saran-saran yang dapat diberikan :

1. Agar mekanisme perekrutan perwira deck di *Crewing Agency, Manning Recruitment* atau *Branch Office* lebih diperbaiki, dengan menekankan penguasaan bahasa Inggris sebagai salah satu syarat utama.
2. Agar perbaikan kurikulum melalui penambahan jam belajar *English Maritime* pada Institusi Pendidikan Pelayaran seyogyanya dilakukan terutama bagi perwira deck yang belum mendapatkan penambahan SKS yang dilakukan mulai tahun 2001, selanjutnya kepada semua perwira dek diterapkan standarisasi nilai (*Scoring*) yang mengacu pada IMO Model *Course 3.17 English Maritime*
3. Agar di wilayah perairan tertentu di Indonesia yang sering dilewati oleh kapal asing maupun perairan dimana kapal asing banyak beroperasi penggunaan Bahasa Inggris dapat dipergunakan dengan baik dan dikontrol dengan sistem laporan baik secara lisan maupun tulisan pada perusahaan pelayaran dan instansi-instansi yang terkait terhadap pengoperasian kapal.
4. Agar dapat dibentuk sebuah institusi yang khusus menangani permasalahan yang berkaitan dengan bahasa Inggris dan perbedaan budaya yang bertujuan untuk memajukan kualitas pelaut-pelaut dalam negeri dimasa yang akan datang.

Daftar Pustaka

College, Old Aberdeen. EW. Manikome (2001) (Penyunting), *Maritime English for Ship Officer*.

IMO (2000) Model Course 3.17. London, IMO (2011) *STCW Convention and STCW Code Including Manila Amendments 2010*, London, IMO.

IMO *Standard Marine Communication Phrases (SMCP)*, Y.Murakani JICA Expert : (2002), Resolution A.918(22)

————— (2012),
<http://ns1.kompas.web.id/read/read/2013/04/29/337/799298/ini-penyebab-tabrakan-km-bahuga-jaya-versi-knkt>

————— (2013), Solas consolidated 2009 supplement 2013 (e-book pdf)