

Penerapan Standard Marine Communication Phrases antara Vessel Traffic Service dengan Pihak Kapal

Evaluation on the Implementation of Standard Marine Communication Phrases in Ship to Shore Communication

Sarinten ^{a,1*}, Mahardhika Andiansyah ^{b,2}, Indarno Sugeng Rahardjo ^{c,3}

^{a,b,c} Balai Besar Pendidikan Penyegaran dan Peningkatan Ilmu Pelayaran

^{1*} sarinten40@gmail.com, ² dian.andiansyah@gmail.com, ³ indarnosugeng33@gmail.com

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

This research aims to evaluate the implementation of SMCP in ship to shore communication. This research is descriptive qualitative. The subject of research is VTS operators under the suspicious of the Navigation District Class I Tanjung Priok, VTS Tanjung Priok and VTS Merak. The method of collecting data is by using observation, interview, and documentation. The method of analyzing data is by triangulation, combining resource and method triangulation. The results of the research show: first, SMCP was used by VTS operators in ship to shore communication but inconsistently. Second, SMCP had been used by VTS operators in ship's arrival communication, ship's departure communication, passing communication, anchoring communication, and communication dealing with traffic in port. The implication is due to the inconsistent use of SMCP, improvement should always be maintained. The recommendation is further studies should be conducted to explore in-depth factors of the inconsistency.

Keywords : implementation; standard marine communication phrases; SMCP; vessel traffic service; VTS

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengukur penerapan Standard Marine Communication Phrases (SMCP) pada komunikasi antara operator Vessel Traffic Service (VTS) dengan pihak kapal. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Subjek penelitian adalah operator VTS di bawah Distrik Navigasi Tanjung Priok, yakni VTS Tanjung Priok dan VTS Merak. Metode pengumpulan data dengan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisis data dengan triangulasi data dengan penggabungan triangulasi sumber dan triangulasi metode. Hasil penelitian menunjukkan SMCP telah digunakan oleh operator VTS pada saat berkomunikasi dengan pihak kapal meskipun belum digunakan secara konsisten. SMCP digunakan oleh operator VTS ketika berkomunikasi dengan pihak kapal pada saat kapal masuk dan keluar pelabuhan, pada saat passing, pada saat labuh jangkar, dan pada kegiatan yang berhubungan dengan lalu lintas di pelabuhan. Dari hal tersebut mengandung implikasi bahwa SMCP belum secara konsisten digunakan pada kegiatan komunikasi sehingga operator VTS perlu meningkatkan lagi konsistensi dalam penggunaannya. Rekomendasi untuk dilakukan penelitian lebih lanjut untuk mengetahui penyebab ketidakkonsistenan dalam penggunaan SMCP agar mendapatkan pemecahan masalah yang sesuai.

Kata Kunci : penerapan; standard marine communication phrases; SMCP; vessel traffic service; VTS

A. Pendahuluan

Data dari International Chamber of Shipping (ICS), sepanjang abad ke-20, industri perkapalan dunia telah mengalami kecenderungan peningkatan total volume perdagangan yang memicu peningkatan permintaan produk-produk konsumen. 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).

Adanya peningkatan perdagangan global tersebut mengakibatkan semakin banyaknya kapal yang berlayar dengan alur pelayaran internasional. Setiap negara turut berperan dalam melayani dan menunjang kelancaran kegiatan pelayaran. Dalam pengoperasian kapal di alur pelayaran sempit atau ketika kapal memerlukan bantuan informasi, maka pihak kapal dalam hal ini perwira jaga akan melakukan komunikasi dengan *Vessel Traffic Service* atau VTS. VTS adalah pelayanan lalu lintas kapal di wilayah yang ditetapkan yang saling terintegrasi dan dilaksanakan oleh pihak berwenang (Menteri Perhubungan) serta dirancang untuk meningkatkan keselamatan kapal, efisiensi bernavigasi dan menjaga lingkungan yang memiliki kemampuan untuk berinteraksi dan menanggapi situasi perkembangan lalu lintas kapal di wilayah VTS dengan menggunakan sarana perangkat radio dan elektronika pelayaran.

Dalam komunikasi antara perwira jaga di kapal dengan operator VTS, harus menggunakan frase standar yang telah ditetapkan dalam SMCP. Bila bahasa yang digunakan tidak standar akan mengakibatkan kesalahpahaman atau kesalahan tafsir antar pihak, terlebih bila mereka berasal dari negara yang berbeda dengan bahasa yang berbeda. Operator VTS menjadi pihak yang penting dalam keberhasilan komunikasi tersebut karena penyampaian informasi atau pesan oleh operator VTS akan menjadi data input sebagai dasar pengambilan tindakan dari pihak kapal.

Penelitian terkait SDM pada VTS pun telah dilakukan, misalnya penelitian pada Juni 2016 tentang Analisis Penggunaan SMCP (Standard Marine Communication Phrases) dimana disimpulkan bahwa masih ada awak kapal yang kapalnya berlayar di wilayah Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar dan dalam wilayah VTS yang belum menggunakan prosedur, *phrase*, kalimat yang ditetapkan IMO melalui SMCP atau dengan kata lain masih ada awak kapal dan operator VTS yang belum memiliki pengetahuan dan keterampilan yang cukup dalam melakukan komunikasi pelayaran sesuai SMCP (Fauzi et al., 2016). Penelitian lainnya yang berjudul *Measurement of VTS operators yang menitikberatkan pada situation awareness* kaitannya dengan performa operator VTS, dengan hasil menyatakan bahwa tugas operator VTS telah dipahami dengan baik ketika berkomunikasi dan menerapkan prosedur komunikasi (Wiersma & Mastenbroek, 1998). Dari penelitian-penelitian tersebut, peneliti berfokus pada penerapan *Standard Marine Communication Phrases* (SMCP) dalam komunikasi antara operator VTS dengan pihak kapal dengan tujuan penelitian untuk mengukur penerapan *Standard Marine Communication Phrases* (SMCP) dalam komunikasi antara operator VTS dengan pihak kapal pada VTS di bawah Distrik Navigasi Tanjung Priok.

Komunikasi manusia adalah suatu proses melalui individu dimana dalam hubungannya dalam kelompok, dalam organisasi dan dalam masyarakat menciptakan, mengirimkan, dan menggunakan informasi untuk mengkoordinasi lingkungannya dan orang lain (Hermana & Ujang, 2004). Dalam hal ini, komunikasi tidak hanya melibatkan dua individu, keterlibatan antar individu dengan lingkungannya menjadi kunci dalam penyampaian informasi. Komunikasi yang efektif dalam dunia maritim sangat penting peranannya.

Sistem komunikasi di Kapal tidak hanya mempergunakan kode-kode

internasional saja seperti kode morse, kode bendera (Sympahore) dan lampu-lampu navigasi yang hanya dipergunakan pada saat tertentu saja. Saat ini, komunikasi di kapal, antar kapal, maupun antara kapal dengan stasiun pemancar di darat mempergunakan radio. Sistem komunikasi radio pada dasarnya terdiri dari 3 bagian yaitu pesawat radio, antena, dan power supply. Pesawat radio atau perangkat radio berdasarkan fungsinya terbagi menjadi bagian pemancar (*transmitter*) dan bagian penerima (*receiver*) yang menjadi satu kesatuan *transceiver*. (Wahab, 2015).

Dalam komunikasi maritim di atas kapal, kalimat atau frase yang digunakan harus sesuai dengan pedoman komunikasi maritim, yaitu Standard Marine Communication Phrases atau biasa disebut SMCP. SMCP adalah serangkaian frase komunikasi standar yang baku digunakan untuk komunikasi dalam dunia maritim, baik internal di atas kapal maupun komunikasi eksternal, kapal ke darat ataupun antar kapal. SMCP dikembangkan oleh sub-komite Keselamatan Navigasi pada organisasi internasional maritim atau disebut IMO (International Maritime Organization) (International Maritime Organisation, 2002). Dibawah konvensi internasional Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 dan amandemennya, kemampuan untuk menggunakan dan memahami SMCP IMO ini menjadi persyaratan untuk sertifikasi perwira jaga dek pada kapal 500 GT atau lebih. Dalam SMCP disebutkan bahwa komunikasi yang dilakukan dari pihak kapal ke darat atau sebaliknya, antar kapal, maupun komunikasi antar kru di atas kapal itu sendiri harus jelas, sederhana, dan tidak ambigu, sehingga untuk menghindari kesalahan persepsi atau salah paham, perlu dibuatkan standar Bahasa yang digunakan. Hal ini penting karena sebagian besar kru kapal berasal dari negara atau daerah yang berbeda dan menggunakan Bahasa yang berbeda dalam komunikasi.

Dengan demikian, masalah utama komunikasi adalah kesalahpahaman yang dapat membahayakan kapal, muatan, kru

kapal, maupun lingkungan sekitar. IMO SMCP memenuhi persyaratan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya dan Konvensi SOLAS 1974 serta amandemennya, mengenai komunikasi verbal; selain itu, frase tersebut mencakup aspek keselamatan komunikasi yang relevan yang ditetapkan dalam Konvensi ini. Penggunaan IMO SMCP harus dibuat sesering mungkin terutama untuk kata-kata yang memiliki makna serupa. Dengan cara ini, frase dalam SMCP IMO dimaksudkan untuk menjadi bahasa keselamatan yang dapat diterima, para pelaut menggunakan bahasa Inggris untuk komunikasi verbal di antara individu-individu dari semua negara maritim pada beragam kesempatan ketika suatu ekspresi memiliki banyak makna. Prinsip yang digunakan dalam SMCP IMO adalah menghindari sinonim, menghindari bentuk-bentuk baku, memberikan jawaban dengan kalimat lengkap untuk “yes/no question” dan jawaban alternatif dasar untuk pertanyaan terbuka, menyediakan satu frase untuk satu maksud.

Dalam SMCP IMO telah diatur frase-frase standar yang digunakan untuk komunikasi baik internal di atas kapal antar kru kapal, komunikasi antara kapal dengan pihak darat, dalam hal ini stasiun radio, serta komunikasi antar kapal. Dalam penelitian ini, variable yang diambil yaitu komunikasi eksternal antara pihak kapal dengan VTS. Komunikasi eksternal tersebut dalam SMCP IMO meliputi frase-frase untuk komunikasi dalam keadaan bahaya (*distress communication*) yang meliputi lalu lintas bahaya (*distress traffic*), Pencarian dan Penyelamatan (*Search and Rescue Communication*), Permintaan Bantuan Medis (*Requesting Medical Assistance*), Urgency Traffic, dan Safety communication yang meliputi kondisi cuaca dan hidrologi, peringatan navigasi, komunikasi perlindungan lingkungan, kepanduan, komunikasi khusus untuk pengoperasian helicopter dan pemecah es, serta frase standar untuk VTS (*Vessel Traffic Service*).

VTS adalah layanan yang diterapkan oleh otoritas yang berwenang untuk

meningkatkan keselamatan dan efesiensi lalu lintas serta perlindungan lingkungan laut ((Lin & Huang, 2006). Oleh karenanya, VTS merupakan kombinasi dari personil dalam hal ini operator VTS, prosedur operasional atau SOP, peralatan, dan peraturan-peraturan, yang bertujuan untuk manajemen lalu lintas laut pada perairan tertentu. Sesuai dengan SOP VTS, saat kapal berlayar di area VTS tertentu, Perwira jaga harus melaporkan nama kapal, posisi, dan informasi pelayaran kepada VTS Center melalui radio VHF. Pihak kapal, yang dalam hal ini dilakukan oleh operator VTS, melakukan identifikasi kapal melalui layar RADAR dan mulai memonitor pergerakan kapal sampai kapal selesai sandar atau meninggalkan area VTS. Selama kapal berlayar, VTS menyediakan informasi navigasi kepada pihak kapal seperti kondisi cuaca di area VTS, pergerakan kapal-kapal, dan pemanfaatan sumber daya pelabuhan seperti kapal tunda, pandu, dan tempat kapal berlabuh. Jika terdapat kemungkinan bahaya navigasi terhadap kapal yang dimonitor, VTS dapat mengirimkan peringatan bahaya atau memberikan saran saat itu juga. Oleh karena itu, pengawasan terhadap proses-proses tersebut harus dilakukan melalui radar dan komunikasi verbal. Sehingga peran VTS dalam komunikasi dengan pihak kapal menjadi kunci utama dalam keberhasilan proses tersebut.

Operator VTS adalah tenaga profesional yang telah mendapatkan pelatihan maritim baik mereka yang dari orang sipil maupun angkatan laut. Pelatihan simulator ekstensif yang dilengkapi dengan peralatan dan prosedur komunikasi juga on the job training membekali mereka kompetensi yang mumpuni sebagai seorang operator VTS. Di samping itu, seorang operator VTS juga dituntut untuk mengikuti perkembangan teknologi pada peralatan VTS dan prosedur-prosedur komunikasi yang ada (Wiersma, 1998).

Hal tersebut sejalan dengan kualifikasi operator VTS di bawah naungan Distrik Navigasi Tanjung Priok yang tertuang dalam SOP VTS sebagaimana yang dipersyaratkan

dalam PM 26 Tahun 2011 tentang Telekomunikasi Pelayaran antara lain untuk pendidikan, minimal SMU jurusan IPA, SMK jurusan Elektro, harus memiliki sertifikat kepelautan minimal ANT-III. Aktif berbahasa Inggris, TOEFL minimal 500. Memenuhi penilaian dalam Vessel Traffic Services Operator basic dan advance, penilaian dalam Vessel Traffic Services On-the-Job training serta penilaian dalam Vessel Traffic Services Supervisor.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. penelitian dilakukan di VTS Tanjung Priok dan VTS Merak, dibawah koordinasi Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Priok, Jakarta Utara selama bulan Juni sampai November 2019. Subjek penelitian ini adalah operator VTS Tanjung Priok dan VTS Merak yang merupakan informan utama. Teknik pengumpulan data yang dilakukan yaitu dokumentasi, observasi, dan wawancara. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan metode triangulasi data. Metode analisis dalam penelitian ini mengkombinasikan triangulasi sumber dan triangulasi metode. Setelah data komunikasi antara operator VTS dan pihak kapal terkumpul, peneliti membandingkan data dari VTS Tanjung Priok dan VTS Merak. Setelah mendapatkan hasil dari kedua sumber data, peneliti melakukan perbandingan antara data komunikasi yang diperoleh, dengan aturan SMCP dan SOP yang dimiliki oleh VTS. Setelah mendapatkan data hasil perbandingan, peneliti melakukan pengamatan langsung terhadap operator VTS dan melakukan wawancara kepada pengawas VTS dan manajer VTS untuk memperoleh data yang lebih mendalam. Setelah data diperoleh, dilakukan pengelompokan data dan kemudian melakukan penarikan kesimpulan.

C. Hasil dan Pembahasan

VTS Tanjung Priok dan VTS Merak memiliki standar operasional prosedur yang

digunakan sebagai pedoman kerja oleh para pegawai di dalamnya yang terdiri dari manajer VTS, pengelola data VTS, pengawas teknisi VTS, teknisi VTS, pengawas operator VTS, dan operator VTS. SOP tersebut telah sesuai dengan prosedur komunikasi pada SMCP. Dari analisis data, diperoleh hasil penelitian sebagai berikut:

1. Penerapan Prosedur Memulai dan Mengakhiri Komunikasi

Dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) VTS Merak dijelaskan tahap memulai komunikasi, sebagai berikut:

- Ketika memulai komunikasi pada radio VHF, panggil kapal dengan menggunakan nama kapal atau tanda panggilnya tidak lebih dari 2 kali.
- Gunakan identitas radio “VTS Merak” sedikitnya 1 kali dalam semua transmisi
- Ketika komunikasi sudah terjadi, gunakan nama kapal atau tanda panggil 1 kali saja. Begitu kontak sudah terjadi pada frekuensi 20, kata-kata “di sini (this is)” dapat dihilangkan; namun nama kapal atau tanda panggil dan identitas VTS Merak harus tetap disebutkan untuk tiap-tiap dan semua komunikasi.

Sedangkan untuk mengakhiri panggilan, dalam SOP dijelaskan tahapannya sebagai berikut:

- Ketika pertukaran komunikasi telah berakhir, ucapkan “Out”.
- Ketika masih mengharapakan jawaban, ucapkan “Over”.

Dari sampel 7 (tujuh) komunikasi yang diperoleh, setelah dianalisis lebih mendalam, masih ada 1 (satu) komunikasi yang penerapannya tidak sesuai dengan frase dalam SMCP.

Dalam komunikasi di atas,

operator VTS menggunakan istilah “over” untuk mengakhiri percakapan, padahal seharusnya menggunakan istilah “out”. Jika hal tersebut dilakukan, dimungkinkan pihak kapal masih mengira, komunikasi belum berakhir.

VTS dengan MV.Max Kudo

VTS : *For your information for loading for Channel 12 is Jakarta Pilot station, Sir*
SHIP : *Okay copy Pilot station channel 12*
VTS : *Okay, thank you for information. Now, stand by on channel 16. Over.*
SHIP : *Okay copy Sir*

2. Penerapan Prosedur untuk Kedatangan Kapal

Dalam SOP disebutkan bahwa informasi kedatangan yang diberikan adalah sebagai berikut:

a. Nama dan tanda panggil	h. Kargo
b. Posisi	i. Deskripsi kerusakan dan/atau defisiensi
c. Pelabuhan terakhir	j. Deskripsi barang berbahaya (dangerous goods)
d. Pelabuhan tujuan atau wilayah labuh jangkar	k. Jumlah Penumpang dan bila kapal penumpang jumlah penumpang asing dan lokal
e. ETA di batas wilayah operasi VTS Merak	l. Nama Agen
f. Draft terdalam (dalam meter)	

g. Length over all (dalam meter)	
----------------------------------	--

Dalam semua komunikasi pada deskripsi data di atas, operator VTS telah menanyakan beberapa informasi seperti: nama dan tanda panggil, posisi, pelabuhan terakhir, pelabuhan tujuan, ETA, dan nama agen. Sedangkan informasi terkait draft terdalam, length overall, kargo, deskripsi kerusakan, deskripsi barang berbahaya, dan jumlah penumpang hampir tidak pernah muncul dalam komunikasi yang dilakukan. Setelah dilakukan pengumpulan data lebih mendalam, informasi-informasi tersebut tidak ditanyakan oleh operator VTS karena telah tersedia di *Automatic Identification System* (AIS).

3. Penerapan *Repetition*

Aturan tentang *repetition* dalam SMCP menjelaskan bahwa: *"If any part of the message is considered sufficiently important to need safeguarding, say: "Repeat ... " - followed by the corresponding part of the message. When a message is not properly heard, say: "Say again (please) ".* Dalam penjelasan tersebut, dijelaskan bahwa untuk meminta pihak lain mengulang informasi yang kurang jelas, digunakan frase *"say again"* sedangkan *"repeat"* digunakan untuk menekankan kembali informasi yang dirasa penting. Pada komunikasi yang dilakukan oleh operator VTS dengan beberapa kapal yang datang (*arrive*), berangkat (*depart*) dan lewat (*pass*), terdapat frase yang tidak sesuai dengan ketentuan tersebut.

Terdapat 7 (tujuh) sampel penggunaan *repetition* dalam komunikasi yang kesemuanya belum menerapkan phrase SMCP.

VTs Merak dengan MV. Nippon Highway

SHIP : We will reach to Jakarta, September 29. 05.00

VTs : **Can you repeat Sir?**

SHIP : September 29, 05.00

VTs dengan MV. Genius Star VII

SHIP : Last port, Muara and destination Ciwandan. Over

VTs : **Can you repeat you last port**, over.

SHIP : Mike Uniform Delta Romeo Alfa

VTs : **Can you repeat once again**, over.

SHIP : Mike Uniform Alfa Romeo Alfa

VTs dengan MV. Genius Star VII

VTs : Aqua Splender, Merak VTs. What is your last port and destination. Over?

SHIP : Last port. Bunati. Destination India.

VTs : **Can you repeat your last port?** Over.

SHIP : Bunati. Bunati. Bravo, Uniform, November, Alfa, Tango, India. Over

VTs dengan MV. Max Kudo

SHIP : Yes Sir, good morning this is MV. Max Kudo

VTs : Okay sir, can you repeat again your voice is not clear Sir
Max Kudo repeat position over

VTs dengan MV. Independence

VTs : **Please repeat your time schedule** in Singapore.

SHIP : ETA in Singapore, 7 o'clock a.m 09 November

Pada komunikasi di atas, operator VTs menggunakan kalimat “Can you repeat” dan “Please repeat” untuk meminta pihak kapal menyebutkan ulang jawaban, seharusnya kalimat yang digunakan adalah “Say again” bukan “repeat”. Jika hal itu dilakukan,

dimungkinkan pihak kapal akan berasumsi bahwa operator VTs sedang menekankan informasi tertentu.

VTs Merak dengan MV. Mimisaka

SHIP : Yes, Mimisaka. Merak VTs

VTs : **Mimisaka, Merak VTs calling from channel 20, 20**

SHIP : Yes Sir, channel 20

VTs Merak dengan MT. Torero

VTs : **Torero, Merak VTs channel 20, 20**

SHIP : 20

Sedangkan pada komunikasi di atas, operator VTS menggunakan kalimat “channel 20, 20” untuk menekankan informasi channel yang digunakan, seharusnya kalimat yang digunakan adalah “channel 20, repeat 20”. Jika tidak dilakukan seperti prosedur yang ada, dimungkinkan pihak kapal tidak memberikan perhatian pada penekanan informasi yang diberikan oleh operator

4. VTS.
Penerapan Frase untuk mendapatkan dan memberikan data kondisi lalu lintas.
Beberapa frase yang dimaksudkan untuk menanyakan sebuah informasi sesuai SMCP harus diekspresikan dalam bentuk kalimat tanya.

VTS dengan MT. Alexandra Kosan

VTS : Alexandra Kosan, Merak VTS, **Where is position?** Go ahead.
SHIP : Merak VTS, VTS. Alexander Kosan. Good morning. We would like to information to lower our rescue boat and life boat.
VTS : Okay, for position for release your rescue boat. Hmm, **Your position Sir?**
SHIP : My position Sir, L 06°01.3.S – L 105°55.5.E

VTS dengan MT. Cemstran Oceanic

VTS : **Where is your position now?**
SHIP : 05°53.4'S 105°58.8'E
VTS : **Copy Sir**, thank you for your information.

Frase yang digunakan pada komunikasi di atas belum sesuai dengan SMCP. Untuk bertanya posisi seharusnya menggunakan frase : “What is your

position?” dan dijawab dengan “My position ... “.

VTS dengan MT. Alexandra Kosan

VTS : Alexandra Kosan, Merak VTS, **Where is position?** Go ahead..
VTS : Okay, for position for release your rescue boat. Hmm, **Your position Sir?**

VTS dengan MT. Cemstran Oceanic

VTS : **Where is your position now?**

Frase yang digunakan pada komunikasi di atas belum sesuai dengan SMCP. Untuk bertanya posisi seharusnya menggunakan frase : “What is your position?” dan dijawab dengan “My position ... “

VTS dengan MV Mimisaka

VTS: Okay, your ETA to Singapore?

VTS dengan MT. Arista Leo

VTS : **When is your ETA**, over

VTS dengan MV Matshusiro

VTS : Okay Sir your last port Japan. **What time ETA in Cigading. What**

ETA Cigading?
VTS dengan MV. Nippon Highway VTS : Okay, you are travel to Jakarta, Indonesia. When is you reach Jakarta Sir?
VTS dengan MT. Eastern Quest VTS : Okey. Your destination is Merak. Your ETA to Merak. Over
VTS dengan MT. Torero VTS : Your ETA in Merak Pilot. Over
VTS dengan MV Independence VTS : Your ETA to Singapore, please

Komunikasi di atas belum mengikuti kaidah dalam SMCP. Untuk bertanya estimasi waktu kedatangan dan estimasi waktu keberangkatan seharusnya menggunakan frase :

“What is your ETA in position ... ?”. Hal ini akan memberikan informasi yang ambigu, apakah operator VTS sedang bertanya ataukah sedang memberikan/ mengulang informasi.

VTS dengan MV Matshusiro VTS : Okay Sir your ETA in Cigading in 17.15. Okay what is your flagship?

Komunikasi di atas belum sesuai dengan SMCP, untuk bertanya bendera kapal seharusnya menggunakan frase: *“What is your flag state?”*. Penggunaan istilah yang tidak standar ini akan menyebabkan kesalahterimaan arti.

5. Penggunaan *Message Markers*
Penerapan *Message Markers* dalam komunikasi juga dijelaskan dalam SMCP bagian AI/6 Vessel Traffic Service (VTS) Standard Phrases disebutkan bahwa:

“In order to especially facilitate shore-to-ship and ship-to-shore communication or when one of the Standard Marine Communication Phrases will not fit the meaning desired, one of the following eight message markers may be used to increase the probability of the purpose of the message being properly understood”.

Pada uraian di atas, dijelaskan bahwa *message markers* dapat digunakan untuk menekankan tujuan pesan yang disampaikan dapat dipahami dan diterima dengan benar dan sesuai, apakah pesan itu bertujuan untuk

memberi informasi atau bertanya atau memberi peringatan atau lainnya sesuai dengan 8 *message markers* yang ada dalam SMCP.

Dari data yang diperoleh, tidak ditemukan penggunaan *message markers* dalam komunikasi antara operator VTS dan pihak kapal. Jika hal tersebut terus dilakukan, dikhawatirkan pihak kapal tidak dapat menerima pesan dengan jelas dan tidak memberikan perhatian pada maksud dari komunikasi yang dilakukan.

Komunikasi yang dilakukan antara operator VTS dan pihak kapal memiliki tujuan yang sama yaitu saling menyampaikan dan mendapatkan informasi yang dibutuhkan serta didukung faktor-faktor diantaranya pengirim, penerima, media, informasi atau pesan itu sendiri, pengkodean, saluran, dan tanggapan. SMCP menjadi pedoman atau acuan bagi kedua belah pihak. Hal ini terlihat dari frase-frase yang sama yang digunakan oleh kedua belah pihak, misalnya penggunaan kata *“over”* sebagai kode penggantian bicara atau *“out”* sebagai tanda untuk mengakhiri pembicaraan.

Dalam hampir semua komunikasi, operator VTS memulai komunikasi dengan menyebutkan nama kapal dan menggunakan frase “(nama VTS) calling”. Hal ini menandakan bahwa operator VTS telah menggunakan SMCP pada saat memulai komunikasi. Pada proses komunikasi berikutnya, operator VTS meminta pihak kapal untuk mengubah channel dengan mengucapkan “*change to channel 2.0*” dan menanyakan pelabuhan terakhir dengan “*last port*” atau “*last port of call*” dan pelabuhan tujuan dengan “*destination*” atau “*next port*”. Hal ini membuktikan bahwa operator VTS telah menerapkan frase dalam SMCP pada saat berkomunikasi. Di samping itu, pada saat mengajukan pertanyaan untuk waktu kedatangan ke pelabuhan tujuan, mereka juga menggunakan frase “*ETA (Estimated Time Arrival)*” sesuai dengan apa yang tertuang dalam SMCP.

Meskipun telah menerapkan SMCP pada saat berkomunikasi dengan pihak kapal, beberapa operator masih melakukan kesalahan sebagaimana dipaparkan di atas. Meski demikian, kesalahan-kesalahan tersebut tidak menyebabkan kegagalan komunikasi. Informasi atau pesan yang disampaikan pada akhirnya dapat diterima oleh pihak kapal sebagai penerima pesan. Hal ini terlihat dari respon yang diberikan oleh pihak kapal, seperti “*yes sir*”, “*copy*”, “*okey sir, understand that*”, ataupun “*yes*” dan mengulang informasi yang diberikan. Dari uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa SMCP telah diterapkan dalam komunikasi antara operator VTS dan pihak kapal.

Dari hasil analisis data di atas, kemudian dilakukan konfirmasi melalui wawancara lebih mendalam dengan 4 (empat) operator VTS. Mereka menyatakan bahwa saat berkomunikasi dengan kapal lokal, masih menggunakan Bahasa Indonesia, mengikuti bahasa

yang digunakan oleh kapal tersebut. Saat berkomunikasi dengan kapal asing, mereka menggunakan Bahasa Inggris meskipun belum konsisten dalam menggunakan frase-frase SMCP. Selain karena mereka merasa telah terbiasa, hal tersebut juga dikarenakan padatnya lalu lintas komunikasi pada chanel yang sama menyebabkan pendeknya durasi komunikasi pada tiap kapal. Hal tersebut sejalan dengan informasi yang diperoleh dari manajer dan pengawas VTS. Mereka juga menyatakan bahwa kurang optimalnya pengawasan berpengaruh pada kurang optimalnya performa para operator VTS. Selain itu, adanya kemajuan teknologi berupa AIS yang menyediakan informasi identitas kapal membuat operator VTS mengambil langkah praktis dalam mendapatkan data tanpa melakukan konfirmasi kembali pada pihak kapal sesuai SOP yang ada.

D. Simpulan

SMCP telah diterapkan saat komunikasi antara operator VTS di bawah Distrik Navigasi Tanjung Priok dengan pihak kapal. Frase yang digunakan dalam komunikasi tersebut antara lain memulai dan mengakhiri komunikasi, menerapkan *repetition*, memberikan data kondisi lalu lintas, meminta informasi pada saat kapal masuk, dan menyebutkan *message markers*.

Sebagian komunikasi sudah menerapkan frase dalam SMCP dan sebagian yang lain masih belum menerapkan secara maksimal. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian yang hasilnya menyatakan bahwa Bahasa Inggris hampir selalu digunakan oleh operator VTS dalam berkomunikasi meskipun belum sesuai dengan frase dalam SMCP (Kataria, 2011)

Selanjutnya, hasil penelitian menyatakan bahwa bahasa yang digunakan dalam berkomunikasi menyesuaikan dengan bahasa lawan bicara atau pihak kapal. Penggunaan

bahasa Inggris diterapkan dengan kehati-hatian dan berulang-ulang, untuk memastikan kejelasan dan menghindari salah pengucapan. Hal ini, dikarenakan kompetensi yang belum sesuai standar untuk seorang operator VTS.

Hasil penelitian VTS di Tanjung Priok penerapan SMCP belum maksimal dikarenakan faktor eksternal (padatnya lalu lintas pada frekuensi yang sama dan pendeknya durasi komunikasi)

E. Daftar Pustaka

- Fauzi, A., Limbong, S., Zulaikah, S., & Idris, Z. Y. (2016). *Analisis-Penggunaan-SMCP-ol.pdf* (pp. 17–25). Jurnal Venus.
- Hermana, D. & C. B., & Ujang. (2004). Komunikasi Dalam Organisasi. In *Jurnal Administrasi Pendidikan UPI*.
- International Maritime Organisation. (2002). *IMO Standard marine communication phrases* (Issue January).
- Kataria, A. (2011). Maritime English and the VTS. In *Proceedings of Imec 23*. http://www.pfri.uniri.hr/~bopri/IMEC_Proceedings/PDF/IMEC23.pdf#page=166
- Lin, B., & Huang, C. H. (2006). Comparison between arpa radar and AIS characteristics for vessel traffic services. *Journal of Marine Science and Technology*, 14(3), 182–189.
- Wahab, R. A. (2015). Penggunaan Alat dan Perangkat Telekomunikasi dalam Sistem Navigasi dan Komunikasi Aktivitas Perikanan di Pelabuhan Perikanan Bitung. *Buletin Pos Dan Telekomunikasi*, 12(4), 279. <https://doi.org/10.17933/bpostel.2014.120404>
- Wiersma, E., & Mastenbroek, N. (1998). Measurement of vessel traffic service operator performance. *AI and Society*, 12(1–2), 78–86. <https://doi.org/10.1007/BF01179780>