

## **Frase Standar Komunikasi Maritim Dalam Simulasi Komunikasi Berbahasa Inggris Di Atas Kapal**

**Sri Sartini<sup>1</sup>, Lusina Arbety Junirwani<sup>2</sup>**

<sup>1,2</sup> Nautika, Akademi Maritim Yogyakarta, Jl. Magelang KM 4.4, Yogyakarta 55284, Indonesia

\* Corresponding Author. E-mail: [sartinisri69@gmail.com](mailto:sartinisri69@gmail.com). Telp: +6285725963973

### *Abstrak*

Artikel ini adalah hasil dari penelitian yang berjenis Penelitian Tindakan Kelas yang dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui seberapa jauh penggunaan frase standar komunikasi maritim berpengaruh terhadap kemampuan komunikasi berbahasa Inggris para taruna Nautika angkatan 2016/2017 pada tahun ajaran 2017/2018 Akademi Maritim Yogyakarta. Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian dengan siklus seperti dikemukakan Kemmis & Mc.Taggart (1988) dimana di dalam penelitian ini menggunakan lima siklus yaitu pra siklus, tiga siklus utama dan *Post-test*. Tiap siklus terdiri dari tiga pertemuan dengan mencakup kegiatan perencanaan, pelaksanaan, observasi dan refleksi. Keempat langkah tersebut digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya dan bagaimana perkembangan atau peningkatan kemampuan taruna dalam hal komunikasi internal dan eksternal berbahasa Inggris dengan simulator kapal dengan diberikannya frase standar komunikasi maritim sebagai upaya untuk mencapai tujuan pembelajaran (jangka pendek) dan tuntutan pekerjaan (jangka panjang). Hasil dari penelitian ini diketahui bahwa dari masing-masing siklus yang dilalui terjadi peningkatan kriteria kemampuan taruna berkomunikasi dalam bahasa Inggris dalam konteks pekerjaan di atas kapal secara signifikan. Dari tahap pra siklus sebelum mereka mendapatkan frase standar komunikasi maritim hingga siklus terakhir bahkan *Post-test* diketahui bahwa skor para taruna meningkat baik dari segi *English skills* maupun *English component* (aspek pengucapan (*pronunciation*), pemilihan (*kata/diction*), grammar (*tata bahasa*) dan kejelasan (*clarity*). Oleh karena itu bisa dikatakan bahwa penggunaan frase standar komunikasi maritim bisa meningkatkan kemampuan taruna dalam praktek berkomunikasi dengan menggunakan Bahasa Inggris di dunia kerja.

**Kata Kunci:** Frase Standar Komunikasi Maritim, simulasi, komunikasi internal dan Eksternal

### *Abstract*

*This article is a result of a research in which it belongs to a type of classroom action research. The research was done with the purpose to know how far Standard Maritime Communication Phrases might affect the ability of communication in English both for the purpose of internal and external communication on board vessel toward Nautical science cadets at Yogyakarta Maritime Academy academic year 2016/2017. This research used Kemmis and Mc.Taggart (1988) research approach where there were three main cycles which were preceded with one pre*

*cycle and one post cycle during the research. Each cycles consisted of three meeting period which included the action of planning, conducting, observing, and reflecting. Those four steps were used to get to know the improvement achieved by the subject of the research regarding the usage of SMCP upon their communication ability on board vessel using English for the purpose of making internal and external communication on board. The result of the research showed that out of the four cycles conducted (pre cycle, cycle I, cycle II, cycle III) and post test known that there were significant improvement on the student's ability of communication which was proven by score improvement they got in every cycle. Besides, the average score of the class also increased time by time and from one cycle to the next cycles. Hence, it is concluded that the use of SMCP might help cadets of Nautical science to increase their communication ability both in making internal and external communication on board vessel.*

**Keywords:** *Standard Maritime Communication Phrases, simulation, internal and external communication*

## **PENDAHULUAN**

Dalam dunia pelayaran terlebih untuk para calon perwira dek, kapal, kemampuan berbicara dengan Bahasa Inggris menjadi satu tuntutan yang mutlak. Hal ini disebabkan mereka harus berinteraksi tidak hanya secara internal dengan sesama *crew* kapal di atas kapal mereka sendiri tapi juga berkomunikasi eksternal yaitu dengan kapal lain atau asing yang berada dekat dengan posisi kapal mereka sehingga sesuai dengan aturan *International Maritime Organization* (IMO) yang tertuang dalam *collision regulation* (IMO, 1972) untuk menghindari bahaya tubrukan mereka harus berkomunikasi yang tentunya menggunakan Bahasa Inggris. Bahkan berkomunikasi dengan petugas pelabuhan maupun *traffic control* (*Vessel Traffic Services*) yang semuanya tidak bisa menghindari kemampuan berbahasa Inggris aktif.

Dalam pengamatan selama beberapa tahun terakhir, diketahui bahwa kemampuan taruna Nautika pada penggunaan komunikasi lisan berbahasa Inggris pada simulasi komunikasi internal maupun eksternal masih sangat kurang, sebagai contoh, saat melakukan pelatihan simulator dimana taruna menggunakan simulator kapal sehingga seolah-olah mereka berada di atas kapal dan didapati taruna masih sangat kesulitan untuk mengungkapkan kalimat dalam bahasa Inggris terlebih jika harus berkomunikasi secara utuh. Kesulitan yang dialami oleh taruna teridentifikasi berkaitan dengan kesulitan penguasaan kosa kata khusus tentang maritim. Tidak bisa dipungkiri bahwa bahasa Inggris yang dipakai di atas kapal berbeda dengan bahasa Inggris umum di darat. Sehingga taruna diberikan mata kuliah khusus yang membahas tentang istilah-istilah bahasa Inggris yang dipakai khusus di dunia pelayaran yaitu mata kuliah Bahasa Inggris Maritim. Mata kuliah ini diberikan berkesinambungan sampai semester empat. Walaupun demikian, hal tersebut tidak menjamin seluruhtaruna menjadi lebih mudah berbicara bahasa Inggris kenyataannya masih banyak taruna yang mengalami kesulitan dan bahkan mengalami kegagalan dalam ujian lisan bahasa Inggris yang diselenggarakan oleh Panitia Ujian Keahlian Pelaut (PUKP). Tidak jarang dari mereka yang mengulang

ujian PUKP pada mata uji lisan bahasa Inggris Maritim dan hal itu semakin membuat taruna merasa bahwa berbahasa Inggris sulit dan menganggap bahwa Bahasa Inggris adalah suatu hal yang menakutkan.

Persepsi taruna tentang sulitnya melakukan komunikasi berbahasa Inggris baik internal maupun eksternal pada simulasi di atas kapal cukup beralasan mengingat bahwa bahasa Inggris adalah masih sebuah *Foreign language* untuk masyarakat kita disamping istilah-istilah yang dipakai dalam dunia pelayaran berbeda dengan istilah umum lainnya. Sebagai contoh kata “kanan” berarti *right* namun untuk di atas kapal diistilahkan dengan “*starboard*” (IMO SMCP). Sementara kata “kiri” bukan *left* tetapi *port* dan masih banyak lagi contoh lainnya.

Tidak seimbangny kompetensi taruna dalam komunikasi internal maupun eksternal pada simulasi di atas kapal tentu saja tidak boleh dibiarkan berkelanjutan karena akan berpengaruh terhadap kompetensi keseluruhan lulusan Program studi Nautika Akademi Maritim Yogyakarta. Karena penulis berkeyakinan bahwa sependai dan sebaik apapun kompetensi taruna di bidang ilmu maritim akan tetapi jika penguasaan bahasa Inggrisnya kurang terlebih mereka adalah calon perwira dek kapal yang juga bertanggungjawab terhadap komunikasi radio di atas kapal, maka tidak akan mampu mereka membawa kapal dengan aman, efektif dan efisien. Hal ini yang mendasari pentingnya melakukan tindakan untuk mengatasi masalah yang terjadi. Peningkatan kompetensi taruna dalam melakukan komunikasi aktif berbahasa Inggris baik internal maupun eksternal pada simulasi percakapan di atas kapal menjadi penting karena dikhawatirkan kalau situasi ini dibiarkan berlanjut akan merugikan para taruna karena kompetensi wajib yang harus mereka kuasai sebelum mereka praktek laut di atas kapal belum terasah dengan baik.

### **Frase Standar Komunikasi Maritim**

Bahasa Inggris Maritim dalam kurikulum program studi Nautika adalah salah satu Mata kuliah Keahlian Berkarya (MKB) sehingga ini wajib untuk dikuasai oleh para taruna. Ini berkaitan dengan regulasi IMO dimana IMO mengeluarkan *IMO Model Course 3.17* sebagai panduan untuk pengajaran Bahasa Inggris Maritim untuk semua lembaga pendidikan dan pelatihan kepelautan di seluruh dunia. Mata kuliah ini disusun dengan tujuan khusus yaitu untuk memberikan pengetahuan kepada taruna tentang kompetensi penguasaan bahasa yang lazim digunakan di atas kapal pada dunia kerja di masa mendatang. Bahasa Inggris yang dipakai bersifat khusus karena berbeda dengan Bahasa Inggris pada umumnya baik dari segi unsur kosa katanya, maupun maknanya sehingga hanya orang-orang dalam komunitas maritim yang mengerti menggunakan bahasa tersebut.

Pembelajaran pada umumnya merupakan proses menciptakan kondisi yang kondusif agar terjadi interaksi komunikasi belajar mengajar antara pengajar, peserta didik dan komponen pembelajaran lainnya untuk mencapai tujuan pembelajaran (Hosnan, 2014:18). Sedangkan pembelajaran Bahasa Inggris Maritim ini termasuk pembelajaran dalam kategori *English for Specific Purposes (ESP)*. Hal ini dikarenakan Bahasa Inggris yang diajarkan kepada taruna sudah disesuaikan dengan kebutuhan mereka sesuai profesi yang akan mereka tekuni di masa mendatang. Hal ini dikuatkan oleh Hutchinson (1994:19) bahwa mata kuliah ESP disusun dan dirancang dengan metode dan isi pembelajaran yang disesuaikan dengan kebutuhan pembelajar. Sedangkan menurut Robinson (1991:2),

pembelajaran ESP adalah pembelajaran yang disesuaikan dengan tujuan si pembelajar baik untuk kepentingan akademik (*English for academic purposes*) ataupun untuk kepentingan kerja (*English for Occupational purposes*). Sehingga untuk Bahasa Inggris Maritim bahan ajar dan materi ajar disesuaikan dengan dunia pelayaran/maritim karena tujuan pembelajar di masa mendatang adalah bisa berkarya di bidang maritim.

Sedangkan definisi belajar itu sendiri menurut Al-Tabany (2015:8) secara umum diartikan sebagai perubahan pada individu yang terjadi melalui pengalaman bukan karena pertumbuhan atau perkembangan tubuhnya atau karakteristik seseorang sejak lahir. Perubahan yang dimaksud yaitu perubahan perilaku tetap berupa pengetahuan, pemahaman, keterampilan, dan kebiasaan baru yang diperoleh individu. Dengan belajar, si pembelajar memperoleh konsep, pemahaman, pengetahuan baru sehingga memungkinkan seseorang terjadinya perubahan perilaku yang relative tetap, baik dalam berpikir, merasa, maupun bertindak.

Frase standar komunikasi maritim dalam bahasa khusus pelayaran sering disebut dengan *Standard Maritime Communication Phrases (SMCP's)*. Menurut IMO (2001), ini adalah ungkapan atau frase yang dipakai khusus untuk menunjang keselamatan navigasi di atas kapal. Pada awalnya frase standar ini bernama *Standard Maritime Navigational Vocabulary* (IMO,1977). Menurut Setiyaningsih (2016:56) SMCP's ini harus sering dibiasakan dalam penggunaannya agar terjadi familiarisasi. Frase standar komunikasi maritim mengatur dua jenis komunikasi di atas kapal yaitu komunikasi internal (*on-board communication*) dan komunikasi eksternal (*external communication*). Komunikasi internal misalnya perintah pengoperasian kemudi kapal, perintah kepada masinis di ruang mesin, perintah saat perwira melakukan dinas jaga laut di anjungan, dan sebagainya. Sedangkan komunikasi eksternal contohnya adalah penggunaan *International Alphabets* dan *International Number* saat akan memanggil kapal lain, penggunaan komunikasi pada situasi bahaya, serta semua penggunaan ungkapan untuk komunikasi radio lainnya. Adapun masing-masing frase dalam SMCP's mempunyai aturan bahkan arti yang berbeda dalam setiap penggunaannya. Hal inilah salah satu yang membedakan dengan Bahasa Inggris umum.

Berikut adalah contoh beberapa ungkapan yang termasuk percakapan internal di atas kapal sesuai SMCP, antara lain;

Contoh (1) perintah atau aba-aba kemudi (*Steering command*) di anjungan:

<i>Midship</i>	: kemudi berada di tengah-tengah
<i>Steady</i>	: Haluan tetap begitu
<i>Steady as she goes</i>	: terus begitu
<i>Nothing to port/starboard</i>	: Tidak ke kiri/ kanan
<i>Hard to port/ starboard</i>	: cikar kiri/ kanan
<i>Starboard Five</i>	: Ke kanan lima derajat
<i>Port ten</i>	: Ke kiri sepuluh derajat
<i>Follow mark buoy</i>	: Ikuti Ikuti tanda suar, dll

Contoh (2) perintah pada saat labuh jangkar (*anchoring*) antara lain:

<i>Let go anchor</i>	: Turunkan jangkar
<i>Let go port anchor</i>	: Lepas/ turunkan jangkar kiri
<i>Heave up anchor</i>	: Hibob jangkar/ tarik jangkar

*Anchor up*

: Jangkar di permukaan

### **Simulasi**

Kata simulasi lazimnya diartikan dengan peragaan dengan menggunakan bantuan suatu alat. Menurut Tim penyusun Kamus Besar Bahasa Indonesia (1990:842), simulasi berarti metode pelatihan yang meragakan sesuatu yang mirip dengan keadaan sesungguhnya. Simulasi pada penelitian ini adalah peragaan dengan menggunakan simulator kapal yang sudah dimiliki Akademi Maritim Yogyakarta dengan Simulator Kapal STSTC (*Scientific and Technical Simulator Training Centre*) yang secara sah sudah direkomendasikan *approved* oleh administrasi IMO di Indonesia dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sehingga dengan menggunakan simulator tersebut taruna seolah-olah sudah benar-benar berada di atas kapal. Laboratorium simulator STSTC (*Scientific and Technical Simulator Training Centre*) yang dimiliki AMY tersebut diresmikan pada tanggal 08 Oktober 2016 oleh Sri Sultan Hamengkubuwono X dan sejak itu mulai digunakan untuk pelatihan simulator sebagai salah satu syarat taruna AMY praktek laut. Laboratorium simulator ini dalam penggunaan dan pengadaannya diatur dan dianjurkan sebagai sarana pembelajaran utama sesuai aturan internasional STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) 1978 amandemen Manila tahun 2010.

### **Komunikasi Internal dan Eksternal**

Seperti sudah disinggung pada sub judul sebelumnya pada bab ini bahwa di atas kapal terdapat dua jenis komunikasi yaitu komunikasi internal dan komunikasi eksternal. Menurut IMO SMCP's (2001) komunikasi internal adalah semua ungkapan yang disampaikan sesama *crew* di atas kapal yang terkait dengan tugas rutin atau tugas harian di atas kapal. Sedangkan komunikasi eksternal adalah semua percakapan yang terjadi di atas kapal antara kapal satu dengan kapal lain, antara kapal dengan darat (otoritas pelabuhan, perusahaan pelayaran) atau sebaliknya dari darat ke kapal. Komunikasi eksternal dilakukan salah satunya dengan menggunakan radio VHF (*very high frequency*) channel.

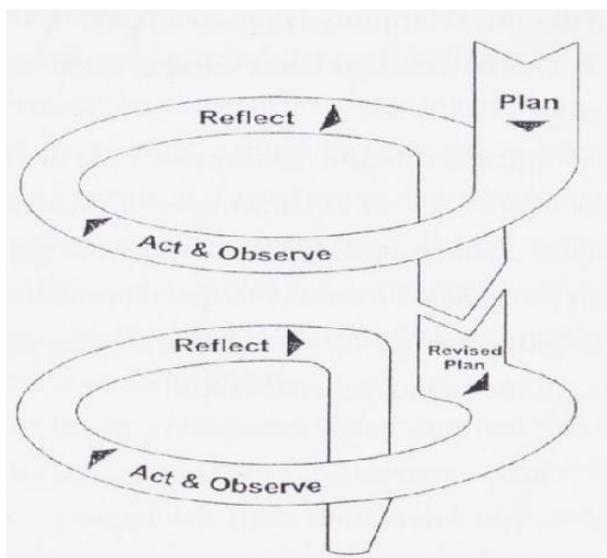
Komunikasi internal di atas kapal tidak terlalu sulit dilakukan mengingat terkait dengan tugas harian kapal namun sebaliknya, komunikasi eksternal lebih sulit dilakukan karena komunikasi melalui radio VHF channel tergantung dengan gelombang radio yang kesuksesan dalam percakapannya tidak hanya bergantung kualitas teknik komunikasi kedua belah pihak tetapi juga dipengaruhi kekuatan sinyal dan lain-lainnya.

### **METODE**

Penelitian ini termasuk penelitian tindakan kelas (PTK) atau *Classroom Action Research*. PTK ini termasuk penelitian partisipan dimana penelitian dilakukan dengan keterlibatan langsung peneliti dari awal sampai akhir proses. Hal tersebut disampaikan oleh Kemmis and Mc. Taggart dalam Denzin & Lincoln (2005) bahwa PTK yang melibatkan peneliti terlibat langsung dalam proses penelitian dari awal sampai akhir maka termasuk penelitian partisipan *participatory action research*. Seperti yang disampaikan Kunandar (2012:44-45) bahwa PTK ini dilakukan dengan cara merancang, melaksanakan, dan merefleksikan tindakan

secara kolaboratif dan partisipatif dengan tujuan memecahkan masalah nyata yang terjadi di kelas atau meningkatkan kualitas proses pembelajaran.

Dalam penelitian tindakan kelas ini digunakan tes, observasi, dan dokumentasi untuk mendapatkan data. Data yang didapatkan dianalisa secara deskriptive kualitative kuantitative. Komputasi data secara kuantitative diperlukan untuk mengetahui seberapa jauh peningkatan yang dialami oleh subjek penelitian sedangkan deskriptif kualitatif untuk menggambarkan proses dan hasil. Desain penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian tindakan spiral dari Kemmis dan Mc.Taggart (1988:11) yang dalam tahapannya mengikuti tahapan perencanaan, tindakan, observasi dan refleksi yang siklusnya bisa dilihat seperti pada gambar berikut;



Gambar 1. Model Spiral Kemmis dan Mc. Taggart (1988)

Subjek dalam penelitian ini adalah taruna Nautika angkatan 2016/2017 sejumlah 43 taruna. Karakteristik yang menonjol dari mereka adalah bahwa kemampuan untuk berinteraksi dengan bahasa inggris aktif masih rendah. Diagnosa pra siklus diperlukan dalam penelitian ini untuk mengetahui kemampuan taruna sebelum diberikan perlakuan. Hasil dari pra siklus test digunakan sebagai tolok ukur tindakan selanjutnya dalam siklus berikutnya. Setiap siklus dipaparkan secara deskriptif kuantitatif dalam bentuk persentase sesuai yang disampaikan Purwanto (2013:102) yakni;

$$NP = \frac{R}{SM} \times 100 \%$$

NP = nilai persen yang dicari

R = skor mentah yang diperoleh siswa

SM = skor maksimum

dan kategori persentase yang digunakan untuk melihat hasil adalah sebagai berikut;

Tabel 1. Persentase nilai menurut (Purwanto,2013)

Persentase	Predikat
0 % - 54 % = 0-54	Sangat Kurang
55% - 59 % = 55-59	Kurang
60 % - 75 % = 60-76	Cukup
76 % - 85 % = 76-85	Baik
86 % - 100% = 86-100	Sangat Baik

## HASIL DAN PEMBAHASAN

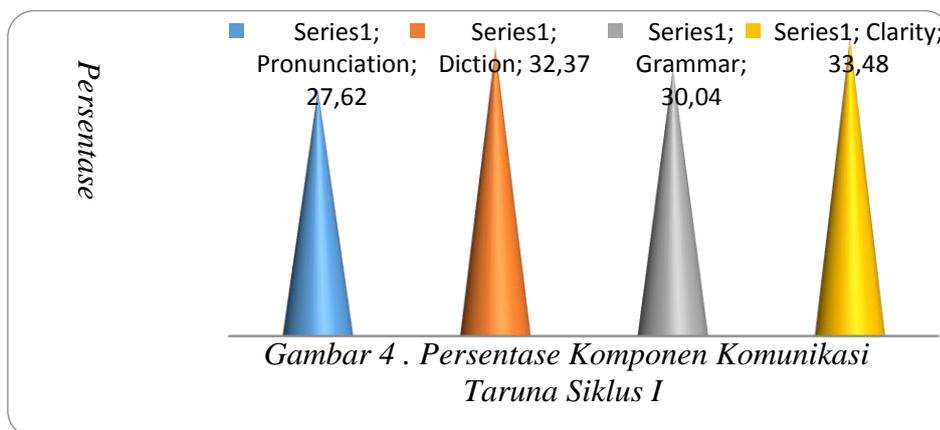
### Pra Siklus

Dalam kegiatan Pra siklus ini, dosen sekaligus bertindak sebagai peneliti melakukan observasi terkait pembelajaran Bahasa Inggris Maritim secara umum. Dosen juga melakukan wawancara dengan beberapa taruna terkait kesulitan dan kelemahan mereka berbahasa Inggris. Dengan observasi dan wawancara tersebut permasalahan yang ada diidentifikasi. Kesulitan yang banyak dialami taruna adalah mereka mengalami kesulitan dalam mengucapkan kata dalam bahasa Inggris pada umumnya terkait minimnya penguasaan kosakata terlebih dalam bidang maritim.

### Siklus I

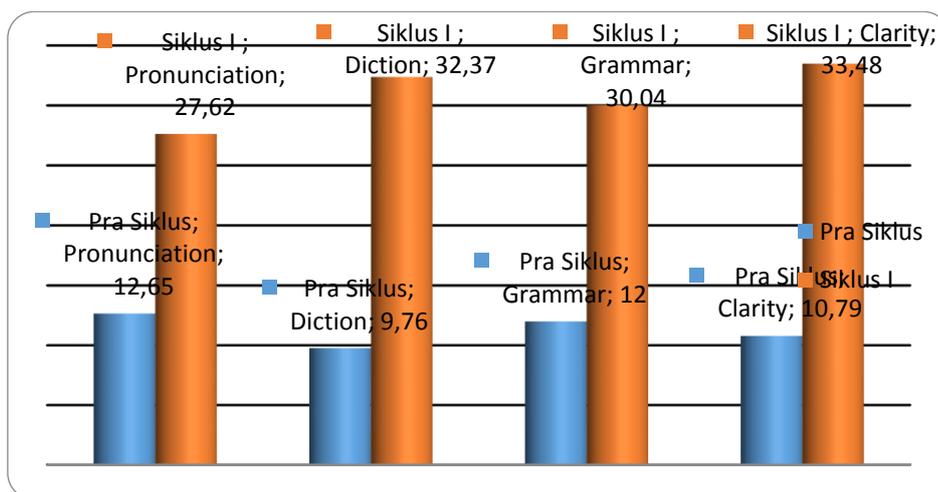
Pelaksanaan kegiatan penelitian pada siklus ini mulai dengan penjelasan mengenai Frase standar komunikasi maritim, apa saja yang biasanya berperan atau penting dalam komunikasi di atas kapal terutama berfokus untuk komunikasi internal. Taruna dibagi dalam 14 kelompok diskusi dan peneliti membagikan kertas kerja dan menugaskan mereka untuk mengidentifikasi setiap frase yang diberikan. Identifikasi mulai dari pengelompokan mana yang termasuk frase untuk komunikasi internal dan untuk keperluan apa frase tersebut digunakan. Siklus ini berjalan dalam tiga kali pertemuan dan beberapa frase standar komunikasi maritim yang digunakan adalah percakapan internal di atas kapal seperti perintah yang terdapat di anjungan (*wheel order*), perintah terkait proses labuh jangkar untuk turun dan naik jangkar, latihan penurunan sekoci (*life boat drill*), dan lainnya. Di akhir siklus I ini taruna subjek diberikan *post test* untuk mengetahui sejauh mana perlakuan yang diberikan mempengaruhi kemampuan taruna berkomunikasi dengan Bahasa Inggris.

Hasil dari *post test* menunjukkan bahwa taruna dalam kelompok mereka lebih bisa mengucapkan dengan benar setiap ekspresi frase standar yang diberikan. Mereka lebih percaya diri mengucapkan dan sistematis lebih jelas sehingga kejelasan ungkapan mereka lebih baik dari pada siklus sebelumnya. Berikut hasil siklus I



Gambar 2. Penguasaan komponen bahasa

Jika dibandingkan dengan kemampuan taruna berkomunikasi dengan Bahasa Inggris pada pra siklus terdapat peningkatan signifikan. Namun demikian taruna belum dikatakan dalam kategori baik karena masih di bawah persentase 76% atau di bawah nilai 70.



Gambar 3. Perbandingan tiap komponen bahasa pra siklus dan siklus I

Dari hasil post test siklus I peneliti mendapati bahwa walaupun ada peningkatan dari siklus sebelumnya namun masih ada kekurangan yang harus diperbaiki sebagai dasar pengambilan tindakan di siklus II, yaitu sebagai berikut.

- 1) Hasil belajar taruna masih di bawah kategori nilai baik. Sekalipun rerata kemampuan komponen komunikasi taruna meningkat dari pra siklus ke siklus I, namun secara total minimal rerata untuk dikategorikan baik masih sangat jauh. Pada hasil post test siklus I rerata untuk peningkatan *pronunciation* 14,97%. Untuk *Diction* peningkatannya sebesar 22,61%, Untuk *Grammar* peningkatan sebesar 18,04% dan untuk *clarity* peningkatan sebesar 22,69%. Walaupun demikian dari 43 taruna belum ada yang tuntas dalam pembelajarannya. Hal ini menunjukkan bahwa penelitian belum berhasil

karena belum mencapai kriteria keberhasilan. Kriteria keberhasilan dalam penelitian ini yaitu apabila rerata nilai kelas sebesar  $\geq 70$ .

- 2) Rerata hasil taruna dalam melakukan komunikasi dari pra siklus ke siklus I mengalami peningkatan sebesar 19,45% dari . Hal ini menunjukkan bahwa penelitian ini belum berhasil karena belum mencapai kriteria keberhasilan yaitu dengan rerata keterampilan proses minimal berada pada katagori baik atau sebesar  $\geq 70\%$ .
- 3) Taruna yang merespon secara aktif pertanyaan dari dosen cenderung taruna yang pintar, sedangkan taruna lainnya cenderung masih pasif.
- 4) Saat diskusi hasil observasi percobaan taruna yang pintar cenderung mendominasi, sedangkan siswa yang lain kurang berpartisipasi bahkan pasif.
- 5) Ada sebagian taruna masih bingung terkait langkah-langkah prosedur berkomunikasi menggunakan SMCP hal itu terkait dengan bahasa inggris adalah bahasa *foreign language*.

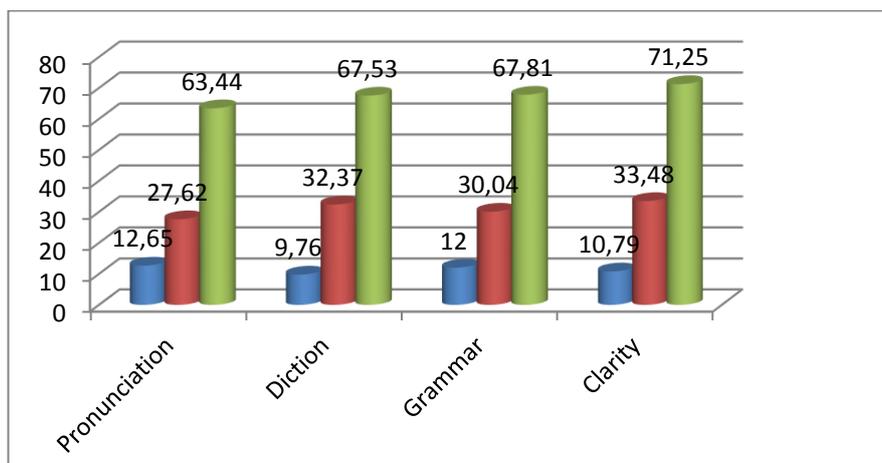
### Siklus II

Pada siklus II ini taruna masih bekerja dalam kelompok. Mereka diberikan materi SMCP tentang *external communication* percakapan *ship to ship*, *ship to shore*, dan *ship to VTS*. Dalam simulasinya taruna diberikan materi bagaimana percakapan ketika kapal berpapasan dengan kapal lain, kapal meminta pemanduan, kapal meminta izin keluar atau masuk pelabuhan dan lainnya. Hasil dari observasi dan test pada siklus II diketahui bahwa terdapat 13 taruna atau 30,24% dari jumlah total taruna pada kategori baik. Terdapat 30 taruna atau sebesar 69,76% dalam kategori cukup. Jika dibandingkan siklus I terjadi peningkatan kemampuan taruna dalam melakukan komunikasi berbahasa inggris dengan konteks simulasi percakapan di atas kapal. Namun secara keseluruhan hasil dari setiap komponen komunikasi yang terdiri dari *pronunciation*, *diction*, *grammar* dan *clarity* baru mendekati kategori baik. Apabila dilihat dari tabel peningkatan tiap komponen dari pra siklus samapi siklus II adalah;

Tabel.2 Perbandingan tiap komponen tahap pra siklus- siklus II

No	Aspek	Pra siklus (%)	Siklus I (%)	Siklus II (%)
1	<i>Pronunciation</i>	12,65	27,62	63,44
2	<i>Diction</i>	9,76	32,37	67,53
3	<i>Grammar</i>	12,00	30,04	67,81
4	<i>Clarity</i>	10,79	33,48	71,25
<b>Rata-rata</b>		<b>11.30</b>	<b>30.87</b>	<b>67,50</b>

Dari tabel di atas tampak bahwa penggunaan SMCP memberi pengaruh positif terhadap peningkatan kemampuan komunikasi para taruna. Jika dilihat dalam grafik terjadi peningkatan seperti terlihat dalam grafik berikut;



Gambar 4. Grafik perbandingan tiap komponen komunikasi tahap pra- siklus II

Dari grafik tersebut terlihat bahwa aspek komponen komunikasi dari pra siklus ke siklus I lalu ke siklus II mengalami peningkatan yang signifikan. Sebagai contoh aspek komponen *pronunciation* (pengucapan) mengalami peningkatan dari 12,65 % ke 27,62% lalu pada siklus II mencapai 63,44%. Untuk komponen *Diction* (pemilihan kata) meningkat dari 9,76% menjadi 32,37% dan meningkat lagi menjadi 67,53%. Untuk aspek *grammar* peningkatannya dari 12 % ke 30,04% dan menjadi 67,81 % . Sedangkan *clarity* meningkat dari 10,79% ke 33,48% dan mencapai 71,25 % pada akhir siklus II.

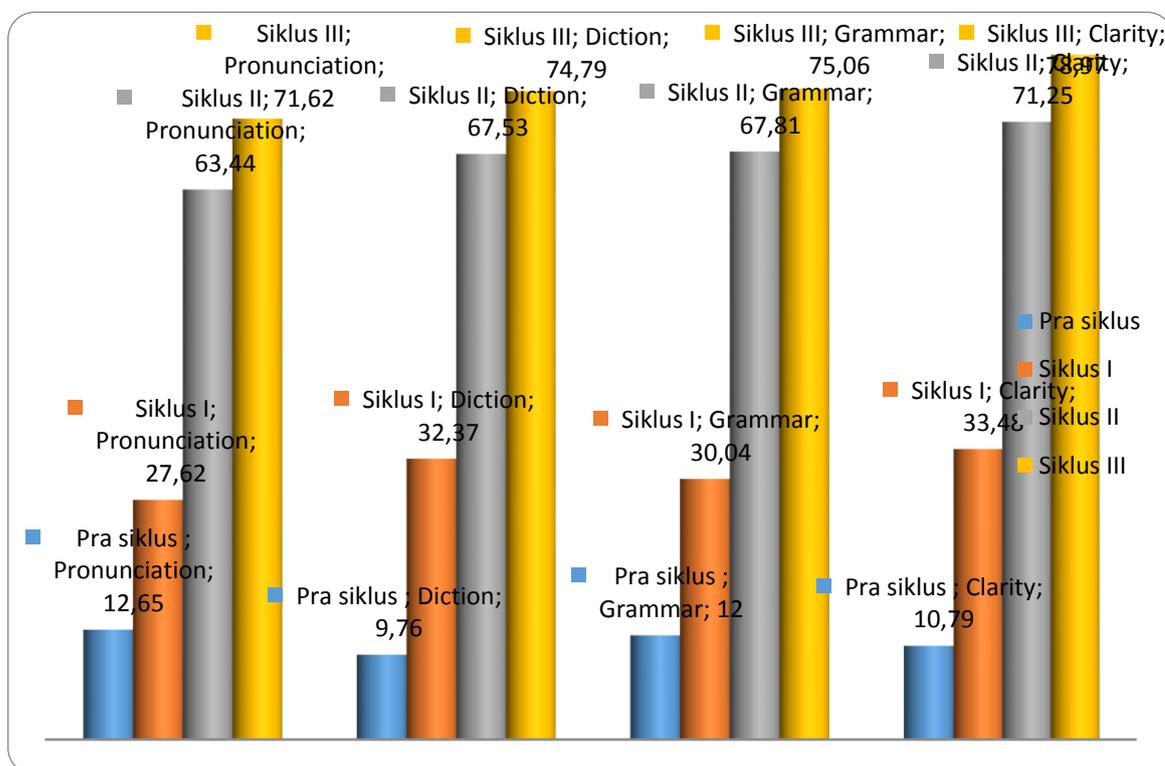
### Siklus III

Pada siklus ini lebih menitikberatkan penggunaan SMCP untuk percakapan dengan pihak luar kapal lengkap dengan penanda pesan *message markers*. *Message marker* yang ada di SMCP yaitu *question, answer, intention, warning, request, instruction, advice, information*. Dari kedelapan *message markers* tersebut diberikan dalam tiga kali pertemuan. Adapun hasil dari test siklus III ini menunjukkan bahwa 36 dari jumlah total 43 taruna atau 83,72% dari jumlah total taruna pada kategori baik. Bahkan terdapat lima taruna atau sebesar 11,62% dalam kategori sangat baik. Sedangkan sisanya yakni dua taruna saja atau sebesar 4,65% yang masih dalam kategori cukup. Sedangkan tiap komponen komunikasi taruna secara keseluruhan meningkat tajam. Peningkatan tersebut seperti dijelaskan dalam tabel berikut;

Tabel 3. Persentase perbandingan tiap komponen komunikasi pada tiap siklus

Aspek	Pra	Siklus I (%)	Siklus II (%)	Siklus III
<i>Pronunciation</i>	12,65	27,62	63,44	71,62
<i>Diction</i>	9,76	32,37	67,53	74,79
<i>Grammar</i>	12,00	30,04	67,81	75,06
<i>Clarity</i>	10,79	33,48	71,25	78,97

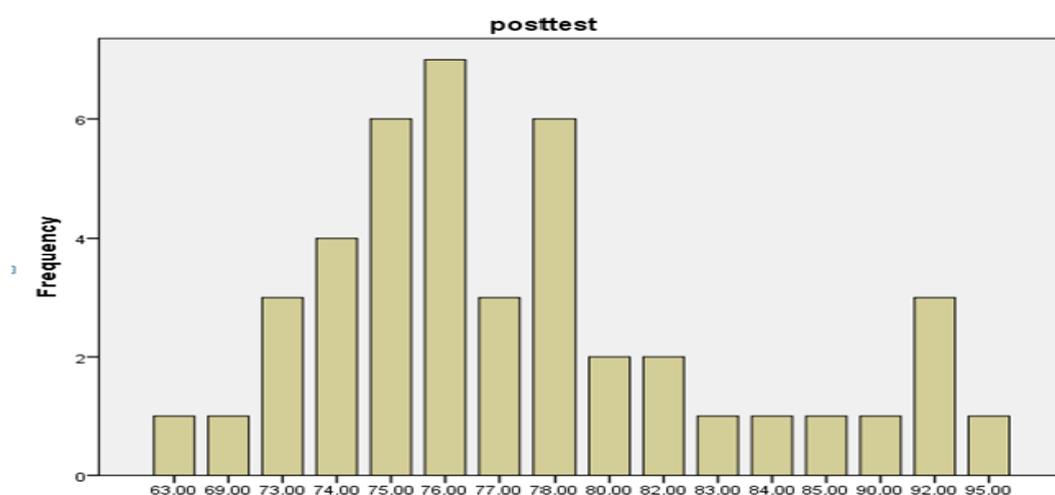
Jika dilihat dengan grafik maka peningkatan akan terlihat seperti pada grafik di bawah ini



Grafik 5. Perbandingan komponen bahasa yang dicapai pra siklus samapi siklus III

Dari grafik di atas bisa dikatakan bahwa penggunaan SMCP dalam pembelajaran Bahasa Inggris Maritim memberikan pengaruh positif terhadap kemampuan komunikasi berbahasa Inggris taruna. Peningkatan tersebut semakin baik dari tahap awal siklus sampai tahap akhir siklus.

Setelah selesai siklus III. Dilakukan post test secara keseluruhan dimana dalam post test ini taruna diminta melakukan simulasi percakapan berbahasa Inggris langsung menggunakan simulator kapal STSTC yang dimiliki kampus Akdemi Maritim Yogyakarta. Adapun materi percakapan diambilkan dari keseluruhan skenario atau materi SMCP yang telah diberikan dari awal hingga akhir. Hasil dari post test tersebut seperti berikut;



Grafik 6. Distribusi nilai Post test

Dari grafik di atas bisa dikatakan bahwa dari total 43 taruna enam taruna dikategorikan sangat baik yakni sebesar 13,95%, 35 taruna dikategorikan baik atau sebesar 81,39%, dan hanya dua taruna yang masih dikategorikan cukup atau dalam persentase sebesar 4,7%. Persentase tersebut sama dengan pencapaian pada siklus III namun secara akumulasi nilai masing-masing individu mengalami kenaikan.

## SIMPULAN

Dari hasil penelitian yang telah ditemukan, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa Setiap proses komunikasi berbahasa Inggris di atas kapal baik untuk komunikasi internal maupun eksternal memerlukan ketrampilan yang baik agar komunikasi berjalan lancar dan mudah dipahami dengan melibatkan penguasaan empat komponen bahasa yakni *pronunciation* pengucapan, *diction* pemilihan kata yang sesuai, *grammar* tata bahasa atau susunan bahasa dan *clarity* kejelasan. Penggunaan SMCP terbukti efektif untuk meningkatkan kemampuan komunikasi berbahasa Inggris taruna prodi Nautika tahun angkatan 2016/2017 pada tahun ajaran 2017/2018.

## DAFTAR PUSTAKA

- Al-Tabany, T.I.B. (2015). *Mendesain Model Pembelajaran Inovatif, Progresif, dan Kontekstual: Konsep, Landasan, dan Implementasinya pada Kurikulum 2013 (Kurikulum Tematik Integratif/ TKI)*. Jakarta: Prenamedia Group.
- Denzin, NK & Lincoln. (2005). *Participatory Action Research: Communicative Action and The Public Sphere*. Thousand Oaks: Sage Publication.
- Hosnan. (2014). *Pendekatan Saintifik dan Kontekstual dalam Pembelajaran Abad 21*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Hutchinson, T dan Waters, A. (1994). *English for Specific Purposes*. Cambridge: Cambridge University Press.
- IMO *Standard Marine Communication Phrases (SMCP 2001)*. IMO. LONDON

IMO Model Course 3.17 *Maritime English*

Kemmis, S., and Mc Taggart, R. (1988). *The Action Research Planner*. Victoria: Deakin University Press.

Kunandar.(2012). *Langkah Mudah Penelitian Tindakan Kelas Sebagai Pengembangan Profesi Guru*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.

Purwanto, M.N. (2013). *Prinsip-prinsip dan Teknik Evaluasi Pengajaran*. Bandung: PT Rosda Karya .

Robinson, Paulin C.(1991). *ESP Today: A Practitioner's Guide* .New York: Prentice Hall.

Setiyaningsih,Nita.(2016).Back Chaining Drills to Improve the Cadet's Practice of IMO Standard Marine Communication Phrases. *Proceedings at The First International Conference on Maritime Education and Training*. 17 November 2016: (50-57)

Tim Penyusun.(1990).*Kamus Besar Bahasa Indonesia*.Jakarta: Balai Pustaka.