MODUL
PEMBINAAN KARIR

BAHASA INGGRIS MARITIM DI KAPAL NIAGA

Mata Pelajaran
Nautika Kapal Niaga

Kelompok Kompetensi C

Penulis : Achmad Zoparman Hamang, S.Pi

Direktorat Jenderal Guru dan Tenaga Kependidikan
Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan
Tahun 2016

HALAMAN FRANCIS

Penulis:

1. Achmad Zoparman Hamang, S.Pi

Penelaah:

1. Prof. Dr. Anshari, M.Hum
2. Liyani, M.T.

Ilustrator :

1. Faizal Reza Nurzeha, Amd
2. Sierra Maulida Asrin, ST
3. Al Azhar, S.Pi., M.Si.

Copyright ©2016

Lembaga Pengembangan dan Pemberdayaan Pendidikan Tenaga Kependidikan Bidang Kelautan Perikanan Teknologi Informasi dan Komunikasi.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

Dilarang mengkopi sebagian atau keseluruhan isi buku ini untuk kepentingan komersial tanpa izin tertulis dari Kementrian Pendidikan Kebudayaan.

KATA SAMBUTAN

Peran guru profesional dalam proses pembelajaran sangat penting sebagai kunci keberhasilan belajar siswa. Guru profesional adalah guru yang kompeten membangun proses pembelajaran yang baik sehingga dapat menghasilkan pendidikan yang berkualitas. Hal tersebut menjadikan guru sebagai komponen yang menjadi fokus perhatian pemerintah pusat maupun pemerintah daerah dalam peningkatan mutu pendidikan terutama menyangkut kopetensi guru.

Pengembangan profesionalitas guru melalui program Pembinaan Karir merupakan upaya peningkatan kompetensi untuk semua guru. Sejalan dengan hal tersebut, pemetaan kopetensi guru telah dilakukan melalui uji kompetensi guru (UKG) untuk kompetensi pedagogik dan profesional pada akhir tahun 2015. Hasil UKG menunjukan peta kekuatan dan kelemahan kompetensi guru dalam penguasaan pengetahuan. Peta kompetensi guru tersebut dikelompokan menjadi 10 (sepuluh) kelopok kompetensi. Tindak lanjut pelaksanaan UKG diwujudkan dalam bentuk pelatihan guru paska UKG melalui program Pembinaan Karir. Tujuannya untuk meningkatkan kompetensi guru sebagai agen perubahaan dan sumber belajar utama bagi peserta pembelajaran didik. Program Pembinaan Karir dilaksanakan melalui pola tatap muka, daring (*online*) dan campuran (*blended*) tatap muka dengan *online*.

Pusat Pengembangan dan Pemberdayaan Pendidik dan Tenag Kependidikan (PPPPTK), Lembaga Pengembangan dan Pemberdayaan Pendidik dan Tenaga Kependidikan Kelautan Perikanan Teknologi Informasi dan Komunikasi (LP3TK KPTK) dan Lembaga Pengembangan dan Pemberayaan Kepala Sekolah (LP2KS) merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jendral Guru dan Tenaga Kependidikan yang bertanggung jawab dalam mengembangkan perangkat dan melaksanakan peningkaan kompetensi guru sesuai dengan bidangnya. Adapun peragkat pembelajaran yang dikembangkan tersebut adalah modul untuk program Pembinaan Karir untuk semua mata pelajaran dan kelompok kompetensi. Dengan modul ini diharapkan program Pembinaan Karir memberikan sumbangan yang sangat besar dalam peningkatan kualitas kompetensi guru.

Mari kita sukseskan program Pembinaan Karir ini untuk mewujudkan Guru Mulia Karena Karya.

Jakarta, Desember 2015
Direktur Jendral
Guru dan Tenaga Kependidikan

Sumarna Surapranata, Ph.D
NIP. 195908011985031002

KATA PENGANTAR

Profesi guru dan tenaga kependidikan harus dihargai dan dikembangkan sebagai profesi yang bermartabat sebagaimana diamanatkan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2005 tentang Guru dan Dosen. Hal ini dikarenakan guru dan tenaga kependidikan merupakan tenaga profesional yang mempunyai fungsi, peran, dan kedudukan yang sangat penting dalam mencapai visi pendidikan 2025 yaitu "Menciptakan Insan Indonesia Cerdas dan Kompetitif". Untuk itu guru dan tenaga kependidikan yang profesional wajib melakukan pengembangan keprofesian berkelanjutan.

Modul Diklat PKB Guru RPL Grade 1" ini disusun untuk memenuhi kebutuhan peserta pembelajaranyang akan mengikuti program pengembangan keprofesian berkelanjutan. Modul ini disusun sedemikian rupa sehingga dapat berfungsi sebagai salah satu sumber belajardan digunakan oleh peserta pembelajaran secara mandiri dengan atau tanpa bimbingan dari Tutor.Tujuan yang diharapkan dari modul ini adalahpeserta pembelajaran dapat memenuhi tuntutan kompetensinya melalui serangkaian kegiatan pembelajaran yang meliputi deskripsi tujuan pembelajaran, indikator pencapaian kompetesi, uraian materi, aktifitas pembelajaran, latihan/tugas/kasus, rangkauman dan umpan balik.

Pada kesempatan ini disampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan kepada berbagai pihak yang telah memberikan kontribusi secara maksimal dalam mewujudkan buku ini, mudah-mudahan buku ini dapat menjadi acuan dan sumber inspirasi bagi guru dan semua pihak yang terlibat dalam pelaksanaan penyusunan modul untuk pengembangan keprofesian berkelanjutan. Kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan untuk menyempurnakan buku ini di masa mendatang.

Makassar, Desember 2015
Kepala

Dr. H. Rusdi, M.Pd.
NIP. 19650430 199103 1 004

DAFTAR ISI

HALAMAN FRANCIS ..... **iv**

KATA SAMBUTAN ..... **v**

KATA PENGANTAR ..... **vii**

DAFTAR ISI ..... **ix**

DAFTAR GAMBAR ..... **xv**

DAFTAR TABEL ..... **xix**

PENDAHULUAN **1**

A. Latar Belakang 1
B. Tujuan 2
C. Peta Kompetensi 3
D. Ruang Lingkup Penggunaan Modul 3
E. Saran Cara Penggunaan Modul 4

1. Kegiatan Pembelajaran 1 : General Marine Communication 8
   A. Tujuan Pembelajaran 8
   B. Indikator Pencapaian Kompetensi 8
   C. Uraian Materi 9
      1. Prosedur Umum 9
      2. Spelling (Ejaan) 9
      3. Pokok-pokok pesan 11
      4. Tanggapan 12
      5. Isyarat-isyarat Bahaya, Urgensi (Penting) dan Isyarat Keselamatan 13
      6. Ungkapan-ungkapan standar yang digunakan dalam Berkomunikasi 13
      7. Koreksi 14
      8. Kesiapan 15
      9. Pengulangan 15

10. Penyebutan Nomor atau angka 15
11. Posisi 16
12. Baringan 17
13. Haluan 18
14. Jarak 18
15. Kecepatan 18
16. Waktu 18
17. Nama Tempat 18
18. Kata-kata ambigu 18
D. Aktivitas Pembelajaran 20
E. Latihan Soal 21
F. Rangkuman 22
G. Umpan Balik 23
H. Kunci Jawaban 24
2. Kegitan Pembelajaran 2 : External Communication Phrases 26
A. Tujuan Pembelajaran 26
B. Indikator Pencapaian Kompetensi 26
C. Uraian Materi 27
C1. External Communication Phrases 27
1. Fire exploson (Kebakaran, Ledakan) 28
2. Floading (Kapal Banjir/Kemasukan air) 30
3. Collision (Kapal Tubrukan) 30
4. Grounding (Kapal Kandas) 31
5. List-danger of capsizing (Kapal Miring, Bahaya Terbalik) 33
6. Sinking (Kapal Karam atau Tenggelam) 33
7. Disabled and adrift (Kapal hanyut) 34
8. Armad attack/piracy (Pembajakan Kapal) 35
9. Undesignated distress (Permasalah di Laut0 36
10. Abandoning vessel (Meninggalkan Kapal) 36
11. Person overboard (Orang jatuh di laut) 37
C2. Standard GMDSS MESSAGES 38
C2.1. Standard distress message 38
C2.2. Standard urgency message 40
C2.3. Standard safety message 41

D. Aktivitas Pembelajaran 43
E. Latihan Soal 44
F. Rangkuman 44
G. Umpan Balik 45
H. Kunci Jawaban 46
3. Kegiatan Pembelajaran 3 : On Board Communication Phrases 48
A. Tujuan Pembelajaran 48
B. Indikator Pencapaian Kompetensi 48
C. Uraian Materi 49
C.1. Perintah Standar Olahgerak Kapal 49
C.2. Standard engine orders 51
C.3. Pilot on the bridge 53
D. Aktivitas Pembelajaran 65
E. Latihan Soal 66
F. Rangkuman 66
G. Umpan Balik dan Tindak Lanjut 67
H. Kunci Jawaban 68
4. Kegiatan Pemblajaran 4 : Operative Ship Hanling 70
A. Tujuan Pembelajaran 70
B. Indikator Pencapaian Kompetensi 70
C. Uraian Materi 71
C.1. Handing over the watch 71
C.1.1. Briefing on position, movement and draft 71
C.1.2. Briefing on traffic situation in the area 72
C.1.3. Briefing on navigationl aids and equipment status 74
C.1.4. Briefing on radiocommunications 75
C.1.5. Briefing on meteorological conditions 76
C.1.6. Briefing on standing orders and bridge organization 77
C.1.7. Briefing on special events 78

C.1.8. Briefing on temperatures, pressures and soundings 79
C.1.9. Briefing on operation of main engine and auxiliary equipment 80
C.1.10. Briefing on pumping of fuel, ballast water, etc 80
D. Aktivitas Pembelajaran 81
E. Latihan Soal 83
F. Rangkuman 84
G. Umpan Balik dan Tindak Lanjut 85
H. Kunci Jawaban 86
5. Kegiatan Pembelajaran 5 : Safety On Board Communication 88
A. Tujuan Pembelajaran 88
B. Indikator Pencapaian Kompetensi 88
C. Uraian Materi 89
C.1. General activities 89
C.2. Occupational safety 101
C.3. Fire protection and fire fighting 104
C.4. Damage Control 111
C.5. Grounding 116
C.6. Search and rescue on-boar activities 121
D. Aktivitas Pembelajaran 128
E. Latihan Soal 130
F. Rangkuman 131
G. Umpan Balik dan Tindak Lanjut 132
H. Kunci Jawaban 133
6. Kegiatan Pembelajaran 6 : Cargo and Cargo Handling 137
A. Tujuan Pembelajaran 137
B. Indikator Pencapaian Kompetensi 137
C. Uraian Materi 138
C.1. Cargo handling 138
C.1.1. Loading and unloading 138
C.1.2. Handling dangerous goods 147
C.1.3. Handling liquid goods, bunkers and ballast pollution prevention 152

C.1.4 Preparing for sea 158
C.2. Cargo care 160
C.2.1 Operating shipboard equipment for cargo care 160
C.2.2. Taking measures for cargo care 161
D. Aktivitas Pembelajaran 165
E. Latihan Soal 170
F. Rangkuman 170
G. Umpan Balik 171
H. Kunci Jawaban 172
7. Kegiatan Pembelajaran 7 : Passengger Care 175
A. Tujuan Pembelajaran 175
B. Indikator Pencapaian Kompetensi 175
C. Uraian Materi 176
C.1. Passenger care 176
C.1.1 Briefing and Instruction 176
C.1.1 Conduct of passengers on board 177
C.1.2 Briefing on safety regulations, preventive measures and communications 178
C.2 Evacuation and Boat Drill 183
C.2.1 Allocating / directing to assembly stations, describing how to escape 183
C.2.2 Briefing on how to dress and what to take to assembly stations 185
C.2.3 Performing roll call 186
C.2.4 Briefing on how to put on lifejackets 186
C.2.5 Instructions on how to embark and behave in lifeboats / liferafts 187
C.2.6 On-scene measures and actions in lifeboats / liferafts 188
C.3 Attending to passengers in an emergency 189
C.3.1 Informing on present situation 190
C.3.2 Escorting helpless passengers 191
D. Aktivitas Pembelajaran 191
E. Latihan Soal 192

F. Rangkuman 192
G. Umpan Balik 193
H. Kunci Jawaban 194
EVALUASI 195
PENUTUP 201
DAFTAR PUSTAKA 203
GLOSARIUM 204

DAFTAR GAMBAR

Gambar. 1.1. Ship Passenger 9
Gambar. 1.2. VHF Radio 14
Gambar. 1.3. Sextant 16
Gambar 1.4. Pelampung tanda 17
Gambar 2.1. Usaha pemadaman api pada kapal yang mengalami musibah kebakaran 27
Gambar 2.2. Kapal yang mengalami kebakaran akibat ledakan 28
Gambar 2.3. Kapal yang diangkat menggunakan derek setelah mengalami tubrukan di laut 31
Gambar 2.4. Kapal kandas 32
Gambar 2.5. Kapal miring bahaya terbalik 33
Gambar 2.6. Kapal karam atau tenggelam 34
Gambar 2.7. Para pembajak kapal tertangkap di tengah laut 35
Gambar 2.8. Meninggalkan kapal 37
Gambar 2.9. Menolong orang jatuh di laut 38
Gambar 2.10. Radio VHF Channel 16 40
Gambar 3.1. Olahgerak kapal dikendalikan dari anjungan 49
Gambar 3.2. Telegraph sebagai pengatur kecepatan kapal 53
Gambar 3.3. Sketsa sistem penggerak utama kapal 55
Gambar 3.4. Radar (*Radio Detection and Ranging*) 57
Gambar 3.5. Jangkar bertongkat 59
Gambar 3.6. Kapal Pandu 62
Gambar 3.7. Kapal sandar di dermaga 63
Gambar 3.8. Kapal meninggalkan dermaga 65
Gambar 4.1. Kompas Gyro 72
Gambar 4.2. Tindakan menyusul kapal lain harus memperhatikan kondisi alur pelayaran 73
Gambar 4.3. Sistem penentuan posisi menggunakan GPS 74
Gambar 4.4. GPS (*Global Positioning System*) 75

Gambar 4.5. INMARSAT (*International Maritime Satellite*)..... 76
Gambar 4.6. Mekanisme pasang surut purnama (*Spring tides*) 77
Gambar 4.7. Ruang kontrol sistem otomatisasi mesin utama kapal (*Engine alarm system*) 79
Gambar 4.8. Propeler dengan kisar yang dapat diatur (*Controllable Pitch Propeller*)..... 79
Gambar 4.9. Sistem pompa air ballast pada kapal..... 81
Gambar 5.1. Sistem alarm kebakaran di kapal..... 90
Gambar 5.2. Rompi penolong (*Lifejacket*) dan lambangnya..... 92
Gambar 5.3. Lambang titik berkumpul 92
Gambar 5.4. Sekoci penolong (*Lifeboat*)..... 93
Gambar 5.5. Rakit penolong (*Liferaft*) dan lambangnya 94
Gambar 5.6. Para penumpang bersiap-siap meninggalkan kapal 99
Gambar 5.7. Pemadaman kebakaran di kapal 104
Gambar 5.8. Alat pemadam api ringan (APAR) jenis powder..... 109
Gambar. 5.9. Panel kontrol pada mesin kapal..... 113
Gambar 5.10. KM. Binaiya kandas..... 117
Gambar 5.11. Tim SAR melakukan penyelamatan orang jatuh di laut ... 121
Gambar 5.12. Lifebuoy sebagai salah satu sarana yang dapat digunakan untuk mengevakuasi orang yang jatuh di laut..... 124
Gambar 6.1. Penanganan muatan di atas kapal 138
Gambar 6.2. Kegiatan bongkar muat di Pelabuhan..... 140
Gambar 6.3. Kegiatan penanganan muatan di pelabuhan peti kemas ... 141
Gambar 6.4. Winches (mesin Derek), merupakan salah satu alat bantu bongkar muat di kapal..... 143
Gambar 6.5. Sketsa Winches (mesin Derek) 144
Gambar 6.6. Kapal LNG (*Liquid Natural Gas*)..... 146
Gambar 6.7. Kapal meledak dan terbakar..... 149
Gambar 6.8. Kapal tanker..... 150
Gambar 6.9. Kapal yang melakukan bongkar muat barang cair berbahaya wajib memasang oil boom sebagai langkah pengamanan..... 152
Gambar 6.10. Segregated Ballast Tank 153

Gambar 6.11. Oil Water Separator 157
Gambar 6.12. Ballast kotor 158
Gambar 6.13. Kapal Fery type Ro-Ro 159
Gambar 6.14. Buku catatan minyak 161
Gambar 7.1. Kapal PT. Pelni merupakan kapal penumpang antar pulau yang menyambungkan Indonesia dari Sabang sampai Merauke 176
Gambar 7.2. Kapal Fery yang dikelola oleh PT. ASDP merupakan kapal angkutan penumpang yang melayari sungai, danau dan pantai 177
Gambar 7.3. Lambang rompi penolong anak-anak 182
Gambar 7.4. Lambang sekoci penolong (A) dan rakit penolong (B) 183
Gambar 7.5. Rakit penolong diturunkan menggunakan dewi-dewi 184
Gambar 7.6. Reflektor pada rompi penolong 185
Gambar 7.7. Proses penurunan sekoci penolong menggunakan dewi-dewi 186
Gambar 7.8. Evakuasi penumpang di dalam rakit penolong 188
Gambar 7.9. Evakuasi penumpang kapal tubrukan 189
Gambar 7.10. Penumpang masuk ke dalam rakit penolong dengan tenang dan mendahulukan penumpang yang tidak berdaya 190

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Peta Kompetensi Modul Diklat PKB Guru RPL Grade 3..... 3
Tabel 1.2. Ejaan huruf yang harus digunakan pada saat berkomunikasi sesuai IMO-SMCP 10
Tabel 1.3. Ejaan angka yang harus digunakan pada saat berkomunikasi sesuai IMO-SMCP 11
Tabel 3.1. Perintah standar olahgerak kapal..... 50
Tabel 3.2. Perintah standar haluan kemudi..... 51

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pasar global telah berimplikasi kepada penciptaan daya saing secara internasional. Bukan hanya pada produk pasar saja, tetapi juga kompetisi sumberdaya manusianya. Oleh karena itu, kemampuan setiap individu untuk mampu bertahan menjadi tolak ukur keberhasilan yang nyata. Salah satu peran kunci yang dapat dimainkan dalam menghadapi tantangan itu adalah kemampuan personal untuk dapat berkomunikasi secara global dengan menggunakan alat komunikasi, dalam hal ini bahasa, yang bisa dipahami oleh seluruh kalangan di dunia internasional. Alat atau bahasa yang dimaksud adalah bahasa Inggris.

Perlu kita ketahui bersama bahwa bahasa inggris untuk dunia maritim ini termasuk kedalam kategori *English for Specific Purposes* (ESP). Dengan kata lain, bahasa Inggris yang digunakan merupakan bahasa yang memiliki karakter dan terminologi tertentu yang hanya ditujukan untuk tujuan-tujuan tertentu (spesifik). Sehingga, dalam mempelajari dan mempergunakan bahasa Inggrisnya pun diperlukan situasi dan kondisi khusus agar pembelajaran yang dimaksudkan dapat lebih memberikan pengalaman belajar yang paling tidak mendekati atau hampir mirip (dalam alam pemikirannya) seperti situasi sebenarnya.

Sebagai alat atau bahasa yang digunakan dalam berkomunikasi baik dari kapal ke kapal maupun dari kapal ke stasiun radio pantai dan sebaliknya untuk kepentingan keselamatan dalam bernavigasi serta untuk menghindari kebingungan dan kesalahan, maka bahasa inggris maritim, sangat berperan dan sangat penting terutama dengan semakin banyaknya jumlah kapal secara internasional dimana setiap awak kapal berbicara/berkomunikasi dengan cara dan bahasa yang berbeda, karena masalah komunikasi dapat menyebabkan kesalahpahaman yang menyebabkan bahaya untuk kapal,

maupun keselamatan orang-orang di kapal dan lingkungan, maka pada tahun 1973, *Maritime Safety Committee* (Komite Keselamatan Pelayaran), pada sesi kedua puluh tujuh menyetujui penggunaan bahasa yang sama yang dapat digunakan untuk keperluan navigasi, dan bahwa bahasa yang digunakan harus bahasa Inggris sesuai dengan *Standard Marine Navigational Vocabulary* (SMNV) yang telah dikembangkan dan diadopsi pada tahun 1977 dan telah diubah pada tahun 1985.

Pada tahun 1992, *Maritime Safety Committee* (Komite Keselamatan Pelayaran), pada sesi keenam puluh-nya, menginstruksikan kepada Sub-Komite Keselamatan Pelayaran untuk mengembangkan bahasa keselamatan yang standar dan lebih komprehensif dari SMNV 1977/1985, dengan mempertimbangkan perubahan kondisi pada pelayaran modern dan mencakup semua komunikasi lisan yang terkait dengan keselamatan.

Pada tahun 1997 di sesi enam puluh delapan, Komite Keselamatan Pelayaran mengadopsi Draft IMO SMCP (*International Maritime Organization - Standard Marine Communication Phrases*) yang dikembangkan oleh Sub-Komite Keselamatan Navigasi. Selanjutnya Draft IMO SMCP ini diujicobakan secara internasional, dan diberi pertimbangan akhir oleh Komite Keselamatan Pelayaran dan sebagai hasilnya dalam sesi ke tujuh puluh empat tahun 2001 maka IMO SMCP diadopsi secara keseluruhan oleh Majelis dengan nama IMO SMCP (*International Maritime Organization - Standard Marine Communication Phrases*) Resolusi A.918 (22) Adopted on 29 November 2001 (Agenda ke 9).

B. Tujuan

Tujuan yang diharapkan dengan mempelajari dan memahami modul ini adalah agar para peserta pembelajaran memiliki kemampuan menggunakan bahasa inggris maritim dengan baik dan benar serta mampu mengelola komunikasi bahasa inggris maritim di kapal niaga sesuai dengan IMO SMCP

(*International Maritime Organization - Standard Marine Communication Phrases*) Resolusi A.918 (22) Adopted on 29 November 2001 (Agenda ke 9).

C. Peta Kompetensi

Modul ini merupakan modul ke-3 dari 10 modul yang akan digunakan untuk memenuhi sepuluh level diklat PKB. Berdasarkan struktur jenjang diklat PKB modul bahasa inggris maritim di kapal niaga termasuk dalam jenjang ketiga. Modul ini akan digunakan untuk Program Pengembangan Keprofesian Berkelanjutan (PKB) bagi guru-guru produktif Sekolah menengah Kejuruan pada paket keahlian Bahasa Inggri Maritim di Kapal Niaga.

Tabel 1.1. Peta Kompetensi Modul Diklat PKB Guru RPL Grade 3

KOMPETENSI INTI GURU		
20. Menguasai materi, struktur, konsep, dan pola pikir keilmuan yang mendukung mata pelajaranyang diampu		
NO	**KOMPETENSI GURU PAKET KEAHLIAN**	**INDIKATOR PENCAPAIAN KOMPETENSI**
20.22	Menggunakan bahasa Inggris maritim dalam komunikasi di atas kapal	20.22.1. Menelaahbahasa inggris maritim dalam komunikasi di atas kapal 20.22.2. Mengarahkan bahasa inggris maritim dalam komunikasi di atas kapal 20.22.3. Mengumpulkan istilah-istilah bahasa Inggris maritim dalam komunikasi di atas kapal 20.22.4.Menunjukkan bahasa inggris maritim dalam komunikasi di atas kapal 20.22.5. Mengintegrasikan bahasa bahasa inggris maritim dalam komunikasi di atas kapal

D. Ruang Lingkup Penggunaan Modul

Ruang lingkup dari modul pembelajaran Grade 3 tentang Bahasa Inggris Maritim di kapal niaga untuk guru Nautika Kapal Niaga menguraikan:

1. Kegiatan Pembelajaran 1 membahas tentang General Marine Communication;
2. Kegiatan pembelajaran 2 membahas tentang External Communication Phrases
3. Kegiatan pembelajaran 3 membahas tentangOn Board Communication Phrases
4. Kegiatan pembelajaran 4 membahas tentang Operative Ship Handling
5. Kegiatan pembelajaran 5 membahas tentang Safety On Board Communication
6. Kegiatan pembelajaran 6 membahas tentang Cargo And Cargo Handling
7. Kegiatan pembelajaran 7 membahas tentang Passenger Care

E. Saran Cara Penggunaan Modul

Modul ini merupakan salah satu sumber belajar sesuai standar kompetensi profesional guru paket keahlian Nautika Kapal Niaga kompetensi bahasa inggris maritim yang diperuntukan kepada peserta pembelajaran. Diharapkan kepada peserta pembelajaran agar dapat mempelajari dan memahami terlebih dahulu isi di dalam modul ini, sehingga peserta pembelajaran dapat berperan aktif dalam proses pembelajaran.

Modul ini dirancang sebagai;

1. Salah satu sumber belajar bagi anda sebagai peserta pembelajaran dengan pendekatan peserta pembelajaran aktif.
2. Widyaiswara berfungsi sebagai fasilitator dalam kegiatan pembelajaran
3. Tugas membaca buku teks secara mendalam untuk dapat menjawab pertanyaan. Apabila pertanyaan belum terjawab, maka peserta pembelajaran dipersilahkan untuk mempelajari sumber balajar lainnya yang relevan.
4. Lembar umpan balik/tindak lanjut wajib diisi oleh peserta pembelajaran dan akan digunakan untuk rencana pengembangan dan implementasi serta input terhadap pembelajaran berikutnya.

Untuk memberikan kemudahan pada anda untuk mencapai tujuan pada masing-masing kegiatan pembelajaran, anda akan selalu menjumpai uraian materi, bahan latihan, rangkuman/inti sari dan tugas/latihan sebagai satu kesatuan utuh. Oleh karena itu sebaiknya anda mengetahui seluruh pembahasan. Sedangkan untuk memperkaya pemahaman dan memperluas wawasan anda mengenai materi, disarankan agar membaca buku rujukan yang sesuai dan dicantumkan di bagian akhir modul pembelajaran ini.

Adapun posisi IMO SMCP dalam modul ini adalah sebagai berikut:

1. Posisi IMO SMCP Resolusi A.918 (22) Adopted on 29 November 2001 (Agenda ke 9) dalam pembelajaran bahasa inggris maritim adalah sebagai sumber utama dari setiap materi. Dimana IMO SMCP digunakan dalam modul ini untuk:
   - ❖ Untuk membantu anda dalam berkomunikasi sesuai standar IMO demi keamanan dan keselamatan bernavigasi,
   - ❖ Untuk membakukan bahasa yang digunakan dalam berkomunikasi di laut, di pelabuhan, dan pada alur pelayaran, serta di atas kapal dengan awak kapal yang multibahasa,dan
   - ❖ Untuk membantu lembaga-lembaga pelatihan dan pendidikan kelautan dalam memenuhi tujuan yang disebutkan di atas.

   Ungkapan-ungkapan dalam modul ini, tidak dimaksudkan untuk menggantikan atau bertentangan dengan IMO SMCP, Peraturan Internasional PencegahanTubrukan di Laut (P2TL) 1972 atau aturan lokal khusus maupun rekomendasi-rekomendasi yang dibuat oleh IMO mengenai pengaturan rute kapal, baik yang dimaksudkan untuk menggantikan Kode Sinyal Internasional, dan penggunaannya dalamkomunikasi eksternal kapal diharapkan sesuai dengan Peraturan Radio Internasional. Selain itu, modul inimasih sangat membutuhkan masukan maupun ide-ide kreatif untuk pengembangan dimasa yang akan datang serta tidak boleh dianggap sebagai satu-satunya petunjuk teknis dan petunjuk operasional dalam berkomunikasi di kapal.

2. Fitur komunikatif dasar

Modul ini dibuat dengan mengacu pada IMO SMCP Resolusi A.918 (22) Adopted on 29 November 2001 (Agenda ke 9) dan disusun di atas pengetahuan dasar bahasa Inggris dan dilengkapi dengan petunjuk dalam bahasa Indonesia, sehingga diharapkan para peserta pembelajaran mampu memahami modul ini dengan cepat, baik dan benar. Di samping itu modul ini sengaja dirancang sesederhana mungkin dengan cara mengurangi gramatikal, leksikaldan varietas idiomatik sehingga mudah ditoleransiguna mengurangi kesalahpahaman dalam komunikasi yang terkait dengan keselamatan pelayaran.

Adapun fitur komunikatif dasar adalah sebagai berikut:

- Menghindari Sinonim, hal ini bertujuan untuk menghindari kesalahpahaman dalam pemaknaan kata
- Memberikan jawaban sepenuhnya bernada "*yes / no*" dari pertanyaan maupun alternatif dasarjawaban kalimat dari setiap pertanyaan
- Menyediakan satu kalimat untuk satu pernyataan, dan
- Penataan frase yang sesuai dengan prinsip: *identical invariable plus variable*.

3 Konvensi tipografis

- () Tanda dalam kurung menunjukkan bahwa bagian dari pesan dicantumkan di dalam kurung serta dapat ditambahkan mana yang relevan;
- / Tanda garis miring menunjukkan bahwa item pada kedua sisi garis miring adalahalternatif;
- ... Tanda titik-titik menunjukkan bahwa informasi yang relevan adalah untuk diisi di mana titik-titik terjadi;
- (*huruf miring*) Menunjukkan jenis informasi yang diminta;
- ~ Tanda *tildes* mendahului kemungkinan kata atau frase yang dapat digunakan setelah / di asosiasi dengan kalimat standar yang diberikan.

1

KEGIATAN PEMBELAJARAN

GENERAL MARINE COMMUNICATION

A. Tujuan Pembelajaran

Melalui kegiatan pembelajaran ini peserta pembelajaran diajak untuk mengenal, mengetahui, memahami dan mampu mengaplikasikan komunikasi secara umum baik peristilahan dan perintahyang berlaku di atas kapalutamanya dalam hal isyarat-isyarat bahaya, isyarat urgensi (penting) dan isyarat keselamatan; serta ungkapan-ungkapan standar yang digunakan dalam berkomunikasi; seperti penyebutan nomor atau angka; penyebutan posisi; penyebutan baringan; penyebutan haluan; penyebutan jarak; penyebutan kecepatan; penyebutan waktu; penyebutan nama tempat; dan lain-lain dengan menggunakan bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP (*International Maritime Organization - Standard Marine Communication Phrases*) Resolusi A.918 (22) Adopted on 29 November 2001 (Agenda ke 9).

B. Indikator Pencapaian Kompetensi

Kompetensi yang disampaikan dalam kegiatan pembelajaran ini adalah *"General Marine Communication*" dengan indikator bahwa setelah kegiatan pembelajaran selesai peserta pembelajaran diharapkan mampu:

1. Mengenal peristilahan dan perintah yang berlaku dalam hal komunikasi secara umum di kapal dengan menggunakan bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
2. Mengetahui peristilahan dan perintah yang berlaku dalam hal komunikasi secara umum di kapal dengan menggunakan bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
3. Memahami peristilahan dan perintah yang berlaku dalam hal komunikasi secara umum di kapal dengan menggunakan bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).

4. Mengaplikasikan peristilahan dan perintah yang berlaku dalam hal komunikasi secara umum di kapal dengan menggunakan bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).

C. Uraian Materi

1. Prosedur Umum

Ketika diperlukan untuk menunjukkan bahwa IMO SMCP (*International Maritime Organization - Standard Marine Communication Phrases*) untuk digunakan pada komunikasi secara umum baik antar kapal dengan kapal, maupun antar kapal dengan stasiun radio, berikut ini adalah pernyataan atau pesan pembuka yang harus dikirim:

"Please use IMO Standard Marine Communication Phrases"
"I will use IMO Standard Marine Communication Phrases"



Gambar. 1.1. Ship Passenger
Sumber: www.antaranews.com

2. Spelling (Ejaan)

2.1. Spelling of letters

Ketika ejaan diperlukan, maka ejaan yang harus digunakan sebagaimana tabel berikut:

Tabel 1.2. Ejaan huruf yang harus digunakan pada saat berkomunikasi sesuai IMO-SMCP

LETTER	CODE	LETTER	CODE
A	Alfa	N	November
B	Bravo	O	Oscar
C	Charlie	P	Papa
D	Delta	Q	Quebec
E	Echo	R	Romeo
F	Foxtrot	S	Sierra
G	Golf	T	Tango
H	Hotel	U	Uniform
I	India	V	Victor
J	Juliet	W	Whisky
K	Kilo	X	X-ray
L	Lima	Y	Yankee
M	Mike	Z	Zulu

Sekarang coba anda praktikkan pengejaan kata-kata dalam bahasa Inggris maritim sebagaimana tabel di atas. Misalkan dengan mengeja nama anda masing-masing, asal sekolah maupun asal daerah.

2.2. Pengejaan angka-angka dan digit

Dalam pengejaan angka-angka dan digit, maka pengucapan kata-kata dimodifikasi dan disesuaikan ke Bahasa Inggris umum, sesuai tabel berikut:

Tabel 1.3. Ejaan angka yang harus digunakan pada saat berkomunikasi sesuai IMO-SMCP

NUMBER	SPELLING	PRONUNCIATION
0	Zero	ZEERO
1	One	WUN
2	Two	TOO
3	Three	TREE
4	Four	FOWER
5	Five	FIFE
6	Six	SIX
7	Seven	SEVEN
8	Eight	AIT
9	Nine	NINER
1000	Thousand	TOUSAND

Sekarang coba anda praktikkan pengucapan numbers (ejaan angka) sebagaimana tertera dalam tabel diatas dengan baik. Misalkan dengan mengucapkan/melafalkan nomor telepon anda atau tanggal bulan dan tahun lahir anda, dan sebagainya.

3. Pokok-pokok pesan

Di dalam melakukan komunikasi baik antara kapal dengan kapal maupun antar kapal ke stasiun radio pantai maupun sebaliknya apakah itu komunikasi secara umum maupun komunikasi radio, maka ada delapan pokok-pokok pesan yang mungkin digunakan sesuai dengan komunikasi standar "*Vessel Traffic Service (VTS)*" yang terdiri atas:(1)*Instruction* (perintah); (2)*Advice* (nasihat); (3)*Warning* (peringatan); (4)*Information* (informasi); (5)*Question* (pertanyaan); (6)*Answer* (jawaban); (7)*Request* (permintaan); (8) *Intention* (keinginan)

4. Tanggapan

4.1 Ketika jawaban dibutuhkan bagi suatu pertanyaan dengan persetujuan, maka tanggapan yang diberikan adalah:
"Yes...." (yang diikuti dengan ungkapan yang sesuai secara penuh).

4.2 Ketika jawaban dibutuhan bagi suatu pertanyaan yang bersifat negatif, maka tanggapan yang diberikan adalah:
"No..." (yang diikuti dengan ungkapan yang sesuai secara penuh).

4.3 Ketika informasi yang diminta tidaklah dengan seketika tersedia, maka tanggapan yang diberikan adalah:
"Stand by" (yang diikuti pada saat itu interval/jeda waktu, hingga informasi yang dibutuhkan tersedia).

4.4 Ketika informasi yang diminta tidak bisa diperoleh atau tidak ada, maka tanggapan yang diberikan adalah:
"No information."

4.5 Ketika suatu Instruksi/Perintah diberikan (seperti: Instruksi dari Stasiun VTS, kapal pandu atau orang yang diberi hak secara penuh untuk memberi perintah/instruksi) atau suatu Nasehat, maka diharapkan anda menjawab sebagai berikut:

- "I will/can..."- (yang diikuti oleh nasihat atau instruksi secara penuh); dan,

Jika Instruksi atau nasehat yang diberikan bersifat negatif, maka diharapkan anda menjawab sebagai berikut:

- "I will not/cannot..."- (yang diikuti oleh instruksi atau nasehat secara penuh).

Contoh: " *Nasehat*. “Do not overtake the vessel North of you."
Jawab: "I will not overtake the vessel North of me."

4.6 Setiap jawaban atas pertanyaan mengenai arti penting maupun yang bersifat khusus di atas kapal maka harus disampaikan dalam susunan kata maupun ungkapan yang sesuai dengan pertanyaan tersebut.

5. Isyarat-isyarat Bahaya, Urgensi (penting) dan isyarat keselamatan

5.1 **MAYDAY** **=** isyarat ini digunakan untuk mengumumkan suatu pesan marabahaya

5.2. **PAN PAN** = isyarat ini digunakan untuk mengumumkan suatu pesan urgensi (penting)

5.3. **SECURITE** = isyarat ini digunakan untuk mengumumkan suatu pesan keselamatan

6. Ungkapan-ungkapan standar yang digunakan dalam berkomunikasi

6.1 " How do you read (me)?"

6.1.1 "I read you...

bad/one	dengan kekuatan sinyal pada level satu (yaitu. hampir tidak jelas)
poor/two	dengan kekuatan sinyal pada level dua (yaitu. lemah)
fair/three	dengan kekuatan sinyal pada level tiga (yaitu. yang biasa/wajar)
good/four	dengan kekuatan sinyal pada level empat (yaitu. baik)
excellent/five	dengan kekuatan sinyal pada level lima (yaitu. sangat baik)

6.2. Ketika anda diminta untuk tetap pada saluran atau frekuensi VHF yang sementara digunakan, maka sebaiknya anda katakan:
"Stand by on VHF Channel ... / frequency ... ".

6.2.1 Ketika anda diterima untuk bergabung pada saluran atau frekuensi VHF yang sementara digunakan, maka sebaiknya anda katakan:
"Standing by on VHF Channel ... / frequency ... ".



Gambar. 1.2. VHF Radio
Sumber: www.jollyannsales.com

6.3 Ketika anda meminta kapal/orang lain untuk berubah saluran atau frekuensi VHF yang sementara digunakan ke saluran atau frekuensi VHF yang lain, maka sebaiknya anda katakan:
"Advise (you) change to VHF Channel ... / frequency ... ."
"Advise(you) try VHF Channel .. / frequency... .".

6.3.1 Ketika anda menerima/setuju untuk melakukan perubahan saluran atau frekuensi VHF, maka sebaiknya anda katakan:
"Changing to VHF Channel ... / frequency ... .".

7. Koreksi

Ketika terjadi kesalahandalam pesan, maka sebaiknya anda katakan:
"Mistake ..." diikuti oleh kata:
"Correction ... " ditambah bagian pesan yang dikoreksi

Contoh: My present speed is 14 knots - *mistake*.
Correction, my present speed is 12, one-two, knots."

8. Kesiapan

Ketikaanda telah siap atau tidak siap dalam menerima pesan, maka sebaiknya anda katakan:

"I am/I am not ready to receive your message".

9. Pengulangan

9.1Jika ada bagian dari pesan dianggap cukup penting dan perlu pengulangan, maka sebaiknya anda katakan:

"Repeat ... " diikuti oleh bagian sesuai pesan.

Contoh:

"My draft is 12.6 *repeat* one-two decimal six metres."

"Do not overtake - *repeat* - do not overtake."

9.2Ketika pesan kurang jelas terdengar,maka sebaiknya anda katakan:

"Say again (please)."

10. Penyebutan Nomor atau angka

Dalam hal penyebutan nomor atau angka, maka dilakukan dengan cara terpisah angka demi angka, Contoh:

"One-five-zero" untuk angka 150

"Two decimal five" atau “Two point five” untuk angka 2.5

Catatan:

Khusus untuk pembacaan haluan dan sudut kemudi, maka penyebutan nomor atau angka dilakukan secara langsung, Contoh:

"Fifteen" untuk haluan 15 atau

"Twenty" untuk haluan 20, dan seterusnya.

11. Posisi

11.1. Untuk penyebutan lintang dan bujur yang digunakan, ini harus dinyatakan dalam derajat dan menit (dandesimal dari satu menit jika perlu), Lintang Utara atau Lintang Selatan dari Khatulistiwa maupun bujur Timur atau Bujur Barat dari Greenwich.

Contoh:
"WARNING. Dangerous wreck in position 15 degrees 34 minutes N orth 061degrees 29 minutes West."

11.2. Bila posisi berhubungan dengan tanda/pulau, dimana tanda/pulautersebut akan menjadi objek yang dipetakan dalam baringan, maka harus didefinisikan dengan baik.
Baringan harus dalam notasi 360 derajat dari utara sesuai dengan posisi tanda/pulau yang dipetakan.

Contoh:
"Your position bearing 137 degrees from Big Head light house distance 2.4 nautical miles."



Gambar. 1.3. Sextant
Sumber: www.invitinghome.com

12. Baringan

Baringan dapat berupa baringan dari tanda/pulau atau kapal yang bersangkutan. Baringan harus dalam notasi 360 derajat dariutara (utara sebenarnya kecuali dinyatakan lain), kecuali dalam kasus baringan relatif.

Contoh : "Pilot boat is bearing 215 degrees from you."

Catatan:

Kapal harus melaporkan posisi mereka, dengan terlebih dahulu menyatakan posisinya baru menyatakan posisi dari tanda/pulau atau kapal lain. sebagaimana dimaksud pada bagian 11.2 dari bagian ini.

12.1. Baringan Relative

Baringanrelatif dapat dinyatakan dalam derajat relatif terhadap kapal. Baringan ini digunakan dalam kaitannya dengan sisi kiri maupun kanan kapal.

Contoh: "Buoy 030 degrees on your port bow."
(Relative D/F bearings are more commonly express ed in the 360 degree notation.)



Gambar 1.4. Pelampung tanda
Sumber: www.gb.weather.gov.hk

13. Haluan

Selalu dinyatakan dalam notasi 360 derajat dari utara (utara yang sebenarnya kecuali dinyatakanlain).

14. Jarak

Jarak (*Distances*)harus dinyatakan dalam satuan unit mil laut atau *cables*(sepersepuluh mil),

15. Kecepatan

Kecepatan (*Speed*) Harus dinyatakan dalam knots; dengan ketentuan sebagai berikut:

15.1 Kapal berolahgerak tanpa halangan kecepatan diatas air; atau,

15.2.1.1 "ground speed", adalah kecepatan dasar dari kapal.

16. Waktu

Waktu (*times*) harus dinyatakan dalam notasi 24 jam; (tidak boleh menggunakan notasi 12 jam); khusus untuk kapal yang sandar di pelabuhan maka, waktu yang digunakan adalah waktu pelabuhan setempat

17. Nama Tempat

Nama tempat yang digunakan harus sesuai dengan nama di peta, jika lokasi (nama tempat) ini tidak dipahami, maka informasi harus dilengkapi dengan penyebutan lintang dan bujur tempat tersebut.

18. Kata-kata ambigu

Beberapa kata dalam bahasa Inggris maritim memiliki arti ganda (*ambigu*) tergantung pada konteks di mana mereka muncul. Kesalahpahaman sering terjadi, terutama dalam komunikasi VTS, sehingga dapat menyebabkan kecelakaan. Kata tersebut adalah :

18.1. Pada kondisi/kata: "may", "might", "should" dan "could"

Contoh:

"May"

Jangan anda katakan: "May I enter the fairway?"

Katakanlah: "Do I have permission to enter the fairway?" (QUESTION)

Jangan anda katakan: "You may enter the fairway."

Katakanlah: "You have permission to enter the fairway." (ANSWER)

"*Might*"

Jangan anda katakan: "I might enter the fairway."

Katakanlah: "I will enter the fairway." (INTENTION).

"Should"

Jangan anda katakan : "You should anchor in anchorage B 3."

Katakanlah: "Anchor in anchorage B 3" (ADVICE).

"Could"

Jangan anda katakan: "You could be running into danger."

Katakanlah: "You are running into danger" (WARNING)

18.2. Pada kata "can"

Kata "*can*" menggambarkan kemungkinan yang baik atau kemampuan melakukan sesuatu dengan baik. DalamIMO SMCP situasi di mana frase menggunakan kata "can" muncul untuk membuat jelas apakah kemungkinan disebut.Misalnya dalam bentuk pertanyaan jika anda meminta izin:

Katakanlah:

Do I have permission to use the shall ow draft fairway at this time?"

Jangan anda katakan: "Can I use the shallow draft fairway at this time ?"

(Hal yang sama berlaku untuk kata "may").

D. Aktivitas Pembelajaran

Pada modul bahasa inggris maritim ini, aktivitas pembelajaran berfokus pada peserta pembelajaran (*student learning centered*), dengan harapan peserta menjadi lebih mandiri, kreatif, dinamis, produktif dan tanggung jawab.

Adapun aktivitas pembelajaran pada materi General Marine Communication ini adalah:

1. Buatlah beberapa kelompok, masing-masing kelompok terdiri dari 2 orang.
2. Lakukanlah latihan dengan bermain peran secara berpasangan, dengan mencoba dialog-dialog secara komunikatif sebagaimana contoh diatas. (ada yang berperan sebagai pengirim pesan, dan ada yang berperan sebagai penerima pesan).
3. Tulislah nama Saudara masing-masing, asal sekolah maupun asal daerah, kemudian praktikkan pengejaan kata-kata dalam bahasa Inggris maritim sebagaimana tabel 1.1. di atas.

4. Tulislah nomor telepon Saudara atau tanggal bulan dan tahun lahir Saudara, kemudian praktikkan pengejaan angka dalam bahasa Inggris maritim sebagaimana tabel 1.2. di atas.
5. Berikan evaluasi dari praktik yang telah dilakukan oleh masing-masing pasangan dalam kelompok secara jujur dan tanggung jawab.

E. Latihan Soal

1) Apa code yang digunakan dalam spelling of letters untuk menyatakan kata "**SECURITE**" ?

2) Ketika informasi yang diminta tidaklah dengan seketika tersedia, maka tanggapan yang diberikan adalah ?

3) Apa isyarat yang digunakan untuk mengumumkan suatu pesan urgensi (penting) ?

4) Apa ungkapan standar yang digunakan dalam berkomunikasi yang menyatakan kekuatan sinyal pada level tiga (yaitu. yang biasa/wajar)?

5) Ketika anda meminta kapal/orang lain untuk berubah saluran atau frekuensi VHF yang sementara digunakan ke saluran atau frekuensi VHF yang lain, maka sebaiknya anda katakan ?

F. Rangkuman

- Bahwa dalam komunikasi secara umum baik antar kapal dengan kapal, maupun antar kapal dengan stasiun radio, maka diwajibkan untuk menggunakan komunikasi standar sesuai IMO SMCP Resolusi A.918 (22) Adopted on 29 November 2001 (Agenda ke 9).
- Bahwa ketika dalam melakukan komunikasi, dimana ejaan diperlukan, maka ejaan yang harus digunakan adalah Alfa untuk huruf A; Bravo untuk huruf B; Charlie untuk huruf C; dan seterusnya.
- Ada delapan pokok-pokok pesan yang mungkin digunakan sesuai dengan komunikasi standar "*Vessel Traffic Service (VTS)*" yang terdiri atas:(1)*Instruction* (perintah); (2)*Advice* (nasihat); (3)*Warning* (peringatan); (4)*Information* (informasi); (5)*Question* (pertanyaan); (6)*Answer* (jawaban); (7)*Request* (permintaan); (8) *Intention* (keinginan).
- Isyarat-isyarat Bahaya, Urgensi (penting) dan isyarat keselamatan terdiri dari *MAYDAY* = isyarat ini digunakan untuk mengumumkan suatu pesan Bahaya; *PAN PAN* = isyarat ini digunakan untuk mengumumkan suatu pesan urgensi (penting); dan*SECURITE* = isyarat ini digunakan untuk mengumumkan suatu pesan keselamatan.
- Dalam hal penyebutan nomor atau angka, maka dilakukan dengan cara terpisah angka demi angka, sebagai contoh"*One-five-zero*" untuk angka 150; tetapi hal ini tidak berlaku untuk penyebutan nomor atau angka pada pembacaan haluan dan sudut kemudi, penyebutannya dilakukan secara langsung sebagai contoh"*Fifteen*" untuk haluan 15 derajat.
- Waktu (*times*) harus dinyatakan dalam notasi 24 jam; (tidak boleh menggunakan notasi 12 jam).
- Beberapa kata dalam bahasa Inggris maritim memiliki arti ganda (*ambigu*) tergantung pada konteks di mana mereka muncul. Kesalahpahaman sering terjadi, terutama dalam komunikasi VTS, sehingga dapat menyebabkan kecelakaan. Kata-kata tersebut adalah*"may", "might", "should"* dan "*could*".

G. Umpan Balik

Setelah mengikuti kegiatan pembelajaran ini, masing-masing peserta pembelajaran harus mampu menuliskan secara deskriptif atau naratif tentang beberapa hal dibawah ini. (*Gunakan kertas tambahan atau lembar terpisah, apabila perlu*)

1. Apakah anda merasakan manfaat dari pembelajaran ini? Jika Ya, sebutkan apa saja manfaatnya? Jika Tidak, berikan penjelasan?

2. Apa rencana implementasi pengetahuan dan keterampilan dari hasil kegiatan pembelajaran ini.

3. Apa saran dan masukkan anda untuk kegiatan pembelajaran selanjutnya.

H. Kunci Jawaban

1. SECURITE
   Di eja : Sierra, Echo, Charlie, Uniform, Romeo, India, Tango, Echo
2. Stand by
3. PAN PAN
4. fair/three
5. Changing to VHF Channel ... / frequency ...

2

KEGIATAN PEMBELAJARAN

EXTERNAL COMMUNICATION PHRASES

A. Tujuan Pembelajaran

Melalui kegiatan pembelajaran ini peserta pembelajaran diajak untuk mengenal, mengetahui, memahami dan mempraktekkan komunikasi eksternal dalam bahasa inggris maritim yang berlaku dan sesuai dengan yang dipersyaratkan oleh STCW 1978, Tabel A-II / 1, dan perubahannya, serta yang dipersyaratkan oleh Bab V Peraturan 14 (4) dari SOLAS 1974, dan perubahannya.

B. Indikator Pencapaian Kompetensi

Kompetensi yang disampaikan dalam kegiatan pembelajaran ini adalah *"External Communication Phrases*" dengan indikator bahwa setelah kegiatan pembelajaran selesai peserta pembelajaran diharapkan mampu:

1) Mengenal komunikasi eksternal dalam bahasa inggris maritim yang berlaku dan sesuai dengan yang dipersyaratkan oleh STCW 1978, serta SOLAS 1974, dan perubahannya;
2) Mengetahui komunikasi eksternal dalam bahasa inggris maritim yang berlaku dan sesuai dengan yang dipersyaratkan oleh STCW 1978, serta SOLAS 1974, dan perubahannya;
3) Memahami komunikasi eksternal dalam bahasa inggris maritim yang berlaku dan sesuai dengan yang dipersyaratkan oleh STCW 1978, serta SOLAS 1974, dan perubahannya;
4) Mempraktikkan komunikasi eksternal dalam bahasa inggris maritim yang berlaku dan sesuai dengan yang dipersyaratkan oleh STCW 1978, serta SOLAS 1974, dan perubahannya.

C. Uraian Materi

Pada kegiatan pembelajaran ini, mencakup kalimat/kata-kata yang berlaku dalam komunikasi eksternal dari kapal ke stasiun radio pantai atau sebaliknya, dan dari kapal ke kapal sesuai yang dipersyaratkan oleh STCW 1978, Tabel A-II/1, dan perubahannya, serta kalimat/kata-kata yang berlaku di kapal utamanya dalam percakapan di anjungan seperti yang dipersyaratkan oleh Bab V Peraturan 14 (4) dari SOLAS 1974, dan perubahannya.

C.1. EXTERNAL COMMUNICATION PHRASES

C.1.1 Kondisi Marabahaya

Pada saat terjadi kondisi marabahaya maka komunikasi diatas kapal dapat dilakukan dengan menghubungi stasiun radio pantai maupun kapal-kapal yang ada disekitarnya dengan menggunakan kalimat/kata-kata pembuka:

"Mayday – Mayday – Mayday"



Gambar 2.1. Usaha pemadaman api pada kapal yang mengalami musibah kebakaran
Sumber: www.img.antaranews.com

C.1.2. Komunikasi Marabahaya

Setiap kondisi marabahaya yang dialami oleh kapal di laut selalu harus dimulai dengan menyatakan posisi kapal dalam kesulitan seperti yang ditentukan dalam kegiatan pembelajaran 1 mengenai "*General Marine Communication*" pada bagian 11 tentang Posisi dan 12 tentang membaring.

Contoh komunikasi saat terjadi marabahaya:

.1 Fire, explosion (Kebakaran, Ledakan)

.1 I am/MV ... on fire (- setelah terjadinya ledakan).

.2 Where is the fire?

.2.1 Fire is

~ on deck.

~ in engine-room.

~ in hold(s).

~ in superstructure/accommodation/... .



Gambar 2.2. Kapal yang mengalami kebakaran akibat ledakan
Sumber: www.StrangeDangers.com

.3 Are dangerous goods on fire?

.3.1 Yes, dangerous goods are on fire.

.3.2 No, dangerous goods are not on fire.

.4 Is there danger of explosion?

.4.1 Yes, danger of explosion.

.4.2 No danger of explosion.

.5 I am / MV ... not under command.

.6 Is the fire under control?

.6.1 Yes, fire is under control.

.6.2 No, fire is not under control.

.7 What kind of assistance is required?

.7.1 I do not / MV ... does not require assistance.

.7.2 I require / MV ... requires

~ fire fighting assistance.

~ breathing apparatus - smoke is toxic.

~ foam extinguishers/CO_2 extinguishers.

~ fire pumps.

~ medical assistance/... .

.8 Report injured persons.

.8.1 No persons injured.

.8.2 Number of injured persons/casualties:

Komunikasi dalam kondisi marabahaya di atas memperlihatkan kondisi kapal yang sedang terbakar, dimana laporan diberikan setelah terjadi ledakan/kebakaran.

Hal-hal lain yang perlu diperhatikan seperti:

- Dimana api berada,
- Apakah ada barang/muatan berbahaya yang dapat meledak,
- Apakah apinya dapat terkontrol,
- Jenis bantuan apa yang kapal butuhkan; dan
- Apakah ada orang yang terluka (korban),

.2 Flooding (Kapal Banjir/Kemasukan air)

.1 I am/MV ... is flooding below water line/in the engine room/in the hold(s).

.2 I/MV ... cannot control flooding.

.3 What kind of assistance is required?

.3.1 I require/MV ... requires pumps/divers, ...

.3.2 I will send pumps/divers/... .

.3.3 I cannot send pumps/divers ... .

.4 I have/MV ... has dangerous list to port side/starboard.

.5 I am/MV ... in critical condition.

.6 Flooding is under control.

.7 I /MV ... can proceed without assistance.

.8 I require/ MV ... requires escort/tug assistance/... .

Komunikasi dalam kondisi marabahaya di atas memperlihatkan kondisi kapal yang sedang kemasukan air (banjir), dimana laporan diberikan dengan memperhatikan hal-hal dibawah ini:

- Apakah banjir telah menggenangi ruang mesin atau masih dapat dikendalikan
- Jenis bantuan yang dibutuhkan (seperti pompa atau penyelam)
- Dibagian sisi mana banjir terjadi (sisi kanan atau sisi kiri)

.3 Collision (Kapal Tubrukan)

.1 I have / MV ... has collided

~ with MV... .

~ with unknown vessel / object / ... .

~ with ... (name) light vessel.

~ with seamark ... (charted name).

~ with iceberg/ ... .

.2 Report damage.

.2.1 I have / MV .. has damage above / below water line.

.2.2 I am / MV ... not under command.

.2.3 I/MV ….cannot establish damage.

.2.4 I / MV cannot repair damage.

.2.5 I / MV ... can only proceed at slow speed.

.3 What kind of assistance is required?

.3.1 I require / MV ... requires / escort / tug assistance /... .

Komunikasi dalam kondisi marabahaya di atas memperlihatkan kondisi kapal yang mengalami tubrukan, dimana laporan diberikan dengan memperhatikan hal-hal dibawah ini:

- Tubrukan dengan apa? (Apakah tubrukan antar kapal dengan kapal, kapal dengan gunung es dan lain-lain)
- Laporan kerusakan akibat tubrukan tersebut
- Jenis bantuan yang dibutuhkan



Gambar 2.3. Kapal yang diangkat menggunakan derek setelah mengalami tubrukan di laut

.4 Grounding (Kapal Kandas)

.1 I am / MV ... aground.

.2 I require / MV ... requires tug assistance / pumps / ... .

.3 What part of your vessel is aground?

.3.1 Aground forward / amidships /aft / full length.

.3.2 I cannot establish which part is aground.

.4 Warning. Uncharted rocks in position ... .

.5 Risk of grounding at low water.

.6 I / MV ... will jettison cargo to refloat.

.6.1 Warning! Do not jettison IMO-Class cargo!

.7 When do you / does MV ... expect to refloat?

.7.1 I expect / MV ... expects to refloat

~ at ... UTC.

~ when tide rises.

~ when weather improves.

~ when draft decreases.

~ with tug assistance / ... .

.8 Can you / can MV ... beach?

.8.1 I / MV ... can / will beach in position ... .

.8.2 I / MV ... cannot beach.

Komunikasi dalam kondisi marabahaya di atas memperlihatkan kondisi kapal yang mengalami kandas, dimana laporan diberikan dengan memperhatikan hal-hal dibawah ini:

- Jenis bantuan yang dibutuhkan.
- Pada bagian mana kapal tersebut kandas (bagian tengah, belakang atau keseluruhan)



Gambar 2.4. Kapal kandas

.5 List - danger of capsizing (Kapal Miring, bahaya terbalik)

.1 I have / MV ... has dangerous list to port / starboard.

.2 I / MV ... will

~ transfer cargo / bunkers to stop listing.

~ jettison cargo to stop listing.

.3 I am / MV ... in danger of capsizing (list increasing).

Komunikasi dalam kondisi marabahaya di atas memperlihatkan kondisi kapal yang mengalami Miring sehingga dapat menyebabkan kapal terbalik, dimana laporan diberikan dengan memperhatikan hal-hal dibawah ini:

- Apakah kapal miring ke kiri atau ke kanan
- Cara menanggulangi kapal miring, apakah dengan memindahkan barang atau membuang (cargo).



Gambar 2.5. Kapal miring bahaya terbalik
Sumber: www.wscdn.bbc.co.uk

.6 Sinking (Kapal Karam atau Tenggelam)

.1 I am / MV ... sinking after collision / grounding / flooding / explosion /…

.2 I require / MV ... requires assistance.

.3 I am / MV ... proceeding to your assistance.

.4 ETA at distress position within ... hours / at ... UTC.

Komunikasi dalam kondisi marabahaya di atas memperlihatkan kondisi kapal yang mengalami karam atau tenggelam, dimana laporan diberikan dengan memperhatikan hal-hal dibawah ini:

- Kapal tenggelam karena apa (apakah karena tubrukan, banjir, kebakaran dan lain-lain).
- Jenis bantuan yang dibutuhkan
- Posisi waktu kedatangan kapal sebelum tenggelam



Gambar 2.6. Kapal karam atau tenggelam
Sumber: www.img.antaranews.com

.7 Disabled and adrift (Kapal Hanyut)

.1 I am / MV ...
~ not under command.
~ adrift.
~ drifting at ... knots to ... (cardinal points).
~ drifting into danger.

.2 I require / MV ... requires tug assistance.

Komunikasi dalam kondisi marabahaya di atas memperlihatkan kondisi kapal yang mengalami hanyut, dimana laporan diberikan dengan memperhatikan hal-hal dibawah ini:

- Jenis bantuan yang dibutuhkan



Gambar 2.7. Para pembajak kapal tertangkap di tengah laut

.8 Armed attack / piracy (Pembajakan Kapal)

.1 I am / MV ... under attack by pirates.
  .1.1 I / MV ... was under attack by pirates.
.2 I require / MV ... requires assistance.
.3 What kind of assistance is required?
  .3.1 I require / MV ... requires
    ~ medical assistance.
    ~ navigational assistance.
    ~ military assistance.
    ~ tug assistance.
    ~ escort / ... .
.4 Report damage.
  .4.1 I have / MV .. has
    ~ no damage.
    ~ damage to navigational equipment / ... .
  .4.2 I am / MV ... not under command.
.5 Can you / can MV ... proceed?
  .5.1 Yes, I / MV ... can proceed.
  .5.2 No, I / MV ... cannot proceed.

Komunikasi dalam kondisi marabahaya di atas memperlihatkan kondisi kapal yang mengalami pembajakan di laut, dimana laporan diberikan dengan memperhatikan hal-hal dibawah ini:

- Kapal diserang bajak laut.
- Jenis bantuan yang dibutuhkan (Medis, Navigasi, Militer dan lain-lain)
- Laporan kerusakan akibat pembajakan
- Apakah bisa melanjutkan pelayaran atau tidak.

.9 ***Undesignated distress (Permasalah di Laut)***

.1 I have / MV ... has problems with cargo / engine(s) / navigation / ... .

.2 I require / MV ... requires .

Komunikasi dalam kondisi marabahaya di atas memperlihatkan kondisi kapal yang mengalami masalah, dimana laporan diberikan dengan memperhatikan hal-hal dibawah ini:

- Kapal mengalami masalah karena apa (apakah karena muatannya, mesin, alat-alat navigasi dan lain-lain).
- Jenis bantuan yang dibutuhkan

.10 Abandoning vessel (Meninggalkan Kapal)

.1 I / crew of MV ... must abandon vessel ... after explosion / collision /grounding / flooding / piracy / armed attack / ...

.

Komunikasi dalam kondisi marabahaya di atas memperlihatkan kondisi kapal yang harus ditinggalkan, dimana laporan diberikan dengan memperhatikan hal-hal dibawah ini:

- Kapal harus ditinggalkan karena apa (apakah karena ledakan, tubrukan, pembajakan, dan lain-lain).
- Jenis bantuan yang dibutuhkan



Gambar 2.8. Meninggalkan kapal
Sumber: www.static.theglobeandmail.ca

.11 Person overboard (Orang jatuh di laut)

.1 I have / MV ... has lost person(s) overboard in position ... .

.2 Assist with search in vicinity of position ... .

.3 All vessels in vicinity of position ... keep sharp lookout and report to ... .

.4 I am / MV… is proceeding for assistance. ETA at ... UTC / within ... hours.

.5 Search in vicinity of position ... .

. 5.1 I am / MV ... is searching in vicinity of position ... .

.6 Aircraft ETA at ... UTC / within ... hours to assist in search.

.7 Can you continue search?

. 7.1 Yes, I can continue search.

. 7.2 No, I cannot continue search.

.8 Stop search.

. 8.1 Return to ... .

. 8.2 Proceed with your voyage.

.10 What is the result of search?

.10.1 The result of search is negative.

.11 I / MV ... located / picked up person(s) in position ... .

.12 Person picked up is crew/member / passenger of MV ... .

.13 What is condition of person(s)?

.13.1 Condition of person(s) bad / good.

.13.2 Person(s) dead.

Komunikasi dalam kondisi marabahaya di atas memperlihatkan kondisi kapal yang mengalami salah seorang penumpang atau ABK jatuh di laut, dimana laporan diberikan dengan memperhatikan hal-hal dibawah ini:

- Kapal menyampaikan bahwa ada orang jatuh di laut.
- Meminta bantuan agar kapal yang berada disekitarnya untuk waspada dan membantu pencarian.
- Posisi dan waktu kejadian orang tersebut jatuh di laut
- Hasil Pencarian (apakah diketemukan atau tidak)
- Bagaimana kondisi orang tersebut apakah baik, buruk atau sudah mati



Gambar 2.9. Menolong orang jatuh di laut

C.2. STANDARD GMDSS MESSAGES

For further details, see ITU Manual for use by the Maritime Mobile and Maritime Mobile Satellite Services, Geneva.

C.2.1. Standard distress message

.1. Structure

Upon receipt of a DSC Distress Alert acknowledgement the vessel in distress should commence the distress traffic on one of the international distress traffic frequencies such as VHF Channel 16 or frequency 2182 kHz (if not automatically controlled) as follows:

MAYDAY (repeated three times)

THIS IS

- the 9-digit Maritime Mobile Service Identity code (MMSI) plus name / call sign or other identification of the vessel calling
- the position of the vessel
- the nature of distress
- the assistance required
- any other information which might facilitate rescue.

.2 Example

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

- THIS IS FIVE – ZERO – NINE – ZERO – FIVE – ONE – NINE – SEVEN – THREE
  MOTOR VESSEL "SALODONG" CALL SIGN PAPA – ECHO – WHISKY – ECHO
- POSITION SIX TWO DEGREES ONE ONE DECIMAL EIGHT MINUTES NORTH
- ZERO ZERO SEVEN DEGREES FOUR FOUR MINUTES EAST
- I AM ON FIRE AFTER EXPLOSION
- I REQUIRE FIRE FIGHTING ASSISTANCE
- SMOKE NOT TOXIC OVER

Komunikasi dalam keadaan darurat di atas memperlihatkan kondisi kapal yang mengalami kesulitan/marabahaya yang sangat luar biasa (distress), dimana laporan diberikan dengan memperhatikan hal-hal dibawah ini:

- Komunikasi menggunakan radio VHF Channel 16 atau frekuensi 2182 kHz.
- Komunikasi dimulai dengan kata-kata MAYDAY yang diulang sebanyak tiga kali berturut-turut.
- Selanjutnya menyebutkan 9 digit kode MMSI (*Maritime Mobile Service Identity*) ditambah nama panggilan (*call sign*) atau identitas nama panggilan kapal lainnya.

- Menyebutkan posisi lintang dan bujur kapal secara detail.
- Menyebutkan sifat marabahaya yang dialami kapal (misalnya: ledakan, kebakaran, tubrukan, tenggelam dan lain-lain)
- Selanjutnya menyebutkan bantuan yang diperlukan atau informasi lain yang mungkin dapat membantu dalam penyelamatan.



Gambar 2.10. Radio VHF Channel 16
Sumber: www.jollyannsales.com

C.2.2. Standard urgency message

.1 Structure

After the transmission of a DSC Urgency Call switch the transmitter to VHF Channel 16 or frequency 2182 kHz (if not automatically controlled) and commence the urgency traffic as follows:

PAN PAN (repeated three times)

ALL STATIONS (repeated three times)

THIS IS

- the 9-digit MMSI of the vessel plus name / call sign or other identification
- the position of the vessel
- the text of the urgency message.

.2 Example

PAN PAN PAN PAN PAN PAN

ALL STATIONS ALL STATIONS ALL STATIONS

- THIS IS FIVE – ZERO – NINE – ZERO – FIVE – ONE – NINE – SEVEN – THREE
  MOTOR VESSEL "SALODONG" CALL SIGN PAPA – ECHO – WHISKY – ECHO
- POSITION SIX TWO DEGREES ONE ONE DECIMAL EIGHT MINUTES NORTH
  ZERO ZERO SEVEN DEGREES FOUR FOUR MINUTES EAST
- I HAVE PROBLEMS WITH ENGINES
- I REQUIRE TUG ASSISTANCE OUT

Komunikasi dalam keadaan darurat di atas memperlihatkan kapal yang mengalami kondisi mendesak yang sangat luar biasa (*urgency*), dimana laporan diberikan dengan memperhatikan hal-hal dibawah ini:

- Komunikasi menggunakan radio VHF Channel 16 atau frekuensi 2182 kHz.
- Komunikasi dimulai dengan kata-kata PANPAN yang diulang sebanyak tiga kali berturut-turut, kemudian menyebutkan SEMUA STASIUN yang juga diulang sebanyak tiga kali berturut-turut
- Selanjutnya menyebutkan 9 digit kode MMSI (*Maritime Mobile Service Identity*) ditambah nama panggilan (*call sign*) atau identitas nama panggilan kapal lainnya.
- Menyebutkan posisi lintang dan bujur kapal secara detail.
- Menyebutkan kondisi mendesak atau masalah yang dialami kapal (misalnya: kerusakan mesin, kerusakan alat navigasi dan lain-lain)
- Selanjutnya menyebutkan bantuan yang diperlukan.

C.2.3. Standard safety message

.1 Structure

After the transmission of a DSC Safety Call switch the transmitter to VHF Channel 16 or frequency 2182 kHz (if not automatically controlled) and transmit the safety message as follows:

SÉCURITÉ (repeated three times)

ALL STATIONS (or all ships in a specific geographical area, or to a specific station) (repeated three times)

THIS IS

- the 9-digit MMSI of the vessel plus name / call sign or other identification
- the text of the safety message.

.3 Example

SÉCURITÉ SÉCURITÉ SÉCURITÉ

ALL SHIPS ALL SHIPS ALL SHIPS IN AREA TANAKEKE REEF

- THIS IS FIVE – ZERO – NINE – ZERO – FIVE – ONE – NINE – SEVEN – THREE
  MOTOR VESSEL "SALODONG" CALL SIGN PAPA – ECHO – WHISKY – ECHO
- DANGEROUS WRECK LOCATED IN POSITION TWO NAUTICAL MILES
- SOUTH OF TANAKEKE REEF OVER

Komunikasi dalam keadaan darurat di atas memperlihatkan kapal yang mengalami kondisi pelayaran diperairan berbahaya yang keselamatannya dapat terganggu, dimana laporan diberikan dengan memperhatikan hal-hal dibawah ini:

- Komunikasi menggunakan radio VHF Channel 16 atau frekuensi 2182 kHz.
- Komunikasi dimulai dengan kata-kata SÉCURITÉ yang diulang sebanyak tiga kali berturut-turut, kemudian menyebutkan SEMUA KAPAL yang juga diulang sebanyak tiga kali berturut-turut (atau bisa juga ditujukan secara khusus kepada stasiun yang berada disekitar perairan atau areal berbahaya tersebut)

- Selanjutnya menyebutkan 9 digit kode MMSI (*Maritime Mobile Service Identity*) ditambah nama panggilan (*call sign*) atau identitas nama panggilan kapal lainnya.
- Menyebutkan posisi atau lokasi perairan berbahaya.

D. Aktivitas Pembelajaran

Pada modul bahasa inggris maritim ini, aktivitas pembelajaran berfokus pada peserta pembelajaran (*student learning centered*), dengan harapan peserta menjadi lebih mandiri, kreatif, dinamis, produktif dan tanggung jawab.

Adapun aktivitas pembelajaran pada materi External Communication Phrases ini adalah:

1. Buatlah beberapa kelompok, masing-masing kelompok terdiri dari 2 sampai 3 orang.
2. Setiap kelompok melakukan praktik komunikasi secara komunikatif dan semangat pada keadaan saat kapal mengalami marabahaya diantara berikut (masing-masing kelompok berbeda) :
    - Fire, explosion (kebakaran / ledakan)
    - Flooding (kapal banjir / kemasukan air)
    - Grounding (kapal kandas)
    - List - danger of capsizing (kapal Miring, bahaya terbalik)
    - Sinking (Kapal Karam atau Tenggelam)
    - Disabled and adrift (Kapal Hanyut)
    - Armed attack / piracy (Pembajakan Kapal)
    - Undesignated distress (Permasalah di Laut)
    - Abandoning vessel (Meninggalkan Kapal)
    - Person overboard (Orang jatuh di laut)
3. Pada saat satu kelompok melakukan praktik, kelompok yang lain mengamati dengan cermat dan mengevaluasi secara jujur.
4. Buatlah laporan dan rekomendasi hasil evaluasi secara objektif dan penuh tanggung jawab.

E. Latihan Soal

1) Bagaimana menginformasikan terjadi kebakaran pada ruang mesin ?

2) Bagaimana menginformasikan kapal miring dan bahaya terbalik ?

3) Bagaimana menginformasikan bahwa terjadi pembajakan kapal ?

4) Bagaimana menginformasikan pesan penting yang menunjukkan posisi kapal ada di 007 derajat 4 menit timur?

5) Bagaimana menginformasikan pesan keselamatan kapal pada posisi kapal ada di 007 derajat 4 menit timur?

F. Rangkuman

- Pada saat terjadi kondisi marabahaya maka komunikasi diatas kapal dapat dilakukan dengan menghubungi stasiun radio pantai maupun kapal-kapal yang ada disekitarnya dengan menggunakan kalimat/kata-kata pembuka "*Mayday – Mayday – Mayday*"

- Komunikasi saat terjadi marabahaya, hanya dapat dilakukan apabila kapal mengalami kondisi-kondisi seperti: kebakaran yang disertai ledakan (*fire, explosion*), mengalami kebocoran yang menyebabkan kapal banjir (*flooding*), mengalami tubrukan (*collision*); *Grounding* (Kapal Kandas), *List-danger of capsizing* (Kapal Miring, bahaya terbalik), *Sinking* (Kapal Tenggelam), *Disabled and adrift* (Kapal Hanyut), *Armed attack / piracy* (Pembajakan Kapal), *Undesignated distress* (Permasalah di Laut), *Abandoning vessel* (Meninggalkan Kapal) dll.

- Pesan standar GMDSS terdiri atas tiga bagian yakni: Standard distress message, Standard urgency message, dan Standard safety message.

G. Umpan Balik

Setelah mengikuti kegiatan pembelajaran ini,peserta pembelajaran harus mampu menuliskan secara deskriptif atau naratif tentang beberapa hal dibawah ini. (*Gunakan kertas tambahan atau lembar terpisah, apabila perlu*)

1. Apakah anda merasakan manfaat dari pembelajaran ini? Jika Ya, sebutkan apa saja manfaatnya? Jika Tidak, berikan penjelasan?

   _____
   _____
   _____
   _____
   _____
   _____
   _____

2. Apa rencana implementasi pengetahuan dan keterampilan dari hasil kegiatan pembelajaran ini.

   _____
   _____
   _____
   _____
   _____
   _____

3. Apa saran dan masukkan anda untuk kegiatan pembelajaran selanjutnya.

   _____
   _____
   _____
   _____
   _____

H. Kunci Jawaban

1) MAYDAYMAYDAYMAYDAY
   Fire isin engine-room
2) MAYDAYMAYDAYMAYDAY
   I have dangerous list to port / starboard.
3) MAYDAYMAYDAYMAYDAY
   I am under attack by pirates
4) PAN PAN PAN PAN PAN PAN
   ALL STATIONS ALL STATIONS ALL STATIONS
   ZERO ZERO SEVEN DEGREES FOUR MINUTES EAST
5) SÉCURITÉ SÉCURITÉ SÉCURITÉ
   ALL SHIPS ALL SHIPS ALL SHIPS
   ZERO ZERO SEVEN DEGREES FOUR MINUTES EAST

3

KEGIATAN PEMBELAJARAN

ON BOARD COMMUNICATION PHRASES

A. Tujuan Pembelajaran

Melalui kegiatan pembelajaran ini peserta pembelajarandiajak untuk mengenal, mengetahui, memahami dan mampu mengaplikasikan peristilahan dan perintahyang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP (*International Maritime Organization - Standard Marine Communication Phrases*) Resolusi A.918 (22) Adopted on 29 November 2001 (Agenda ke 9).

B. Indikator Pencapaian Kompetensi

Kompetensi yang disampaikan dalam kegiatan pembelajaran ini adalah *"On Board Communication Phrases*" dengan indikator bahwa setelah kegiatan pembelajaran selesai peserta pembelajaran diharapkan mampu:

1) Mengenal peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
2) Mengetahui peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
3) Memahami peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
4) Mengaplikasikan peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).

C. Uraian materi

ON-BOARD COMMUNICATION PHRASES



Gambar 3.1. Olahgerak kapal dikendalikan dari anjungan

C.1. Perintah Standar Olahgerak Kapal

Semua perintah yang diberikan oleh Nakhoda maupun Mualim Jaga kepada Jurumudi pada saat olahgerak kapal di laut berlangsung, harus diulangi oleh jurumudi atau awak kapal yang dipercayakan memegang kemudi saat itu untuk memastikan bahwa perintah tersebut dilaksanakan dengan seketika. Selanjutnya setelah perintah dilaksanakan, maka jurumudi harus melaporkan kembali perintah tersebut kepada Nakhoda maupun Mualim Jaga pemberi perintah untuk memastikan bahwa perintah telah dilaksanakan dengan tepat, hal ini bertujuan untuk menghindari kesalahpahaman dan kekeliruan antara Nakhoda/Mualim Jaga dengan Jurumudi pada saat olahgerak kapal dilaksanakan.

Berikut ini adalah perintah standar pada saat olahgerak kapal.

Tabel 3.1. Perintah standar olahgerak kapal

PERINTAH	ARTINYA
1. Midships	1. Posisi kemudi tengah-tengah
2. Port / starboard five	2. Posisi kemudi ke kiri / ke kanan sebesar 5°
3. Port / starboard ten	3. Posisi kemudi ke kiri / ke kanan sebesar 10°
4. Port / starboard fifteen.	4. Posisi kemudi ke kiri / ke kanan sebesar 15°
5. Port / starboard twenty.	5. Posisi kemudi ke kiri / ke kanan sebesar 20°
6. Port / starboard twenty-five.	6. Posisi kemudi ke kiri / ke kanan sebesar 25°
7. Hard a-port / starboard.	7. Cikar kiri / kanan
8. Nothing to port/starboard	8. Hindari kiri / Hindari kanan
9. Meet her.	9. Periksa besaran ayunan / anggukankapal.
10. Steady.	10. Tahan posisi kemudi
11. Ease to five / ten	11. Mengurangi arah kemudi ke 5° / 10° dan tahan posisi tersebut
12. Steady as she goes	12. Haluan kemudi stabil sesuai dengan yang ditunjukkan oleh pedoman pada saat perintah diberikan. Nahkoda dapat mengulangi perintah dan mencocokkan dengan arah haluan di kompas kepada jurumudi. Ketika kapal tersebut berubah arah sesuai perintah yang diberikan., selanjutnya juru mudi mengulangi perintah dengan menyatakan: "Steady on ..."
13. Keepthe buoy/mark/beacon/ ...	13. Menjauh dari pelampung/tanda/rambu/....
14. Report if she does notanswer the wheel.	14. Laporan jika jurumudi tidak menjawab.
15. Finished with wheel, no more steering	15. Olahgerak selesai

Ketikaperwira jaga menginginkan perubahan haluan kemudi sesuai dengan arah yang ditunjukkan oleh pedoman, saat di manadiamenginginkanarah kemudi berubah maka harusdinyatakankemudian diikutioleh masing-masingangkamenjadi katasecara terpisah, termasuk angka nol, misalnya penyebutan :

Tabel 3.2. Perintah standar haluan kemudi

PERINTAH	ARTINYA
Port, steer one eight two Starboard, steer zero eight two Port, steer three zero five	Kemudi ke kiri, haluan 182° Kemudi ke kanan, haluan082° Kemudi ke kiri, haluan305°

Pada saat anda selaku jurumudi menerima perintah dari Nakhoda/Mualim Jaga untuk mengarahkan kapal, misalnya, pada haluan 182^0,

“Port, steer one eight two”

maka jurumudi harus mengulangi dengan meneriakkan perintah tersebut dan membawa/mengarahkan haluan kapal tersebut sesuai perintah. Ketika kapal telah berada di haluan yang sesuai dengan perintah yang diberikan, maka jurumudi menyampaikan ulang perintah tersebut dengan mengatakan

"Steady on one eight two".

Selanjutnya Nakhoda/Mualim jaga selaku pemberi perintah harus mengakui balasan juru mudi itu.

C.2. Standard engine orders

Pada dasarnya urutan perintah standar yang diberikan oleh Nakhoda/Mualim Jaga terkait dengan mesin pada saat berolahgerak baik kepada ABK dek maupun mesin yang bertanggungjawab pada pengoperasian telegraph (alat pengontrol kecepatan mesin), maka pada

prinsipnya sama dengan perintah ke jurumudi sebagaimana contoh di atas, bahwa pada saat perintah diberikan, maka ABK yang bertanggungjawab di bagian telegraph wajib mengulangi perintah tersebut dan memastikan bahwa perintah dilakukan dengan benar dan segera.

Contoh Perintah pengoperasian telegraph dari Nakhoda/Mualim Jaga

1. (Port / starboard engines) Full ahead / astern
   (*Mesin Kiri/Kanan, maju/mundur dengan kecepatan penuh*)
2. (Port / starboard engines) Half ahead / astern
   (*Mesin Kiri/Kanan, maju/mundur dengan kecepatan sedang*)
3. (Port / starboard engines) Slow ahead / astern
   (*Mesin Kiri/Kanan, maju/mundur dengan kecepatan pelan*)
4. (Port / starboard engines) Dead slow ahead / astern
   (*Mesin Kiri/Kanan, maju/mundur dengan kecepatan pelan sekali*)
5. Stop (port / starboard) engines
   (*Hentikan/Stop mesin Kiri/Kanan*)
6. Emergency full ahead / astern
   (*Darurat, mesin maju/mundur dengan kecepatan penuh*)
7. Stand by engine
   (Engine-room personnel fully ready to manoeuvre and bridge manned to relay engine orders.)
   (*Siapkan mesin, perintah ini biasa diberikan oleh Nakhoda kepada KKM maupun ABK Mesin untuk bersiap-siap berolahgerak sesaat sebelum kapal berangkat*)
8. Finished with engines –
   no more manoeuvring.(Operation of engines no longer required)
   (*Perintah menghentikan mesin ini diberikan apabila kapal sudah sandar atau berlabuh dengan aman, dan tidak ada lagi kegiatan olahgerak*)

Khusus pada kapal dengan baling-baling ganda (*twin propellers*), maka kita wajib menambahkan kata "*both*" pada semua perintah terkait dengan pengoperasian mesin misalnya "Full ahead both", dan

"Slow astern both", terkecuali perintah untuk menghentikan semua mesin, maka perintah yang disampaikan "Stop all engines" .

Adapun perintah pada saat olahgerak (manuver), pada kapal dengan baling-baling ganda, dimana dalam perintah tersebut hanya menyangkut satu bagian mesin saja, misalnya hanya untuk mesin kanan saja atau mesin kiri saja, maka perintahnya harus jelas dan spesifik seperti: "Fullahead starboard", (mesin kanan maju penuh) "Half astern port" (mesin kiri mundur pelan), dan lain-lain.

Khusus pada kapal yang memiliki mesin bantu pendorong haluan (*bow thrusters*) maka perintah yang diberikan adalah sebagai berikut:

9. Bow thruster full / half to port / starboard.
10. Stern thruster full / half to port / starboard.
11. Bow / stern thruster stop



Gambar 3.2. Telegraph sebagai pengatur kecepatan kapal

C.3. Pilot on the bridge

C.3.1 Propulsion system

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan sistem penggerak kapal (*propulsion system*) sebagai sarana olahgerak diantaranya jenis mesin, sistem pengoperasian mesin,

waktu yang dibutuhkan untuk mengubah arah putaran baling-baling, jenis baling-baling yang digunakan, dan lain-lain.

.1 Is the engine a diesel or a turbine?

. 1.1 The engine is a diesel / turbine.

.2 Is the engine-room manned or is the engine on bridge control?

. 2.1 The engine-room is manned.

. 2.2 The engine is on bridge control.

.3How long does it take to change the engines from ahead to aster n?

. 3.1

It takes ... seconds to change the engines (from ah ead to astern).

.4 How long does it take to start the engines from stopped?

. 4.1. It takes ... seconds to start the engines (from stopped).

.5 Is extra power available in an emergency?

. 5.1 Yes, extra power is available.

. 5.2 No, extra power is not available.

.6 Do you have a controllable or fixed pitch propeller?

. 6.1 We have a controllable pitch propeller.

. 6.2 We have a fixed pitch propeller.

.7 Do you have a right-hand or left-hand propeller?

. 7.1 We have a right-hand / left-hand propeller.

.8 Do you have a single propeller or twin propellers?

. 8.1 We have a single propeller / twin propellers.

.9 Do you have a bow thruster / stern thruster?

. 9.1 We have one /two/.. bow thruster(s) / stern thruster(s).

.10 What is the maximum manoeuvring power ahead / astern?

.10.1

The maximum manoeuvring power ahead / astern i s ... kilowatts.

.11 What are the maximum revolutions ahead / astern?

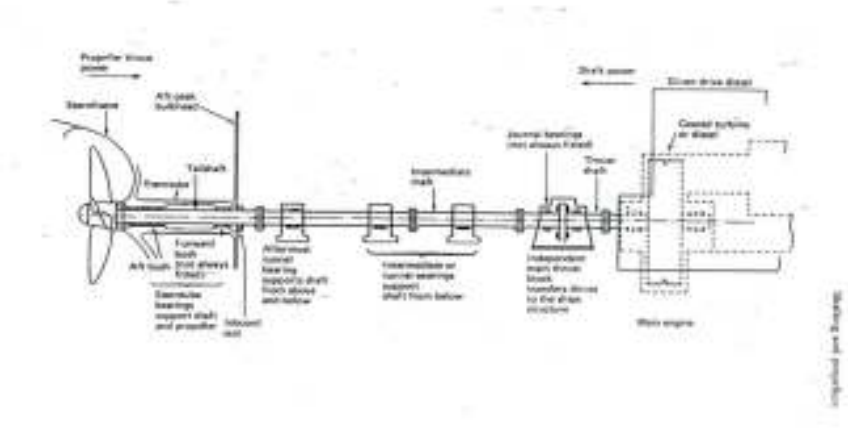
.11.1 The maximum revolutions ahead / astern are ... .

.12

Do the twin propellers turn inward or outward when going a head?

.12.1

The twin propellers turn inward / outward (when goi ng ahead).



Gambar 3.3. Sketsa sistem penggerak utama kapal

C.3.2 Manoeuvring

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan olah gerak kapal (*Manoeuvring*) diantaranya data tentang olahgerak, seperti waktu, jarak, diameter serta kecepatan maneuver kapal, dan lain-lain.

.1 I require the pilot card / manoeuvring data.

.2 What is the diameter of the turning circle?

. 2.1 The diameter of the turning circle is ... metres.

.3 What is the advance and transfer distance in a crash-stop?

. 3.1 The advance distance is ... kilometres / nautical miles, the transfer distance is ... degrees (in a crash-stop).

.4 How long does it take from hard-a-port to hard-a-starboard?

. 4.1 It takes ... seconds (from hard-a-port to hard-a-starboard).

.5 Is the turning effect of the propeller very strong?

. 5.1 Yes, the turning effect (of the propeller) is very strong.

. 5.2 No, the turning effect (of the propeller) is not very st rong.

.6 Where is the whistle control?

. 6.1 The whistle control is on the console / on ... .

.7 What notice is required to reduce from full sea speed to manoeuvring speed?

. 7.1 ... minutes notice is required (to reduce from full se a speedto manoeuvring speed).

.8 Do you have an automatic pilot?

. 8.1 Yes, we have an automatic pilot.

. 8.2 No, we do not have an automatic pilot.

.9 Give ... short / prolonged blast(s) (on the whistle).

.10 Stand by lookout.

~ on the bridge

~ on the forecastle

~ in the port/starboard wing

.11 Maintain a speed of ... knots.

.12 What is the (manoeuvring) speed at full / half / slow / dead slow ahead?

.12.1 The manoeuvring speed at full / half / slow / dead slow ahead is ... knots.

.13 What is the full sea speed / fairway speed?

.13.1 The full sea speed / fairway speed is … knots.

C.3.3. Radar (*Radio Detection and Ranging*)

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pengoperasian radar diantaranya apakah radar di kapal anda dapat berfungsi dengan baik, tata letak radar, pengoperasian serta penentuan posisi dan skala peta di radar, dan lain-lain.



Gambar 3.4. Radar (*Radio Detection and Ranging*)

.1 Is the radar operational?

.1.1 Yes, the radar is operational.

.1.2 No, the radar is not operational.

.2 Where is the radar antenna?

.2.1 The radar antenna is on … .

.3 Does the radar have any blind sectors?

.3.1 Yes, the radar has blind sectors from … to … degrees and from … to … degrees.

.3.2 No, the radar does not have any blind sectors.

.4 Change the radar to

~ … miles range scale.

~ relative head-up / north-up / course-up.

~ true-motion north-up / course-up.

C.3.4 Draft and air draft

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan Draft kapal diantaranya tinggi maksimum draft, kedalaman benaman kapal, dan lain-lain.

.1 What is your present maximum draft?

.1.1 My present maximum draft is … metres.

.1.2 My draft forward / aft is … metres.

.2 What is your air draft?

.2.1 My air draft is … metres.

C.3.5 Anchoring

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan berlabuh jangkar (*Anchoring*) diantaranya melepas jangkar, posisi jangkar, panjang tali jangkar, sudut yang dibentuk oleh jangkar dengan haluan kapal, menghibob jangkar dan lain-lain.

.1 Going to anchor

.1 Stand by port / starboard / both anchor(s) for letting go.

.2 Walk out the anchor(s).

.3 We are going to anchorage.

.4 We will let go port / starboard / both anchor(s).

.5 Put … shackles in the water / in the pipe / on deck.

.6 Walk back port / starboard / both anchor(s) one / one and a half shackle(s).

.7 We will let go port / starboard / both anchor(s) … shackle(s) and dredge it / them.

.8 Let go port / starboard / both anchor(s).

.9 Slack out the cable(s).

.9.1 Check the cable(s).

.9.2 Hold on the port / the starboard / both cable(s).

.10 How is the cable leading?

.10.1 The cable is leading

~ ahead / astern.

~ to port / to starboard.

~ round the bow.

~ up and down.

.11 How is the cable growing?

.11.1 The cable is slack / tight / coming tight.

.12 Is / are the anchor(s) holding.

.12.1 Yes, the anchor(s) is / are holding.

.12.2 No, the anchor(s) is / are not holding.

.13 Is she brought up?

.13.1 Yes, she is brought up in position … .

.13.2 No, she is not brought up (yet).

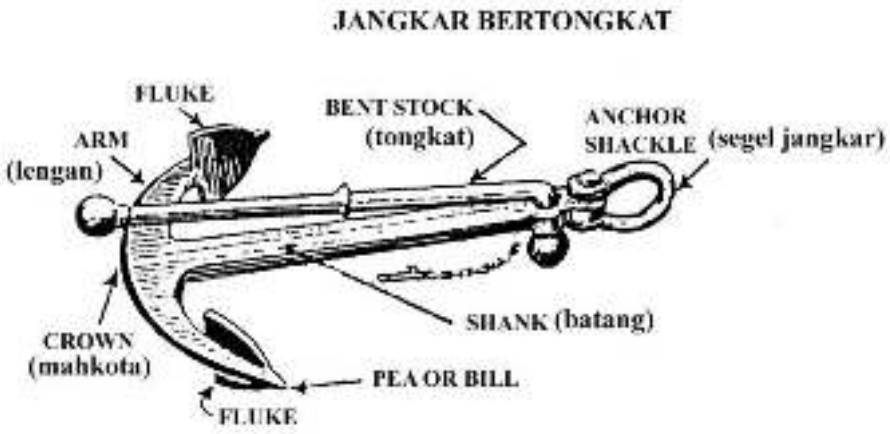
.14 Switch on the anchor light(s).

.15 Hoist the anchor ball.

.16 Check the anchor position by bearings / by … .

.16.1 The anchor position is bearing … degrees, distance … kilometres / nautical miles to … .

.16.2 Check the anchor position every … minutes



Gambar 3.5. Jangkar bertongkat

.2 Leaving the anchorage

.1 How much cable is out?

.1.1 … shackle(s) is / are out.

.2 Stand by for heaving up.

.3 Put the windlass in gear.

.3.1 The windlass is in gear.

.4 How is the cable leading?

.4.1 The cable is leading

~ ahead / astern.

~ to port / to starboard.

~ round the bow.

~ up and down.

.5 Heave up port / starboard / both cable(s).

.6 How much weight is on the cable?

.6.1 Much / too much weight is on the cable.

.6.2 No weight is on the cable.

.7 Stop heaving.

.8 How many shackles are left (to come in)?

.8.1 ... shackles are left (to come in).

.9 Attention! Turn in cable(s).

.10 The anchor(s) is / are aweigh.

.10.1 The cables are clear.

.11 The anchor(s) is / are clear of the water / home / foul / secured.

C.3.6. Tug assistance

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan Kapal Pandu/Tunda diantaranya kebutuhan kapal pandu/tunda, pengaturan tali temali saat kapal di pandu/tunda, dan lain-lain.

.1 We will take ... tug(s).

.2 The tug(s) will pull / push.

.3 We use the towing line(s) of your vessel.

.3.1 We use the towing line(s) of the tug(s).

.4 Stand by for making fast the tug(s).

.5 Use the centre lead / panama lead.

.5.1 Use the fairlead

~ on port side / starboard side.

~ amidships.

~ on port bow / starboard bow.

~ on port / starboard quarter.

.6 Send heaving line(s) to the tug(s).

.7 Send two towing line(s) to the tug(s).

.8 Lower towing line(s)

~ to the tug(s).

~ ... metre(s) from the water.

.9 Slack away towing line(s).

.10 Make fast the tug(s).

.10.1 Make fast the tug(s)

~ forward / aft.

~ on port bow / starboard bow.

~ on port quarter / starboard quarter.

.11

Make fast the forward / aft tug(s) alongside on port side / st arboard side.

.12 Make fast ... tug(s) on each bow / quarter.

.13 Put the eyes of the towing line(s) on bitts.

.14 The tug(s) is / are fast (on ...).

.15 Keep clear of towing line(s).

.16 Stand by for letting go the tug(s).

.17 Let go the tug(s).

.18 Towing line(s) is/are broken.



Gambar 3.6. Kapal Pandu

C.3.7. Berthing and unberthing

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan sandar di dermaga diantaranya persiapan sebelum sandar di dermaga seperti kondisi baling-baling apa ada masalah atau tidak, posisi lambung kapal yang akan sandar apakah bagian kiri atau bagian kanan, kesiapan tros dan tali temali, serta persiapan kapal berangkat meninggalkan dermaga dan lain-lain.

.1 General

.1 Is/are the propeller(s) clear?

.1.1 Yes, the propeller(s) is/are clear.

.1.2 No, the propeller(s) is/are not clear.

.1.3 Keep the propeller(s) clear.

.2 Are fenders on the berth?

.2.1 Yes, fenders are on the berth.

.2.2 No, fenders are not on the berth.

.3 Have fenders ready fore and aft.



Gambar 3.7. Kapal sandar di dermaga

.2 Berthing

.1 We will berth port side / starboard side alongside.

.2 We will moor

~ to buoy(s) (ahead and astern).

~ alongside.

~ to dolphins.

.3 Send out

~ the head / stern / breast lines.

~ the ... spring(s) forward / aft.

.4 Do you have tension winches?

.4.1 Yes, we have tension winches (forward and aft).

4.2 No, we do not have tension winches.

.5 Have the heaving lines ready forward and aft.

.6 Send the heaving / head / stern / breast line(s) ashore.

.7

The linesmen will use shackles / lashings for securing the mooring.

.8 Use

~ the centre lead / panama lead .

~ the bow lead.

~ the port quarter / starboard quarter lead.

.9 Heave on the ... line(s) / ... spring(s)..

.10 Pick up the slack on the ... line(s) / ... spring(s)..

.11 Heave away.

.11.1 Stop heaving.

.12 Slack away / check the ... line(s) / ... spring(s)..

.13 Hold on the ... line(s) / ... spring(s).

.14 Heave in easy.

.14.1 Heave alongside.

.15 Keep the ... line(s) / ... spring(s) tight.

.16 Report the forward / aft distance to ... .

.16.1 The forward / aft distance to ... ... is metres.

.17 We have to move ... metres ahead / astern.

.18 We are in position.

.19 Make fast fore and aft.

.20 Finished with manoeuvring stations.

.3 Unberthing

.1 Stand by engine(s).

.2 Are you ready to get underway?

.2.1 Yes, we are ready (to get underway).

.2.2 No, we are not ready (yet) (to get underway).

.2.3 We will be ready to get underway in ... minutes.

.3 Stand by for letting go.

.4 Single up the ... lines and ... springs fore and aft.

.5 Slack away / hold on / heave on the

~ head / stern line.

~ breast line.

~ fore / aft spring.

.6 Let go

~ the head / stern line.

~ the breast line.

~ the fore / aft spring

~ all (forward / aft).

.7 Let go the towing line(s).

.8 Stand by bow anchor(s).

.9 Finished with manoeuvring stations.



Gambar 3.8. Kapal meninggalkan dermaga

D. Aktivitas Pembelajaran

Pada modul bahasa inggris maritim ini, aktivitas pembelajaran berfokus pada peserta pembelajaran (*student learning centered*), dengan harapan peserta menjadi lebih mandiri, kreatif, dinamis, produktif dan tanggung jawab.

Adapun aktivitas pembelajaran pada materi On Board Communication Phrases ini adalah:

1. Buatlah beberapa kelompok, masing-masing kelompok terdiri dari 2 orang.
2. Lakukanlah latihan dengan bermain peran secara berpasangan, dengan mencoba dialog-dialog secara komunikatif sebagaimana contoh diatas. (ada yang berperan sebagai pengirim pesan, dan ada yang berperan sebagai penerima pesan).

3. Berikan evaluasi dari praktik yang telah dilakukan oleh masing-masing pasangan dalam kelompok secara objektif dan tanggung jawab.

E. Latihan Soal

1) Apa yang dimaksud dengan perintah Nothing to port ?
2) Bagaimana perintah untuk Posisi kemudi ke kanan sebesar 10° ?
3) Apa artinya perintah Hard a-port ?
4) Perintah untuk menjaga arah kapal pada haluan 165^0 ?
5) Perintah pada saat olah gerak (manuver) pada kapal dengan baling-baling ganda, apa arti perintah "Full ahead starboard" ?

F. Rangkuman

- Semua perintah yang diberikan oleh Nakhoda maupun Mualim Jaga kepada Jurumudi pada saat olahgerak kapal di laut berlangsung, harus diulangi oleh jurumudi atau awak kapal yang dipercayakan memegang kemudi saat itu untuk memastikan bahwa perintah tersebut dilaksanakan dengan seketika.

- Pada saat jurumudi menerima perintah dari Nakhoda/Mualim Jaga untuk mengarahkan kapal, misalnya, pada haluan 182^0, maka perintah yang diberikan adalah "*Port, steer one eight two*"

- Adapun perintah pada saat olahgerak (manuver), pada kapal dengan baling-baling ganda, dimana dalam perintah tersebut hanya menyangkut satu bagian mesin saja, misalnya hanya untuk mesin kanan saja atau mesin kiri saja, maka perintahnya harus jelas dan spesifik seperti: "Fullahead starboard", (mesin kanan maju penuh) "Half astern port" (mesin kiri mundur pelan),

G. Umpan Balik dan Tindak Lanjut

Setelah mengikuti kegiatan pembelajaran ini, masing-masing peserta pembelajaran harus mampu menuliskan secara deskriptif atau naratif tentang beberapa hal dibawah ini. (*Gunakan kertas tambahan atau lembar terpisah, apabila perlu*)

1. Apakah anda merasakan manfaat dari pembelajaran ini? Jika Ya, Tuliskan apa saja manfaatnya? Jika Tidak, berikan penjelasan?

2. Apa rencana implementasi pengetahuan dan keterampilan dari hasil kegiatan pembelajaran ini.

3. Apa saran dan masukkan anda untuk kegiatan pembelajaran selanjutnya.

H. Kunci Jawaban

1. Hindari kiri
2. Starboardten
3. Cikar kiri
4. Port, steer one six five
5. mesin kanan maju penuh

4

KEGIATAN PEMBELAJARAN

OPERATIVE SHIP HANDLING

A. Tujuan Pembelajaran

Melalui kegiatan pembelajaran ini peserta pembelajaran diajak untuk mengenal, mengetahui, memahami dan mampu mengaplikasikan peristilahan dan perintahyang berlaku di atas kapal utamanya dalam hal pengoperasian dan penanganan kapal dengan menggunakan bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP (*International Maritime Organization - Standard Marine Communication Phrases*) Resolusi A.918 (22) Adopted on 29 November 2001 (Agenda ke 9).

B. Indikator Pencapaian Kompetensi

Kompetensi yang disampaikan dalam kegiatan pembelajaran ini adalah *"Operative Ship Handling"* dengan indikator bahwa setelah kegiatan pembelajaran selesai peserta pembelajaran diharapkan mampu:

1. Mengenal peristilahan dan perintah yang berlaku dalam hal pengoperasian dan penanganan kapal dengan menggunakan bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
2. Mengetahui peristilahan dan perintah yang berlaku dalam hal pengoperasian dan penanganan kapal dengan menggunakan bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
3. Memahami peristilahan dan perintah yang berlaku dalam hal pengoperasian dan penanganan kapal dengan menggunakan bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
4. Mengaplikasikan peristilahan dan perintah yang berlaku dalam hal pengoperasian dan penanganan kapal dengan menggunakan bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).

C. Uraian materi

OPERATIVE SHIP HANDLING

C.1. Handing over the watch

C.1.1. Briefing on position, movement and draft

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan posisi kapal diantaranya posisi lintang dan bujur, waktu kedatangan, haluan kapal, penunjukan kompas, kecepatan, pergerakan, serta kondisi draft (benaman) kapal, dan lain-lain.

.1 Position

.1 The present position is

~ latitude ..., longitude ... .

~ bearing ... degrees, distance ... cables / nautical miles from/to.....

~ buoy ...(charted name).

~ between ... and... .

~ way point / reporting point ... .

.2 The next waypoint / reporting point is ... .

.3 ETA at ... is ... UTC.

.4 We are passing / we passed buoy ...(charted name) on port side / starboard side.

.5 We are approaching buoy ...(charted name) on port side / starboard side.

.6 Buoy ...(charted name) ... is cables / nautical miles ahead.

.7 We are entering / we entered area ... .

.8 We are leaving / we left area ... .

.2 Movements

.1 True course / gyro compass course / magnetic compass course is ... degrees.

.2 Gyro compass error is ... degrees plus / minus.

.2.1 Magnetic compass error is ... degrees east / west.

.3 Speed over ground / through water is ... knots.

.4 Set and drift is ... degrees, ... knots.

.5 We are making ... degrees leeway.

.6 The course board is written up.

.7 The next chart is within .... hours.



Gambar 4.1. Kompas Gyro

.3 Draft

.1 Draft forward / aft is ... metres.

.2 Present maximum draft is ... metres.

.3 Underkeel clearance is ... metres.

C.1.2. Briefing on traffic situation in the area

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan kondisi alur pelayaran diantaranya olahgerak kapal pada saat menyusul kapal lain, target-target bahaya yang nampak di radar dan lain-lain.



Gambar 4.2. Tindakan menyusul kapal lain harus memperhatikan kondisi alur pelayaran

.1 A vessel is

~ overtaking … (cardinal points) of us.

~ on opposite course.

~ passing on port side / starboard side.

.2 A vessel is crossing from port side.

.2.1 The vessel

~ will give way.

~ has given way.

~ has not given way yet.

~ is standing on.

~ need not give way.

.3 A vessel is crossing from starboard side.

.3.1 We

~ need not give way.

~ will stand on.

~ will alter course to give way.

~ have altered course to give way.

.3.2 The vessel will pass ... kilometres / nautical miles ahead / astern.

.3.3 I will complete the manoeuvre.

.4 A vessel … (cardinal points) of us is on the same course.

.5 The bearing to the vessel in ... degrees is constant.

.6 There is heavy traffic / ... in the area.

.6.1 There are fishing boats / ... in the area.

.7 There are no dangerous targets on the radar .

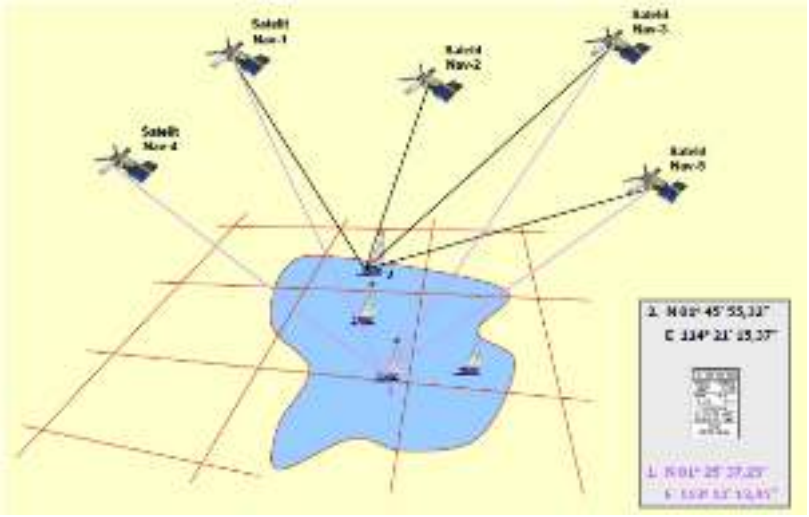
.7.1 Attention. There are dangerous targets on the radar .

.8 Call the Master if any vessel passes with a CPA of less than .... miles.

.8.1 Call the Master if ... .

C.1.3. Briefing on navigational aids and equipment status

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan alat bantu navigasi diantaranya Radar, GPS, Loran, Echosounder, lampu-lampu navigasi dan lain-lain



Gambar 4.3. Sistem penentuan posisi menggunakan GPS

.1 Port side / starboard side radar is at ... miles range scale.

.2 The radar is

~ relative head-up / north-up / course-up.

~ true-motion north-up / course-up.

.3 GPS / LORAN is / is not in operation.

.4 Echo sounder is at ... metres range scale.

.4.1 The echo sounder recordings are unreliable.

.5 I changed to manual / automatic steering (at ... UTC).

.6 Navigation lights are switched on / off.



Gambar 4.4. GPS (*Global Positioning System*)

C.1.4. Briefing on radiocommunications

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan alat bantu komunikasi radio diantaranya INMARSAT, VHF Radio, DCS, NAVTEX dan lain-lain

.1 INMARSAT ...(type of system) is operational / is not operational.

.2 VHF DSC Channel 70 / VHF Channel ... / DSC controller is switched on.

.2.1 DSC frequency 2187.5 kHz is switched on.

.3 NAVTEX is switched on.

.4 Following was received on ... at ... UTC

.5 Shore based radar assistance / VTS / Pilot station is on VHF Channel ... .

.6 The Pilot station / VTS station requires

~ flag State.

~ call sign / identification.

~ draft.

~ gross tonnage.

~ length overall.

~ kind of cargo.

~ ETA at .... .

~ MAREP POSREP / ... .

~ ... .



Gambar 4.5. INMARSAT (*International Maritime Satellite*)

C.1.5. Briefing on meteorological conditions

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan kondisi meteorologi diantaranya kondisi pasang surut, kabut, hujan, salju, angin dan lain-lain

.1 A weak / strong (tidal) current is setting .... degrees.

.1.1 The direction of the (tidal) current will change in ... hours.

.2 Fog / mist / dust / rain / snow / ... is in the area.

.3 Automatic fog signal is switched on.

.4 The wind increased / decreased (within last ... hours).

.4.1 The wind is ... (cardinal points) force Beaufort ... .

.4.2 The wind changed from .... (cardinal points) to .... (cardinal points).

.5 The sea state is expected to change (within .... hours).

.6 A smooth/moderate/rough/heavy sea / slight/moderate/high swell of ... metres from...(cardinal points) is expected (within .... hours).

.7 A tsunami / an abnormal wave is expected by ... UTC.

.8 Visibility is ... nautical miles.

.9 Visibility is reduced by fog / mist / dust / rain / snow / ... .

.10 Visibility is expected

~ to decrease / increase to ... nautical miles (within ... hours).

~ variable between ... and ... nautical miles (within .... hours).

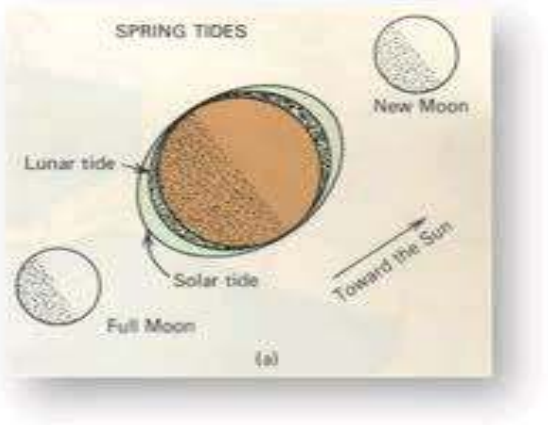
.11 Next weather report is at ... UTC.

.12 Atmospheric pressure is ... millibars/hectopascal.

.13 Barometric change is ... millibars /hectopascal per hour / within the last ... hours.

.13.1 Barometer is steady / dropping (rapidly) / rising (rapidly).

.14 There was a gale warning / tropical storm warning for the area ... at ... UTC.



Gambar 4.6. Mekanisme pasang surut purnama (*Spring tides*)

C.1.6. Briefing on standing orders and bridge organization

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan penegakan aturan dan tata organisasi anjungan diantaranya penegakan aturan, pendelegasian tugas dan lain-lain

.1 Standing orders for the period from ... to ... UTC ... are: ... .

.2 Standing orders for the area ... are: ... .

.3 Take notice of changes in the standing orders.

.4 Do you understand the standing orders?

.4.1 Yes, I understand the standing orders.

.4.2 No, I do not understand, please explain.

.5 Read / sign the standing orders.

.6 The latest fire patrol was at ... UTC.

.7 The latest security patrol was at ... UTC.

.7.1 Everything is in order.

.7.2 The following was stated: ... .

.7.3 The following measures were taken: ... .

.7.4 The following requires attention: ... .

.8 The lookout is standing by.

.9 The helmsman is standing by.

.10 Call the Master at ... UTC / in position ... .

C.1.7. Briefing on special events

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan keadaan-keadaan khusus diantaranya alarm mesin, kecepatan kapal yang tiba-tiba berkurang atau mesin tiba-tiba mati dan lain-lain. (lihat jugapokok bahasan "*Safety communications*").

.1 There was an engine alarm at ... UTC due to .....

.2 Speed was reduced at ... UTC due to .....

.3 Engine(s) was / were stopped at ... UTC due to .....

.4 Course was altered at ... UTC due to ....

.5 The Master / Chief Engineer was called at ... UTC due to ...



Gambar 4.7. Ruang kontrol sistem otomatisasi mesin utama kapal (*Engine alarm system*)

C.1.8. Briefing on temperatures, pressures and soundings

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan suhu, tekanan udara serta kedalaman tangki muatan dan lain-lain.

.1 The ...(equipment) temperature minimum/maximum is

~ ... degrees (centigrade) /to maintain.

~ ... above / below normal.

~ critical.

.1.1 Do not exceed a minimum/maximum temperature of … degrees.

.2 The ...(equipment) pressure minimum/maximum is

~ ... kiloponds / bars/to maintain.

~ above / below normal.

~ critical.

.2.1 Do not exceed a pressure of … kiloponds / bars.

.3 Ballast / fresh water/ fuel / oil /slop sounding is ... metres / cubic metres.

.3.1 Sounding of

~ no ... cargo tank is ... metres / cubic metres.

~ no ... cargo hold is ... centimetres.



Gambar 4.8. Propeler dengan kisar yang dapat diatur (*Controllable Pitch Propeller*)

C.1.9. Briefing on operation of main engine and auxiliary equipment

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pengoperasian mesin utama dan mesin-mesin bantu diantaranya putaran mesin, pitch baling-baling, mengatasi masalah mesin dan lain-lain.

.1 (present) revolutions of the main engine(s) are ... per minute.

.2 (present) output of the main engine(s) / auxiliary engine(s) are ... kilowatts.

.3 (present) pitch of the propeller(s) is ... degrees.

.4 There are no problems.

.5 There are problems with ... .

~ with the main engine(s) / auxiliary engine(s).

~ with ... .

.6 Call the watch engineer (if the problems continue).

.6.1 Call the watch engineer ... minutes before the arrival at ... / at ... UTC.

C.1.10. Briefing on pumping of fuel, ballast water, etc.

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pengoperasian pompa bahan bakar, pompa air ballast dan lain-lain.

.1 There is no pumping at present.

.2 We are filling / we filled (no.) ... double bottom tank(s) / the ballast tanks /the ... tank(s).

.2.1 Fill up … tonnes/ sounding …/ ullage …/ level … to the alarm point.

.3 We are discharging / we discharged (no.) ... double bottom tank(s) /the ballast tanks / the ... tank(s).

.4 We are transferring / we transferred fuel / ballast / fresh water / oilfrom (no.) ... tank(s) to (no.) ... tank(s).

.5 We require a further generator to operate an additional pump.



Gambar 4.9. Sistem pompa air ballast pada kapal

D. Aktivitas Pembelajaran

Pada modul bahasa inggris maritim ini, aktivitas pembelajaran berfokus pada peserta pembelajaran (*student learning centered*), dengan harapan peserta menjadi lebih mandiri, kreatif, dinamis, produktif dan tanggung jawab.

Adapun aktivitas pembelajaran pada materi Operative Ship Handling ini dilakukan secara mandiri sebagai berikut:

Perhatikan dengan seksama bacaan tentang dinas jaga laut di bawah ini dan catatlah kata atau frasa yang berhubungan dengan kemaritiman. Saudara dapat menggunakan kamus untuk memudahkan dalam memahami pengertian maupun makna dari tiap kata atau frasa yang Saudara temukan.

SHIP ORGANISATION

During a voyage, the ship is operated for 24 hours of every day. The day at sea is divided into 4 hour periods starting from midnight.These periods are called watches.Each hour of a watch is indicated by the striking of a bell. “2 bells" for the end of the first hour of a watch; "4 bells" for the second hour; "6 bells" for the third hour; and "8 bells" for the end of one watch.

The watches are named as follows :

1) Midnight to 04.00 hours - Middle watch
2) 04.00 hours to 08.00 hours - Morning watch
3) 08.00 hours to Noon - Forenoon watch
4) Noon to 16.00 hours - Afternoon watch
5) 16.00 hours to 20.00 hours - Evening watch
6) 20.00 hours to Midnight - First watch.

The work of the ship is organised under four departments: The Deck, Radio, Engine - Room and Catering Departments. The names of the personnel and the departments to which they belong are shown in the following table.

<table>
<tr><th colspan="4">CAPTAIN
(OVERALL COMMAND)</th></tr>
<tr><th>DECK DEPT.</th><th>RADIO DEPT.</th><th>ENGINE-ROOM DEPT.</th><th>CATERING DEPT.</th></tr>
<tr><td>OFIFICERS :</td><td>OFFICER :</td><td>OFFICER :</td><td>OFFICERS:</td></tr>
<tr><td>Chief officer</td><td rowspan="2">Senior Radio Officer</td><td>Chief Engineer</td><td>Purser</td></tr>
<tr><td>Second officer</td><td>Second Engineer</td><td></td></tr>
<tr><td>Third officer</td><td rowspan="2">Second Radio Officer</td><td>Third Engineer</td><td></td></tr>
<tr><td>Foutrfhofficer</td><td>Foutrfh Engineer</td><td></td></tr>
<tr><td>Navigation Cadets
PETTY OFFICERS :
- Bosun
- Carpeser
- Storekeeper
- Quarter master

RATTING :
- Able seamen
- Ordinary seamen</td><td></td><td>Engineering Cadets
PETTY OFFICERS :
- Donkeyman
- Storeman
- Pumpman (on tankers)

RATTING :
- Oliers
- Grerasers
- Wiper</td><td>PETTY OFFICERS
- Chief steward
- Chief cook

RATTING :
- Second steward
- Second cook
- Catering boys</td></tr>
</table>

The master of the ship, the captain, is in command of the ship. He is responsible for the efficient navigation of the ship, the lives of those on board, and the safe delivery of the cargo. The chief officer (first mate) is the senior deck officer, He is responsible for the work done by members of the deck department. He allocates duties to the junior deck officers, navigating cadets, the ratings and petty officers of his department. The chief officer usually is in charge of the morning and and evening watches. He supervises the loading, stowage and discharge of cargo and ensures its safe keeping.The second and third officer usually keep "12 to 4 and the 8 to 12" watches respectively. The second officer is often called the navigating officer. He is responsible, under the captain, for the navigation of the ship and for the care of the navigational equipment.

The third officer is responsible, uinder the chief officer, for the safety equipment on board. The senior radio officer is responsible for all radio communications between the ship and other ships or shore stations. He reports directly to the captain who gives orders for radio messages to be transmitted from the ship.The radio officer receives radio weather reports and navigational warnings.The chief engineer is responsible, under the captain, for the efficient operation of the main engines and all machinery on board.He is assisted by the second engineer, the junior engineers, engineering cadets and petty officers and rating of the engine-roolli department.

Setelah Saudara membaca dan memperhatikan bacaan di atas, maka buatlah resume dalam bahasa Indonesia maksimal dua paragraf sebagai tugas mandiri untuk mengukur pemahaman Saudara tentang bacaan tersebut di atas.

E. Latihan Soal

1. Sebutkan 3 alat bantu komunikasi radio pada kapal ?
2. Apa arti “The present position is latitude 30°, longitude 65° ?

3. Bagaimana menginformasikan bahwa alat komunikasi untuk mengetahui kondisi meteorology dalam keadaan menyala ?
4. Bagaimana cara menginformasikan jika pompa bahan bakar tidak berfungsi ?
5. Bagaimana ungkapan untuk menyatakan kondisi angin yang ada ?

F. Rangkuman

- Pada saat olahgerak kapal, maka komunikasi yang berlangsung dan perlu diperhatikan adalah sekaitan dengan posisi kapal diantaranya posisi lintang dan bujur, waktu kedatangan, haluan kapal, penunjukan kompas, kecepatan, pergerakan, serta kondisi draft (benaman) kapal, dan lain-lain.
- Adapun komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan kondisi alur pelayaran utamanya olahgerak kapal pada saat menyusul kapal lain, adalah memperhatikan target-target bahaya yang nampak di radar dan dan yang ada disekeliling kapal serta hal-hal lain yang menyangkut keselamatan dalam pelayaran.
- Alat-alat bantu navigasi yang perlu diketahui dan dipelajari guna menghindari kecelakaan di laut diantaranya Radar, GPS, Loran, Echosounder, lampu-lampu navigasi dan lain-lain, begitu pula dengan kondisi meteorologi diantaranya kondisi pasang surut, kabut, hujan, salju, angin.

G. Umpan Balik dan Tindak lanjut

Setelah mengikuti kegiatan pembelajaran ini, masing-masing peserta pembelajaranharus mampu menuliskan secara deskriptif atau naratif tentang beberapa hal dibawah ini. (*Gunakan kertas tambahan atau lembar terpisah, apabila perlu*)

1. Apakah anda merasakan manfaat dari pembelajaran ini? Jika Ya, sebutkan apa saja manfaatnya? Jika Tidak, berikan penjelasan?

2. Apa rencana implementasi pengetahuan dan keterampilan dari hasil kegiatan pembelajaran ini.

3. Apa saran dan masukkan anda untuk kegiatan pembelajaran selanjutnya.

H. Kunci Jawaban

1. INMARSAT, VHF Radio, DCS
2. Posisi kapal ada pada 30° lintang dan 65° bujur.
3. Automatic fog signal is switched on.
4. There is no pumping at present.
5. The wind increased / decreased (within last ... hours).

5

KEGIATAN PEMBELAJARAN

SAFETY ON BOARD COMMUNICATION

A. Tujuan Pembelajaran

Melalui kegiatan pembelajaran ini peserta pembelajaran diajak untuk mengenal, mengetahui, memahami dan mampu mengaplikasikan peristilahan dan perintahyang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim yang berhubungan dengan “Safety on board communication” sesuai dengan IMO SMCP (*International Maritime Organization - Standard Marine Communication Phrases*) Resolusi A.918 (22) Adopted on 29 November 2001 (Agenda ke 9).

B. Indikator Pencapaian Kompetensi

Kompetensi yang disampaikan dalam kegiatan pembelajaran ini adalah *“Safety On Board Communication* “ dengan indikator bahwa setelah kegiatan pembelajaran selesai peserta pembelajaran diharapkan mampu:

4. Mengenal peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22)

a. Mengetahui peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
b. Memahami peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
c. Mengaplikasikan peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).

C. Uraian materi

SAFETY ON-BOARD COMMUNICATION

C.1. Safety on board

C.1.1. General activities

Pada kegiatan pembelajaran mengenai *Safety On-board Communication* ini, akan membahas komunikasi dalam keadaan darurat di kapal.

C.1.1.1 Raising alarm

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan apabila sistem alarm bahaya di kapal sebagai isyarat keadaan darurat berbunyi.

.1 Operate the general emergency alarm.

.2 Inform the Master / Chief Engineer /... .

.3 Inform the …….. coast radio station / vessels in vicinity (on radio).

.4 Request assistance (on radio) from ... and report.

.4.1 Assistance was

~ requested from ... .

~ offered by ... .

~ accepted from ... .

.5 Transmit a SÉCURITÉ / PAN-PAN / distress alert / MAYDAY and report.

.5.1 A SÉCURITÉ / PAN-PAN / distress alert / MAYDAY was transmitted.

.6 Was the distress alert / MAYDAY acknowledged?

.6.1 Yes, the distress alert / MAYDAY was acknowledged by ... coast radio station / MRCC / vessel(s) in vicinity.

.6.2 No, the distress alert was not acknowledged (yet).

.6.1.1 Repeat the distress alert.



Gambar 5.1. Sistem alarm kebakaran di kapal

C.1.1.2. Briefing crew and passengers

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pengumuman kepada awak kapal dan penumpang terkait dengan keadaan darurat di kapal, yang dapat berupa pengumuman oleh Nakhoda kepada awak kapal dan penumpang agar tidak panik karena keadaan darurat masih bisa dikendalikan, atau agar awak kapal dan penumpang menggunakan rompi penolong masing-masing dan menuju stasiun-stasiun sekoci untuk bersiap-siap meninggalkan kapal dan lain-lain.

.1 Make the following announcement (on the PA - system):

.2 This is your Captain speaking.

.2.1 We have grounded / a minor flooding / a minor fire in ... .

.2.2 There is no immediate danger to crew, passengers or vessel, and there is no reason to be alarmed.

.2.3 For safety reasons I request all crew members to go to their assembly stations.

.2.3.1 All officers to report to the bridge.

.2.3.2 Watchkeepers remain at stations until further order.

.2.4 As soon as I have further information I will make another announcement - there is no danger at this time.

.2.5 Fire fighting teams / damage control teams are fighting the fire / flooding.

.2.6 We also have radio contact with other vessels / coast radio stations.

.2.7 The fire / flooding is under control.

.3 This is your Captain speaking. I have another announcement

.3.1 The fire / flooding is not under control yet.

.3.2 Leave the engine room / superstructure / your stations / your cabins / ... immediately.close all openings.

.3.3 Take lifejackets with you.

.3.3.1 Take your emergency equipment with you according to the muster list.

.3.4 Stand by fire fighting stations / damage control stations and report.

.3.4.1 Fire fighting stations / damage control stations are standing by.

.3.5 All crew members to assembly stations.

.3.6 Follow the escape routes shown.

.3.7 The route to the assembly station is ... not clear.

.3.7.1 The route to the assembly station will be via ... .

.3.8 Assemble

~ on deck.

~ on the foredeck / afterdeck.

~ on the ... deck on port side / starboard side.

~ on the ... deck forward of ... / aft of ... .

.3.9 Do not

~ go to the lifeboat / liferaft stations before ordered.

~ enter the lifeboats / liferafts - the order to enter will be given from the bridge / by the officers.

.3.10 The following department(s) / crew members will (temporarily) disembark for safety reasons.



Gambar 5.2. Rompi penolong (*Lifejacket*) dan lambangnya

C.1.1.3. Checking status of escape routes

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pengumuman kepada awak kapal dan penumpang terkait dengan rute penyelamatan diri apabila terjadi keadaan darurat di kapal.

.1 Check the escape routes and report.

.1.1 All escape routes are clear.

.1.2 The escape route(s) from ... (to ...) / via ... is / are blocked / not clear (yet).

.1.3 The escape route(s) from ... (to ...) / via ... will be clear in ... minutes..



Gambar 5.3. Lambang titik berkumpul

C.1.1.4. Checking status of lifeboats / liferafts

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan status sekoci penolong dan pesawat luput maut yang akan digunakan dalam penyelamatan diri apabila terjadi keadaan darurat di kapal apakah dapat berfungsi dengan baik atau tidak

.1 Check the launching tracks and report.

.1.1 All launching tracks are clear.

.1.2 The launching track(s) of no. ...lifeboat / liferaft is / are not clear (yet).

.1.3 The launching track(s) of no. ... lifeboat / liferaft will be clear in ... minutes.



Gambar 5.4. Sekoci penolong (*Lifeboat*)
Sumber: www.img.antaranews.com

.2 Check the working parts and report.

.2.1 All working parts are free.

.2.2 The roll(s) / block(s) / rigging / ... of no. ...lifeboat is / are not free (yet).

.2.3 The roll(s) / block(s) / rigging / ... of no. ... lifeboat will be free in ... minutes.

.3 Check the securings of the launching appliances and report.

.3.1 All securings are in the correct position.

.3.2 The securing of no. ... lifeboat / liferaft is not in the correct position.

.3.2.1 Correct the position of the securing .

.3.3 The securing of no. ... lifeboat / liferaft is damaged.

.3.3.1 Replace / repair the securing.

.3.4 The harbour pin(s) of no. ...lifeboat is / are missing.

.3.4.1 Replace the harbour pin(s).



Gambar 5.5. Rakit penolong (*Liferaft*) dan lambangnya

.4 Check the fuel / oil of the lifeboat engine(s) and report.

.4.1 The fuel tank of no. ...lifeboat engine is full / not full.

.4.1.1 Fill up fuel.

.4.2 The oil level of no. ... lifeboat engine is normal / below normal.

.4.2.1 Fill up oil.

.5 Operate the lifeboat engine(s) and report.

.5.1 All lifeboat engines are operational.

.5.2 No. ... lifeboat engine is not operational (yet).

.5.3 No. ... lifeboat engine will be operational in ... minutes.

.6 Check the bilge pumps of the lifeboats and report.

.6.1 All bilge are operational.

.6.2 The bilge pumps of no. ... lifeboat are not operational (yet).

.6.3 The bilge pumps of no. ... lifeboat will be operational in ... minutes.

.7 Check the drain plugs and report.

.7.1 All drain plugs are available.

.7.2 The drain plug(s) in no. ... lifeboat is / are missing.

.7.2.1 Replace the drain plug(s).

.8 Check the slip gear in the lifeboats and report.

.8.1 All slip gear is in the correct position and secured.

.8.2 The slip gear of no. ... lifeboat is not in the correct position.

.8.2.1 Correct the position of the slip gear.

.8.3 The slip gear of no. ... lifeboat is not secured.

.8.3.1 Secure the slip gear.

.9 Check the lifeboat equipment and report.

.9.1 All lifeboat equipment is complete and operational.

.9.2 The lifeboat equipment is not complete.

.9.2.1 Complete the lifeboat equipment..

.10 Launch / hoist no. ... lifeboat(s) and report.

.10.1 The launching appliances are operational.

.10.2 The launching appliances are not operational.

.10.3 No. ... winch / davit is not operational (yet).

.10.3.1 No. ... winch / davit will be operational in ... minutes.

.10.4 Hoist no. ... lifeboat(s).

.11 Secure the lifeboat(s) and report.

.11.1 Lifeboat(s) is / are secured .

.12 Check the liferafts and report.

.12.1 All liferafts are in position and operational.

.12.2 No. ... liferaft(s) is / are not operational.

.12.3 The inflation cord of no. ... liferaft is not secured on board.

.12.3.1 Secure the inflation cord.

.12.4 No. ... liferaft container is damaged.

.12.4.1 Replace the liferaft container in the next port.

.12.5 The inspection tag of no. ... liferaft is expired.

.12.5.1 Replace the liferaft in the next port.

C.1.1.5. Ordering evacuation

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pengumuman kepada awak kapal dan penumpang terkait dengan evakuasi apabila terjadi keadaan darurat di kapal serta laporan korban dan permintaan bantuan medis..

.1 Evacuate all rooms / spaces / decks / ... and report.

.1.1 All rooms / spaces / decks / ... evacuated.

.2 Evacuate engine room and report.

.2.1 Engine room evacuated.

.3 Evacuate no. ... hold(s) / tank(s) and report.

.3.1 No. ... hold(s) / tank(s) evacuated.

.4 Evacuate superstructure and report.

.4.1 Superstructure evacuated.

.5 Evacuate accommodation and report.

.5.1 Accommodation evacuated.

.6 Do not enter ... deck / space / area.

.7 Report missing persons / injured persons / casualties.

.7.1 No persons missing / injured.

.7.2 Number of missing persons / injured persons / casualties is:... .

.7.3 ... deck / space / area not accessible (yet).

.8 Provide first aid (in the vessel's hospital / at a safe place).

.8.1 Request medical assistance from ... (on radio).

.9 All persons are outside the danger area.

C.1.1.6. Roll call

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pelaporan jumlah awak kapal dan penumpang yang

hilang maupun yang selamat setelah terjadi keadaan darurat di kapal.

.1 Report number of all persons / passengers / crew members at assembly stations.

.1.1 Number of all persons / passengers / crew members at assembly station ...is ... .

.1.2 Number of persons / passengers / crew membersat assembly station ... is complete.

.1.3 Number of persons / passengers / crew membersat assembly station ... is not complete (yet).

.1.4 ... passenger(s) / crew member(s)is / are missing.

.2 Search for missing passenger(s) / crew member(s) and report.

.2.1 Missing passenger(s) / crew member(s) recovered.

.2.2 Missing passenger(s) / crew member(s) not recovered (yet)-(search is continuing).

.3 Watchkeepers to assembly stations.

.4 Lifeboatmen! Check the equipment of the crew at assembly stations and report.

.4.1 Equipment of the crew at assembly station ... is complete.

.4.2 Equipment of the crew at assembly station ...is not complete (yet).

.4.3 Complete the equipment and report.

.4.3.1 Go for blanket / stretcher / ... and report.

.5 Lifeboatmen! Check the outfit of the passengers at assembly stations and report.

.5.1 Outfit of the passengers at assembly station ... is correct.

.5.2 Outfit of the passengers at assembly station ... is not correct (yet).

.5.2.1 Correct the outfit and report.

.5.2.2 Put on warm clothing / long sleeved shirt / long trousers / strong shoes /head covering / ... and report.

.6 Passengers and crew ! Follow the lifeboatmento the lifeboat stations / liferaft stations on the embarkation deck.

C.1.1.7. Ordering abandon vessel

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pengumuman kepada awak kapal dan penumpang terkait dengan tatacara meninggalkan kapal apabila terjadi keadaan darurat di kapal dan lain-lain.

.1 Swing out no. ... lifeboat(s) and report.

.1.1 No. ... lifeboat(s) swung out.

.2 Lower no. ... lifeboat(s) alongside the embarkation deck and report.

.2.1 No. ... lifeboat(s) is / are alongside the embarkation deck.

.3 Enter the lifeboat(s) (no. ...) and report.

.3.1 Enter the lifeboat(s) / liferaft(s) over the ... deck.

.3.2 Enter the lifeboat(s) / liferaft(s) over the ladders / nets / manropes.

.3.3 Jump into the water and enter the lifeboat(s) / liferaft(s).

.3.4 Jump onto the liferaft(s) alongside the vessel.

.3.5 Do not push each other when entering.

.3.6 Assist injured / helpless persons.

.3.7 Clear the entrance of the lifeboat / liferaft.

.3.8 Sit down in the lifeboat / liferaft immediately.

.3.9 Hold on to the ropes or to your seat when launching.

.4 No. ... lifeboat(s) / liferaft(s) entered.

.5 Let go no. ... lifeboat(s) / liferaft(s) and report.

.5.1 No. ... lifeboat(s) / liveraft(s) is / are let go.

.6 Throw over board no. ... liferaft and report.

.6.1 No. ... liferaft thrown over board.

.7 Inform coast radio stations / vessels in vicinity about the number of lifeboats /liferafts launched and report.

.7.1 Inform coast radio stations / vessels in vicinity about the number of personsin each lifeboat / liferaft and report.

.7.2 Inform coast radio stations / vessels in vicinity about the number ofcrew members remaining on board.

.7.3 Coast radio station ... / vessels in vicinity informed.

.8 Stand clear of the vessel and report.

.8.1 No. ... lifeboat(s) / liferaft(s) standing clear.

.8.2 No. ... lifeboat(s) / liveraft(s) not standing clear.

.9 Rescue boat / no. ...motor lifeboat!

Assist no. ... lifeboat(s) / liferaft(s) and report.

.9.1 Rescue boat / no. ... motor lifeboat is assisting.

.9.2 No. ... lifeboat(s) / liferaft(s) standing clear of the vessel now.



Gambar 5.6. Para penumpang bersiap-siap meninggalkan kapal
Sumber: www.cdncms.todayszaman.com

C.1.1.8. In - boat procedures

See also: B4 " Passenger Care" 2.5 and 2.6.

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan prosedur bagi awak kapal dan penumpang apabila

sudah ada dalam sekoci maupun pesawat luput maut dan lain-lain.

.1 Stand by engine / pumps / lookout / entrance and report.

.1.1 Engine/ pumps / lookout / entrance is / are standing by.

.2 Recover persons in water and report.

.2.1 Number of persons recovered is: ... .

.2.2 Keep lookout for further persons in water.

.2.3 Report the total number of persons in lifeboat(s) / liferaft(s).

.2.3.1 The total number of persons is now: ... .

.3 Report the number of injured persons.

.3.1 No persons injured.

.3.2 The number of injured persons is: ... .

.3.3 Provide first aid to injured persons .

.3.4 Secure injured / helpless persons.

.4 Let go sea anchor and report.

.4.1 Sea anchor is let go.

.5 Report the number of lifeboats / liferafts in sight.

.5.1 The number of lifeboats / liferafts in sight is: ... .

.6 Contact the lifeboat(s) / liferaft(s) on radio and report.

.6.1 Lifeboat(s) / liferaft(s) contacted.

.6.2 No contact possible.

.7 Give distress signals for identification.

.7.1 Fire rockets for identification.

.7.2 Use glasses / lamps / mirrors for identification.

.7.3 Give sound signals / ... signals for identification.

.8 Start the engine. and report.

.9 Set sail.

.10 Use oars.

.11 Join the other lifeboat(s) / liferaft(s).

.11.1 Connect the lifeboats / liferafts with lines and report.

.11.2 ... lifeboats / liferafts connected.

C.2. Occupational safety

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pentingnya keselamatan kerja di kapal, seperti pelaksanaan pelatihan keselamatan kerja bagi awak kapal maupun penumpang dan lain-lain.

C.2.1. Instruction

.1 Prepare a training plan for occupational safety.

.2 When was the last training session on occupational safety?

.2.1 The last training session was on ... *(date)*.

.3 When is the next training session on occupational safety?

.3.1 The next training session is on ... *(date)*.

.4 Are new crew members / passengers instructed on occupational safety?

.4.1 Yes, new crew members / passengers are instructed.

.4.2 No, new crew members / passengers are not instructed (yet).

.4.3 Instruct new crew members / passengers by ...*(time)* / on ...*(date)*.

.5 Participation in training sessions on occupational safety is mandatory.

C.2.2. Practical occupational safety

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan penyampaian kepada awak kapal dan penumpang terkait dengan keselamatan dan kesehatan kerja di kapal dan lain-lain.

.1 Instruct crew on occupational safety before departure.

.2 Have special instruction on dangerous goods / heavy lifts/cargo securing / illumination / ventilation / ... .

.3 Where are dangerous goods carried on board?

.3.1 Dangerous goods of IMO Class ... are carried

~ on deck (in roped-off areas).

~ in no. ... hold(s).

~ in ... /on... .

.4 Prepare an emergency plan.

.5 Brief all crew members / passengers on the symptoms caused bydangerous substances.

.6 What signals / communications are used in case of emergency ?

.6.1 The following signals / communications are used in case of emergency: ... .

.7 Brief all crew members / passengers

~ about restricted areas.

~ how to report in / out (when entering / leaving bridge / engine room / ...).

.8 Do not enter the unmanned (engine) room /... space without permission.

.8.1 Report on telephone / radio / ... while inthe (engine) room /... space every ... minutes.

.9 Brief all crew members / passengers on the storm.

.9.1 Attention!

Entering the forecastle / main deck / weather side / ... of the vessel isprohibited / dangerous (due to storm).

.9.2 Attention!

Make use of hand rails and lifelines in corridors and on deck.

.9.3 Attention!

Close all dead lights and storm doors.

.9.4 Attention!

Secure all loose objects in your cabins / on deck / in ... .

.10 Brief all crew members / passengers on winter conditions / tropical conditions.

.12 Check the completeness and availability of the occupational safety equipmentand report.

.12.1 Occupational safety equipment is complete and available.

.12.2 Following occupational safety equipment is not complete / available: ...

.12.3 Occupational safety equipment will be complete and available in ... hour(s).

.13 Appoint an officer / a crew member in charge of safety before working.

.14 Take additional safety measures for the

~ work on masts.

~ work outboard.

~ work in hold(s) / tank(s).

~ work in extreme weather conditions / ... .

C.2.3. Occupational accidents

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan kecelakaan kerja yang terdiri dari lokasi terjadinya kecelakaan, laporan keadaan dan jumlah korban, jenis bantuan yang diperlukan dan lain-lain.

.1 Accident in engine room / in no. ... hold / in no. ... tank / in superstructure/in accommodation / in ... space / on deck / outboard / on pier / on ... / in ... .

.2 Report injured persons / casualties:

.2.1 No person injured.

.2.2 The number of injured persons / casualties is: ... .

.3 What happened?

.3.1 Explosion / fire in ... .

.3 .2 Accident with cargo.

.3.3 Fall from .../ into ... .

.3.4 Electrical accident in ... .

.3.5 Leakage of gas / ... .

.3.6 ... .

.4 Take immediate action to recover injured person(s) / casualties.

.4.1 Provide first aid.

.4.2 Take immediate action to control the danger area.

.5 What kind of assistance is required?

.5.1 No assistance is required.

.5.2 Medical / technical assistance is required.

.5.3 Shoreside assistance is required.

.6 Secure the danger area and report.

.6.1 The danger area is secured.

.7 Prepare an accident report.

C.3. Fire protection and fire fighting

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pencegahan bahaya kebakaran serta teknik pemadaman kebakaran di kapal dan lain-lain.



Gambar 5.7. Pemadaman kebakaran di kapal
Sumber: www.media2.intoday.in

C.3.1. Fire protection

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pencegahan bahaya kebakaran di kapal diantaranya pemeriksaan peralatan pemadam kebakaran, penggantian alat pemadam api ringan (APAR) yang hilang atau rusak, pemeriksaan pompa-pompa serta pipa-pipa dan lain-lain.

.1 Checking status of equipment

.1 Have fire patrols (every ... hour(s) / ... time(s) every watch).

.1.1 Have fire patrols

~ in all spaces.

~ in the engine room / cargo hold(s) / superstructures / accommodation/ ... .

~ on deck.

.1.2 Have a permanent fire watch.

.2 Is everything in order?

.2.1 Yes, everything is in order.

.2.2 No, following is not in order: ... .

.3 Check the fire / smoke alarm(s) and report.

.3.1 All fire / smoke alarms are operational.

.3.2 Fire / smoke alarm(s) in ... is / are not operational (yet).

.3.3 Fire / smoke alarm(s) in ... will be operational in ... minutes.

.4 Check the portable extinguishers and report.

.4.1 All portable extinguishers are in position and operational.

.4.2 The portable extinguishers in ...

~ are not in position (yet)..

~ will be in position in ... minutes..

~ are not accessible (yet).

~ will be accessible in ... minutes.

~ are missing.

.4.2.1 Replace the missing portable extinguisher(s).

.4.3 The inspection tag(s) of the portable extinguisher(s) in ... is / arebroken / expired.

.4.3.1 Replace the portable extinguisher(s) with broken / expired inspection tag(s).

.5 Check the fire mains and report.

.5.1 All fire mains are operational.

.5.2 The hydrant(s) in ... is / are not operational (yet)..

.5.2.1 The hydrant(s) will be operational in ... minutes.

.5.3 The hose(s) to hydrant(s) in ... is / are worn / cut.

.5.3.1 Replace the worn / cut hose(s).

.5.4 The hose(s) / spanner (s) / nozzle(s) to hydrant(s) in ... is / are missing.

.5.4.1 Replace the missing hose(s) / spanner(s) / nozzles(s).

.5.5 The fire pump(s) in ... is / are not operational (yet).

.5.5.1 Fire pump(s) in ... will be operational in ... minutes.

.5.6 The water pipe(s) in ... is / are leaking.

.5.6.1 Repair the leaking water pipe(s) in ... .

.5.7 The water pipe(s) in ... is / are blocked.

.5.7.1 Free the blocked water pipe(s) in ... .

.5.8 Pressure in the water pipe(s) in ... is too high / low.

.5.8.1 Reduce / increase pressure in the water pipe(s)in ... .

.6 Check the fixed foam / gas fire extinguishing system and report.

.6.1 The fixed foam / gas system is operational.

.6.2 The fixed foam/gas system is not operational (yet)

.6.2.1 The fixed foam / gas system will be operational in ... minutes.

.7 Check the sprinkler system and report.

.7.1 The sprinkler system is operational.

.7.2 The sprinkler system in ... is not operational (yet).

.7.2.1 The sprinkler system in ... will be operational in ... minutes.

.8 Check the ventilation system and report.

.8.1 The ventilation system is operational.

.8.2 The ventilation system is not operational (yet)

.8.2.1 The ventilation system will be operational in ... minutes.

.8.3 The remote control is not operational (yet).

.8.3.1 The remote control will be operational in ... minutes

.8.4 The indicators are not operational (yet).

.8.4.1 The indicators will be operational in ... minutes.

.8.5 The fire dampers in ... are not operational (yet).

.8.5.1 The fire dampers in ... will be operational in ... minutes.

.8.6 The fire dampers in ... are painted stuck.

.8.6.1 Clear the fire dampers.

.9 Check the skylights / windows / ... and report.

.9.1 The skylights / windows / ... in / to ... are open.

.9.1.1 Close the skylights / windows / ... in / to ... .

.10 Check the watertight door control and report.

.10.1 The watertight door control is operational.

.10.2 The watertight door control in ... is not operational (yet).

.10.3 The watertight door control in ... will be operational in ... minutes.

.11 Check the electrical lighting and report

.11.1 The electrical lighting is operational.

.11.2 The electrical lighting in ...is not operational (yet).

.11.3 The electrical lighting in ... will be operational in ... minutes.

.11.4 Switch on / off the electrical lighting in ... .

.12 Check the emergency power supply and report.

.12.1 The emergency power supply is operational.

.12.2 The emergency power supply is not operational (yet).

.12.3 The emergency power supply will be operational in ... minutes.

.13 Check the firemen´s outfits and report.

.13.1 All firemen´s outfits are complete and available.

.13.2 The firemen´s outfits are not complete.

.13.2.1 Complete the firemen´s outfits.

C.3.2. Fire fighting and drills

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan teknik pemadaman kebakaran serta latihan pemadaman kebakaran dan lain-lain.

.1 Reporting fire

.1 Fire on board!

.1.1 Smoke / fumes / fire / explosion

~ in engine room.

~ in no. ... hold(s) / tank(s).

~ in superstructure / accommodation.

~ in ... space.

~ on deck / ... .

.1.2 Smoke / fumes from ventilator(s).

.1.3 Burnt smell / fumes in .../ from... .

.2 Report injured persons / casualties:

.2.1 No person injured.

.2.2 Number of injured persons / casualties is: ... .

.3 What is on fire?

.3.1 Fuel / cargo / car(s) / truck(s) / waggon(s) /containers (with dangerous goods) / ... on fire.

.3.2 No information (yet).

.4 Is smoke toxic?

.4.1 No, smoke not toxic.

.4.2 Yes, smoke toxic

.5 Is fire under control?

.5.1 Yes, fire (in ...) under control.

.5.2 No, fire (in ...) not under control (yet).

.5.2.1 Fire spreading (to ...).

.5.2.2 Fire (in ...) not accessible.

.6 Report damage.

.6.1 No damage.

.6.2 Minor / major damage in .../ to ... .

.6.3 No power supply (in ...).

.6.4 Making water in ... .

.7 Pressure on fire mains!

.8 Shut down main engine(s) / auxiliary engine(s) / ... and report.

.8.1 Main engine(s) / auxiliary engine(s) / ... shut down.

.9 Stop fuel and report.

.9.1 Fuel stopped.

.10 Close all openings (in ... / in all rooms) and report.

.10.1 All openings (in ... / in all rooms) closed.

.10.1.1 Openings in ... not accessible.

.11 Switch off ventilator(s) (in ...) and report.

.11.1 Ventilator(s) (in ...) switched off.

.12 Turn bow / stern to windward.

.13 Turn port side / starboard side to windward.

.14 Alter course to ... .



Gambar 5.8. Alat pemadam api ringan (APAR) jenis powder
Sumber: www.cf067b.medialib.glogster.com

.2 Reporting readiness for action

.1 Stand by fire fighting team / rescue team / first aid team / support team and report.

.1.1 Fire fighting team / rescue team / first aid team / support team standing by.

.2 Stand by main engine and report.

.2.1 Main engine standing by.

.3 Stand by CO2 station / ... station/ emergency generator.

.3.1 CO2 station / ... station / emergency generator standing by.

.4 Close all openings (in ... / in all rooms) and report.

.4.1 All openings (in ... / in all rooms) closed.

.4.1.1 Openings in ... not accessible.

.3 Orders for fire fighting

.1 Start fire fighting.

.1.1 Take one / two / ... fire fighting teams / ... team(s) to scene.

.2 Go following route:

.2.1 Go through engine room / no. ... hold(s)/tank(s) / superstructure /accommodation / ... space / manhole(s) to ... space / funnel / ... .

.2.2 Go from

~ outside / inside to ... .

~ port side / starboard side to ... .

~ ... to ... .

.3 Take following (additional) safety measures and report.

.3.1 Have two / ... members in one team.

.3.1.1 Number of members in fire fighting team / ... team is: ... .

.3.2 Have lifeline between each other / to outside.

.3.2.1 ... team members have lifelines to each other.

.3.2.2 ... team has lifelines to outside.

.3.3 Have rescue team on stand-by.

.3.4 Maintain visual contact / radio contact on walkie-talkie.

.4 Fire fighting team must have following outfit:

.4.1 Fire fighting team must have protective clothing /smoke helmets / breathing apparatus / ... .

.5 Manning of fire fighting team / ... team(s) as follows:

.5.1 Chief Officer / Chief Engineer / ... in commandof fire fighting team / ... team (no. ...).

.5.2 Following officer(s) / crew member(s) in fire fighting team /... team: ...

.6 Restrict action (in .../ on ...) to ... minutes.

.6.1 Agree on retreat signal and report.

.6.1.1 Retreat signal for fire fighting team / ... team ... is ... .

.7 Use water / foam / powder / CO2 / sand / ... in ... .

.8 Run out fire hoses and report.

.8.1 Fire hoses run out.

.9 Water on!

.9.1 Water is on.

.10 Cool down ... with water and report.

.10.1 ... cooled down.

.4 Cancellation of alarm

.1 Is the fire extinguished?

.1.1 Yes, fire (in ...) extinguished.

.1.2 No, fire (in ...) not extinguished (yet).

.1.3 Fire restricted to ... space / area.

.2 Post a fire watch and report.

.2.1 Fire watch posted (in ...space / area).

.3 Fire extinguishing systems / means remain on stand-by.

.4 Fire fighting team / ... team remain on stand-by.

.5 Rope off the fire area and report.

.5.1 Fire area roped off.

.6 Check the fire area every ... minutes / hour(s) for re-ignition and report.

.6.1 Fire area checked, no re-ignition.

.6.2 Fire area checked, re-ignition in ... space / area.

.6.2.1 Re-ignition extinguished.

.7 The fire alarm is cancelled (with following restrictions: ... .)

C.4. Damage Control

See also B2/1 "General Activities".

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pengendalian kerusakan setelah keadaan darurat terjadi di kapal.

C.4.1. Checking equipment status and drills

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pemeriksaan kondisi peralatan dan sistem-sistem kontrol di kapal dan lain-lain.

.1 Check the openings in all spaces / in ... and report

.1.1 All openings in ... are closed.

.1.2 Openings in ... are not closed (yet).

.1.3 Openings in ... are not accessible.

.2 Check the watertight door control and report

.2.1 Watertight door control

~ is operational.

~ (in ...) is not operational (yet).

~ (in ...) will be operational in ... minutes.

.2.2 Watertight door(s) (in ...) is / are not accessible.

.3 Check the pumps / emergency generator and report

.3.1 (Bilge) pump(s) in ... / emergency generator

~ is / are operational.

~ is / are not operational (yet).

~ will be operational in ... minutes.

.4 Check the power supply and report

.4.1 Power (in / at ...)

~ is available.

~ is not available (yet).

~ will be available in ... minutes.

.5 Check the damage control equipment and report.

.5.1 All damage control equipment is complete and available.

.5.2 Damage control equipment is not complete.

.5.2.1 Complete the damage control equipment.



Gambar. 5.9. Panel kontrol pada mesin kapal
Sumber: www.workboatsinternational.com

C.4.2. Damage control activities

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan kegiatan perbaikan kerusakan di kapal dan lain-lain.

.1 Reporting flooding

.1 We have collided (with ...) .

.2 We have flooding in ... .

.3 Is flooding under control ?

.3.1 Yes, flooding under control.

.3.2 No, flooding (in ...) not under control (yet).

.4 Is danger imminent ?

.4.1 No, danger not imminent.

.4.2 Yes, danger of (total) blackout (in ...).

.4.3 Yes, danger of heavy listing / capsizing / sinking / ... .

.2 Reporting readiness for action

.1 Muster damage control team and report.

.1.1 Damage control team stand complete and mustered.

.2 Is damage control material available?

.2.1 Yes, damage control material available.

.2.2 No, damage control material not available (yet).

.2.3 Damage control material will be available in ... minutes.

.3 Stand by engine room / ... station and report.

.3.1 Engine room / ... station standing by.

.3.2 Engine room / ... station flooded.

.3.3 Engine room / ... station will be standing by in ... minutes.

.3 Orders for damage control

.1 Close all openings / outlets / valves (in ...) and report.

.1.1 All openings / outlets / valves (in ...) closed.

.1.2 Openings / outlets / valves in ... not accessible / not operational.

.2 Switch on / off power (at / on / in) and report.

.2.1 Power (at / on / in ...) switched on / off.

.2.2 Power supply (at / on / in ...) not operational.

.3 Close watertight door(s) (in ...) (by hand) and report.

.3.1 Watertight door(s) (in ...) closed.

.3.2 Watertight door(s) (in ...) not accessible / not operational.

.4 Switch on (bilge) pump(s) (in ...)and report.

.4.1 (Bilge) pump(s) (in ...) switched on.

.4.2 (Bilge) pump(s) (in ...) not operational.

.5 Switch over (bilge) pump(s) from ... to ... .

.5.1 (Bilge) pump(s) switched over.

.5.2 Switching over (bilge) pump(s) not possible.

.6 Start damage control.

.6.1 Take one / two / ... damage control team(s) to scene.

.7 Go following route: ... .

.7.1 Go through engine room / no. ... hold(s)/tank(s) / superstructure / manhole /... space / ... deck / ... .

.8 Go from

~ outside / inside to ... .

~ port side / starboard side to ... .

~ ... to ... .

.9 Take following (additional) safety measures and report.

.9.1 Have two / ... members in one damage control team.

.9.2 Have lifeline to each other / to outside.

.9.3 Have rescue team on stand by and report.

.9.3.1 Rescue team standing by.

.9.4 Maintain visual contact / radio contact on walkie-talkie.

.10 Damage control team must have following outfit(s).

.10.1 Damage control team must have

~ protective clothing

~ safety helmets.

~ lifejackets.

~ diving equipment / ... .

.11 Manning of damage control team as follows: ... .

.11.1 Chief Officer / Chief Engineer / ... in command of damage control team (no. ...) ...

.11.2 Following officer(s) / crew member(s) in damage control team (no. ...):.. .

.12 Restrict action (in ...) to ... minutes.

.12.1 Agree on retreat signal and report.

.12.1.1 Retreat signal ... .

.13 Stop flooding from inside / outside (... space / area) and report.

.13.1 Flooding stopped

.13.2 Stopping flooding from inside / outside not possible.

.4 Cancellation of alarm

.1 Has flooding stopped ?

.1.1 Yes, flooding (in ...) has stopped.

.1.2 No, flooding (in ...) has not (completely) stopped (yet).

.2 Is flooding under control ?

.2.1 Yes, flooding (in ...) under control.

.2.2 Flooding (in ...) below / above capacity of (bilge) pump(s).

.2.3 Flooding restricted to ... space / area.

.3 Post damage control watch and report.

.3.1 Damage control watch posted (in ...).

.4 How much water is in the vessel ?

.4.1 Quantity of water (in ...) about ... tonnes.

.4.2 Quantity of water (in ...) not dangerous.

.5 (Bilge) pump(s) remain on stand-by.

.6 Engine room remains on stand-by.

.7 Additional emergency generator remains on stand-by.

.8 Damage control team remains on stand-by.

.9 Rope off flooded area.

.10 Check leak every ... minutes / hour(s) and report.

.10.1 Leak checked - no flooding.

.10.2 Leak checked - minor / major flooding (in ...).

.10.2.1 Flooding has stopped.

.11 The alarm is cancelled (with following restrictions: ...).

C.5. Grounding

See also B2/1 "General Activities"

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan kondisi kapal yang kandas.

C.5.1. Reporting grounding and ordering actions

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pelaporan kapal kandas serta tindakan-tindakan yang perlu dilakukan dan lain-lain.

.1 We are aground.

.2 Stop engine(s).

.3 Close watertight doors and report.

.3.1 Watertight doors closed.

.4 Is vessel (still) making way?

.4.1 Yes, vessel making way ahead / astern.

.4.2 No, vessel not making way.

.5 Give "vessel aground" signals.

.6 Inform engine room.

.7 What part is aground?

.7.1 Vessel aground forward / amidships / aft / full length.

.8 Stand by forward station and aft station and report.

.8.1 Forward station / aft station standing by.

.9 Stand by port anchor / starboard anchor.

.10 What is position ?

.10.1 Position ... .



Gambar 5.10. KM. Binaiya kandas
Sumber: www.img.antaranews.com

C.5.2. Reporting damage

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pelaporan kerusakan kapal serta keadaan cuaca seperti pasang surut, kecepatan dan arah angin, kedalaman perairan, dan lain-lain.

.1 Report damage.

.1.1 No damage.

.1.2 Crack(s) in plating / no. ... double bottom / no. ... hold(s) / tank(s) /main/auxiliary engine(s) foundation / ... .

.1.3 Deformation(s) / indentation(s) to plating / to ... .

.1.4 Deformation(s) / indentation(s) to ... .

.2 Check flooding and report.

.2.1 No flooding.

.2.2 Flooding in ... .

.3 Is danger imminent ?

.3.1 No, danger not imminent.

.3.2 Yes, danger of

~ heavy listing (to port / starboard)

~ decreasing stability.

~ damage by sea.

~ breaking apart.

~ environmental pollution.

~ ... .

.4 What is nature of sea bottom ?

.4.1 Sea bottom rocky.

.4.2 Sea bottom soft.

.5 What is state of tide ?

.5.1 No tide.

.5.2 Tide ... metres / rising / falling / turning at ... UTC / within ... hours.

.6 What is wind force and direction ?

.6.1 Wind force Beaufort... from ...(cardinal points) .

.6.1.1 Wind expected to decrease / increase (within the next ... hours).

.6.1.2 Wind expected to back / veer (within the next ... hours).

.6.2. No change expected (within the next ... hours).

.7 What is sea state ?

.7.1 Sea smooth/moderate/rough/high / swell slight/moderate/heavy... metres from...(cardinal points) .

.7.2 Sea smooth/moderate/rough/high / swell slight/moderate/heavy ... expected todecrease / increase (within the next ... hours).

.7.3 No change expected (within the next ... hours).

.8 What is draft ?

.8.1 Draft ... metres (port side / starboard side) forward / aft / amidships.

.9 What is depth of water ?

.9.1 Greatest depth ... metres (port side / starboard side) forward / aft / amidships.

C.5.3. Orders for refloating

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pemindahan barang muatan atau kargo untuk menghindari bahaya kandas maupun kapal miring dan lain-lain.

.1 Are (bilge) pumps operational ?

.1.1 Yes, (bilge) pumps operational.

.1.2 No, (bilge) pumps not operational (yet).

.1.3 (Bilge) pumps will be operational in ... minutes.

.2 Is damage control material available ?

.2.1 Yes, damage control material available.

.2.2 No, damage control material not available (yet).

.2.3 Damage control material will be available in ... minutes.

.3 Stand by engine room and report.

.3.1 Engine room standing by.

.4 Stand by all anchors for letting go.

.5 Report distribution of cargo.

.5.1 No. ... hold(s) / tank(s) ... tonnes (of ... cargo).

.5.2 Deck cargo forward / aft / amidships ... tonnes (of ...).

.5.3 Forepeak / afterpeak ... tonnes.

.5.4 No. ... double bottom tank(s) ... tonnes (of ballast / ...).

.6 Transfer cargo from no. ... hold(s) / tank(s) to no. ...hold(s) / tank(s) and report.

.6.1 Cargo from no. ... hold(s) / tank(s) transferred to no. ... hold(s) / tank(s).

.7 Transfer deck cargo from ... to ... and report.

.7.1 Deck cargo from ... transferred to ... .

.8 Pump out forepeak / afterpeak and report.

.8.1 Forepeak / afterpeak pumped out.

.9 Transfer ballast / ... from no. ... double bottom tank(s)to no. ... double bottom tank(s) and report.

.9.1 Ballast / ... from no. ... double bottom tanks transferred tono. ... double bottom tank(s).

.10 Fill forepeak / afterpeak.

.11 Jettison cargo from ... and report.

.11.1 Cargo from ... jettisoned .

.12 Engine(s) full / ... astern / ahead.

.13 Has vessel refloated?

.13.1 Yes, vessel refloated.

.13.2 No, vessel not refloated (yet).

C.5.4. Checking seaworthiness

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pemeriksaan kelaiklautan kapal dan lain-lain setelah mengalami bahaya kapal kandas.

.1 Request a (diving) survey.

.2 Report the result of the (diving) survey.

.2.1 No damage.

.2.2 Following damage to the plating:

.2.2.1 Crack(s) in area of ... .

.2.2.2 Deformation(s) / indentation(s) in area of ... .

.2.3 Following damage to the engine(s) / pipe(s):

.2.3.1 Crack(s) in the main engine(s) / auxiliary engine(s) foundation.

.2.3.2 Deformations / fracture(s) to the pipe(s) in / out ...

.2.3.3 Fractures / bending of the bolt(s) of ...

.2.4 Following damage to the underwater hull:

(see also: .1.2.2)

.2.4.1 Deformation(s) / indentation(s) to the sea water inlet(s) / outlet(s).

.2.4.2 Deformation(s) / indentation(s) to the stem / bulb.

.2.4.3 Deformation(s) to the propeller(s).

.2.4.4 (Port / starboard) propeller(s) missing.

.2.4.5 Deformation to the rudder / to ... .

.2.5 Dry - docking is recommended / necessary.

.3 Is the vessel seaworthy ?

.3.1 Yes, the vessel is seaworthy

.3.2 No, the vessel is not seaworthy (yet).

.3.2.1 The vessel must be repaired and re-inspected.

.3.3 Request ... tug(s).



Gambar 5.11. Tim SAR melakukan penyelamatan orang jatuh di laut
Sumber: www.chinadaily.com.cn

C.6. Search and rescue on-board activities

For details see also IAMSAR Manual, London/Montreal, 1998.

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan kegiatan pencarian dan penyelamatan orang yang jatuh di laut.

C.6.1. Checking equipment status

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pemeriksaan kondisi peralatan seperti lifebuoy dan lain-lain yang akan digunakan untuk menolong orang jatuh di laut.

.1 Check the lifebuoys and report.

.1.1 All lifebuoys are complete.

.1.2 Lifebuoy(s) at ... is / are damaged / missing.

.1.2.1 Replace the damaged / missing lifebuoy(s).

.2 When was the last man overboard drill ?

.2.1 Last man overboard drill was on ...*(date)* .

.3 Prepare a plan for man overboard drill.

.3.1 Prepare a plan for

~ an announced / not announced drill.

~ a daytime / nighttime drill.

~ a muster (at all stations).

~ a recovering manoeuvre (with dummy / buoy).

.4 Have a drill / manoeuvre / muster on ...*(date)* .

C.6.2. Person-overboard activities

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan kegiatan menolong orang jatuh di laut dan lain-lain.

.1 Man overboard (on port side / starboard side / astern)!

.2 Drop lifebuoy(s).

.2.1 Sound "man overboard" alarm.

.3 Hoist flag signal "Oscar".

.4 Hard-a-port / hard-a-starboard the wheel.

.5 Is person in water / lifebuoy located ?

.5.1 Yes, person in water / lifebuoy located.

.5.2 Report direction and distance of person in water / lifebuoy.

.5.2.1 Direction at ... points port side / starboard side / ... degrees, distance ... metres.

.5.2.2 Maintain visual contact to person in water / lifebuoy.

.5.3 No, person in water / lifebuoy not located (yet).

.5.3.1 Look out for person in water / lifebuoy and report.

.5.4 Passenger / crew member missing (for ... hours / since ... UTC)- search in vessel negative.

.5.4.1 Stop engine(s).

.5.4.2 Transmit alarm signal - PAN-PAN / distress alert - MAYDAY to radio coaststation / Maritime Rescue Co-ordination Centre / vessels in vicinity andreport.

.5.4.3 Alarm signal - PAN-PAN / distress alert - MAYDAY transmitted /acknowledged by ... / not acknowledged (yet)..

.6 Return manoeuvre ! Port / starboard, steer... degrees.

.7 Report position.

.7.1 Position ... .

.8 Report traffic situation.

.8.1 No vessel in vicinity.

.8.2 Following vessel(s) in vicinity ... .

.9 Report weather situation.

.9.1 Sea smooth/moderate/rough/high – swell slight/moderate/heavy from .. (cardinalpoints).

.9.2 Winds force Beaufort... from ... (cardinal points).

.9.3 Visibility good/moderate/poor.

.9.4 Current ... knots to ... (cardinal points).

.10 Have man overboard stations / lookouts at ... manned and report.

.10.1 Man overboard stations / lookouts at ... manned.

.11 Stand by for recovering from shipboard and report.

.11.1 Standing by for recovering from shipboard.

.12 Stand by boat / motor lifeboat no. ... for letting go and report.

.12.1 Rescue boat / motor lifeboat no. ... standing by for letting go.

.13 Let go rescue boat / motor lifeboat.

.14 Use VHF Channel ... / frequency ... for communication.

.14.1 Use light signals / flag signals / whistle for communication.

.15 What is retreat signal for rescue boat / motor lifeboat ?

.15.1 Retreat signal ... .

.16 Stand by one / two crew member(s) for rescue in water and report.

.16.1 One / two crew member(s) standing by for rescue in water.

.17 Person overboard rescued / recovered.

.18 Stand by boat / rescue litter / rescue net / rescue basket / rescue sling andreport.

.18.1 Boat / rescue litter / rescue net / rescue basket / rescue sling standing by.

.19 Hoist person and report.

.20 Report condition of survivor.

.20.1 Survivor

~ is in good / bad condition.

~ has hypothermia.

~ is injured.

~ is suffering from shock.

.20.2 Person is dead.



Gambar 5.12. Lifebuoy sebagai salah satu sarana yang dapat digunakan untuk mengevakuasi orang yang jatuh di laut
Sumber: www.bobleroi.co.uk

C.6.3. Rescue operation - reporting readiness for assistance

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan operasi penyelamatan orang yang jatuh di laut serta pelaporan informasi posisi orang jatuh di laut dan bantuan yang dibutuhkan dan lain-lain.

.1 Received an alarm signal / PAN-PAN /distress alert - MAYDAY at ... UTC on ... (VHF Channel/frequency).
.2 Observed the following distress signal in ... degrees.
.3 Report the distress position.
.3.1 Distress position ... .
.4 Was the alarm signal / PAN-PAN / distress alert - MAYDAY acknowledged?
.4.1 The alarm signal / PAN-PAN / distress alert - MAYDAY was acknowledgedby ... / not acknowledged (yet)..
.4.2. Acknowledge the PAN-PAN / distress alert - MAYDAY - RELAY.
.4.3 Transmit a MAYDAY - RELAY to ... *(radio station)*.
.5 Watch the radar.
.6 Have the lookouts manned and report.
.6.1 Lookouts are manned.
.7 Contact vessels in vicinity of the distress and report.
.7.1 We have contact to following vessel(s) in vicinity of the distress: .... .
.7.2 We have no contact (yet).
.8 Request information from the vessel in distress and report.
.8.1 We have following information from the vessel in distress: ... .
.8.2 We have no information (yet).
.9 Stand by lines / lifebuoys / nets / derricks / cranes / ... and report.
.9.1 Lines / lifeboats / nets / derricks / cranes / ... standing by.
.10 Stand by lifeboats / rescue boat and report.
.10.1 Lifeboats / rescue boat standing by.

.11 Stand by liferaft(s) as boarding station(s) and report.

.11.1 Liferaft(s) standing by as boarding station(s).

.11.2 Let go liferaft(s) as boarding station(s) with ... crew members (each).

.13 Stand by ... crew members for assisting survivors in water and report.

.13.1 ... crew members standing by for assisting survivors in water.

.14 Switch on the deck lighting / outboard lighting / search lights.

.15 Stand by line throwing apparatus and report.

.15.1 Line throwing apparatus standing by.

C.6.4 Conducting search

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan melakukan pencarian orang yang jatuh di laut sesuai dengan laporan koordinat yang sesuai.

.1 We / MV ... will act as On-scene Co-ordinator.

.1.2 Inform radio coast station(s) / MRCC/ vessels in vicinity.

.2 Stand by bridge team / lookouts for information / signals of On-scene Co-ordinator.

.2.1 Following information / signal received from On-scene Co-ordinator:

.3 We carry out search pattern ... / radar search.

.3.1 We start search pattern ... radar search at ... UTC.

.3.1.1 Inform the crew / lookouts / engine room.

.4 Bridge team / lookouts !

Keep sharp lookout for signals / sightings of the vessel in distress and reportevery ... minutes.

.4.1 Light signals / smoke signals / sound signals / ... signals in ... degrees.

.4.2 Objects / vessel in distress / lifeboat(s) / life raft(s) / person(s) in waterin ... degrees

.5 Stand by rescue team / boat crews / engine room and report.

.5.1 Rescue team / boat crews / engine room standing by.

.6 Transmit the following information / signals to the searching vessel(s): ... .

C.6.5. Rescue activities

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan kegiatan penyelamatan yang terdiri dari laporan jumlah korban, dan lain-lain.

See also B2/6.2 "Person-overboard activities"

.1 Rescue persons in following order:

- persons in water
- injured / helpless persons
- women and children
- passengers
- crew/members.

.2 Ask the survivor(s) the following information:

.2.1 What was the total number of persons on board the vessel in distress ?

.2.1.1 Total number of persons was: ... .

.2.2 What was the number of casualties ?

.2.2.1 Number of casualties was: ... .

.2.3 What was the number of lifeboats / liferafts launched ?

.2.3.1 Number of lifeboats / liferafts launched was: ... .

.2.4 What was the number of persons in lifeboats / liferafts ?

.2.4.1 Number of persons in lifeboats / liferafts was: ... .

.2.5 What was the number of persons in water ?

.2.5.1 Number of persons in water was: ... .

.3 Inform ... coast radio station about the name(s) / call sign(s) and destinationof the vessel(s) with the survivors.

.3.1 Inform about the number of survivors on (each) vessel.

.3.2 Inform about the condition of the survivors.

.4 Inform ... coast radio station about the condition of the vessel in distress:

.4.1 The vessel in distress

~ capsized / sunk / adrift (near position ...) / drifting in ... degrees.
~ grounded (in position: ...).
~ on fire.
~ not under command.

.5 Transmit the following safety message / navigational warning:
Vessel in distress (in position ...) danger to navigation.

C.6.6. Finishing with search and rescue operations

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan berakhirnya operasi pencarian dan penyelamatan di laut dan lain-lain.

.1 Search and rescue finished at ... UTC.
.1.1 Inform the crew / lookouts / engine room.
.2 We resume on-board routine at ... UTC.
.3 Inform the coast radio station / searching vesselsabout the cancellation of search and rescue.
.4 We proceed with our voyage.

D. Aktivitas Pembelajaran

Pada modul bahasa inggris maritim ini, aktivitas pembelajaran berfokus pada peserta pembelajaran (student learning centered), dengan harapan peserta menjadi lebih mandiri, kreatif, dinamis, produktif dan tanggung jawab.

Adapun aktivitas pembelajaran pada materi Safety On Board Communication ini adalah:

1. Buatlah beberapa kelompok, masing-masing kelompok terdiri dari 2 sampai 3 orang.

2. Setiap kelompok melakukan praktik komunikasi secara komunikatif dan semangat pada keadaan diantara berikut (masing-masing kelompok berbeda) :
   - komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan apabila sistem alarm bahaya di kapal sebagai isyarat keadaan darurat berbunyi
   - komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pengumuman kepada awak kapal dan penumpang terkait dengan keadaan darurat di kapal, yang dapat berupa pengumuman oleh Nakhoda kepada awak kapal dan penumpang agar tidak panik karena keadaan darurat masih bisa dikendalikan, atau agar awak kapal dan penumpang menggunakan rompi penolong masing-masing dan menuju stasiun-stasiun sekoci untuk bersiap-siap meninggalkan kapal dan lain-lain
   - komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pengumuman kepada awak kapal dan penumpang terkait dengan rute penyelamatan diri apabila terjadi keadaan darurat di kapal
   - komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pengumuman kepada awak kapal dan penumpang terkait dengan evakuasi apabila terjadi keadaan darurat di kapal serta laporan korban dan permintaan bantuan medis
   - komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pelaporan jumlah awak kapal dan penumpang yang hilang maupun yang selamat setelah terjadi keadaan darurat di kapal
   - komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan prosedur bagi awak kapal dan penumpang apabila sudah ada dalam sekoci maupun pesawat luput maut dan lain-lain
   - komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan kecelakaan kerja yang terdiri dari lokasi terjadinya kecelakaan, laporan keadaan dan jumlah korban, jenis bantuan yang diperlukan dan lain-lain

- komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pencegahan bahaya kebakaran di kapal diantaranya pemeriksaan peralatan pemadam kebakaran, penggantian alat pemadam api ringan (APAR) yang hilang atau rusak, pemeriksaan pompa-pompa serta pipa-pipa dan lain-lain
- komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan teknik pemadaman kebakaran serta latihan pemadaman kebakaran dan lain-lain
- komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pelaporan kapal kandas serta tindakan-tindakan yang perlu dilakukan dan lain-lain
- komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pelaporan kerusakan kapal serta keadaan cuaca seperti pasang surut, kecepatan dan arah angin, kedalaman perairan, dan lain-lain
- komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pemindahan barang muatan atau kargo untuk menghindari bahaya kandas maupun kapal miring dan lain-lain

3. Pada saat satu kelompok melakukan praktik, kelompok yang lain mengamati dengan cermat dan mengevaluasi secara jujur.
4. Buatlah laporan dan rekomendasi hasil evaluasi secara objektif dan penuh tanggung jawab.

E. Latihan Soal

1) Bagaimana pemberitahuan oleh kapten apabila ada kebakaran di atas deck kapal ?
2) Bagaimana pemberitahuan kapten kepada semua penumpang untuk tidak menyalakan alarm karena kondisi masih bisa dikendalikan ?
3) Apa ungkapan untuk laporan bahwa semua awak kapal dan penumpang selamat setelah terjadi keadaan darurat di kapal ?

4) Apa ungkapan untuk menginformasikan evakuasi para penumpang dan awak kapal ?

F. Rangkuman

- Pada kegiatan pembelajaran mengenai *Safety On-board Communication* ini, membahas komunikasi dalam keadaan darurat di kapal, seperti sistem alarm, penyampaian pengumuman kepada awak kapal maupun penumpang, penggunaan sekoci penolong maupun pesawat luput maut dan lain-lain.
- Bahwa keselamatan kerja di kapal sangatlah penting, olehnya itu pelaksanaan pelatihan keselamatan kerja bagi awak kapal maupun penumpang sangat perlu dilakukan diatas kapal.
- Adapun komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan pengendalian kerusakan setelah keadaan darurat terjadi di kapal dapat berupa pemeriksaan kondisi peralatan dan sistem-sistem kontrol di kapal, perbaikan kerusakan, dan lain-lain.

G. Umpan Balik dan Tindak Lanjut

Setelah mengikuti kegiatan pembelajaran ini, peserta pembelajaran harus mampu menuliskan secara deskriptif atau naratif tentang beberapa hal dibawah ini. (*Gunakan kertas tambahan atau lembar terpisah, apabila perlu*)

1. Apakah anda merasakan manfaat dari pembelajaran ini? Jika Ya, sebutkan apa saja manfaatnya? Jika Tidak, berikan penjelasan?

2. Apa rencana implementasi pengetahuan dan keterampilan dari hasil kegiatan pembelajaran ini.

3. Apa saran dan masukkan anda untuk kegiatan pembelajaran selanjutnya.

H. Kunci Jawaban

1. This is your Captain speaking.
   We have a minor fire on deck.
2. There is no immediate danger to crew, passengers or vessel, and there is no reason to be alarmed.
3. Number of persons / passengers / crew membersat assembly station ... is complete.
4. Passengers and crew ! Follow the lifeboatmento the lifeboat stations / liferaft stations on the embarkation deck.

6

KEGIATAN PEMBELAJARAN

CARGO AND CARGO HANDLING

A. Tujuan Pembelajaran

Melalui kegiatan pembelajaran ini peserta pembelajarandiajak untuk mengenal, mengetahui, memahami dan mampu mengaplikasikan peristilahan dan perintahyang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim yang berhubungan dengan muatan dan penanganan muatan sesuai dengan IMO SMCP (*International Maritime Organization - Standard Marine Communication Phrases*) Resolusi A.918 (22) Adopted on 29 November 2001 (Agenda ke 9).

B. Indikator Pencapaian Kompetensi

Kompetensi yang disampaikan dalam kegiatan pembelajaran ini adalah *"Cargo and Cargo Handling"* dengan indikator bahwa setelah kegiatan pembelajaran selesai peserta pembelajaran diharapkan mampu:

1. Mengenal peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
2. Mengetahui peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
3. Memahami peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
4. Mengaplikasikan peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).

C. Uraian materi



Gambar 6.1. Penanganan muatan di atas kapal
Sumber: www.img.antaranews.com

CARGO AND CARGO HANDLING

C.1. Cargo handling

C.1.1. Loading and unloading

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan bongkar muat diantaranya kapasitas muatan kapal (bobot mati), jenis muatan, persiapan bongkar muat, pengoperasian peralatan bongkar muat, dan lain-lain.

.1 Loading capacities and quantities

.1 What is the deadweight of the vessel?

.1.1 The deadweight is ... tonnes.

.2 What is the hold / bale / grain capacity of vessel?

.2.1 The hold / bale / grain capacity is ... cubic metres.

.3 What is the container capacity of the vessel?

.3.1 The container capacity is ... TEU.

.4 How many 20'/ 40' containers will the vessel load?

.4.1 The vessel will load ... 20'/ 40' containers.

.5 How many cubic metres of cargo space are required?

.5.1 ... cubic metres of cargo space are required.

.6 How many tonnes / cubic metres can the vessel still load?

.6.1 The vessel can still load ... tonnes / cubic metres.

.7 How much deck cargo can the vessel load?

.7.1 The vessel can load ... tonnes / cubic metres / ... 20'/40' containers on deck.

.8 How many cars / trailers / trucks / ... can the vessel load?

.8.1 The vessel can load ... cars / trailers / trucks / ... .

.9 What is the size of the hatch openings?

.9.1 The size of the hatch openings is ... by ... metres.

.10 What is the safety load of no. ... hold?

.10.1 The safety load of the ... deck of no. ... hold is ... tonnes per square metre.

.11 The vessel will still bunker ... tonnes of fuel / fresh water/ ... .



Gambar 6.2. Kegiatan bongkar muat di Pelabuhan
Sumber: www.img.antaranews.com

.2 Dockside / shipboard cargo handling gear and equipment

.1 Are dockside / floating cranes available?

.1.1 Yes, dockside / floating cranes are available.

.1.2 No, dockside / floating cranes are not available.

.2 What is the safe working load of the crane?

.2.1 The safe working load of the crane is ... tonnes.

.3 What is the maximum reach of the crane?

.3.1 The maximum reach of the crane is ... metres.

.4 What is the handling capacity of the container crane / gantry?

.4.1 The handling capacity of container crane / gantry is ... containers per hour.

.5 What is the handling capacity of the grain elevator/ore loader/ ... ?

.5.1 The handling capacity of the grain elevator / ore loader / is ... tonnes / cubicmetres per hour.

.6 What is the pumping capacity of the cargo pumps?

.6.1 The pumping capacity of the cargo pumps is ... tonnes per hour.

.7 Are (light) fork-lift trucks for the cargo holds available?

.7.1 Yes, (light) fork-lift trucks are available.

.7.2 No, (light) fork-lift trucks are not available.

.8 Only use electric fork-lift trucks in the holds.

.9 What is the safe working load of the fork-lift truck?

.9.1 The safe working load of the fork-lift truck is ... tonnes.

.10 What is the safe working load of the derricks / cranes of the vessel?

.10.1 The safe working load of the derricks / cranes of the vessel is ... tonnes.

.11 What is the safe working load of the ... slings?

.11.1 The safe working load of the ... slings is ... tonnes.

.12 These slings do not permit safe cargo handling.

.12.1 Replace the slings.

.13 Are bob-cats available for trimming?

.13.1 Yes, bob-cats are available for trimming.

.13.2 No, bob-cats are not available for trimming.



Gambar 6.3. Kegiatan penanganan muatan di pelabuhan peti kemas

.3 Preparing for loading / unloading

.1 Prepare the vessel for loading / discharging.

.2 Unlock the hatch covers.

.3 Rig the hatchrails in no. ... hold(s).

.4 Give notice of readiness to load/discharging by ... UTC/local time.

.5 Is the cargo list available and complete?

.5.1 Yes, the cargo list is available and complete .

.5.2 No, the cargo list is not available and complete (yet).

.5.3 The cargo list will be available and complete in ... minutes.

.6 Complete the stowage plan.

.7 Make the stability calculation.

.8 Are the holds clean / dry / free of smell ?

.8.1 Yes, the holds are clean / dry / free of smell.

.8.2 No, the holds are not clean / dry / free of smell (yet).

.8.3 The holds will be clean / dry / free of smell in ... minutes / hours.

.8.3.1 Clean the hold(s) / deck(s).

.9 Are the safety arrangements in the hold(s) operational?

.9.1 Yes, the safety arrangements in the hold(s) are operational.

.9.2 No, the safety arrangements in the hold(s) are not operational (yet).

.9.3 The safety arrangements in the hold(s) will be operational in ... minutes.

.10 Fill the double bottom tank(s) / ballast tank(s) before loading the heavy lifts.

.11 What is the maximum loading rate / discharging rate?

.11.1 The maximum loading rate / discharging rate is ... tonnes per hour.

.11.2 Do not exceed the loading rate / discharging rate of ... tonnes per hour.



Gambar 6.4. Winches (mesin Derek), merupakan salah satu alat bantu bongkar muat di kapal

Sumber: www.img.antaranews.com

.4 Operating cargo handling equipment and hatches

.1 Open all hatches before loading / discharging.

.2 Are the cranes / derricks operational?

.2.1 Yes, the cranes / derricks are operational.

.2.2 No, the cranes / derricks are not operational (yet).

.2.3 The cranes / derricks will be operational in ... minutes.

.3 Rig the derrick(s) / crane(s) of no. ... hold(s).

.4 Check the preventers.

.5 Keep within the safe working load of derrick(s) / crane(s).

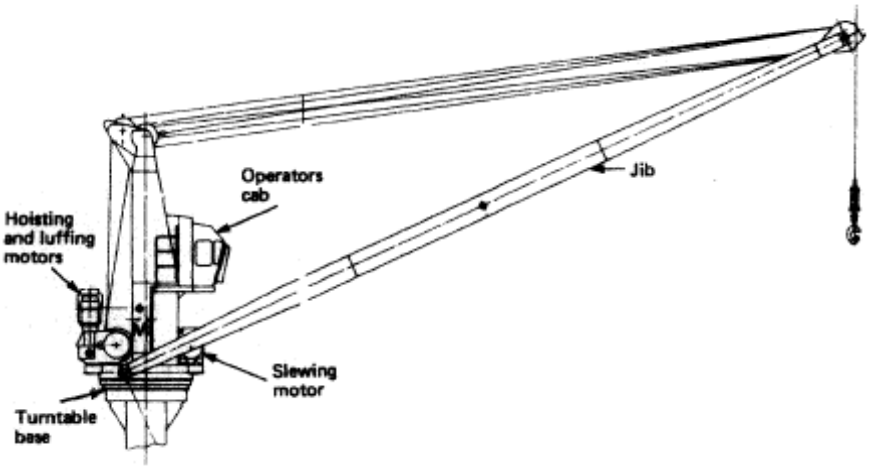
.6 Instruct the winchmen / cranemen .

.7 Clean the tween deck(s) before opening lower hold(s).

.8 Switch on / off the hold ventilation.

.9 Switch on / off the hold lights.

.10 Close / open the cargo port(s) to no. ... hold(s).



Gambar 6.5. Sketsa Winches (mesin Derek)

.5 Maintaining / repairing cargo handling equipment

.1 Check the hold(s) / hatch cover(s) / derrick(s) / ... for damage and report.

.1.1 The hold(s) / hatch cover(s) / derrick(s) / ... is / are in order.

.1.2 The cargo battens are damaged.

.1.3 The rubber seals of the hatch cover(s) are damaged.

.1.4 The preventer(s) of no. ... hold(s) is / are damaged.

.1.5 The (Container) lashings are damaged.

.1.6 ... is / are damaged.

.1.6.1 Replace the damaged ... .

.2 The hold ladder(s) is / are bent.

.2.1 Straighten the hold ladder(s).

.3 Are the hold ventilators operational?

.3.1 Yes, the hold ventilators are operational.

.3.2 No, the hold ventilators are not operational (yet).

.3.3 The hold ventilators will be operational in ... minutes.

.4 Are the winch motors operational?

.4.1 Yes, the winch motors are operational.

.4.2 No, the winch motor of no. ... derrick is not operational (yet).

.4.3 The winch motor of no. ... derrick will be operational in ... minutes.

.5 Check the repair works personally.

.6 Briefing on stowing and securing

.1 Check the

~ careful and safe stowage.

~ complete unloading.

~ proper use of handling gear.

~ careful separation of different lots.

.2 Close the hatches in case of rain / snow / ... .

.3 Refuse damaged / crushed / renailed /wet /torn/ resewn / ...boxes / cartons / cases /crates / bags / ... .

.4 Do not overstow cartons with other goods.

.5 Do not use hooks for handling bags.

.6 Stow ventilation ducts into the bag cargo.

.7 Place dunnage between the tiers.

.8 Stow the

~ ... into tween deck of no. ... hold.

~ pallets / cartons / ... closely together.

~ ... in reefer hold.

~ empty containers in topmost tiers .

~ container(s) onto hatch cover(s).

.9 Check the

~ containers for damage.

~ correct interlock of the stowpieces.

~ correct fixing of the rope clips.

.10 Secure the heavy lift(s) immediately .

.11 Relash all lashings.



Gambar 6.6. Kapal LNG (*Liquid Natural Gas*)

C.1.2. Handling dangerous goods

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan penanganan barang berbahaya diantaranya penanganan barang berbahaya alami, pelaporan kecelakaan, tindakan saat terjadi kecelakaan, dan lain-lain.

(*Lihat juga IMO IMDG Code, London 1994, dan Revisinya sebagaimana terlampir*).

.1 Briefing on nature of dangerous goods

.1 What is the IMO Class of these goods?

.1.1 The IMO Class of these goods is: ... .

.2 This package contains IMO Class ... goods.

.3 These goods are flammable / poisonous / ... .

.3.1 Handle these goods with caution.

.4 These goods emit flammable gases in contact with water.

.4.1 Keep these goods dry.

.5 These goods are liable to spontaneous heating and combustion.

.6 Do not touch ... .

.2 Instructions on compatibility and stowage

.1 Observe the IMDG-Code when loading / stowing.

.2 Check the

~ proper segregation of goods.

~ correct technical names in documents.

~ correct marks / labels.

~ compatibility of IMO Class ... goods.

.3 Stow IMO Class ... goods

~ away from living quarters / away from ... .

~ separated (by one hold) from IMO Class ... goods.

~ under / on deck.

.3.1 Cover IMO Class ... goods on deck with tarpaulins / ... .

.4 Stow

~ flammable goods away from the engine room bulkhead / ... .

~ infectious substances separated by one hold / compartment from foodstuffs.

~ ... drums away from IMO Class ... goods at a minimum of ... metres.

.5 Brief the stevedores on the dangerous goods in number ... hold(s).

.6 Refuse damaged / wet / ... packings with dangerous goods.

.7 Ventilate the hold(s) before entering.

.8 Load / unload IMO Class ... goods first.

.9 No smoking during loading / unloading.



Gambar 6.7. Kapal meledak dan terbakar

.3 Reporting incidents

.1 Sling(s) with bottles / drums / ... of IMO Class ... goods were dropped on deck /into no. ... hold / on pier ... .

.1.1 Liquid / powder / gas is spilling.

.2 Several drums / barrels / tanks / ... are deformed (and leaking).

.3 The ... container with IMO Class ... goods is spilling out of the door.

.4 Spilling substances of IMO Class ... escaped into the sea / harbour water.

.4.1 Inform the pollution control.

.5 Temperature in locker / container/ ... with IMO Class ... goods is increasing (rapidly).

.6 Orange / red / ... smoke is developing from IMO Class ... goods (on deck).

.7 Explosion in no. ... hold.

.7.1 Damage to gas tank / container /....

.8 Minor / major fire in number ... hold.

.8.1 Fire extinguished.

.8.2 IMO Class ... goods re-ignited.

.8.3 Fire under control.

.8.4 Fire not under control (yet).

.8.4.1 Operate the general emergency alarm.

.8.4.2 Call the harbour fire brigade / ... .

.9 Report injured persons / casualties.

.9.1 No person injured.

.9.2 Number of injured persons / casualties is ... .



Gambar 6.8. Kapal tanker

.4 Action in case of incidents

.1 Take actions according to the Emergency Plan.

.2 Turn the vessel out of the wind – the spilling gas / smoke is toxic.

.3 Put on protective clothing and breathing apparatus.

.4 Stop the spillage.

.5 Let the spillage evaporate.

.6 Remove the spillage with synthetic scoops.

.6.1 Use absorbents for the spillage.

.6.2 Do not touch the spillage.

.7 Separate contaminated goods from other goods.

.8 Cover contaminated goods with tarpaulins / ... .

.9 Only open the container / hold / locker / ... when smoking is stopped.

.10 Cool down the container/ ... with water.

.11 Ventilate the hold(s) carefully.

.12 Close the hatch - operate the fire extinguishing system.

.13 Fight the fire from a great distance.

.14 Flood no. .. hold(s).

.15 Rescue persons.

.15.1 Take injured persons / casualties to a safe area.

.15.2 Provide first aid to injured persons.

.15.3 Call the ambulance.

.16 Take off and dispose of contaminated clothing.

.17 Alter course for the nearest port (inform on radio).



Gambar 6.9. Kapal yang melakukan bongkar muat barang cair berbahaya wajib memasang oil boom sebagai langkah pengamanan

C.1.3. Handling liquid goods, bunkers and ballast pollution prevention

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan Penanganan barang cair, dan pencegahan polusi dari muatan palka dan tangki ballast diantaranya mempersiapkan langkah-langkah pengamanan sebelum bongkar muat, pengoperasian peralatan pompa, pelaporan dan pembersihan tumpahan, penanganan tangki-tangki Ballast, pembersihan tangki, dan lain-lain.

.1 Preparing safety measures

.1 Plug the scuppers / drip-trays and report.

.1.1 All scuppers / drip-trays are plugged.

.2 Close the sea-valves / discharges and report.

.2.1 All sea-valves / discharges are closed.

.3 Stand by absorbent materials and report.

.3.1 Absorbent materials standing by.

.4 Stand by spill control gear and report.

.4.1 Spill control gear standing by.

.5 Stand by emergency fire pump / foam monitor / fire extinguishers and report.

.5.1 Emergency fire pump / foam monitor / fire extinguishers standing by.

.6 Fit bonding wire and report.

.6.1 Bonding wire is fitted.

.7 Maintain contact on VHF Channels ... with the bunker barge / oil terminal.

.8 Is the oil pollution prevention plan available ?

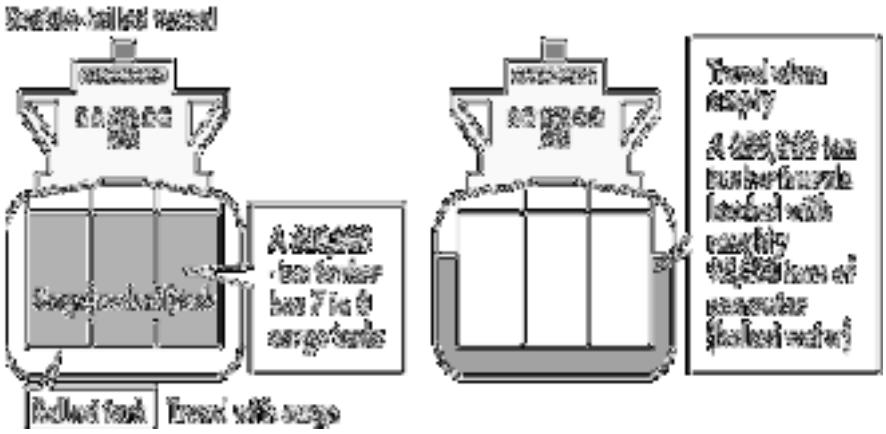
.8.1 Yes, the oil pollution prevention plan is available.

.8.2 No, the oil pollution prevention plan is not available (yet).

.8.3 The oil pollution prevention plan will be available in ... minutes.

.9 Instruct the pumpman / ... and report.

.9.1 Pumpman / ... is instructed.



Gambar 6.10. Segregated Ballast Tank

.2 Operating pumping equipment

(including phrases for communication with bunker barge / oil terminal)

.1 What is the (maximum) loading rate / discharge rate ?

.1.1 The (maximum) loading rate / discharge rate is: ... tonnes per hour.

.2 Is the COW - system / inert gas system operational ?

.2.1 Yes, the COW - system / inert gas system is operational .

.2.2 No, the COW - system / inert gas system is not operational (yet).

.2.3 The COW - system / inert gas will be operational in ... minutes.

.3 When will crude oil washing start ?

.3.1 Crude oil washing will start in ... minutes.

.4 Are your tanks inerted?

.4.1 Yes, my tanks are inerted.

.4.2 No, my tanks are not inerted (yet).

.4.3 My tanks will be inerted in ... minutes.

.5 What is the pressure in the inerted tanks?

.5.1 The pressure in the inerted tanks is ... bar.

.6 What is the pumping pressure ?

.6.1 The pumping pressure is ... bar.

.7 Can we connect the loading arm ?

.7.1 Yes, you can connect the loading arm.

.7.2 No, you cannot connect the loading arm (yet).

.7.3 Connect the loading arm in ... minutes.

.8 Inform ... minutes before loading / discharge will start / finish.

.8.1 Loading / discharge will start / finish in ... minutes.

.9 What is the back pressure for stripping ?

.9.1 The backpressure for stripping is... bars.

.10 Are the cargo hoses / booms connected ?

.10.1 Yes, the cargo hoses / booms are connected.

.10.2 No, the cargo hoses / booms are not connected (yet).

.10.3 The cargo hoses / booms will be connected in ... minutes.

.11 Are the cargo hoses / booms disconnected ?

.11.1 Yes, the cargo hoses / booms are disconnected.

.11.2 No, the cargo hoses / booms are not disconnected (yet).

.11.3 The cargo hoses / booms will be disconnected in ... minutes.

.12 Are you ready to load /discharge?

.12.1 Yes, I am ready to load / discharge.

.12.2 No, I am not ready to load /discharge (yet).

.12.3 I will be ready to load / discharge in ... minutes.

.13 Keep a safe working pressure.

.14 Open the valve(s) and report.

.14.1 All full open aboard / ashore.

.15 Close the valve(s) and report.

.15.1 All full closed aboard / ashore.

.16 Start pumping (slowly).

.17 Are you pumping / receiving ?

.17.1 Yes, I am pumping / receiving.

.17.2 No, I am not pumping / not receiving.

.18 Increase / decrease pumping rate to ... revolutions / bar..

.19 (Quantity received) - stop pumping.

.3 Reporting and cleaning up spillage

.1 Leak at manifold connection!

.1.1 Overflow at ... !

.2 Stop pumping !

.3 How much is spilled ?

.3.1 Spill is about ... tonne(s).

.4 Treat spill with ... .

.5 Stand by oil clearance team and report.

.5.1 Oil clearance team standing by.

.5.2 All crew assist to remove the spill.

.5.4.1 Spillage stopped.

.5.4.2 Spill cleaned up.

.5.4.3 Spill waste contained in save-all/… .

.6 Oil / ... escaping into sea / harbour water!

.6.1 Inform pollution control!



Gambar 6.11. Oil Water Separator

.4 Ballast handling

.1 Plug the scuppers and report.

.1.1 All scuppers are plugged.

.2 Open / close the sea suction valve / ballast tank valve no. ... and report.

.2.1 Sea suction valve / ballast tank valve no. ... is open / closed.

.3 Start the ballast pump and report.

.3.1 Ballast pump started.

.4 Stop the ballast pump (ballast overflow) and report.

.4.1 Ballast pump stopped.

.5 Pump out ballast tank no. ... and report.

.5.1 Ballast tank no. ... is pumped out.

.5.2 Stop the ballast pump - ballast dirty !



Gambar 6.12. Ballast kotor

.5 Cleaning tanks

.1 Pump the slops into the slop tank .

.2 Dispose the sludge into the sludge tank.

.3 Order a shore slop tank / slop barge.

.3.1 We have ... tonnes of slops / sludge.

.4 Start / stop pumping slops.

.5 Keep a safe working pressure.

C.1.4. Preparing for sea

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan Persiapan sebelum berlayar diantaranya pemeriksaan pintu-pintu palka, pemeriksaan pintu ro-ro (khusus kapal fery) Pemeriksaan trim, dan lain-lain.

.1 Close and secure the hatch covers for sea and report

.1.1 Hatch covers closed and secured.

.2 Lash and secure the goods for sea and report.

.2.1 Goods lashed and secured.

(In ro/ro-ferries: the execution of instructions 3, 4 and 5 given from the bridge onradio should be confirmed by the person in charge of the corresponding station usingphrases 3.1, 4.1 and 5.1)



Gambar 6.13. Kapal Fery type Ro-Ro
Sumber: www.img.antaranews.com

.3 Close and secure the bow door / stern door and report..

.3.1 Bow door / stern door closed and secured.

.4 Fold and secure the bow ramp / stern ramp / side ramp and report.

.4.1 Bow ramp / stern ramp / side ramp folded and secured.

.5 Lash and secure all cars / trucks / wagons / ... and report.

.5.1 All cars / trucks / wagons / ... lashed and secured.

.6 Lower and secure the derricks / cranes and report.

.6.1 Derricks / cranes lowered and secured.

.7 Check the seaworthiness of the holds and report

.7.1 Holds seaworthy.

.8 How much ballast can we take (down to her marks)?

.8.1 We can take ... tonnes of ballast.

.9 Check the trim.

.9.1 Fill the forepeak to decrease the stern trim.

.9.2 Fill the double-bottom tank(s) .

.9.3 Pump fuel from ... tank to ... tank to bring the vessel upright.

C.2. Cargo care

C.2.1. Operating shipboard equipment for cargo care

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan Operasi peralatan kapal untuk perawatan kargo diantaranya pengoperasian peralatan perawatan kargo, bagaimana tingkat perubahan udara dari ventilator, bagaimana kondisi tempreratur penyimpanan kargo dan lain-lain.

.1 Is the equipment for cargo care operational?

.1.1 Yes, the equipment for cargo care is operational.

.1.2 No, the ... (equipment) is not operational (yet).

.1.3 The ... (equipment) will be operational in ... minutes.

.2 What is the air change rate of the hold ventilators?

.2.1 The air change rate of the hold ventilators is ... -fold.

.3 Are the temperature / humidity recorders in the hold(s) operational?

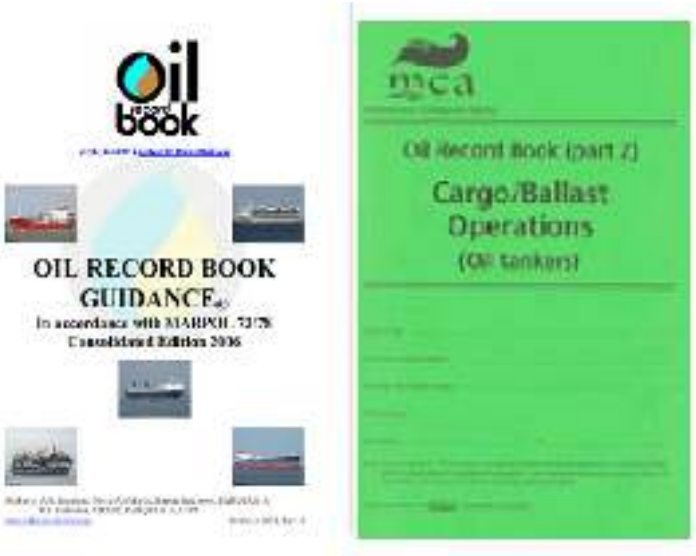
.3.1 Yes, the temperature / humidity recorders in the hold(s) are operational.

.3.2 No, the temperature / humidity recorders in the hold(s) are not operational (yet).

.3.3 The temperature / humidity recorders in the hold(s)will be operational in ... minutes.

.4 Instruct the crew how to connect reefer plugs / clip-on units / ... and report.

.4.1 The crew is instructed how to connect reefer plugs / clip-on units / ... .



Gambar 6.14. Buku catatan minyak

C.2.2. Taking measures for cargo care

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan langkah-langkah perawatan kargo diantaranya melakukan pemeriksaan, menggambarkan kerusakan kargo, mengambil tindakan, dan lain-lain.

.1 Carrying out inspections

.1 The holds must be inspected by the surveyor before loading.

.2 Check the reefer holds for proper loading preparation and report.

.2.1 The reefer holds are ready for loading.

.2.2 The reefer holds are not ready for loading (yet).

.2.3 The reefer holds will be ready for loading in ... minutes.

.3 Are the holds clean (dry and free of smell)?

.3.1 Yes, the holds are clean(dry and free of smell).

.3.2 No, the holdsare not clean (dry and free of smell) (yet).

.3.3 The holds will be clean (dry and free of smell) in ... minutes / hours.

.4 Check the operation of the hold ventilators and report

.4.1 The hold ventilators are operational.

.4.2 The hold ventilators (in no. ... hold(s)) are not operational (yet).

.4.3 The hold ventilators (in no ... hold(s)) will be operational in ... minutes.

.5 Order a surveyor to check the reefer plugs / cargo securings.

.6 Is the certificate of survey available and complete?

.6.1 Yes, the certificate of survey is available and complete.

.6.2 No, the certificate of survey is not available and complete (yet).

.6.3 The certificate of survey will be available and complete in ... minutes / hours.

.7 Check the lashings and securings every day / ... hours..

.8 Enter all checks into the log-book.

.9 Before unloading open the hatches only when the surveyor is present.

.2 Describing damage to the cargo

See also section B2/1.2.3 "Reporting incidents"

.1 The ...(cargo) is in a bad condition.

.2 The packages of ...(cargo) are

~ wet / damp / mouldy.

~ marked by fresh water / sea water.

.3 The metal of ...(cargo) is rusty.

.4 The bands of ...(cargo) are broken / missing / rusty.

.5 The crates / cases with ...(cargo) are renailed.

.5.1 The boards of crates/cases with ...(cargo) are loose.

.6 The marks / labels on ...(cargo) are unclear / illegible /false.

.7 The contents of drums / barrels / ... are unknown.

.8 The weight of the ...(cargo) is unknown.

.10 The boxes / crates / cases / ... with ...(cargo) are damaged.

.11 The bags / bales with ...(cargo) are torn / resewn / spilling.

.12 The drums / barrels / ... with ...(cargo) are deformed / spilling .

.13 The boxes / cartons / cases/ ... with ...(cargo) are crushed.

.14 The bags / boxes / cartons / ... with ...(cargo) are not full / slack / empty.

.15 The bags / boxes / cartons / ... with ...(cargo) are second-hand.

.16 The boxes/cartons/cases/ ... with bottles of ...(cargo) are (partly) broken.

.17 The ...(cargo) is (partly)

~ eaten by rats /worms.

~ infected by vermin.

~ missing.

.18 ... container(s) are damaged.

.18.1 ... container(s) were damaged

~ before loading.

~ during loading.

~ by shifting on board.

.19 ... container(s) were washed overboard (inform on radio).

.20 The temperature in no. ... hold isabove normal / below normal / critical / ... degrees Celsius.

.21 The humidity of ...(cargo) is above normal / below normal / critical.

.3 Taking actions

See also section B2/1.2.4 "Action in case of incident"

.1 Switch on the hold ventilation to supply / exhaust air.

.2 Switch off the hold ventilation (in case of shipping seas).

.3 Switch on / off the automatic temperature control / recorder.

.4 Relash the container(s) /car(s) / trucks(s)... in no. ... hold / on ... deck.

.5 Replug the reefer container(s) in no. ... hold/on deck.

.6 Secure the shifting cargo in no. ... hold / on ... deck.

.7 Protect the deck cargo of ...(cargo) against sun / rain / shipping seas.

.8 Keep the deck cargo of ...(cargo) wet / dry.

.9 Check the contents of drum(s) / barrel(s) /container(s) / ... with false labels.

D. Aktivitas Pembelajaran

Pada modul bahasa inggris maritim ini, aktivitas pembelajaran berfokus pada peserta pembelajaran (student learning centered), dengan harapan peserta menjadi lebih mandiri, kreatif, dinamis, produktif dan tanggung jawab.

Adapun aktivitas pembelajaran pada materi Cargo and Cargo Handling ini adalah:

- Buatlan beberapa kelompok, masing-masing kelompok terdiri dari 5 orang
- Dibawah ini terdapat laporan ilmiah berjudul*: English summary of Greenpeace Russia report "Oil Pollution in Russia: Problems and Possible Solutions",* bersumber dari http://www.greenpeace.org/russia/Global/russia/report/Arctic-oil/GPRussia_Report_Why_they_spill_oil_English%20summary.pdf.
- Diskusikanlah secara berkelompok dengan rekan-rekan Saudara bagian perbagian dan buatlah presentasi maksimal 5 (lima) slide perkelompok mengenai isi dari bagian jurnal yang merupakan

tanggung jawab kelompok Saudara. (Saudara dapat menggunakan kamus jika merasa kesulitan).

English summary of Greenpeace Russia report "Oil Pollution in Russia: Problems and Possible Solutions" Why is it profitable to spill oil in Russia?

"Oil Pollution in Russia: Problems and Possible Solutions"
co-produced by Greenpeace-Russia and "Save the Pechora" Committee

Introduction to the report

According to the official data only, over 10 thousand oil spills occur in Russia per annum due to ruptured oil pipelines. Some experts estimate that about 4.5 million tons of crude oil and oil products get into the environment due to pipeline ruptures every year. However, year after year, the number of oil spills does not decline, while oil companies bear practically no financial responsibility for the ecological catastrophe occurring in all oil producing regions.

Meanwhile oil companies have access to both technologies and financial resources which could let them maintain pipelines in safe conditions. For instance, according to the Russian Federation Minister of Natural Resources and Ecology Sergey Donskoy, the upgrading of the oil fields' pipeline network will cost oil companies about 1,3 trillion rubles. To compare, the net profit of oil companies in Russia for 5 years from 2007 through 2011 was 4,9 trillion roubles.1

However, oil companies in Russia prefer to economize at the cost of the safety and health of the environment and population. In many ways it is happening this way because the current Russian legislation and state control bodies allow it.

Experts from Greenpeace Russia and "Save the Pechora" Committee thoroughly studied the gaps and deficiencies in the Russian legislation due to which the problem of oil spills has remained unsolved for many years, and have suggested concrete measures to fix them. These measures on improving the legislation are revealed in the "Oil Pollution: Problems and Possible Solutions" joint report.

In August 2014 we are going to discuss the report with oil companies and state control bodies, and, after taking into account their comments and potential

supplements, we are going to submit these proposals to the Russian Federation Ministry of Natural Resources and Ecology, as well as to the Russian government.

The major recommendations of Greenpeace Russia and "Save the Pechora" Committee

1. We proposed amendments to a number of legal regulations on land recultivation, because the current legislation enables oil companies to avoid the full financial liability for polluting the soil. Besides, the existing regulations do not define the timeframe within which recultivation of polluted soils needs to be done.

   As a result, the duration of recultivation is limited by the duration of company's license which can be 20 or even 40 years. Besides, it is neither defined which state agency is to conduct monitoring of the recultivated lands after they are returned into the state land resources, and how such monitoring is to be conducted.
2. There is in fact no adequate statistics on the volumes of oil spills and the size of oil polluted areas in Russia. We deem necessary to include in the legislation the right for the state control bodies to access to the data on the volumes of oil spills, their size and physical state of pipelines.
3. The current legislation does not stipulate that oil companies should prevent oil spills. Hence, oil companies' shareholders in fact gain dividends at the cost of the environment.

   It is necessary not only to increase fines for hiding information about pipelines' ruptures and consequent oil spills, but also to make it possible to suspend or even to revoke licenses of oil companies for their continuous violation of the environmental legislation, to make "ecological" regulations of standard license agreements really relevant, i.e. leading to the suspension and/or revocation of the licenses for non-compliance with the regulations.
4. The Russian Federation (RF) Ministry of Natural Resources and Ecology has developed virtually ineffective methods of calculating the amounts of financial compensation for the damage resulted from oil spills, as well as for the implementation of Oil Spill Mitigation Plans on the sea shelf. Due to these methods, oil companies are to reserve financial resources to compensate

ecological and other damage resulting from oil spills in an amount from 70 to 500 rubles per a ton of spilt oil. This is in fact up to 10 thousand times less than the existing basic taxes for pollution of aquatic habitat.

An effective protection from oil spills requires really adequate requirements as to the financial liability of oil companies to secure the compensation for damage.

5. Due to the fact that the legislation formally envisages just one type of waste resulting from oil extraction, oil companies manage to avoid liability for other waste, e.g. the so-called "bottom waters", as well as for their impact on the environment. It is necessary to specify types of waste from oil and gas extraction in a corresponding waste classification code.
6. The existing regulations do not require companies to have tested methods and means to effectively mitigate oil spills in frozen waters from the off-shore oil projects' operators. Due to that, for instance, the envisaged in the Oil Spill Mitigation Plan of the "Prirazlomnaya" oil rig measures to mitigate oil spills prove to be merely ineffective. Technologies tested in countries other than Russia are no more than 50% effective.

   It is necessary to include a new requirement into the federal law "On the Continental Shelf", namely: a license for subsurface resources management must contain information that the operator has at his disposal tested methods and means to mitigate oil spills in frozen waters, which, by the way, was required by the RF President.
7. While studying the issue of trainings to implement Oil Spills Mitigation Plans, we have discovered a paradoxical thing: the first such training can take place in 2(!) years after the drilling has already started. In fact it means that if an oil accident happens during these two years, the company can be absolutely unprepared to mitigate it because the effectiveness of mitigation methods envisaged by its Oil Spill Mitigation Plan have never been tested in practice. It is obvious that oil companies must be obliged to conduct such trainings before industrial oil extraction has started.

   For instance, Gazprom has so far not conducted trainings to check the effectiveness of its Oil Spill Mitigation Plan for its "Prirazlomnaya" oil rig, despite the fact that drilling works were started about a year ago. In response to Greenpeace Russia questions, the RF General Prosecutor's Office stated

that the RF legislation does not require trainings before hazardous works are started.

8. A relevant problem for supervising and control bodies proves to be their departmental disintegration. Inspectors of one supervising and control body have no right to handle the cases of oil spills at sites which are within the jurisdiction of other agencies.

   Greenpeace Russia and ordinary inspectors believe that such "disintegration" must be overcome, in particular through cooperation between federal and regional control bodies.

The full text of the joint Greenpeace-Russia and "Save the Pechora" Committee report "Oil Pollution: Problems and Possible Solutions" can be found at:

http://www.greenpeace.org/russia/Global/russia/report/Arctic-oil/Report_Russia_Spills_Oil.pdf

Greenpeace Russia
26, Leningradsky Prospekt, bldg. 1, Moscow 125040 Russia
Telephone: +7 495 988 7460
Fax: +7 495 988 7460, ext. 106

E. Latihan Soal

1) Bagaimana cara menanyakan berapa container yang sudah masuk diatas kapal ?
2) Apa ungkapan yang menyatakan pendataan kargo siap dalam 20 menit ?
3) Bagaimana menginformasikan bahwa kebakaran belum bisa ditangani dan hidupkan alarm ?
4) Bagaimana perintah untuk pengecekan pintu-pintu palka sebelum melaut ?
5) Bagaimana ungkapan untuk pengecekan persiapan bongkar-muat kargo ?

F. Rangkuman

- Komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan bongkar muat diantaranya kapasitas muatan kapal (bobot mati), jenis muatan, persiapan bongkar muat, pengoperasian peralatan bongkar muat, dan lain-lain.
- Adapun komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan penanganan barang berbahaya diantaranya penanganan barang berbahaya alami, pelaporan kecelakaan, tindakan saat terjadi kecelakaan, dan lain-lain
- Sedangkan komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan Penanganan barang cair, dan pencegahan polusi dari muatan palka dan tangki ballast diantaranya mempersiapkan langkah-langkah pengamanan sebelum bongkar muat, pengoperasian peralatan pompa, pelaporan dan pembersihan tumpahan, penanganan tangki-tangki Ballast, pembersihan tangki, dan lain-lain

G. Umpan Balik

Setelah mengikuti kegiatan pembelajaran ini,peserta pembelajaran harus mampu menuliskan secara deskriptif atau naratif tentang beberapa hal dibawah ini. (*Gunakan kertas tambahan atau lembar terpisah, apabila perlu*)

1. Apakah anda merasakan manfaat dari pembelajaran ini? Jika Ya, sebutkan apa saja manfaatnya? Jika Tidak, berikan penjelasan?

2. Apa rencana implementasi pengetahuan dan keterampilan dari hasil kegiatan pembelajaran ini.

3. Apa saran dan masukkan anda untuk kegiatan pembelajaran selanjutnya.

H. Kunci Jawaban

1. How many 20'/ 40' containers will the vessel load?
2. The cargo list will be available and complete in ... minutes.
3. Fire not under control.

   Operate the general emergency alarm.
4. Close and secure the hatch covers for sea and report
5. Check the reefer holds for proper loading preparation and report.

7

KEGIATAN PEMBELAJARAN

PASSENGER CARE

A. Tujuan Pembelajaran

Melalui kegiatan pembelajaran ini peserta pembelajaran diajak untuk mengenal, mengetahui, memahami dan mampu mengaplikasikan peristilahan dan perintahyang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim yang berhubungan dengan keselamatan penumpang sesuai dengan IMO SMCP (*International Maritime Organization - Standard Marine Communication Phrases*) Resolusi A.918 (22) Adopted on 29 November 2001 (Agenda ke 9).

B. Indikator Pencapaian Kompetensi

Kompetensi yang disampaikan dalam kegiatan pembelajaran ini adalah *"Passenger Care* " dengan indikator bahwa setelah kegiatan pembelajaran selesai peserta pembelajaran diharapkan mampu:

1. Mengenal peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
2. Mengetahui peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
3. Memahami peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).
4. Mengaplikasikan peristilahan dan perintah yang berlaku di atas kapal dalam bahasa Inggris maritim sesuai dengan IMO SMCP Res. A.918 (22).

C. Uraian Materi

PASSENGER CARE

C.1. Passenger care

Pada kegiatan pembelajaran ini, akan membahas penanganan penumpang sekaitan dengan keselamatan pelayaran, yang dikhususkan pada kapal penumpang dan kapal fery penumpang, dimana Nakhoda maupun mualim jaga serta awak kapal dapat melakukan komunikasi dan memberikan informasi kepada para penumpang pada aspek keselamatan utamanya pada pengaturan saat keadaan darurat.



Gambar 7.1. Kapal PT. Pelni merupakan kapal penumpang antar pulau yang menyambungkan Indonesia dari Sabang sampai Merauke

Sumber: www.img.antaranews.com

C.1.1. Briefing and Instruction

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan keselamatan penumpang utamanya pengaturan saat kondisi darurat pada kapal penumpang dan fery penumpang diantaranya kapasitas

muatan kapal (bobot mati), jenis muatan, persiapan bongkar muat, pengoperasian peralatan bongkar muat, dan lain-lain.

C.1.1.1 Conduct of passengers on board

.1 General information on conduct of passengers

.1 Ladies and Gentlemen. This is Captain ... speaking.

I have pleasure in informing you that all safety equipment is in full working order.

The bow / stern doors are closed and secured. The vessel is in all respects ready for sea.

Please listen carefully to the safety instructions which follow. In the unlikely event of anemergency, please obey the orders given on the public address system.

.2 Passengers are requested to read all notes and leaflets concerning safety regulations.

.3 All regulations concerning the vessel's routine have to be obeyed.



Gambar 7.2. Kapal Fery yang dikelola oleh PT. ASDP merupakan kapal angkutan penumpang yang melayari sungai, danau dan pantai

Sumber: www.img.antaranews.com

.2 Briefing on prohibited areas, decks, and spaces

Safety regulations do not permit passengers to enter the following spaces:

- navigating bridge
- engine room
- manoeuvring areas at the front and back end of the vessel
- cargo rooms and compartments
- service rooms
- all areas and spaces marked "Crew only"
- all closed, sealed or roped off areas, spaces and rooms
- car decks when the vessel is at sea.

C.1.1.2 Briefing on safety regulations, preventive measures and communications

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan peraturan keselamatan serta langkah-langkah pencegahannya, dan lain-lain.

.1 Drills

.1 International regulations require all passengers to be assembled in a drillwhich has to take place within 24 hours of departure.

.2 A drill will be held to familiarize passengers with their assembly stations,with their life-saving equipment and with emergency procedures.

.3 All passengers must attend this drill.

.2 The general emergency alarm

.1 In case of emergency seven short blasts and one prolonged blastwill be given with the ship's whistle and the alarm system.

.2 Remain calm when you hear the general emergency alarm.

.3 Passengers will be taught how to act and behavein cases of emergency .

.3 Preventing / reporting fire

. 1 Always remember that fire is the greatest hazard aboard ship.

. 2 Always act immediately if you detect fire or smell fumes or smoke.

. 3 Always inform a member of the crew if you detect fire or smell fumes or smoke.

. 4 Be careful to extinguish cigarettes completely.

. 5 Put used cigarettes in a container provided.

. 6 Never smoke in bed.

.7 Never smoke on deck except in areas labelled as smoking areas.

. 8 Never throw a cigarette overboard.

. 9 The use of naked light and open fire is strictly prohibited.

.10 Never use lighted candles.

.11 Never hang anything over or near an electric bulb.

.12 Never use an electric iron in a cabin. If you need to iron somethinguse the ironing room on .... deck. The key may be collected at the information desk.

.13 If you detect a fire or smell fumes or smoke act immediately as follows:

- Call out "Fire !"

- Operate the nearest fire alarm

- Inform a member of the crew

- Telephone the navigating bridge. The number to dial is ....

.4 PA announcements on emergency

.1 Attention please! Attention please!

This is your captain with an important announcement.

I repeat, this is your captain with an important announcement.

.1.1 We have grounded/ a minor flooding (in ...)/ a minor fire (in ...).

.1.2 There is no immediate danger to our passengers or the shipand there is no reason to be alarmed.

.1.3 For safety reasons we request all passengers to go to their assembly stationson deck and wait there for further instructions.

.1.4 Please follow the instructions given by the officers and crew.

.1.5 The ship's fire fighting team / damage control team is fighting the fire / flooding.

.1.6 We also have radio contact with other ships / radio coast stations.

.1.7 The fire / flooding is under control.

.1.8 As soon as I have further information I will make another announcement.

I ask you kindly to remain calm. There is no danger at this time.

.2 This is your Captain speaking. I have another announcement.

The fire / flooding is not under control yet.

.2.1 There is smoke / flooding in ... Access to this area is prohibited..

.2.2 For safety reasons we request all passengers to prepare to go to their assemblystations. Access to the assembly stations will be via ..... . Do not forget to take yourlifejackets and blankets with you.

.2.3 All passengers of deck no. ..... are requested to follow the crew members who willescort you to your assembly stations.

.2.4 When you get to your assembly stations put on your lifejackets and wait for furtherorders.

.2.5 Do not go to the lifeboat stations until you are ordered to do so.

.2.6 Go to your lifeboat stations.

.2.7 Follow the escape routes shown.

.2.8 Do not enter the lifeboats / liferafts. The order to enter the lifeboats / liferafts will begiven from the bridge or by the officers.

.2.9 We have just received a message from shore / other vessels that assistance is on theway. Assistance should arrive within approximately .... hours.

.5 Person overboard

.1 If you see anybody fall overboard, act as follows:

- call out "Man overboard"
- throw lifebuoys overboard
- keep your eyes on the person in the water
- show / tell an officer / crew the person's position in the water, or telephone thebridge immediately, the number is .... .



Gambar 7.3. Lambang rompi penolong anak-anak

.6 Protective measures for children

.1 Children must be kept under permanent observation.

.2 Never let children climb or sit on the ship's rails.

.3 Special lifejackets for children are available; please ask the steward / stewardess.

.4 You may leave your children under qualified care in the children's playroom / on theplaydeck on .... deck from .... to .... hours.

C..2 Evacuation and Boat Drill

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan evakuasi penumpang saat kondisi darurat diantaranya bagaimana mengarahkan penumpang ke stasiun rakit penolong, bagaimana penggunaan rompi penolong, dan lain-lain.



Gambar 7.4. Lambang sekoci penolong (A) dan rakit penolong (B)

C.2.1 Allocating / directing to assembly stations, describing how to escape

.1 When the general emergency alarm is sounded, which consists of seven short blasts andone prolonged blast, all passengers have to go to their assembly station. Take yourlifejackets and blankets with you. Lifejackets are stored in your cabins under your bedsand at your assembly stations. You are encouraged to try on your lifejacket.

.2 All passengers must put on

- warm clothing

- long trousers, long-sleeved shirts / jackets

- strong shoes and head covering.

.3 All passengers with their lifejackets and blankets are requested to go to their assemblystations/ the lounge / the ... immediately.

.4 From your assembly stations you will be escorted to your lifeboats / liferafts.



Gambar 7.5. Rakit penolong diturunkan menggunakan dewi-dewi

.5 All passengers are requested to carefully study the safety instructions behind theircabin doors.

.6 All passengers are requested to follow the escape routes shown.

.7 Do not use lifts / elevators.

.8 All passengers are requested to strictly obey the instructions given by the officers or crew.

.9 When you hear the abandon ship alarm, which consists of one prolonged and one shortblast repeated continuously, please act in the same manner as under the generalemergency alarm.

.10 During the voyage you may hear some other sound signals. These are exclusively for theinformation of the crew.

Please, act only if you hear the general emergency alarm or the abandon ship alarm.

.11 If you have any questions regarding safety, do not hesitate to ask any of the officers orcrew.

C.2.2. Briefing on how to dress and what to take to assembly stations

.1 Take your lifejacket and a blanket.

You will find your lifejacket under your bed.

.2 Put on warm clothing, long-sleeved shirts, strong shoes and head covering whatever theweather. No high-heeled shoes.

.3 Do not forget personal documents, your spectacles and medicine if necessary.

.4 Do not return to your cabin to collect your property.



Gambar 7.6. Reflektor pada rompi penolong

C.2.3. Performing roll call

.1 At your assembly station one of the officers / crew will perform a roll call.

.2 The officer / crew will say "This is a roll call", and will call out the passengersindividually by their names.

.3 When your name is called out, please answer loudly "Here".

.4 If one of your cabinmates is not able to attend the roll call, please inform the officer/crewimmediately.



Gambar 7.7. Proses penurunan sekoci penolong menggunakan dewi-dewi

C.1.2.4 Briefing on how to put on lifejackets

.1 (dependent on type of lifejacket used)

- pull the lifejacket over your head
- tighten the strings well
- pull the strings around your waist and tie in front.

.2 Follow closely the demonstration given by the officer / crew.

The crew members will help you if necessary.

.3 Carefully study the demonstration in the pictures in your cabins.

.4 Carefully study the demonstration in the diagram at the assembly station.

C.2.5. Instructions on how to embark and behave in lifeboats / liferafts

.1 Enter the lifeboat / liferaft only when ordered by an officer / lifeboatman.

.2 Clear the entrance of the lifeboat / liferaft immediately after entering.

.3 Do not push each other when entering the lifeboat / liferaft.

.4 Hold on to ropes or to your seat when lowering / hoisting.

.5 Sit down in the lifeboat / liferaft immediately.

.6 Keep your lifejackets on.

.7 Provisions and drinking water will be distributed by an officer / lifeboatman only.

.8 Strictly obey all instructions given by the officer / lifeboatman.

.9 Discipline in the lifeboat / liferaft is of vital importance.



Gambar 7.8. Evakuasi penumpang di dalam rakit penolong

C.2.6 On-scene measures and actions in lifeboats / liferafts

.1 Keep a sharp lookout for persons in the water.

.2 Have a line / hook / knife / lifebuoy ready.

.3 Do not take off your shirts / long trousers / head covering whatever the weather.

.4 Pump out the water / free the lifeboat / liferaft from water.

.5 Who needs medical first aid?

.6 Everybody will get the same ration of provisions and water.

.7 Warning! Do not drink sea water whatever the situation.

.8 We will send a MAYDAY.

.9 We will fire rockets / use smoke buoys / ..... to attract attention.

.10 We will join the other lifeboats / liferafts.



Gambar 7.9. Evakuasi penumpang kapal tubrukan

C.3. Attending to passengers in an emergency

Pada bagian ini, komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan evakuasi dan pelayanan penumpang saat keadaan darurat diantaranya bagaimana mengarahkan penumpang agar tidak panik dan selalu mendahulukan penumpang yang tidak berdaya, seperti anak-anak, orang lanjut usia, atau penyandang cacat memasuki sekoci/rakit penolong, serta penggunaan rompi penolong, dan lain-lain.

C.3.1 Informing on present situation

.1 The vessel was abandoned in position .... due tofire / grounding / collision / flooding / heavy list / serious damage / ... .

.2 Keep calm. There is no reason to panic.

The officers / lifeboatmen know exactly what to do.

.3 There are enough life-saving appliances for everyone on board.

.4 The Maritime Rescue Co-ordination Centre/vessels in the vicinity have already beeninformed of our situation.

.5 Vessels / helicopters / aircraft are coming to our rescue.

.6 Vessels / helicopters / aircraft will reach us within ..... hours.

.7 We have radio contact with rescue craft.

.8 There are enough provisions and drinking water for 48 hours.

.9 You obtain medicine for seasickness from the lifeboatman

.



Gambar 7.10. Penumpang masuk ke dalam rakit penolong dengan tenang dan mendahulukan penumpang yang tidak berdaya

C.3.2. Escorting helpless passengers

.1 ..... persons are missing.

.2 Search all cabins / WCs/showers for missing persons.

.3 Assist those who need help.

.4 Help children, elderly, disabled, injured or sick persons with lifejackets.

.5 Give assistance when entering lifeboats / liferafts.

.6 We require warm clothing and blanketsfor the children / elderly / disabled / injured / sick.

.7 We require a stretcher for the disabled / injured / sick.

.8 All persons, please move closer.

.8.1 The elderly / disabled / injured / sick need room to lie down.

.9 Everyone, please, be quiet. The children / the sick need rest.

D. Aktivitas Pembelajaran

Pada modul bahasa inggris maritim ini, aktivitas pembelajaran berfokus pada peserta pembelajaran (*student learning centered*), dengan harapan peserta menjadi lebih mandiri, kreatif, dinamis, produktif dan tanggung jawab.

Adapun aktivitas pembelajaran pada materi Passenger Care ini adalah:

1. Buatlah beberapa kelompok, masing-masing kelompok terdiri dari 2 orang.
2. Lakukanlah latihan dengan bermain peran secara berpasangan, dengan mencoba dialog-dialog secara komunikatif sebagaimana

contoh diatas. (ada yang berperan sebagai pengirim pesan, dan ada yang berperan sebagai penerima pesan).

3. Berikan evaluasi dari praktik yang telah dilakukan oleh masing-masing pasangan dalam kelompok secara objektif dan tanggung jawab.

E. Latihan Soal

1) Bagaimana cara mengumumkan kepada para penumpang untuk membaca petunjuk keselamatan ?
2) Bagaimana cara kapten memberi tahu kepada para penumpang bila ada pengumuman yang penting ?
3) Bagaimana cara memberi tahu bahwa ada pelampung khusus anak-anak ?
4) Bagaimana cara mengarahkan para penumpang untuk dievakuasi ke stasiun rakit penolong ?

F. Rangkuman

- Penanganan penumpang sekaitan dengan keselamatan pelayaran, yang dikhususkan pada kapal penumpang dan kapal fery penumpang, dimana Nakhoda maupun mualim jaga serta awak kapal dapat melakukan komunikasi dan memberikan informasi kepada para penumpang pada aspek keselamatan utamanya pada pengaturan saat keadaan darurat, diantaranya bagaimana mengarahkan penumpang ke stasiun rakit penolong, bagaimana penggunaan rompi penolong, dan lain-lain

- Komunikasi yang berlangsung sekaitan dengan evakuasi dan pelayanan penumpang saat keadaan darurat diantaranya bagaimana mengarahkan penumpang agar tidak panik dan selalu mendahulukan penumpang yang tidak berdaya, seperti anak-anak, orang lanjut usia, atau penyandang

cacat memasuki sekoci/rakit penolong, serta penggunaan rompi penolong, dan lain-lain.

G. Umpan Balik

Setelah mengikuti kegiatan pembelajaran ini, peserta pembelajaran harus mampu menuliskan secara deskriptif atau naratif tentang beberapa hal dibawah ini. (*Gunakan kertas tambahan atau lembar terpisah, apabila perlu*)

1. Apakah anda merasakan manfaat dari pembelajaran ini? Jika Ya, sebutkan apa saja manfaatnya? Jika Tidak, berikan penjelasan?

2. Apa rencana implementasi pengetahuan dan keterampilan dari hasil kegiatan pembelajaran ini.

3. Apa saran dan masukkan anda untuk kegiatan pembelajaran selanjutnya.

H. Kunci Jawaban

1. Passengers are requested to read all notes and leaflets concerning safety regulations.
2. Attention please! Attention please!
   This is your captain with an important announcement.
   I repeat, this is your captain with an important announcement.
3. Special lifejackets for children are available; please ask the steward / stewardess.
4. All passengers with their lifejackets and blankets are requested to go to their assemblystations.

EVALUASI

1. Isyarat yang digunakan untuk mengumumkan suatu pesan urgensi (penting) adalah …
   a. PAN PAN
   b. MAY DAY
   c. URGENT
   d. SECURITE

2. Ungkapan standar yang digunakan dalam berkomunikasi dengan kekuatan sinyal pada level dua (yaitu. lemah) adalah …
   a. fair/three
   b. poor/two
   c. good/four
   d. excellent/five

3. Penyebutan nomor atau angka 4.5 adalah …
   a. Four point five
   b. Four dot five
   c. Four five
   d. Four decimal five

4. “I am in danger of capsizing” adalah komunikasi saat kapal mengalami kondisi …
   a. Miring / bahaya terbalik
   b. Kandas
   c. Banjir / kemasukan air
   d. Karam / tenggelam

5. Apa perintah olah gerak kapal ke kanan 25° ?

a. starboard twenty-five
b. ease to twenty-five
c. port, steer twenty-five
d. steady on twenty-five

6. Arti dari perintah olah gerak kapal Nothing to starboard adalah
   a. Olah gerak selesai
   b. Hindari kanan
   c. Cikar kanan
   d. Tahan posisi kemudi

7. Berikut ini termasuk alat bantu komunikasi radio, kecuali …
   a. INMARSAT
   b. NAVTEX
   c. VTS
   d. DCS

8. “Your position bearing 30 degrees from Sulawesi Island”. Maksud dari kalimat tersebut adalah …
   a. posisi kapal pada 30 derajat dari pulau Sulawesi
   b. posisi kapal pada 30 derajat menuju pulau Sulawesi
   c. posisi kapal berhenti 30 derajat dari sulawesi
   d. posisi kapal berhenti 30 derajat menuju sulawesi

9. Akhir suatu transmisi radio telefon oleh pengirim dinyatakan dengan isyarat …
   a. RA
   b. RC
   c. AR
   d. CR

10. Perintah pengoperasian telegraph dari Nakhoda/Mualim Jaga untuk *mundur dengan kecepatan penuh* adalah …
    a. Full position
    b. Full astern

c. Full backward
d. Full speed

11. Saat ingin menyampaikan pesan keselamatan maka komunikasi diatas kapal dapat dilakukan dengan menghubungi stasiun radio pantai maupun kapal-kapal yang ada disekitarnya dengan menggunakan kalimat/kata-kata pembuka …
    a. Securite Securite Securite
    b. Emergency
    c. Securite
    d. Securite Securite

12. Salah satu ungkapan komunikasi dalam kondisi marabahaya yang memperlihatkan kondisi kapal yang mengalami kapal hanyut di laut adalah …
    a. I require / MV ... requires tug assistance
    b. I have / MV ... has problems with cargo / engine(s) / navigation / …
    c. Aground forward / amidships /aft / full length
    d. I / MV ... was under attack by pirates

13. Jawaban bila ada pertanyaan "What is the diameter of the turning circle adalah …
    a. The diameter of the turning circle is ... kilometers
    b. The diameter of the turning circle is ... Metres
    c. The diameter of the turning circle is ... centimeters
    d. The diameter of the turning circle is ... Miles

14. Berikut ini ysng merupakan komunikasi yang berkaitan dengan penegakan aturan dan tata organisasi di kapal adalah …
    a. Shore based radar assistance / VTS / Pilot station is on VHF Channel …
    b. Automatic fog signal is switched on
    c. Course was altered at ... UTC due to ....
    d. The helmsman is standing by

15. Arti dari perintah Midship adalah …
    a. Menuju ke tengah
    b. Tengah kapal
    c. Posisi kemudi tengah-tengah
    d. Pertengahan Kapal

16. Maksud dari perintah Nothing to port adalah …
    a. Lurus terus
    b. Belok kanan
    c. Belok kiri
    d. Hindari kiri

17. Salah satu ungkapan komunikasi dalam kondisi marabahaya yang memperlihatkan kondisi kapal yang mengalami kapal hanyut di laut adalah …
    a. I have / MV ... has problems with cargo / engine(s) / navigation / …
    b. Aground forward / amidships /aft / full length
    c. I require / MV ... requires tug assistance
    d. I / MV ... was under attack by pirates

18. A : I am sinking after collision / grounding / flooding / explosion / … I require assistance.
    B : I am proceeding to your assistance. ETA at distress position within … hours / at … UTC.
    Percakapan di atas menunjukkan komunikasi marabahaya saat kapal mengalami …
    a. kebakaran / ledakan
    b. banjir / kemasukan air
    c. miring / terbalik
    d. karam / tenggelam

19. Berikut ini yang merupakan alat bantu navigasi adalah …
    a. Propeller

b. NAVTEX
c. GPS
d. Echo sounder

20. Pernyataan "All passengers with their lifejackets and blankets are requested to go to their assembly stations/ the lounge / the ... immediately" berkaitan dengan komunikasi diatas kapal tentang ?
    a. Komunikasi yang berkaitan dengan evakuasi penumpang saat kondisi darurat di kapal
    b. Komunikasi yang berkaitan dengan Penanganan penanganan barang berbahaya di kapal
    c. Komunikasi yang berkaitan dengan kegiatan menolong orang jatuh di laut
    d. Komunikasi yang berkaitan dengan penegakan aturan dan tata organisasi di kapal

PENUTUP

Modul Diklat PKB Grade 3 tentang Bahasa Inggris Maritim di Kapal Niaga bagi guru Nautika Kapal Niaga disusun dengan harapan semoga bermanfaat dalam membantu peserta pembelajaran dalam menguasai dan meningkatkan kompetensinya baik dari segi sikap, pengetahuan maupun keterampilan.

Akhirnya, dengan hati yang lapang penyusun mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun baik dari peserta pembelajaran maupun pihak-pihak lain yang menggunakan modul diklat ini guna perbaikan dimasa yang akan datang

DAFTAR PUSTAKA

Allen, W. Stannard. 1994. *Practical English Grammar*. 2nd editon. Longman.

Direktorat PSMK, 2013, *Bahasa Inggris Maritim dan Perikanan*, Buku Teks Bahan Ajar Siswa; Paket Keahlian Teknika Kapal Penangkap Ikan; Kemendikbud RI; Jakarta.

Download Internet, alamat website: http://www.edufind.com/english/grammar/ akses tanggal 07 November 2015

Download Internet, alamat website: http://www.googleimage.com akses tanggal 07 November 2015

Download Internet, alamat website: http://www.wikipedia.com akses tanggal 07 November 2015

Echols, John, and Hassan Sadily, 2014. *Kamus Inggris Indonesia,* Edisi ke 3 yang diperbaharui (Sc). Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.

_____. 2014,*Kamus Indonesia Inggris*. Edisi ke 3 yang diperbaharui (Sc). Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.

Hoesein, Rusman dan Capt. Daniel Manuputy. 2009. *Kamus Pelayaran*, Citra Harta Prima, Jakarta.

International Maritime Organization, IMO Standard Marine Communication Phrases, Resolution A.916 (22nd Session), Adopted on 29 November 2001, Agenda item 9.

Krisdiana, R. Diyan; Rusdiono Muryanto. 2015, *Standar Kompetensi Guru Kejuruan Bidang Keahlian Perikanan dan Kelautan, Paket Keahlian Nautika Kapal Niaga (098)*, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Jenderal Guru dan Tenaga Kependidikan, Pusat Pengembangan dan Pemberdayaan Pendidik dan Tenaga Kependidikan Pertanian, Jakarta.

Murphy, Raymond. 2004. *English Grammar in Use*. Cambridge University Press.

Samsumar, Jali; Dede Supriatna; 2010; *English for Nautical and Technical Student*; CV. Baruna Ilmu Indonesia; Cianjur; Jawa Barat.

GLOSARIUM

Abandon vessel (to) = Meninggalkan kapal yakni Suatu keadaan memaksa untuk mengevakuasi kru dan penumpang dari kapal pada saat terjadi marabahaya

Accommodation ladder = Tangga yang melekat pada di sisi kapal denganmodel anak tangga datar dan dilengkapi dengan pegangan tangan yang memungkinkan orang untuk naik dan turun dari kapal ke air atau pantai

Adrift = Hanyut yakni kondisi kapal yang tidak terkontrol serta tidak bisa diolah gerak karena di bawah pengaruh arus, pasang atau angin

Air draft = Ketinggian dari permukaan air ke titik tertinggi kapal

Assembly station = Tempat berkumpul yaitu suatu tempat di dek, dimana awak kapal dan penumpang berkumpul dan bersiaga pada saat alarm tanda bahaya dibunyikan.

Backing (of wind) = Pergeseran arah angin dengan cara berlawanan dari arah jarum jam, misalnya dariutara ke barat (kebalikan dari membelok)

Beach (to) = Perintah untuk mengolahgerak kapal agar menuju ke pantai untuk mencegah

tenggelamnya kapal tersebut di perairan yang dalam

Berth = 1. Sebuah ruang di kapal untuk menyimpan alat keselamatan dll
2. Tempat untuk kapal saat berlabuh atau sandar di dermaga, dll

Blast = Sebuah sinyal peluit yang dikeluarkan oleh kapal

Blind sector = Daerah yang tidak dapat dipindai/dideteksi oleh radar kapal karena terlindungoleh bagian dari superstruktur, tiang-tiang, dll

Boarding arrangements = Semua peralatan, seperti tangga utama, tangga akomodasi, hoist, dll,diperlukan untuk perpindahan yang aman

Boarding speed = Kecepatan kapal yang disesuaikan dengan kecepatan sebuah perahu atau sekoci yang berlayar disampingnya sehingga awak kapal dapat dengan aman untuk turun dan berpindah

Briefing = Pemberian informasi atau penjelasan ringkas kepada kru dan / atau penumpang

Cable = 1.Rantai yang menghubungkan kapal dengan jangkar.
2.Kawat atau tali yang digunakan terutama untuk tambat kapal
3.(Istilah Pengukuran) yang menyatakan jarak yang bernilai sekitar seratus depa atau sepersepuluh mil laut (1/10 mil) atau 608 kaki atau 200 yard

Capsize (to) = Serah terima tugas

Cardinal buoy =yaitu pelampungyang menunjukkan arah utara, timur, selatan atau barat, dari titik tetap seperti kecelakaan kapal (kapal karam), air dangkal,dll

Cardinal points = Empat mata angin utama pada kompas,yaitu : utara, timur, selatan dan barat

Casualty =Korban kasus kematian dalam bencana kecelakaan atau pengiriman

Check (to) = 1.Pemeriksaan untuk memastikan peralatan dalam kondisi yang tepat atau semuanya sudah benar dan aman
2. Untuk mengatur gerak rantai, tali atau wire saat diarea apakah terlalu cepat atau terlalu lambat.

Close-coupled towing = Adalah metode dari kapal penarik (kapal tunda) yang melalui es di kutub dengan cara memecahkan es.

Close up (to) = Untuk mengurangi jarak dari kapal yang berada di depan dengan cara meningkatkan kecepatan

Compatibility (of goods) = Menunjukkan apakah barang yang berbeda dapat dengan aman disimpan bersama dalam saturuang kargo.

Vessel constrainedby her draft = Sebuah kapal dari segi rancangan yang dibatasi kemampuannya untuk menyimpang dalam kaitannya dengan kedalaman yang tersedia dan lebarair yang akan dilayari

Convoy = Sekelompok kapal yang berlayar bersama-sama, misalnya melalui kanal atau es

Course = adalah arah pergerakan kapal (haluan kapal)

Course made good = yaitu pergerakan kapal yang kemungkinannya dipengaruhi oleh arus, sungai, pasang surut, dan kelonggaran yang disebabkan oleh angin dan laut

COW (Crude Oil Washing) = adalahsistem pembersihan tangki minyak mentah (kargo minyak) dengan cara mencuci/membilas.

CPA / TCPA = (Closest Point of Approach/Time to Closest Point of Approach): merupakan istilah pelayaran yang didefinisikan untuk memberikan peringatan ketika target dapat dilacak atau target terlihat.

Crash-stop = Dalam keadaan darurat, maka dilakukan perubahan arah putaran dari mesin utama (propeller/baling-baling) untuk menghindaritubrukan

Damage control team = Sebuah Tim/kelompok ABK yang sudah terlatih untuk menanggulangi keadaan darurat seperti banjir di kapal

Datum = 1. Penentuan posisi dari target pada waktu tertentu

2.Alat yang digunakan untuk mengukur kedalaman perairan dalam bentuk grafik

Derelict = Kapal yang terlantar dan terapung-apung, atau ditinggalkan di laut

Destination = Pelabuhan tujuan dimana kapal akan berlabuh

Disabled = Sebuah kapal yang rusak atau terganggu sedemikian rupa sehingga tidak mampumelanjutkan pelayarannya.

Disembark (to) = Turun dari kapal (telah sampai di tujuan)

Distress alert (GMDSS) = Sebuah sinyal radio secara otomatis dari kapal yang mengalami marabahaya yang ditujukan keMRCC dengan memberikan posisi kapal, kecepatan kapal, identifikasi dan sifat marabahaya yang dialami

Distress / Urgency traffic = adalah pertukaran informasi secara verbal dengan menggunakan radio komunikasi baik dari kapal ke stasiun pantaidan / atau kapal ke kapal / pesawat, tentang situasi gawat / keadaan darurat sebagaimana yang telah diatur dalam ITU Radio Regulations

Draught (or draft) = Adalah kedalaman air di mana kapal berlayar

Dragging (of anchor) = yaitu terjadinya pergeseran posisi kapal yang sedang berlabuh jangkar tanpa diketahui (tidak terkontrol) karena jangkar tidak berfungsi dengan baik.

Dredging (of anchor) =yaitu terjadinya pergeseran posisi kapal yang sedang berlabuh jangkar yang bertujuan untuk

mengontrol kondisi jangkar apakah berfungsi dengan baik atau tidak.

Drifting = yaitu terjadinya pergeseran posisi kapal yang sebabkan oleh angin, maupun air pasang

Drop back (to) =menjaga jarak dari kapal yang ada di depan dengan cara mengurangi kecepatan

DSC = Digital Selective Calling (lihat sistem GMDSS)

Embark (to) =Berangkat pergi naik kapal

EPIRB = (Emergency Position Indicating Radio Beacon)yaitu alat pengirim sinyal radio yang menunjukkan posisi kapal yang mengalami keadaan darurat

Escape route = Rute penyelamatan diri yang harus diikuti dalam kasuskeadaan darurat

Escort = Kapal pandu yang dibutuhkan dalam hal khusus, misalnya kapal pemecah es,tug, dll

ETA = (Estimated Time of Arrival) Perkiraan Waktu Kedatangan

ETD = (Estimated Time of Departure) Perkiraan Waktu Keberangkatan

Fathom = Satuan pengukuran panjang sekitar 6 kaki

Fire patrol = yaitu tindakan berjaga-jaga yang dilakukan pada interval waktu tertentu sehingga apabila terjadi kebakaran dapat segera

terdeteksi; kegiatan ini wajib dilakukan pada kapal yang membawa lebih dari 36 penumpang

Flooding = Banjir yang diakibatkan oleh adanya aliran air yang tidak terkendali utamanya dari air laut yang masuk ke kapal

Fire monitor = Pemantauan kebakaran dengan mempersiap-kan alat pemadam kebakaran seperti busa/powder / meriam air, dll

Foul (of anchor) = Jangkar terbelitpada rantai sendiri

Foul (of propeller) =Propeller atau baling-baling terbelit oleh tali, kawat, jaring, dll, sehingga menyebabkan propeller tidak dapat berfungsi dengan baik

Full speed = Kecepatan tertinggi/kecepatan penuh dari kapal

Fumes = Asap yang dapat berupa gas berbahaya yang dihasilkan oleh kebakaran, bahan kimia, bahan bakar, dll

General emergency alarm = Alarm keadaan darurat adalah sinyal suara berupa tujuh ledakan/tiupan pendek dan satu ledakan/tiupan panjang

Give way = Memberikan jalan kepada kapal lain guna menghindari bahaya tubrukan dengan kapal lain

GMDSS =(Global Maritime Distress and Safety System)merupakan sistem tanggap darurat dan keamanan pelayaran dunia

(D) GPS = (Differential) Global (satellite) Positioning System adalah sistem penentuan posisi kapal dengan menggunakan bantuan satelit.

Half cardinal points = adalah empat arah mata angin utama yang dapat digunakan sebagai patokan membaring yaitu antara mata angin: utara dengan timur (timur laut), antara timur dengan selatan (tenggara), antara barat dengan selatan (barat daya) dan mata angin barat dengan utara (barat laut).

Hampered vessel = Sebuah kapal yang terbatas kemampuan olahgeraknya untuk bermanuver karena sifat pekerjaannya (misalnya kapal trawl, tug, dll).

Hatchrails = Tali yang dipasang untuk mencegah orangjatuh atau terlepas pegangannya.

Heading = Arah horizontal busur kapal pada saat tertentudiukur dalam derajat searah jarum jam dari utara

Hoist = adalahtali atau kabel yang digunakan oleh helikopter untuk mengangkat atau menaikkan orang dalamoperasi penyelamatan.

Icing = Coating es pada objek, misalnya tiang atau suprastruktur kapal

IMO Class = Kelompok barang (muatan) berbahaya atau zat-zat berbahaya atau dapat menyebabkan polusi bagi lingkungan laut yang diangkut dalam transportasi laut yang diklasifikasikan dalam

International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) = Kelompok barang (muatan) berbahaya

Inert (to) = Untuk mengurangi oksigen dalam tangki dengan gas inert untuk menghindari bahaya ledakan pada tangki.

Inoperative = Tidakberoperasiatau tidak berfungsi

Jettison (to) (of cargo) = Tindakan yang dilakukan dengan membuang sebagian barang (muatan) ke laut untuk meringankan kapal atau meningkatkan stabilitas kapal utamanya dalam keadaan darurat

Launch (to) = Peluncuran untuk menurunkan, misalnya sekoci ke dalam air

Leaking = Kebocoran dari cairan seperti air, minyak, dll, dari pipa, boiler, tank, dll,atau masuknya air laut ke kapal akibat kerusakan lambung

Leeward = Menuju sisi terlindung dari kapal; posisi kapal dibawah angin

Leeway = keadaan kapal yang hanyut karena terbawa angin

Let go (to) = Angkat jangkar yaitu membebaskan, melepaskan, atau mengangkat jangkar, tali, dll

Lifeboat station = Tempat bagi awak kapal dan penumpang untuk berkumpul sebelum masuk ke sekoci penolong

List =kemiringan kapal baik ke sisi samping kiri atau sisi kanan

Located = Posisi sesuai peringatan navigasi: atau Posisi objek yang dikonfirmasi

Make water (to) = mencegah air laut yang mengalir masuk ke kapal akibat kerusakan lambung, atau karena tidak ditutup dengan benar.

MMSI = (Maritime Mobile Service Identity) adalah nomor identitas pelayanan kapal.

Moor (to) = Teknik dalam mengamankan kapal di tempat tertentu dengan cara menggunakan pelampung tambatan berlabuh, atau dengan menurunkan kedua jangkar

MRCC = (Maritime Rescue Co-ordination Centre) Pusat koordinasi keselamatan pelayaran, yaitu lembaga otoritas didarat yang bertanggung jawabuntuk melakukan pencarian dan penyelamatan pelayaran dan untukmengkoordinasikan pelaksanaan operasi pencarian dan penyelamatan pelayaran

Muster (to) = kegiatan pemeriksaan terhadap ABK maupun penumpang atau keduanya di tempat khusus untuk keperluan tertentu.

Muster list = Daftar ABK, penumpang dan orang yang ada di kapal dan fungsi mereka apabila terjadi keadaan darurat.

Not under command (NUC)= Kapal yang mengalami keadaan luar biasa tidak mampu untuk manuver seperti yang dipersyaratkan oleh COLREGs

Obstruction = Sebuah objek seperti kecelakaan, bersih, dll, yang blok fairway, rute, dll

Off air = Ketika transmisi dari stasiun radio, dll, mengalami kerusakan atau dimatikan atau ditangguhkan

Off station (of buoys) = Tidak dalam posisi memetakan

Oil clearance = Pembersihan minyak yaitu menghilangkan minyak dari permukaan air

Operational = Siap dan segera untuk beroperasi/digunakan

OSC = (On-Scene Co-ordinator)Seseorang yang ditunjuk untuk mengkoordinasikan pencarian danoperasi penyelamatan dalam area tertentu

Overflow = tumpahan minyak atau cairan dari tangki karena kondisi kelebihan muatan sehingga meluap, atau karena gerakan kapal

Polluter = hasil buangan kapal seperti memancarkan zat berbahaya ke udara atau menumpahkan minyak ke laut

Preventers = Tali atau kabel yang melekat pada derek untuk mencegah Derek dari berayun selama pengoperasian/penanganan kargo

Proceed (to)	= Untuk berlayar atau kepala untuk posisi tertentu atau untuk melanjutkan pelayaran
PA-system	= (Public Address system) adalah alat pengeras suara di kabin kapal, di kamar,dll, dan di dek di mana informasi penting dapat disiarkan dari anjungan
Recover (to)	= adalah kegiatan untuk mengambil orang yang terdampar
Refloat (to)	= adalah untuk menarik kapal yang sedang kandas agar dapat terapung kembali
Rendez-vous	= Sebuah janji antara kapal biasanya disampaikan melalui radio komunikasi untuk bertemu di sebuaharea atau posisi tertentu
Reported	= Pelaporan peringatan dalam navigasi: biasanya berisi posisi objek yang belum dikonfirmasi (dilaporkan)
Restricted area	= Pembatasan area, biasanya di dek, ruang mesin, atau daerah tertentu di atas kapal, dll, untuk alasan keamanan, untuk memasukinya hanyadiizinkan untuk awak resmi atau seizin yang berwenang (Nakhoda/KKM)
Resume (to)	= adalahistilah untuk memulai kembali pelayaran, layanan atau pencarian
Retreat signal	= adalah sinyal suara, sinyal visual atau lainnya untuk tim agar kembali ke pangkalan

Rig move	= Pergerakan rig minyak (anjungan pengeboran minyak) dari platform pengeboran, dll, dari satu posisi ke posisi yang lainnya
Roll call	= Tindakan memeriksa berapa banyak penumpang dan anggota awak yang hadir,misalnya di assembly stations(stasiun tempat burkumpul), dengan membaca keras-keras daftar nama mereka (melakukan absensi)
Safe speed	= Kecepatan yang aman dari kapal dan memungkinkan untuk tindakan efektif untuk diambil di bawahsituasi dan kondisi (waktu) yang tepat untuk menghindari tubrukan atau kapal dapat berhenti dalam jarak yang tepat
SWL	= (Safe Working Load) adalahbeban kerja maksimum dari alat angkat (tidak boleh melebihi dari ketentuan tersebut).
Safe working pressure	= adalah tekanan maksimum yang diizinkan pada selang kargo (tidak boleh melebihi dari ketentuan tersebut).
SAR	= (Search and Rescue) adalah tim pencari atau tim penolong dalam sebuah kecelakaan
SART	= (Search and Rescue Transponder) adalah alat untuk mendeteksi dan mengirim isyarat kondisi marabahaya yang terjadi pada kapal
Scane	= adalah lokasi atau area dimana telah terjadi kecelakaan.

Search pattern = adalah Pola pencarian yang digunakan kapal dan / atau pesawat terbang untuk melakukanpencarian secara terkoordinasi

Search speed = adalah kecepatan kapal dalam mencari atau mendeteksi

Seamark = adalah Sebuah alat bantu navigasi yang ditempatkan sebagai rambu atau peringatan di laut guna mencegah kecelakaan kapal.

Segregation (of goods) = Pemisahan barang yang untuk alasan yang berbeda tidak harus disimpan bersama

Shackle = Panjang kabel rantai berukuran 15 depa

Shifting cargo = Pergeseran kargo adalah gerakan melintang dari kargo, terutama kargo curah, yang disebabkan oleh kapal oleng

Slings = Tali, atau kawat baja atau jaring, yang merupakan cara lain untuk menangani atau mengikat kargo agar tidak terjatuh

Speed of advance = adalah Kecepatan di mana pusat badai bergerak

Spill = Membuang secara sengaja minyak, muatan, container dll, dari sebuah kapal ke dalam laut untuk mencegah stabilitas kapal

Spill control gear = merupakan peralatan kontrol tumpahan minyak atau bahan kimia yang sengaja dibuang dari

kapal untuk menghindari polusi lingkungan laut karena pembuangan yang berlebihan

Elongated spreader = adalah bentuk anak tangga yang dibuat sedemikian rupa guna mencegah tangga dari memutar

Stand by (to) = bersiap-siap atau berada dalam kondisi siap atau dipersiapkan untuk menjalankan perintah;

Stand clear (to) = adalah istilah untuk menjaga jarak agar perahu/sekoci jauh dari kapal

Standing orders = Perintah dari Nakhoda atau Mualim ke petugas jaga yang harus dipatuhi

Stand on (to) = Perintah untuk menjaga kecepatan agar tetap stabil

Station = adalah tempat atau lokasi kerja/tugas setiap orang di kapal

Stripping = adalah memompa kotoran yang ada dalam tangki (ballast dll) sampai bersih

Survivor = Orang yang selamat atau orang yang dapat hidup meskipun berada di sebuah situasi yang sangat berbahaya, misalnya bencana alam dll.

Take off (to) = Untuk mengangkat barang atau orang dari dek kapal dengan menggunakan helikopter

Target = adalah gema yang dihasilkan pada layar radar, misalnya kapal, pulau dll

Tension winch	= adalah istilah untuk winch (alat angkat) yang berlaku pada tali tambat guna menjaga agar tali tidak ketat atau terlilit.
TEU	= (Twenty Foot Equivalent Unit) adalah dimensi ukuran standar pada kontainer.
Track	= adalah melacak jalur yang diikuti, atau yang harus diikuti, antara satu posisi dengan yang lainnya
Transit	=adalah bagian kapal saat melalui kanal, fairway, dll
Transit speed	= adalah kecepatan kapal yang dibutuhkan untuk perjalanan melalui kanal, fairway, dll
Transhipment (of cargo)	= adalah transfer barang dari satu kapal ke kapal yang lain, atau dari kapal ke pelabuhan
Underway	= adalah kapal yang lego jangkar, atau dibuat cepat ke pantai, ataukandas
Union purchase	= adalah sebuah metode penanganan kargo dengan menggabungkan dua derek, dalam mengangkat atau memindahkan barang yang sangat berat dari sisi kapal
Unlit	= Ketika kondisi gelap pada pelampung atau mercusuar yang tidak berfungsi
UTC	= Universal Time Co-ordinated (GMT) adalah penentuan waktu sesuai dengan posisi kapal (lintang dan bujur).

Variable (of winds) = adalah kondisi angin yang terus berubah kecepatan dan arahnya

Veering (of winds) = adalah kondisi angin yang mengalami perubahan searah jarum jam.

Veer out (to) (of anchors) = Untuk mengeluarkan (mengarea) rantai atau tali jangkar yang lebih panjang atau yang lebih besar

VHF = (Very High Frequency) Gelombang Frekuensi Sangat Tinggi (30-300 MHz)

Walk out (to) (of anchors) = Cara untuk membalikkan cara kerja mesin jangkar seperti menurunkan atau menjatuhkan jangkar

Walk back (to) =Cara untuk membalikkan cara kerja mesin jangkar seperti mengangkat/menaikkan jangkar

Waypoint = adalah titik posisi kapal yang harus dilewati atau titik di mana dia harus mengubah haluan sesuai dengan rencana perjalanannya

Windward = adalah posisi kapal di atas angin atau arah kapal searah dari mana angin bertiup; kebalikan dari istilah dibawah angin (leeward)

Wreck = adalah istilah dimana sebuah kapal yang telah hancur, tenggelam atau ditinggalkan di laut

2. VTS special terms (istilah khusus dalam VTS)

Fairway	= Jalur pelayaran navigasi
Fairway speed	= Kecepatan tetap di jalur pelayaran navigasi
ITZ	= Inshore Traffic Zone (of a TSS) adalah daerah batas antara daratan dengan lautan yang berada di daerah pantai yang merupakan jalur lalulintas atau rute pelayaran
Manoeuvring speed	= Kecepatan manuver kapal, baik menambah atau mengurangi kecepatan dalam keadaan di mana hal itu mungkin diperlukan saat berolahgerak
Receiving point	= Tanda atau tempat di mana kapal berada di bawah pengawasan, transit, atau dalam prosedur pengawalan
Reference line	= adalah garis-garis yang ditampilkan pada layar radar di Pusat VTS berupa grafik yang berfungsi untuk memisahkan jalur pelayaran pada kapal masuk dan atau keluar sehinggamereka dapat dengan aman melewati satu sama lain
Reporting point	= Tanda atau posisi di mana kapal wajib melaporkan kepada Stasiun VTS lokal tentang posisinya
Separation zone / line	= adalah jaluryang berfungsi untuk memisahkanalur pelayaran antar kapalyangberlayar dengan arahberlawananatau hampirberlawanan; ataumemisahkanjalurlalu lintas dari wilayah lautyang berdekatan;

ataumemisahkanjalur lalu lintaskapal yang ditujukan untukpelayaran tertentu

Traffic clearance = adalah otorisasi VTS untukkapalyang berlayar dalam kondisitertentu

Traffic lane = adalah suatu daerahdalam batas-batasyang telah ditentukandi manaalur pelayaran hanya berlaku satu arah

TSS = (Traffic Separation Scheme) adalah ukuranpengaturan rutepelayaran yang bertujuan untuk pemisahan aliranlalu lintas kapal dengancara yang tepat

VTS = (Vessel Traffic Services) adalah layanan yang dirancang untukmeningkatkan keselamatandan efisiensilalu lintas kapalserta untukmelindungi lingkungan laut

VTS area = adalah daerahyang dikendalikan olehVTSPusatatauVTSStation