**Pengembangan Model Content and Language Integrated Learning Untuk Pengujian Standard Marine Communication Phrases**

 **Berbasis Collision Regulation 1972**

*Development of Content and Language Integrated Learning Model*

*for Standard Marine Communication Phrases Assessment*

*Based on the Collision Regulation 1972*

Ahmad Fauzi1) Sukirno2) Siti Zulaikah3)

**Abstrak**

Proses pengujian yang baik, kreatif dan dinamis berpengaruh signifikan terhadap penetapan tingkat kompetensi. Pengujian yang baik akan dapat mempermudah pencapaian tujuan pembelajaran. Salah satu metode yang tepat untuk digunakan dalam menguji tingkat kompetensi Taruna dalam SMCP sebagai standar komunikasi dalam pelayaran adalah CLIL. SMCP digunakan untuk menjamin agar awak kapal, operator VTS *(Vessel Traffic Service), Pilot Station* dapat berkomunikasi menggunakan prosedur, *phrase* dan *maritime terminolpgy* dengan benar sesuai standar yang ditetapkan. Penelitian ini mengembangankan CLIL sebab metode ini efektif untuk memperbaiki proses pembelajaran. Penelitian ini melakukan analisis tentang bagaimana pengembangan pengujian SMCP berbasis Collision Regulation 1972 menggunakan CLIL yang dikembangkan. Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian deskriptif kualitatif

Pengujian menggunakan CLIL yang diiintegrasikan dengan mata kuliah profesi secara simultan terbukti menstimulasi Taruna dalam menunjukkan komptensi SMCP karena *content* pengujian berhubungan dengan kompetensi lain dalam profesi pelayaran. Melalui CLIL diketahui bahwa taruna kompeten dalam prosedur olah gerak kapal, mengetahui Maritime Terminology dan dapat meyusun kalimat dalam Maritime English pada situasi *Crossing Situation, Head On situation,* dan *Overtaking* sesuai Collision Regulation 1972.

Kata kunci: SMCP, CLIL, Collision Regulation

**1. Pendahuluan**

Tujuan utama pelaksanaan pendidikan dan pelatihan pelaut adalah terbentuknya pelaut atau pelayaran yang memiliki kompetensi sesuai standar yang ditetapkan sehingga tercipta pelayaran yang aman, nyaman dan efesien. Kompetensi yang rendah dapat menyebabkan kegagalan pelaksanaan tugas jaga dalam pelayaran. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2018” menyatakan bahwa *57.8% of accidents were attributable to human factors, illustrating a similar trend in other parts of the world.*

Keselamatan pelayaran dapat diwujudkan bila seorang pelaut dapat dengan tepat melaksanakan seluruh fungsi jaga dalam pelayaran dan ditunjang lingkungan dimana kegiatan jaga dilaksnakan. Konsep ini sangat penting untuk memahami bahwa sebuah kapal hanya dapat dioperasikan dengan selamat bila dilayarkan oleh pelaut dengan kompetensi sesuai standar dan pada lingkungan yang memungkinkan dilaksnakannya pengoperasian kapal yang aman. Seorang pelaut dengan kompetensi rendah dan berlayar pada lingkungan atau situasi yang sulit sangat berpotensi menjadi penyebab terjadinya kecelakaan. Hal ini tidak berarti bahwa pelaut dengan kompetensi tinggi terlepas dari kemungkinan penyebab kecelakaan namun kompetensi dari bridge team secara keselurahan juga menjadi kunci keselamatan, Hal ini sesuai pernyataan OICMF dalam A Guide to The Best Practice for Navigation Assessments and Audits (2018):

*The effective interaction of people with procedures, equipment and each other (human factors) is essential for safe navigation. Navigational assessments have traditionally focused on legislative and compliance issues (i.e. equipment and record keeping) and the qualifications and technical competency of a bridge team.*

Terciptanya keselamatan **pelayaran** sangat bergantung pada kompetensi pelaut serta situasi dimana sebuah kapal dilayarkan. Kobayashi menegaskan bahwa kecelakaan dapat dihindari bila dalam mengoperasikan kapal, perwira jaga (yaitu seseorang yang bertugas melakukan kegiatan navigasi di anjungan dan mengawasi mesin kapal yang dilaksnakan secara bergiliran selama 4 jam) dapat melakukan tindakan keselamatan pelayaran. Tindakan tersebut dibagi kedalam 3 keadaan waktu, yaitu: *(1) Time of first detection, (2) Time of recognition as risky vessel, (3) Time of* *starting avoiding action*. Ketiga hal tersebut hanya dapat dilakukan dengan baik bila ditunjang 2 faktor utama keselamatan pelayaran, yaitu: *(1) Necessary time to make information processing. (2) Necessary information to make proper avoiding action* (Kobayashi, 2009). Seluruh tindakan tersebut diatas dapat ditampilkan secara simultan dalam bentuk kompetensi jika seorang pelaut telah melalui pendidikan pelayaran yang baik.

Pendidikan pelayaran seharusnya berorientasi pada peningkatan tiga aspek, yaitu: aspek pengetahuan, pemahaman dan keterampilan yang selanjutnya disebut kompetensi. Kompetensi dalam pelayaran dalam konteks ini berarti kemampuan seseorang dalam mengaplikasikan pengetahuan dan keterampilan secara simultan dalam pelayaran, memberi respon yang tepat pada situasi tertentu, baik secara individu maupun kelompok sehingga sesuai satandar kompetensi. Terbentuknya pelaut dengan standard competensi bermula dari proses Pendidikan yang standard dan selanjutnya diuji dengan metode pengujian yang tepat.

 Proses pengujian yang baik, kreatif dan dinamis berpengaruh signifikan terhadap penetspan tingkat kompetensi. Pengujian yang baik akan dapat mempermudah pencapaian tujuan pembelajaran. Pengujian yang baik dan efektif adalah pengujian yang efektif, interaktif, kreatif, edukatif dan menyenangkan. Untuk terjadinya hal tersebut dibutuhkan metode pengujian yang tepat. Metode pengujian mengandung rentetan aktifitas yang dapat dijadikan pedoman agar komptensi sebagai tujuan pengujian dapat ditetapkan. Metode pengujian yang baik menyatakan dengan jelas tugas, fungsi dan bagaimana melaksanakannya.

Untuk mengetahui tingkat ketercapaian tujuan pembelajaran maka dilakukan pengujian tingkat komptensi. Diperlukan berbagai jenis ukuran, metode dan kriteria yang sesuai dengan karakteristik dan esensi pengalaman belajar masing-masing Taruna. Pengujian yang tepat akan lebih efektif dan mampu menyediakan informasi yang bermanfaat bagi pengajar untuk meningkatkan kualitas kegiatan belajarnya. Pengetahuan, pemahaman dan keterampilan yang harus dimiliki oleh taruna dalam SMCP sangat perlu ditingkatkan agar memenuhi standar komunikasi. Hal ini dicantumkan dalam IMO MSC (*Marine Safety Council)* melalui MSC 82/15/2 dan MSC 82/15/3 yang menyatakan bahwa terdapat kebutuhan yang harus segera dipenuhi untuk meningkatkan level kemampuan berkomunikasi ke tingkat yang lebih tinggi.

Salah satu metode belajar yang sesuai digunakan dalam pendidikan pelayaran adalah *Integrated Teaching Model*. Model ini dianggap sesuai sebab model ini mengintegrasikan pokok bahasan atau sub pokok bahasan atau bahkan bidang studi lain dalam satu kegiatan secara simultan. Model ini dianggap dapat meningkatkan hasil belajar sehingga tujuan belajar dapat dicapai secara maksimal. Salah satu metode yang tepat untuk digunakan dalam menguji tingkat kompetensi Taruna dalam SMCP (Standard Marine Communication Phrases) adalah CLIL (Content and Language Integrated Learning). CLIL dapat dijadikan metode yang efektif untuk memperbaiki proses pembelajaran. Apabila proses dan hasil pembelajarannya dijadikan umpan balik bagi pengajar maupun Taruna untuk meningatkan kemampuan penggunaan SMCPsebagai standar komunikasi dalam pelayaran. SMCP digunakan untuk menjamin agar awak kapal, operator VTS *(Vessel Traffic Service), Pilot Station* dapat berkomunikasi menggunakan prosedur, *phrase* dan *maritime terminolpgy* dengan benar sesuai standar yang ditetapkan.

Pengembangan CLIL dilakukan dengan mengembangkan CLIL dari pembelajaran terintegrasi isi bahasa yang mengajukan 4C (*content, communication, cognition, culture*(*community/citizenship*) menjadi alat uji untuk menguji tingkat kompetensi Taruna dalam *content, communication, cognition, culture*(*community/ citizenship*) untuk menjawab atau memberi respon atas pernytaan atau pertanyaan dalam lingkup penggunaan SMCP dalam pelayaran.

Demikianlah sehingga dibutuhkan penelitian untuk mengukur tingkat kompetensi Taruna dalam SMCP sebagai standar komunikasi pelayaran dan melanjutkannya sebagai rekomendasi pelaksanaan pendidikan dan pengujian pelayaran. Penelitian ini diberi judul Pengembangan Model Content and Language Integrated Learning Untuk Pengujian Standard Marine Communication Phrases Berbasis Collition Regulation 1972 bagi Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka yang menjadi masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengembangan CLIL untuk pengujian SMCP berbasis Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut?
2. Bagaimana pengujian SMCP berbasis Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut menggunakan CLIL yang dikembangkan?

Penelitian yang akan dilaksanakan ini secara rinci bertujuan untuk:

1. Mengetahui bagaimana CLIL dikembangkan sebagai alat untuk menguji SMCP SMCP berbasis Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut.
2. Mengetahui bagaimana hasil pengujian tingkat kompetensi SMCP SMCP berbasis Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut yang dikembangkan.

**2. Kajian Pustaka**

 Sejumlah ahli telah menetapkan definisi kompetensi dalam perspektif yang beragam, namun agar terminologi kompetensi dalam penelitian ini tetap konsisten maka digunakan definisi yang secara tekstual sangat mendekati maksud terminologi kompetensi yang dipahami dalam Pendidikan pelayaran. Fisher dan Muirhead (2005) mengemukakan bahwa:

*The concept of competency can be considered in the context of what knowledge and skill an employee needs to have in order to apply that knowledge and skill to the workplase situation, It takes in all aspect of work performance and includes the ability to perform individual tasks, responds to certain situation (e.g. emergencies), manage different tasks within the work environment, and transfer and apply the skills acquired to new situation and environment (Fisher dan Muirhead, 2005).*

Berdasarkan definisi di tersebut, maka proses Pendidikan pelayaran seharusnya berorientasi pada peningkatan 2 aspek, yaitu: aspek pengetahuan dan keterampilan. Kompetensi dalam konteks ini berarti kemampuan siswa dalam mengaplikasikan pengetahuan dan keterampilan secara simultan pada pelayaran kapal, memberi respon yang tepat pada situasi tertentu, baik secara individu maupun kelompok sehingga sesuai standar kompetensi.

 Salah satu syarat tercapainya kompetensi pelaut dalam Pendidikan Pelayaran adalah terpenuhinya standard of performance. STCW *(Standard of Training Certification and Wtackeeping) amandment 2010, bagian A-I/1 code A.*  STCW menetapkan bahwa:

*Standard of performance means the level of proficiency to be achieved for the peroper performance of function on board ship in accordance with internationally agree criteria as act forth herein and incorporating prescribed standards or level of knowledge, understanding and demonstrated skill. (STCW, 2010)*

 Standard of performance berarti tingkat kemampuan atau keterampilan dalam melakukan tugas di atas kapal yang diakui secara international. *Performace* ini juga sekaligus menunjukkan tingkat pengetahuan, pemahaman dan keterampilan seorang Siswa di kapal.

Part A-I/6 STCW tentang *Training and Assessment* menetapkan bahwa output pelatihan dengan *certificate of competency* harus dilaksanakan dengan program yang tertulis dan terstruktur dengan *learning objective* dan *learning outcome* yang terukur. Dalam hal ini IMO telah menerbitkan IMO Model Course 7.01 dan 7.03 untuk Program Studi Nautika dan 7.02 dan 7.04 untuk Program Studi Teknika sebagai panduan penyelenggaraan Pendidikan. Standar kompetensi yang harus dimiliki tersebut tercantum dalam tabel pada Part A STCW Code. Kriteria kompetensi dalam tabel tersebut menyatakan kemampuan melakukan tugas dan tanggungjawab pada tiga level; *supporting, operational dan management level*. Jika pengujian yang dinayatakan dalam part A-I/6 ini telah dilaksanakan, maka tujuan utama diberlakukannya STCW amandment 2010, yaitu untuk menjamin bahwa pemegang sertifikat memiliki kemampuan dan kompetensi dalam melaksanakan tugas dan tanggunjawab mengoperasikan kapal dengan aman dan efesien dapat dikatakan telah tercapai.

Linn (1998) menyatakan bahwa pengujian yang baik harus dapat menyediakan informasi yang bermanfaat bagi: (1) pengajar untuk meningkatkan keefektifannya dalam mengajar, dan (2) siswa untuk meningkatkan keefektifannya dalam belajar. Dengan demikian, pengujian dapat menjadi instrumen yang efektif untuk memperbaiki pembelajaran apabila hasilnya dijadikan umpan balik bagi pengajar maupun bagi Siswa.

Berdasarkan wawancara dan pengamatan, pengujian keterampilan berkomunikasi menggunakan SMCP pada umumnya dilakukan melalui penilaian hasil belajar yang tidak berbasis content yang berhubungan dengan kegiatan pada saat pelayaran kapal. Teknik yang digunakan juga kurang bervariasi. Untuk itu diperlukan metode pengujian lain yang lebih tepat dan menarik, misalnya pengembengan teknik pengujian dengan menggunakan CLIL (Content and Language Integrated Learning).

1. **SMCP (Standard Marine Communication Phrases)**

Navigasi dan komunikasi di atas kapal, antar awak kapal dengan operator VTS *(Vessel Traffic Service), Pilot Station* atau dengan kapal lain harus dilakukan dengan istilah dan kalimat yang tepat, sederhana dan tidak bermakna ganda agar terhindar dari salah pengertian. SMCP disyaratkan sebagai antisipasi fenomena dimana sebuah kapal diawaki oleh awak kapal dari negara dan bahasa yang berbeda. Tanpa standarisasi kominikasi maka akan dapat mengakibatkan kesalahfahaman sehingga mengancan keselamatan pelayaran, kehilangan kapal, jiwa, muatan dan pencemaran laut.

Pada tahun 1973, IMO *Safety Committee* pada pertemuan sesi ke 27 mengangkat temuan terjadinya kesulitan komunikasi pada pelayaran. Melalui pertemuan tersebut ditetapkan bahwa bahasa yang digunakan dalam kegiatan pelayaran adalah *Maritime English*. Standarisasi komunikasi pelayaran ini diberi nama SMNV *(Standard Marine Navigational Vocabulary).* Standar ini ditetapkan pada tahun 1977 dan diamandemen pada tahun 1985. Pada tahun 1992 *IMO Safety Committee* pada pertemuan sesi 16 *IMO Sub Committee on Safety of Navigation* mengemukakan konsep SMNV yang dikembangkan. Konsep ini kemudian diberi nama SMCP *(Standard Marine Communication)* menggantikan SMNV.

Dalam STCW, kemampuan untuk mengerti dan menggunakan SMCP ditetapkan sebagai salah satu standar minimal yang harus dimiliki oleh perwira yang melakukan tugas jaga di kapal berukuran 500 ton atau lebih. Dalam IMO SMCP (2010) ditetapkan dengan tujuan sebagai berikut:

1. Menciptakan *safety* dalam kegiatan navigasi.
2. Menetapkan standar bahasa yang digunakan dalam komunikasi antar kapal atau dengan pelabuhan, pada saat berada dalam alur pelayaran, dan di kapal dengan awak kapal multinasional.
3. Panduan bagi lembaga Pendidikan Pelayaran agar tujuan pada butir 1dan 2 tercapai.

SMCP dibagi kedalam frase komunikasi eksternal atau antar kapal dan frase komunikasi antar awak perwira di atas kapal. Aplikasi dari frase ini telah ditentukan sesuai dengan revisi STCW 1978 yang dibagi kedalam Part A dan Part B. Part A mencakup komunikasi eksternal yang sesuai dengan SMNV tahun 1985 yang dipersyaratkan oleh STCW 1995 table A-II/I. Bagian ini menjelaskan tentang komunikasi di atas kapal, antar kapal dan keselamatan navigasi, khususnya pada saat Pilot di anjungan.

Dasar SMCP adalah Bahasa Inggris yang disusun dengan sederhana dan merupakan simplifikasi dari Maritie English agar dapat mengurangi aspek grammar, leksikal dan idiom. Perubahan struktur bahasa dalam SMCP dilakukan semata-mata untuk kepentingan fungsi komunikasi. Dalam kegiatan pelayaran sering terjadi kesalahfahaman komunikais verbal sehingga mengancam keselamatan pelayaran. Simplifikasi dalam komunikasi verbal tersebut misalnya dinyatakan dengan tidak menggunakan *the, a or an, is or are.* Beberapa prinsip yang digunakan dalam menyusun SMCP oleh IMO (2010) adalah sebagai berikut:

1. Tidak menggunakan sinonim
2. Tidak menggunakan bentuk baku
3. Menggunakan kalimat dengan kemungkinan jawaban “*yes or no*” qustions
4. Menggunakan “*one phrase for ane event*”.

SMCP mengatur beberapa phrase dasar dan terminology yang harus dinyatakan pada saat melakukan komunikasi dalam *head on, overtaking atau crossing situation.* Srandar komunikasi SMCP berbasis Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut terlampir pada lampiran 1.

1. **Pembuatan Rubrik**

Pelaksanaan ujian yang baik harus didahului dengan pembuatan kriteria yang mengacu pada ketentuan-ketentuan yang dinyatakan dengan baik agar terwujud konsistensi dalam pengujian dan pemeberian nilai hasil ujian. Ketentuan-ketentuan tersebut antara lain (1) harus dirumuskan secara jelas, (2) singkat padat, (3) dapat diukur, dan karenanya dipergunakan kata-kata kerja operasional, (4) menunjuk pada tingkah laku hasil belajar, apa yang mesti dilakukan dan bagaimana kualitas yang dituntut, dan (5) ditulis dalam bahasa yang dipahami oleh siswa. Perumusan kriteria yang jelas dan penggunaan kata operasional akan mempermudah pengajar untuk melakukan kegiatan penilaian.

Pengujian menggunakan CLIL yang dikembangkan menggunakan pendekatan penilaian acuan kriteria *(criterion referenced measures)* untuk menentukan nilai capaian Siswa. Nilai seorang Siswa ditentukan berdasarkan seberapa tinggi kinerja yang ditampilkan secara nyata yang menunjukkan tingkat capaian kompetensi yang diajarkan. Untuk menentukan tinggi rendahnya nilai kinerja yang diujikan, maka digunakan rubrik dan deskriptor nilai yang digunakan untuk memberikan nilai setiap kriteria yang telah ditentukan. Rubrik dapat dipahami sebagai sebuah skala penetapan nilai yang dipergunakan untuk menilai kinerja Siswa untuk tiap kriteria terhadap tugas-tugas tertentu (Mueller, 2008).

Dalam sebuah rubrik terdapat dua hal pokok yang harus dimuat, yaitu kriteria dan tingkat capaian kinerja untuk setiap kriteria. Kriteria berisi hal-hal esensial berupa standar kompetensi yang ingin diukur tingkat capaian kinerjanya. Kinerja yang diukur merupakan kinerja yang secara esensial dan konkret mewakili standar yang diukur capaiannya. Membatasi kriteria pada hal-hal esensial maka kriteria lain yang dapat menyebabkan penilaian menjadi kurang praktis dapat dihindari. Kriteria harus dinyatakan dalam bentuk pernyataan, singkat padat, komunikatif, dengan bahasa yang gramatikal, dan benar-benar mencerminkan hal-hal esensial dari standar kompetensi yang diukur. Dalam sebuah rubrik, kriteria dapat diberi label dengan kata-kata tertentu yang lebih mencerminkan isi, misalnya dengan kata-kata: unsur yang dinilai.

Tingkat capaian kinerja, umumnya ditunjukkan dalam angka-angka. Besar kecilnya angka sekaligus menunjukkan tinggi rendahnya capaian. Tiap angka tersebut biasanya mempunyai deskripsi verbal yang diwakili, misalnya nilai 1: tidak ada kinerja, sedang nilai 4: kinerja sangat meyakinkan dan bermakna. Penilaian tingkat capaian kinerja seorang siswa dilakukan dengan menandai angka-angka yang sesuai. Rubrik lazimnya ditampilkan dalam tabel kriteria yang ditempatkan di sebelah kiri dan tingkat capaian di sebelah kanan tiap kriteria yang diukur capaiannya tersebut. Berikut adalah rubrik yang digunakan untuk menilai hasil pengujian siswa dalam melakukan kegiatan komunikasi pelayaran berbasis SMCP.

Tabel 2.1. Rubrik Penilaian SMCP berbasis CLIL

|  |  |
| --- | --- |
| Subjek | Nilai |
| A80 – 100Kompeten | B70 – 79Cukup Kompeten | C60 – 69Tidak Kompeten | D50 – 59Saangat Tidak Kompeten  |
| Head on  | Prosedur benar, maritime terminology benar, bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis) benar dan dinyatakan secara komprehensif. Kinerja dilakukan dengan kategori baik. | Prosedur benar, maritime terminology benar bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis) benar namun dinyatakan cukup komorehensif. Jawaban atau pernyataan cukup singkat beberapa kalimat harus diulang-ulag. Kinerja dilakukan dengan kategori cukup baik. | Prosedur tidak semuanya benar, terminologytidak seluruhnya benar, bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis) tidak semuanya benar, sangat singkat dan terbatas, beberapa kalimat harus diulang-ulang.Kinerja dilakukan dengan kategori kurang. | Prosedur, bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis), maritime terminologypada umumnya salah dan terus berulang.Kinerja dilakukan engan kategori sangat kurang. |
| Crossing (another ship on the starboard) | Prosedur benar, maritime terminology benar, bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis) benar dan dinyatakan secara komprehensif. Kinerja dilakukan dengan kategori baik. | Prosedur benar, maritime terminology benar bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis) benar namun dinyatakan cukup komorehensif. Jawaban atau pernyataan cukup singkat beberapa kalimat harus diulang-ulag. Kinerja dilakukan dengan kategori cukup baik. | Prosedur tidak semuanya benar, terminologytidak seluruhnya benar, bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis) tidak semuanya benar, sangat singkat dan terbatas, beberapa kalimat harus diulang-ulang.Kinerja dilakukan dengan kategori kurang. | Prosedur, bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis), maritime terminologypada umumnya salah dan terus berulang.Kinerja dilakukan engan kategori sangat kurang. |
| Crossing (another ship on the port side) | Prosedur benar, maritime terminology benar, bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis) benar dan dinyatakan secara komprehensif. Kinerja dilakukan dengan kategori baik. | Prosedur benar, maritime terminology benar bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis) benar namun dinyatakan cukup komorehensif. Jawaban atau pernyataan cukup singkat beberapa kalimat harus diulang-ulag. Kinerja dilakukan dengan kategori cukup baik. | Prosedur tidak semuanya benar, terminologytidak seluruhnya benar, bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis) tidak semuanya benar, sangat singkat dan terbatas, beberapa kalimat harus diulang-ulang.Kinerja dilakukan dengan kategori kurang. | Prosedur, bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis), maritime terminologypada umumnya salah dan terus berulang.Kinerja dilakukan engan kategori sangat kurang. |
| Overtaking | Prosedur benar, maritime terminology benar, bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis) benar dan dinyatakan secara komprehensif. Kinerja dilakukan dengan kategori baik. | Prosedur benar, maritime terminology benar bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis) benar namun dinyatakan cukup komorehensif. Jawaban atau pernyataan cukup singkat beberapa kalimat harus diulang-ulag. Kinerja dilakukan dengan kategori cukup baik. | Prosedur tidak semuanya benar, terminologytidak seluruhnya benar, bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis) tidak semuanya benar, sangat singkat dan terbatas, beberapa kalimat harus diulang-ulang.Kinerja dilakukan dengan kategori kurang. | Prosedur, bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis), maritime terminologypada umumnya salah dan terus berulang.Kinerja dilakukan engan kategori sangat kurang. |

1. **Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut**

Aturan ini terdiri dari 4 bagian yang dijabarkan dalam 38 aturan dan 4 lampiran. Sehubungan dengan komunikasi antar kapal dalam penelitian maka yang menjadi perhatian utama adalah penggunaan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut Bagian B, Aturan 13 (Overtaking), Aturan 14 (Head On Situation) dan Aturan 15 (Crossing Situation). Aturan-aturan ini dipilih karena pada kondisi yang diatur pada pasal-pasal tersebut mengharuskan seorang siswa kompetens dalam melakukan komunikasi dengan menggunakan prosedur pada SMCP. Situasi tersebut diilustrasikan dalam gambar 2.1. berikut:

Gambar 2.1. Posisi Kapal dalam Pelayaran Alur Terbatas



Sumber: T. N. Blakey (1987) English For Maritime Studies.

Posisi kapal dalam pelayaran alur terbatas di atas mengilustrasikan posis kapal yang berpotensi pada terjadinya kecelakaan laut berupa tabrakan kapal. Untuk menciptakan kondisi yang aman, maka digunakan P2TL. Disamping itu, juga digunakan SMCP sebagai komunikasi verbal untuk mengkomunikasikan posisi kapal dan olah gerak yang dilakukan jika diperlukan.

1. **CLIL (Content and Language Integrated Learning)**

*Content and Language Integrated Learning (CLIL) merupakan suatu*pendekatan pembelajaran yang berpusat pada materi (content) dan sekaligus bahasa (language) yang digunakan dalam pembelajaran. Marsh et al. (2010) menyatakan bahwa:

*CLIL is a dual-focused educational approach in which an additional language is used for the learning and teaching of content and language with the objective of promoting both content and language mastery to predefined levels”*.

Pernyataan tersebut menjelaskan bahwa CLIL merupakan suatu pendekatan pembelajaran yang berpusat pada dua hal sekaligus yaitu: bahasa yang digunakan untuk belajar dan mengajarkan materi sekaligus bahasa dengan tujuan mendorong penguasaan materi dan bahasa menuju tingkatan-tingkatan tertentu. Berdasarkan pernyataan tersebut diatas, maka sesungguhnya CLIL dapat dikembangkan tidak hanya menjadi metode belajar namun sekaligus dapat dikembangkan menjadi alat uji dalam pendidikan vokasi pelayaran. CLIL yang dikembangkan sangat tepat digunakan sebagai pendekatan pembelajaran dan sekaligus menguji tingkat kompetensi dalam yang menggunakan bahasa dalam bentuk SMCP sebagai bahasa komunikasi dalam pelayaran.

CLILmerupakan suatu pendekatan pembelajaran yang mengajarkan isi dan bahasa dalam porsi yang seimbang. Pembelajaran dengan pendekatan CLIL tidak hanya berfokus pada materi (content), tetapi juga pada bahasa pengantarnya (language). Penerapan pendekatan CLIL dapat membantu siswa memahami materi yang disampaikan dengan bahasa Inggris.

Marsh (2008) menyebutkan bahwa keuntungan utama dari CLIL adalah *positive attitude changes in learners towards learning a language, and towards themselves as language learners*. Selanjutnya CLIL memberikan beberapa keuntungan bagi siswa antara lain; (a) bahasa dipelajari dengan beragam perspektif dan terintegrasi dengan bidang studi yang berbeda serta saling melengkapi, (b) CLIL dapat meningkatkan motivasi dalam pembelajaran bidang studi dan bahasa, (c) CLIL dapat meningkatkan kemampuan dan kompetensi bahasa karena keharusan berkomunikasi menggunakan *target language*. (d) CLIL dapat mengembangkan multidisciplinary skills dan *multilingual attitudes*, yang akan sangat dibutuhkan dalam bekerja, (e) guru dapat didorong untuk merubah praktik mengajar dan menerapkan alat instruksional tingkat lanjut yang variatif, dan (f) CLIL dapat disarankan sebagai *an efficient instrument of multilingual education* (Stukalina, 2010)*.*

Dosen pada CLIL tidak harus guru bahasa atau guru mata kuliah. Bentley (2010) menyatakan bahwa *CLIL teachers can be subject teachers, language teachers, primary classroom teachers or classroom assistants*. Lebih lanjut ia menjelaskan bahwa setiap dosen yang berbeda akan mempunyai tantangan yang berbeda. Pengajar bahasa membutuhkan lebih untuk dapat mempelajari konten dari suatu mata kuliah. Sebaliknya, pengajar konten akan membutuhkan lebih untuk mempelajari bahasa untuk menyampaikan konten mereka.

Marusic (2012) menyatakan bahwa keberhasilan pembelajaran CLIL tercapai dengan mengkombinasikan komponen 4C yang meliputi isi, komunikasi, pengetahuan, dan kebudayaan. (1) isi, yaitu dengan meningkatkan pengetahuan, keterampilan, pemahaman materi. (2) komunikasi, yaitu dengan menggunakan bahasa untuk belajar dan belajar untuk menggunakan bahasa. (3) pengetahuan, yaitu dengan mengembangkan keterampilan-keterampilan berpikir menghubungkan konsep abstrak dan konkrit, pemahaman dan bahasa. (4) kebudayaan, yaitu dengan membuka pandangan baru dan membagi pemahaman untuk menumbuhkan kesadaran terhadap dirinya dan orang lain.

Coyle (2008) mengemukakan bahwa CLIL merupakan interaksi antara materi atau isi pembelajaran (*content*), komunikasi (*communication*), proses belajar dan berpikir (*cognition*), dan kepedulian social (*culture*). Konsep tersebut dikenal dengan *4Cs Framework for CLIL*. Dalam konsep *4Cs framework*, belajar tidak hanya sebatas bagaimana siswa memahami konsep atau materi yang diajarkan, tetapi juga meliputi bagaimana proses belajar dan berpikir siswa dalam mengkonstruksi pengetahuan dan juga bagaimana siswa berkomunikasi dengan siswa lain dalam lingkungan sosial budaya.

Yulistio   dan   Anita   Fhitri   (2019)   menyatakan,   Pendekatan   CLIL digunakan untuk memperkaya pembelajaran dengan prinsip: (a) isi teks berupa model atau tugas bermuatan karakter dan pengembangan wawasan serta kepedulian, (b) unsur kebahasaan/kominikasi menjadi unsur penting untuk menyatakan berbagai tujuan berbahasa/berkomunikasi, (c) setiap jenis teks memiliki struktur berpikir/kognisi yang berbeda-beda yang harus disadari siswa agar komunikasinya lebih efektif, (d) budaya berbahasa/berkomunikasi yang berhasil harus melibatkan etika, kesantunan berbahasa, dan budaya (lokal, nasional dan antarbangsa).

Berdasarkan deskripsi di atas, CLIL dalam konteks pengujian komunikasi pelayaran selanjutnya dikembangkan dalam bentuk yang lebih spesifik yang dalam penelitian ini berupa pengujian tingkat kompetensi dalam berkomunikasi menggunakan SMCP sesuai P2TL. Prinsip yang dikembangankan dan diadaptasi kedalam lingkup pelayaran tersebut menjadi: (a) isi teks berupa model atau tugas bermuatan komunikasi pelayaran menggunakan SMCP berbasis P2TL, (b) unsur kominikasi menjadi unsur untuk menyatakan informasi, pernyataan dan pertanyaan dalam komunikasi pelayaran menggunakan SMCP berbasis P2TL, (c) jenis teks, prosedur, struktur berpikir/kognisi dalam komunikasi pelayaran menggunakan SMCP berbasis P2TL, (d) budaya berkomunikasi yang melibatkan etika yang berlaku umum (lokal, nasional dan antarbangsa).

Tabel 2.2. CLIL yang Dikembangkan untuk Pengujian Kompetensi menggunakan SMCP berbasis P2TL

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Lingkup CLIL | Deskripsi CLIL | Pengembangan Berbasis SMCP | Pengembangan Pengujian |
| Content | Isi teks berupa model atau tugas bermuatan karakter dan pengembangan wawasan serta kepedulian. | Isi teks berupa model atau tugas bermuatan komunikasi dalam pelayaran sesuai SMCP berbasis P2TL. | Komunikasi sesuai situasi, kondisi dan posisi kapal terhadap kapal lain sesuai SMCP berbasis P2TL. |
| Communication | Unsur kebahasaan/kominikasi menjadi unsur penting untuk menyatakan berbagai tujuan berbahasa/berkomunikasi. | Unsur kominikasi menjadi unsur untuk menyatakan informasi, perntanyaan dan pertanyaan dalam komunikasi pelayaran sesuai SMCP berbasis P2TL. | Prosedur melaksanakan komunikasi pelayaran sesuai SMCP berbasis P2TL. |
| Kognition | Setiap jenis teks memiliki struktur berpikir/kognisi yang berbeda-beda yang harus disadari agar komunikasinya lebih efektif. | Prosedur, bentuk dan pilihan kata (morfologi), Struktur kalimat (sintaksis), maritime terminology dalam komunikasi pelayaran sesuai SMCP berbasis P2TL.yang efektif. | Prinsip penggunaan SMCP:1. Tidak menggunakan sinonim
2. Tidak menggunakan bentuk baku
3. Menggunakan kalimat dengan kemungkinan jawaban “*yes or no*” qustions
4. Menggunakan “*one phrase for ane event*”.

Melaksanakan tindakan navigasi sesuai P2TL. |
| Culture | Budaya berbahasa/berkomunikasi yang berhasil harus melibatkan etika, kesantunan berbahasa, dan budaya (lokal, nasional dan antarbangsa). | Budaya berkomunikasi yang melibatkan etika yang berlaku umum (lokal, nasional dan antarbangsa). | Budaya berkomunikasi yang melibatkan etika yang berlaku umum (lokal, nasional dan antarbangsa). |

1. **Pengujian**

Dalam penelitian ini pengujian tingkat kompetensi dilakukan mengunakan CLIL yang dikembangkan dan nilai ditetapkan berdasarkan rubrik. Ada banyak definisi pengujian, walau berbeda rumusan, pada umumnya merujuk pada pengertian yang hampir sama. Menurut Lynch (1996) pengujian adalah usaha yang sistematis untuk mengumpulkan informasi untuk membuat pertimbangan dan keputusan. Brown (2004) memilih istilah test untuk istilah pengujian dan mengartikannya sebagai cara pengukuran keterampilan, pengetahuan, atau penampilan seseorang dalam konteks yang sengaja ditentukan. Pengujian dilakukan secara komprehensif berkenaan dengan respon atau performance yang ditampilkan Siswa berdasarkan tugas yang diberikan.

Linn (1998) menyatakan bahwa pengujian yang baik harus dapat menyediakan informasi yang bermanfaat bagi: (1) dosen untuk meningkatkan keefektifannya dalam mengajar, dan (2) siswa untuk meningkatkan keefektifannya dalam belajar. Dengan demikian, pengujian dapat menjadi instrumen yang efektif untuk memperbaiki belajar apabila hasilnya dijadikan umpan balik bagi dosen maupun bagi siswa itu sendiri.

Pengujian merupakan suatu bentuk tugas yang menghendaki siswa untuk menunjukkan kinerja di dunia nyata secara bermakna yang merupakan penerapan esensi pengetahuan dan keterampilan (Mueller, 2008). Istilah bermakna (mean­ingful) yang dimaksud adalah sesuatu yang ada kaitannya atau kesesuaiannya dengan kebutuhan hidup secara nyata. Dengan demikian, siswa akan diberi kesempatan untuk mendemonstrasikan kompetensinya dalam menggunakan SMCP dalam komunikasi pelayaran.

Akuntabilitas merupakan salah satu prinsip pelaksanaan penilaian yang dapat dipertanggungjawabkan, baik dari segi teknik, prosedur, maupun hasilnya. Asesmen autentik dalam belajar dilakukan sebagai upaya untuk mendapatkan dan memutuskan hasil belajar secara akurat. Hart (1994) menyatakan bahwa asesmen autentik merupakan suatu penilaian yang dilakukan melalui penyajian atau penampilan oleh siswa dalam bentuk pengerjaan tugas-tugas atau berbagai aktivitas tertentu yang langsung mempunyai makna pendidikan.

1. **Hipotetsis**

Berdasarkan uraian pada Bab I dan II maka diduga bahwa teknik pengujian tingkat kompetensi Siswa dalam dilakukan komunikasi pelayaran berbasis SMCP dan P2TL pada Politeknik Ilmu Pelayaran masih menggunakan metode yang belum menguji kemampaun bahasa Siswa dengan content yang berhubungan dengan pelayaran kapal.

**3. Metode Penelitian**

 Metode penelitian adalah langkah dan prosedur yang akan dilakukan dalam pengumpulan data atau informasi guna memecahkan permasalahan dan menguji hipotesis penelitian. M**etode penelitian dalam penelitian ini adalah**langkah yang dilakukan oleh peneliti untuk mengumpulkan informasi atau data serta melakukan investigasi pada data yang telah didapatkan tersebut.

 Metode penelitian yang digunakan oleh penulis adalah metode penelitian deskriptif kualitatif karena mendeskripsikan hasil penelitian terhadap komunikasi antar kapal sesuai Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) berbasis SMCP dan fungsi serta prosedur penggunaan alat navigasi di anjungan yang secara langsung digunakan oleh taruna atau bagian dari tim yang melakukan kegiatan pelayaran. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif untuk menganalisis data primer maupun sekunder dengan cara mendeskripsikan, menjelaskan, dan memvalidasi temuan-temuan penelitian (Sulistyono, 2015). Metode penelitian ini digunakan untuk menganalisa data penelitian dalama format CLIL.

Penelitian deskriptif ialah penelitian yang dilakukan untuk menyelidiki suatu kondisi, keadaan, atau peristiwa tertentu, kemudian hasilnya akan dipaparkan dalam bentuk laporan penelitian. Arikunto (2019) menyatakan bahwa penelitian deskriptif ialah suatu penelitian yang berusaha menjawab permasalahan yang ada berdasarkan data-data. Sukmadinata (2017) menyatakan bahwa penelitian deskriptif adalah karakteristik penelitian yang dapat mengungkapkan atau membedah berbagai fenomena alam dan sosial dalam masyarakat secara spesifik. Penelitian deskriptif pada tahap awal bertujuan untuk mendeskripsikan temuan-temuan penelitian berdasarkan data-data yang diperoleh. Tujuan kedua, adalah menjelaskan.

## Langkah-langkah dalam penelitian deskriptif menurut Sukardi (2014) adalah sebagai berikut:

1. Pertama, mengidentifikasi permasalahan yang spesifik dan signifikan untuk dicari solusinya dengan metode penelitian deskriptif;
2. Kedua, merumuskan dan membatasi permasalahan secara spesifik;
3. Ketiga, menentukan tujuan dan manfaat penelitian tersebut;
4. Keempat, melakukan studi pustaka dengan sumber-sumber berdasarkan permasalahan yang diteliti;
5. Kelima, menentukan kerangka berpikir dan hipotesis penelitian sesuai dengan tujuan penelitian;
6. Keenam, menentukan metode yang akan digunakan dalam penelitian tersebut;
7. Ketujuh, mengumpulkan, mengorganisasi, dan menganalisis data temuan penelitian dengan teknik statistic;
8. Kedelapan, membuat laporan penelitian berdasarkan sistematika.

Dalam penelitian ini kedelapan kangkah tersebut diatas telah direncanakan, disusun dalam sistematika dan dilaporkan.

Dalam penelitian ini ditetapkan dua defenisi operasional variable sebagai berikut:

1. SMCP adalah standar komunikasi berupa kata, kalimat dan terminologi yang digunakan dalam komunikasi di atas kapal, antar kapal dan dengan pelabuhan. Komunikasi harus dilakukan dengan istilah dan kalimat yang tepat, sederhana dan tidak bermakna ganda agar terhindar dari salah pengertian. SMCP disyaratkan sebagai antisipasi terhadap fenomena dimana sebuah kapal diawaki oleh awak kapal dari negara dan bahasa yang berbeda. Tanpa standarisasi kominikasi maka dapat mengakibatkan kesalahfahaman sehingga mengancan keselamatan pelayaran, kehilangan kapal, jiwa, muatan dan pencemaran laut.
2. Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut yang merupakan peraturan yang mengatur tindakan yang harus diambil awak kapal dalam menghadapi situasi dan posisi tertentu pada saat pelayaran di laut. Dalam penelitian ini situasi dan posisi dimaksud adalah: *head on sitiation, overtaking, crossing (another ship on the starboard/port site).*
3. Fungsi dan prosedur penggunaan alat navigasi di anjungan yaitu penyataan dan atau penjelasan Taruna tentang fungsi dan prosedur alat navigasi yang digunakan di anjungan pada saat berlayar. Alat navigasi tersebut adalah yang pernah digunakan Taruna secara langsung atau menjadi bagian dari tim dalam pelayaran.

Instrumen yang digunakan untuk menjaring data menyangkut variable penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. What navigation equipment have you used when you were on board?
2. What is the important function of RADAR with regards to the safety of navigation?
3. What is the procedure when a vessel is crossing from port side?
4. What is the procedure when a vessel is crossing from starboard side?
5. What is the procedure when a vessel is Head On Situation?
6. What is the procedure when a vessel is Overtaking another vessel?
7. If needed, how to communicate ship to ship in head on, overtaking or crossing situation?

 Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas: obyek/subyek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2004). Populasi dalam penelitian ini adalah taruna yang secara langsung atau bagian dari tim yang melakukan kegiatan pelayaran.

 Mengingat banyakanya waktu yang diperlukan apabila harus meneliti keseluruhan populasi maka dilakukan pengambilan sampel. Penentuan sampel menggunakan metode simple random sampling. Metode ini digunakan pada populasi yang homogen dimana anggota populasi mempunyai karakteristik yang sama dalam hal ini Taruna yang mengikuti pendidikan Diploma IV Pelayaran semester VIII prodi Nautika dan telah memiliki pengalaman secara langsung atau bagian dari tim dalam melakukan kegiatan pelayaran.

 Metode pengumpulan data merupakan bagian paling strategis dalam penelitian karena tujuan utama pelaksanaan penelitian adalah pengumpulan data. Tanpa menggunakan metode pengumpulan data yang tepat maka peneliti tidak akan mendapatkan data sesuai standar data yang dibutuhkan dalam penelitian.

 Dalam penelitian kualitatif pengumpulan data dilakukan pada kondisi yang alamiah, sumber data primer dan etode pengumpulan data lebih banyak melalui wawancara mendalam dan dokumentasi. Pengumpulan data pada penelitian menggunakan tiga metode sebagai berikut:

1. Teknik wawancara yaitu melakukan tanya jawab secara langsung kepada pihak-pihak yang berkompeten dengan menggunakan daftar pertanyaan yang telah disiapkan.
2. Teknik observasi yaitu dengan melakukan pengamatan secara langsung pada lokasi penelitian yang ditetapkan.

3. Teknik kepustakaan yaitu mengumpulkan data dari buku atau bahan tulisan yang ada relevansinya dengan skripsi ini.

Metode yang digunakan dalam analisis data ini adalah menggunakan metode deskriptif, yaitu data-data yang diperoleh kemudian dituangkan dalam bentuk kata-kata maupun skema, kemudian dideskripsikan sehingga dapat memberikan kejelasan yang realistis.

Analisis data adalah tahap yang digunakan untuk menganalisis data mentah Dalam penelitian ini. Data dianalisis dengan menggunakan metode deskriptif, yaitu metode di mana data dikumpulkan, disusun, diinterpretasikan, dan dianalisa sehingga memberikan keterangan yang lengkap bagi permasalahan yang dihadapi. Hal ini dilakukan untuk membandingkan teori atau standar kompetensi yang ditetapkan dengan realita yang ditemui dan menarik kesimpulan. Langkah akhir yang digunakan dalam menganalisis data adalah menyatakan kesimpulan dan memberi saran berdasarkan olah data yang dilakukan.

Data yang dikumpulkan dinyatakan dalam persen menggunakan rentang persentase nilai. Teknik penentuan persentase tersebut menggunakan rumus sebagai berikut:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Persentasi = | Nilai yang Diperoleh | X 100% |
| Nilai Maksimal |

Terhadap nilai persentase tersebut selanjuntnya dinyatakan dalam ketegori. Penentuan kategori dari nilai persentase tersebut menggunakan skala lima yang ditetapkan berdasakan kriteria pengkategorian kualitas perangkat yang diadaptasi dari pengkategorian menurut Azwar (2010), sebagai berikut:

Tabel 3.1.Pedoman Kategori Tingkat kompetensi

|  |  |
| --- | --- |
| Rentang persentase nilai yang diperoleh | Kategori |
| 80% - 100% | Kompoten |
| 70% - 79% | Cukup Kompoten |
| 60% - 69% | Tidak Kompoten |
| 50% - 59% | Sangat Tidak Kompoten |

**4. Hasil Penelitian**

Penelitian dilakukan terhadap taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar semester VIII yang secara langsung atau bagian dari tim melakukan kegiatan pelayaran. Karena pandemic Covid 19 maka peneliti melakukan pengambilan data melalaui telepon atau teleconference. Peneliti mengajukan wawancara menggunakan instrument yang telah disiapkan. Intrumen meliputi: (1) komunikasi yang dilakukan (jika dibutuhkan) dalam situasi dan kondisi kapal sendiri terhadap kapal lain dimana P2TL harus diberlakukan sebagai pedoman, (2) alat navigasi yang pernah digunakan pada saat berlayar, (3) prosedur penggunaan alat navigasi yang pernah digunakan navigasi pada saat berlayar.

Wawancara dilakukan berbasis CLIL dimana taruna menyatakan atau menjelaskan kembali komunikasi yang telah dilakukan menggunakan SMCP, menyatakan nama, fungsi dan prosedur penggunaan alat navigasi yang digunakan tersebut. Seluruh data wawancara dalam bentuk rekaman telepon dan disusun kembali dalam bentuk transkrip.

1. **Karakteristik Responden**

Bagian ini menjelaskan karakteristik reponden yaitu taruna Program Studi Nautika, Semester VIII dan secara langsung atau bagian dari tim telah melakukan praktek berlayar. Taruna Semester VIII selama pelayaran telah melakukan komunikasi antara kapal dalam situsi *Crossing, Head On* dan *Overtaking*, memiliki pengalaman menggunakan alat navigasi dan mengetahui, memahami dan terampil dalam penggunaan alat navigasi.

1. **Hasil Dan Pembahasan**

Data yang diperoleh dari responden berupa rekaman dan catatan yang dilakukan melalui telepon. Wawancara secara langsung belum dapat dilakukan karena pandemi Covid-19. Wawancara telah dilakukan terhadap 30 Taruna, namun pada Bab ini peneliti hanya menampilkan 10 transkrip hasil wawancara yang dianggap mewakili jawaban secara keseluruhan.

1. **Prosedur**

Berdasarkan olah data hasil wawancara khusus mengenai prosedur diketahui bahwa nilai rata-rata 30 responden adalah 90 dalam kategori “kompeten” atau 100% responden kompeten dalam prosedur olah gerak pada saat mengahadapi situasi *Crossing Situation, Head On, dan Overtaking* Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) menggunakan Maritime English. Jawaban responden yaitu Taruna Program Studi Nautika Semester VIII melalui wawancara dikategorikan “kompeten” sebab responden mengetahui, memahami dan terampil menggunakan prosedur sesuai peraturan yang ditetapkan.

Selain itu, nilai rata-rata 30 responden adalah 90 atau 100% dalam kategori “kompeten” sebab responden dapat menjawab pertanyaan mengenai prosedur komunikasi antar kapal pada saat *Crossing Situation* atau *Head On* atau *Overtaking* sesuai standar komunikasi yang ditetapkan dalam SMCP. Hal ini dapat disebabkan karena responden sangat familiar dengan prosedur komunikasi antar kapal yang ditanyakan. Seluruh responden pernah menghadapi situasi yang ditanyakan dan bahkan memiliki pengalaman melakukan komunikasi antar kapal secara langsung atau bagian dari tim d. Seluruh responden telah melaksanakan praktek berlayar minimal 365 hari di atas kapal.

Pengalaman berlayar dimana prosedur navigasi dan komunikasi antar kapal pada situasi *Crossing Situation, Head On, dan Overtaking* yang ditanyakan dalam wawancara membantu Taruna dalam menjelaskan kembali kejadian yang pernah dialami menggunakan Maritime English sesuai SMCP dan P2TL. Hal ini sesuai dengan Marsh (2008) yang menyebutkan bahwa keuntungan utama dari CLIL adalah *positive attitude changes in learners towards learning a language, and towards themselves as language learners*. Pembelajaran menggunakan konten pelayaran dapat merubah sikap positif pada Taruna terhadap belajar bahasa, dan terhadap diri mereka sendiri sebagai pembelajar bahasa. Taruna menampilkan kompetensi dalam kategori “kompeten” pada saat mengintegrasikan kompetensi P2TL, menggunakan SMCP berbasis Maritime English. Hal ini sejalan dengan pernyataan Stukalina (2010) yangmengemukakan bahwa pembelajaran bahasa menggunakan metode CLIL memberikan keuntungan bagi siswa antara lain; (a) bahasa dipelajari dengan beragam perspektif dan terintegrasi dengan bidang studi yang berbeda serta saling melengkapi, (b) CLIL dapat meningkatkan motivasi dalam pembelajaran bidang studi dan bahasa, (c) CLIL dapat meningkatkan kemampuan dan kompetensi bahasa karena keharusan berkomunikasi menggunakan *target language*. (d) CLIL dapat mengembangkan multidisciplinary skills dan *multilingual attitudes*, yang akan sangat dibutuhkan dalam bekerja, (e) guru dapat didorong untuk merubah praktik mengajar dan menerapkan alat instruksional tingkat lanjut yang variatif, dan (f) CLIL dapat disarankan sebagai *an efficient instrument of multilingual education.*

 Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat dinyatakan bahwa penggunaan metode CLIL dapat dikembangkan menjadi alat unutk menguji Maritime English. Pengujian dengan metode CLIL yang mengintegrasikan beberapa mata kuliah profesi secara simultan terbukti menstimulasi Taruna dalam menjawab pertanyaan mata kuliah Maritime English karena *content* pertanyaan berhubungan dengan kompetensi lain (P2TL) dan sesuai dengan pengalaman dan situasi yang dihadapi ketika berlayar.

1. **Maritime Terminology**

Nilai rata-rata 30 responden adalah 90 atau dalam kategori “kompeten” atau 100% responden menggunakan dengan Maritime Terminology yang tepat pada saat menjawab pertanyaan tentang arah dan tindakan kapal pada situasi *Crossing Situation, Head On situation dan Overtaking.*

Maritime Terminology dalam komunikasi antar kapal wajib digunakan sesuai ketentuan IMO dalam SMCP. Ketetapan IMO tersebut selanjutnya mengharuskan Taruna untuk memiliki kompetensi menggunakan Maritime Terminology sesuai SMCP. Penggunaan Maritime Terminology yang salah akan mengakibatkan kesalahfahaman. Jika Maritime Terminology tidak digunakan maka tujuan berbahasa/berkomunikasi pasti tidak tercapai dan selanjutnya mengancam keselamatan pelayaran.

Responden dikategorikan “kompeten” dalam menggunakan Maritime Terminology sebab responden menggunakan Maritime Terminology tepat sesuai kondisi yang ingin dijelaskan. Kompetensi menggunakan Maritime Terminology dapat disebabkan karena seluruh responden memiliki pengalaman berlayar dan familiar menggunakan Maritime Terminology dalam komunikasi antar kapal.

Pengalaman berlayar dan komunikasi antar kapal yang menggunakan Maritime Terminology membantu Taruna dalam menyatakan kembali kejadian yang pernah dialami menggunakan Maritime English sesuai SMCP dan P2TL. Hal ini sesuai dengan pernyataan Yulistio   dan   Anita   Fhitri   (2019): CLIL memperkaya pembelajaran dengan prinsip: (a) isi teks berupa model atau tugas bermuatan karakter dan pengembangan wawasan serta kepedulian, (b) unsur kebahasaan/kominikasi menjadi unsur penting untuk menyatakan berbagai tujuan berbahasa/berkomunikasi, (c) setiap jenis teks memiliki struktur berpikir/kognisi yang berbeda-beda yang harus disadari siswa agar komunikasinya lebih efektif, (d) budaya berbahasa/berkomunikasi yang berhasil harus melibatkan etika, kesantunan berbahasa, dan budaya (lokal, nasional dan antarbangsa).

Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat dinyatakan bahwa metode CLIL dapat dikembangkan unruk pengujian kompetensi dalam peggunaan Maritime Terminology sangat sesuai. Pengujian dengan metode CLIL yang mengintegrasikan Maritime English dan P2TL secara simultan terbukti menstimulasi Taruna dalam menjawab pertanyaan penggunaan Maritime Terminology karena *content* berhubungan dengan terminology dalam menyatakan arah dan tindakan kapal sesuai P2TL.

1. **Sintaksis (struktur kalimat)**

**Nilai rata-rata 30 responden adalah 77 atau ...% dalam kategori “cukup kompeten”** dalam penilaian tentang sintaksi atau struktur kalimat. Sintaksis merupakan salah satu komponen penting dalam komunikasi. Disamping menggambarkan aspek kreativitas bahasa, kompenen sintaksis merupakan komponen yang menentukan interpretasi makna kalimat. Apakah pesan yang disampaikan dapat diterima dengan baik sesuai maksud dan tujuannya atau sebaliknya.

Penilaian sintaksis atas jawaban taruna merupakan penilaian tatabahasa atau gramatika atas pertanyaan tentang alat navigasi dan fungsinya, prosedur pada situasi *Crossing Situation, Head On, dan Overtaking* dan komunikasi antar kapal menggunakan Maritime English sesuai SMCP dan P2TL. Walaupun hanya dalam kategori “cukup kompeten” namun Taruna dapat menggunakan Maritime English untuk menjawab pertanyaan atau menyampaikan informasi. Kalimat yang digunakan dapat difahami maksud dan tujuannya walaupun terdapat pengurangan dan perubahan struktur kalimat dari struktur dasarnya.

 Pada umumnya pengurangan dan perubahan struktur kalimat yang digunakan Taruna dalam menjawab wawancara adalah tidak menggunakan *to be dan article*. Namun dalam persfektif SMCP, hal ini dapat diabaikan sebab masih sesuai dengan ketetapan IMO (2010) yang menyatakan bahwa dasar SMCP adalah bahaha Inggris yang dengan sengaja disimplifikasi agar dapat mengurangi aspek grammar, leksikal dan idiom. Pengurangan dan perubahan struktur kalimat ini dilakukan semata-mata untuk kepentingan fungsi komunikasi. Simplifikasi dalam komunikasi verbal tersebut misalnya dinyatakan dengan tidak menggunakan *the, a or an, is or are.*

Dari wawancara diketahui bahwa Taruna dapat mengaitkan antara pertanyaan yang diajukan dengan materi yang diajarkan dan pengalaman berlayar. Hal ini sejalan dengan CLIL yang nerupakan suatu pendekatan pembelajaran yang mengajarkan isi dan bahasa dalam porsi yang seimbang. Pembelajaran dengan pendekatan CLIL tidak hanya berfokus pada materi (content), tetapi juga pada bahasa pengantarnya (language). Penerapan pendekatan CLIL terbukti membantu Taruna dalam menyusun kalimat menggunakan Maritime English sesuai SMCP dan P2TL.

Walaupun hanya dalam kategori “cukup kompeten” namun melalui analisis atas jawaban Taruna diyakini bahwa Taruna memahami konsep atau materi yang diajarkan. Demikian halnya dengan proses belajar dan berpikir Taruna dalam mengkonstruksi pengetahuan dan berkomunikasi. Hal ini sejalan dengan konsep *4Cs Framework for CLIL* yang dikemukan Coyle (2008): CLIL merupakan interaksi antara materi atau isi pembelajaran (*content*), komunikasi (*communication*), proses belajar dan berpikir (*cognition*), dan kepedulian social (*culture*).

Fakta ini sejalan dengan pernyataan Marsh (2010) bahwa Content and Language Integrated Learning (CLIL) merupakan suatu pendekatan pembelajaran yang berpusat pada materi (content) dan sekaligus bahasa (language) yang digunakan dalam pembelajaran. Hasil wawancara menunjukkan bahwa Taruna yang telah mengikuti pendidikan dan berlayar dapat menjelaskan kembali alat navigasi dan fungsinya, prosedur pada situasi *Crossing Situation, Head On, dan Overtaking* dan komunikasi antar kapal menggunakan Maritime English sesuai SMCP dan P2TL.

Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat dinyatakan bahwa metode CLIL sangat sesuai dan dapat dikembangkan untuk menguji Taruna dalam menyusun kalimat menggunakan Maritime English sangat sesuai. Pengujian kemampuan menyusun kalimat menggunakan Maritime English dengan metode CLIL dengan *content* yang diintegrasi dengan mata kuliah lain dalam profesi pelayaran secara simultan terbukti menstimulasi Taruna dalam menyusun kalimat menggunakan Maritime English.

**5. Penutup**

Bab ini berisi simpulan dan saran yang disusun berdasarkan hasil analisis yang diuraikan dalam hasil penelitian ini. Simpulan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Metode CLIL (Content and Language Integrated Learning) dapat dikembangkan menjadi Metode Pengujian CLIL Berbasis SMCP sesuai P2TL. Prinsip yang dikembangankan dan diadaptasi kedalam lingkup pelayaran tersebut menjadi: (a) isi teks berupa model atau tugas bermuatan komunikasi pelayaran menggunakan SMCP berbasis P2TL, (b) unsur kominikasi menjadi unsur untuk menyatakan informasi, pernyataan dan pertanyaan dalam komunikasi pelayaran menggunakan SMCP berbasis P2TL, (c) jenis teks, prosedur, struktur berpikir/kognisi dalam komunikasi pelayaran menggunakan SMCP berbasis P2TL, (d) budaya berkomunikasi yang melibatkan etika yang berlaku umum (lokal, nasional dan antarbangsa). Pengujian dengan metode CLIL yang diiintegrasikan dengan mata kuliah profesi secara simultan terbukti menstimulasi Taruna dalam menunjukkan kinerja Maritime English karena *content* pengujian berhubungan dengan kompetensi lain dalam profesi pelayaran.
2. Analisis data hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Taruna semester VIII sebagai calon perwira pelayaran niaga dapat dinyatakan memiliki kompetensi dalam nenggunakan SMCP sesuai P2TL. Pengujian menggunakan metode pengujian CLIL berbasis SMCP sesuai P2TL menunjukkan bahwa Taruna mengetahui, memahami dan terampil dalam prosedur olah gerak kapal, mengetahui Maritime Terminology dan dapat meyusun kalimat dalam Maritime English pada saat mengahadapi situasi *Crossing Situation, Head On situation,* dan *Overtaking* sesuai Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) menggunakan Maritime English.

**DAFTAR PUSTAKA**

Arends, R.I. 1997. *Class Room Instruction and Management*. New York: Mc. Graw Hill Contextual teaching and Learning.

Asri Budiningsih (2005). *Belajar dan Pembelajaran,* Jakarta: Renika Cipta.

Badan Pengembangan SDM Perhubungan 2010. *Peraturan Kepala Badan SDM Perhubungan Nomor 2162 tentang Pedoman Penyelenggaraan Pendidikan dan Pelatihan Kepelautan.*

Bandura, A. 1994. *Self-efficacy mechanism in physiological activation and health-promoting behavior. In J. Madden, IV (Ed.), Neurobiology of learning, emotion and affec.* Disadur pada 19 Juni 2015 dari https://www.uky.edu/~eushe2/Bandura/BanEncy.html.

Brophy, J. 1982. *Class Room Management and Urban Society Techniques Education*.

Borg, W. R., Gall, M.D. 2003. *Education Research*: An Introduction (7th Edition). Boston: Perason Education.

Callum, M.C. and Smith M. V. 1999. *Developing Mariner Assessment, A Practical Manual For Assessment Developer.* Seattle: US Coast Guard Research and Development Centre.

Callum, Mc. 1997. *Mariner Qualification and Training Performance Based Test Development.* Battle Seattle Research Centre.

Corebima 2004. *Pemahaman Tentang Asesmen Autentik*. Makalah disajikan pada *Pelatihan PBMP pada Pembelajaran Bagi Para Guru Sains Biologi dalam Rangka RUKK VA, 9-10 Juli 2004*.

Coutroubis, A. D. 2000. *Experience With ER CBT and Simulator*. Calmar: INSCL

Fisher, D. & Muirhead, P. 2005. *Practical Teaching Skill For Maritime Instructors*. Swedia: WMU

Ghozali, I., 2002. *Statistik Non Prametrik Teori dan Aplikasi dengan Program SPSS*. Semaarang: Badan Penerbit Undip.

Glencoe, J. 1999. *Alternate Assessment in the Science Class Room*. New York: Mc. Graw-Hill.

Gottschalk, Louis. 1986. *Understanding History; A Primer of Historical Method* (terjemahan Nugroho Notosusanto). Jakarta: UI Press.

Hibbard, K.M. 1996. *A Teacher Guide to Performance Based Learning and Assessment*. Alexandria VA: Association and Curriculum Development.

International Maritime Organisation 1972. *Safety of Life at Sea*. London: IMO

International Maritime Organisation 1972. Collision Regulation. London: IMO

International Maritime Organisation 1994. *United Nation Convention of the Law of the Sea (UNCLOS)*. London: IMO

International Maritime Organisation 2014. *The Role of Classification Societies*. London: IMO

Japan Marine Accident Inquiry Agency 2007. *Marine Accident Report 2007. Japan: 9th* Asian Conference on Marine Simulator and Research.

Johnson, W. David, Jhonson, T. Roger 2002. *Meaningful Assessment, A Manageable and cooperative Process*. Allyn and Bacon: Boston USA.

Joyce, Bruce; Weil, Marsha; Calhoun, Emily 2011. *Models of Teaching*. Boston: Allyn and Bacon.

Kent, L. 2003. *Simulation of business Skills: Best Practice and Market Outlook*. Disadur pada July 8, 2009, from [www.srich-bi.com](http://www.srich-bi.com).

Kobayashi, Hiroaki. 2008. *Basic Knowledge and Practical Technique of Instructor Using Simulator*. Japan: Tokyo University of Marine Science and Technology.

Kobayahsi, Hiroaki. 2009, *Mariner’s Function for Safe Navigation.* Tokyo: Tokyo University of Maritime Science and Technology.

MAIB. 2008. *Report on Investigation into the Grounding of CFL Performer, Report No. 21/2008.*

Majid, A. 2005. Perencanaan Pembelajaran, Bandung: Remaja Rosdakarya

Maritime Safety Committee (MSC) 82/15/2 *Research Into Instruction With Automated Systems. London*: IMO.

Maritime Safety Committee (MSC) 82/15/3. *Research Into the Influence of Organizational Structure on Safety Management Performance*. London: IMO.

Marzano, R. J. 1993. *Designing a New Taxonomy of Educational Objectives*. Thousand Oaks, CA: Corwin Press.

Maslow, A. H. 1943. [A Theory of Human Motivation](http://psychclassics.yorku.ca/Maslow/motivation.htm). Psychological Review, 50(4)*, 370-96*. Disadur pada tanggal 19 Juni 2015 dari http://www.simplypsychology.org/maslow.html

Miller, N. E. 2011. *The Social Learning and Imitation Book*. Proceeding of the american phylosophyca society, Vol 155, September 2011. Disadur pada tanggal 19 Juni 2015 dari [https://amphilsoc.org/sites/default/ files/](https://amphilsoc.org/sites/default/%20files/)proceedings/1553MillerBio Complete1550312.pdf

Moleong, L. J. 2009 *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.

Mulyasa, E. 2004. *Implementasi Kurikulum 2004.* Bandung: Remaja Rosdakarya.

Murata, S. 2008. *Analysis on Characteristics of an Officer on Watch (OOW) Utilizing AIS Simulator*. Japan: National Institute for Sea Training.

Nashimura. 2009. *The Relation between Lookout Capacity and Navigational Environment*. Japan: Japan Coast Guard Academy.

Nikto, A. J. 1996. *Educational Assessment of students*. New Jersey: Prentice Hall Ins Englewood Ciffs.

Nurgiantoro, B. 2001. *Penilaian dalam Pengajaran Bahasa Indonesia*. Jogjakarta: BPPE Jogjakarta.

O’Malley, J. Michael and Pierce, Lorraine Valdez. 1996. *Authentic Assesment for English Language Leaners Practical Approaches for Teacher*. Addison: Whisley Publishing Company.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2005 Tentang *Standar Nasional Pendidikan*

Popham, J.W. 2006. *Crafting Curricular Aims For Instructionally Supportive Assessment*. Los Angeles: University of California. Disadur pada August 5, 2009, from [www.education.umn.edu](http://www.education.umn.edu)

Pritchard, B. & Tominac, S. 2009. *Learning Outcomes Workload and Systems of Credits for Maritime English Courses*. IMEC 21: Szczecin.

Salkind, Neil.J. 2009. *Teori-teori Perkembangan Manusia*. Bandung: Nusa Media. Disadur pada 20 Juni 2015 dari *http://eprints.undip.ac.id*

Skinner, B.F. 1966. *Preface to the seventh printing. In The Behavior of Organisms: An Experimental Analysis*. (7th printing) New York: Appleton-Century-Crofts. Disadur padda tanggal 19 Juni 2015 dari http://schugurensky.faculty.asu.edu/moments/1938skinner.html.

Slavin, R. E. 1980. Cooperative learning. *Review of educational research*, *50*(2), 315-342. Disadur pada tanggal 19Juni2015 dari http://scholar.google.co.id/scholar?q=RE+slavin+learning+theory&btnG=&hl=id&as\_sdt=0%2C5&as\_vis=1

Subroto, Toto. 2000. *Pemantapan Kemampuan Mengajar (PKM).* Departemen Pendidikan Nasional. Direktorat Jenderal Pendidikan Dasar dan Menengah Bagian Proyek Penataran Guru SLTP Setara D-III.

Suryabrata, S. 2005.  Metodologi Penelitian. Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada.

Supranata, Sumarna dan Muhammad Hatta. 2004. *Penilaian Portofolio, Implementasi Kurikulum 2004*. Jakarta Rosda.

Suprijono Agus (2009). *Coopertatatif Learning: Teori dan Aplikasi*, Jogjakarta: PustakanPelajar.

Sutarman dan Swasono, P (2003). *Implementasi Pembelajaran Generatif Berbasis Konstruktivisme sebagai Upaya Meningkatkan Kemampuan Siswa Kelas III pada Bidang Fisika di SLTP 17 Malang*. Jurnal. Malang: Lemlit-UM.

Sutopo, HB. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Surakarta: UNS Press.

Syah, D. Strategi Pembelajaran Efektif Disadur pada tanggal 20 Juni 2015 dari https://tutial.wordpress.com/2012/01/06/strategi-pembelajaran-efektif/

Thobroni Muhammad & Arif Mustofa (2011). *Belajar dan Pembelajara Pengembangan Wacana dan Praktik Pembelajara dalam Pembangunan Nasional.* Jogjakarta: AR-Ruzz Media.

Trenkner, P. 2007. *The IMO StandardMarine Communication Phrases*. Alert 14.

Walington, J. 2006. *Education Research*. London: Continum

Wyatt, R.L. & Looper, S. 2002. *So You Have to Have A Portfolio, a Teacher's Guide to Preparation and Presentation*. California: Corwin Press Inc.