

BAB IV PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab III, maka penulis menarik beberapa kesimpulan yang menjadi kendala dalam olah gerak di zona 500 m *safety zone*, diantaranya yaitu :

1. Nakhoda kurang memahami prosedur olah gerak kapal di daerah 500 m *safety zone* sehingga menimbulkan resiko kecelakaan yaitu tubrukan antara kapal dengan *platform*.
2. Nakhoda kurang memperhitungkan faktor-faktor dari luar kapal yang mempengaruhi olah gerak kapal di daerah 500 m *safety zone* sehingga Nakhoda mengalami kesulitan dalam melakukan olah gerak.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan beberapa saran sebagai solusi atau pemecahan dalam mengurangi resiko kecelakaan pada saat kapal Hadi 9 akan berolah gerak di zona 500 m *safety zone*, diantaranya yaitu :

1. Seharusnya diadakan *familiarisasi* secara berkala mengenai prosedur olah gerak kapal di daerah 500 m *safety zone* untuk meningkatkan ketrampilan nakhoda dalam olah gerak kapal.
2. Nakhoda seharusnya selalu mencari informasi mengenai cuaca dari Navtex, Fugro dan *Tide Table* Aramco, dan kemudian menganalisis faktor cuaca sebelum melakukan olah gerak di daerah 500 m *safety zone*.

DAFTAR PUSTAKA

- a) Buku COLREG 1972 dan Dinas Jaga Anjungan yang disusun oleh Capt.Hadi Supriyono, Sp.I., M.M., dan Capt. Djoko Subandrijo, M.M., M.Mar. January 2015.
- b) Danoeasmoro Goenawan, (2003), Kesehatan Keselamatan Kerja, Yayasan Bina Citra Samudera, Jakarta.
- c) **Marine Vessel Requirement For Manouver Within 500 m Safety Zone Of Offshore Structure And Rig, MIM 1193.006 , Saudi Aramco.**

Internet:

- a) https://id.wikipedia.org/wiki/International_Safety_Management_Code
- b) <https://id.wikipedia.org/wiki/Kinerja>