

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan serta dari hasil uraian-uraian yang terdapat pada bab-bab sebelumnya, penelitian dengan judul “Peningkatan proses penambatan di *Single Buoy Mooring* Semarang pada MT. Sele/P.3006”, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Kendala-kendala yang dihadapi dalam proses penambatan di *Single Buoy Mooring* Semarang pada MT. Sele/P.3006 diantaranya yaitu kurangnya kekuatan pada mesin *winch* (mesin derek), keterlambatan *tugboat* (kapal tunda) dan *miss communication* (kesalahan komunikasi), rusaknya tali tambat, kurangnya koordinasi antara Pandu dan *Mooring Master* (master tambat), dan *wind indicator* (indikator angin) yang rusak.
2. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala- kendala yang dihadapi guna meningkatkan proses penambatan di *Single Buoy Mooring* Semarang pada MT. Sele/P.3006 adalah mengganti pipa *steam* dengan bahan tembaga agar kekuatan tekanan uap atau *steam* sebanding dengan *steam* yang dihasilkan, menambah jumlah *tugboat* (kapal tunda) area pelabuhan Semarang dan mempergunakan alat komunikasi *very high frequency* (VHF) sesuai prosedur, mengganti tali tambat yang rusak dengan tali tambat yang berkualitas, memilih Pandu dan *Mooring Master* (master tambat) di area pelabuhan

Semarang sesuai persyaratan dan keahlian sehingga mampu melaksanakan tugas dan tanggung jawab dan memperbaiki *wind indicator* (indikator angin) yang rusak.

## B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dapat diajukan saran sebagai berikut:

1. Untuk menunjang kekuatan *winch* dengan tekanan uap atau *steam*, pihak kapal hendaknya selalu mengadakan perawatan atau *maintenance* terhadap mesin *winch*, seperti memberi *grease* (gemuk), untuk sementara mengganti tali sambungan dengan tali tros yang ada di *store deck*, memberikan informasi secara visual terhadap cuaca yang terjadi, jika *wind indicator* rusak, kemudian pihak darat sebaiknya lebih memperhatikan *standart operasional procedure* (SOP) bagi sarana dan prasarana penambatan, seperti penggunaan *tugboat* dan very high frequency (VHF).
2. Sebaiknya pihak kapal lebih menghususkan untuk memaksimalkan kekuatan *winch* (mesin derek) dengan mengganti pipa *steam* dari bahan tembaga, karena bahan tersebut dapat bertahan lama dan tidak mudah korosi yang menyebabkan kebocoran, sehingga *steam* yang melalui pipa menuju mesin *winch* (mesin derek) akan lancar dan dapat bekerja secara maksimal, mengadakan permintaan tali tambat yang sudah rusak atau disambung dan *wind indicator* yang rusak kepada Perusahaan, memilih Pandu dan *Mooring Master* sesuai persyaratan kenautikaan.

