

## BAB IV PENUTUP

### A. Kesimpulan

Dari analisa dan pembahasan yang telah dikemukakan dalam bab sebelumnya, maka penulis dapat mengambil kesimpulan dari isi makalah ini yaitu sebagai berikut.

1. Kemampuan dasar olah gerak kapal dan kemampuan dasar menganalisa faktor dari dalam dan dari luar kapal adalah modal utama untuk bekerja diatas kapal *offshore*. Kemampuan olah gerak seseorang dapat diperoleh melalui latihan-latihan membawa kapal dibawah pengawasan orang yang kompeten dalam olah gerak kapal *offshore*. Faktor dari dalam kapal itu sendiri yaitu karakteristik kapal itu sendiri / kemampuan sebuah kapal untuk olah gerak hal ini yang paling signifikan adalah ukuran kapal, bentuk kapal, jumlah mesin, jumlah kemudi dan ada tidaknya *bowtruster* maupun *astern thruster*. Sedangkan factor dari luar kapal adalah kondisi perairan seperti arah dan kekuatan angin, arah dan kekuatan arus, arah dan kekuatan ombak dan gelombang. Dan ditunjang pelaksanaan procedure-prosedure keselamatan dalam pengoprasian di lingkup pengeboran minyak atau *offshore* yang telah dibuat.
2. Muallim yang bekerja di atas kapal harus mempunyai sertifikasi dan pelatihan di tempat diklat yang telah ditentukan oleh pemerintah. Hal ini mengacu pada persyaratan internasional yang mewajibkan *crew* kapal untuk melaksanakan sertifikasi dan pelatihan serta dinas jaga seperti yang terdapat pada *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* Amandemen Manila 2010.

## B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas dan pengalaman yang penulis alami selama bekerja di Kapal MV Stanford Provider penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Untuk menghindari terjadinya ketidaksiapan seorang muallim yang akan bekerja di atas kapal *offshore* hendaknya melaksanakan training-training atau pelatihan-pelatihan dulu tentang dasar pengendalian olah gerak kapal. Untuk menghindari kecelakaan atau kejadian-kejadian yang dapat menghambat proses pengoperasian di *offshore* maka hendaknya perlu system komunikasi yang terpadu yang dijalankan antara pihak kapal dan *radio room di offshore* sehingga dapat memberikan informasi yang aktual dan terbaru sehingga jika terjadi ketidak siapan dari salah satu pihak, sehingga dapat diantisipasi sejak dini.
2. Seorang muallim yang baru bergabung di atas kapal *offshore* hendaknya melaksanakan familiarisasi dulu dan ditraining dulu oleh muallim senior atau yang kompeten di atas kapal sebelum menjalankan kapal secara penuh untuk menghindari keraguan dalam mengoprasikan kapal. Dan seorang kru kapal hendaknya benar-benar mengikuti dan melaksanakan sertifikasi dan pelatihan dalam melaksanakan dinas jaga kapal di tempat diklat yang telah ditetapkan oleh pemerintah atau instansi-instansi kemaritiman yang telah ada sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* Amandemen Manila 2010. Hal ini untuk tetap kelangsungan bekerja di atas kapal sehingga tidak ada kejadian pemutusan kontrak kerja yang diakibatkan oleh sertifikat yang telah berakhir masa aktifnya dan perlu didaftarkan ulang di tempat diklat untuk memperpanjang masa aktif sebuah sertifikat.