

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan yang telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya mengenai Analisis olah gerak kapal pada saat cuaca berkabut, peneliti dapat menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Kendala yang dihadapi pada saat olah gerak dalam cuaca berkabut

Kendala tersebut dari pengoperasian alat isyarat bunyi yang kurang optimal dan tidak tersedianya ECDIS di atas kapal yang meliputi faktor peralatan, kurangnya kesadaran perwira jaga akan bahaya yang muncul, kurangnya keterampilan perwira jaga dalam pelaksanaan olah gerak dalam cuaca berkabut serta pengetahuan yang masih kurang tentang apa yang harus dilakukan dalam situasi tersebut. Faktor lingkungan yaitu cuaca yang tidak bisa di rubah, terjadinya kabut sehingga menimbulkan keadaan jarak pandang menjadi terbatas. Kemudian dari faktor prosedur yaitu perwira jaga tidak mengikuti aturan yang ada sehingga dalam pelaksanaanya *Look out* menjadi tidak layak, dan kurangnya pemahaman perwira jaga tentang atura-aturan yang harus dilakukan yang dapat mengakibatkan adanya kesalahan dalam pengambilan keputusan.

2. Mengetahui bagaimana upaya yang harus dilakukan untuk menghadapi cuaca berkabut

Dalam menghadapi cuaca berkabut upaya yang dilakukan agar terhindar dari bahaya navigasi adalah

- a) Menghidupkan radar dan memantau posisi serta haluan kapal lain yang berada di sekitarnya
- b) .Hidupkan lampu-lampu navigasi
- c) Bunyikan semboyan kabut aturan 35 colreg 1972 yaitu :

- i. Kapal melaju terhadap air

Satu tiup panjang dengan interval kira-kira 4-6 detik.

- ii. Kapal tidak melaju terhadap air

Dua tiup panjang dengan interval kira-kira 4-6 detik.

- d) Jika terdeteksi ada kapal lain dengan haluan sedemikian rupa sehingga berada pada situasi berhadapan masing-masing kapal harus merubah haluan ke kanan sepanjang situasi memungkinkan. Jika semboyan kabut dari kapal lain terdengar dari arah haluan atau penyimpangan akan terjadi terlalu dekat tanpa bisa dihindari lagi, kecepatan kapal harus dikurangi sedemikian hanya untuk mempertahankan haluan saja. Jika diperlukan, kapal harus dihentikan / *distop*.

B. Saran

Setelah melaksanakan penelitian ini penulis memiliki saran untuk mewujudkan berlayar di jarak tampak terbatas dengan baik dan aman. Saran ini berupa tahapan dalam menghadapi bahaya-bahaya tersebut. Dan berikut adalah saran tersebut:

1. Sebelum memasuki daerah tersebut. Hal pertama yang dilakukan seharusnya mengecek berita-berita navigasi baik melalui navtex, weather facsimile, inmarsat, maupun VHF setelah diketahui adanya daerah yang berkabut atau tidak beserta objek-objek navigasi yang berbahaya disekitarnya. Hal ini bertujuan untuk membantu persiapan para *Crew* dalam menghadapi jarak tampak terbatas.
2. Setelah di terinditifikasi perwira jag memberitahukan Nahkoda, para *crew* sudah mengerti tugas dan tanggung jawab masing-masing. Hal ini didapat dari *Safety meeting* dan dilaksanakan sebaik mungkin apabila terjadi jarak tampak terbatas. Dalam pelaksanaannya saat perwira jaga beserta Nahkoda melaksanakan navigasi mengikuti COLREG 1972 yaitu aturan 5 (*Look-out* atau pengamatan), lalu aturan 19 (*conduct of vessels in restricted visibility*) atau (Tindakan kapal dalam penglihatan jarak tampak terbatas) dan melakukan *Safe speed* aturan 6 apabila terdapat bahaya di lingkungan sekitar yang dapat mengancam keselamatan kapal. Lalu bosun dan *Deck cadet* menuju *Forecastle* untuk mengamati Lingkungan sekitar dan membunyikan secara manual untuk isyarat bunyi agar diketahui oleh kapal lainnya. Iyarat bunyi sendiri terdapat di COLREG aturan 35 yaitu tentang (isyarat bunyi) di dalam penglihatan terbatas). Selain itu peran penting *Engine Department* atau kapar mesin dalam pelaksanaan bermanuver juga merupakan pera dari *crew* dalam menghadapi jarak tampak terbatas. Semua *crew* bersinergi dalam mewujudkan pelayaran yang aman, nyaman dan efisien.