

## BAB 6 : KESIMPULAN DAN SARAN

### 1.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian terhadap analisis sistem proteksi penanggulangan kebakaran di kapal penumpang KMP. Gambolo, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil identifikasi bahaya kebakaran di kapal penumpang KMP. Gambolo menunjukkan bahwa:
  - a. Berdasarkan klasifikasi sumber kebakaran menurut NFPA, kapal penumpang KMP. Gambolo mempunyai sumber kebakaran api kelas A, B dan C karena memiliki sumber api kebakaran yang berasal dari benda padat, gas dan cair serta listrik.
  - b. Berdasarkan Kepmenaker No. 186/MEN/1999, kapal penumpang KMP. Gambolo mempunyai potensi bahaya kebakaran yang termasuk jenis klasifikasi kebakaran berat.
2. Sarana proteksi kebakaran aktif di kapal penumpang KMP. Gambolo terdiri dari: detektor dan alarm, hidran dan *fire pump*, *sprinkler* dan APAR.
  - a. Tingkat kesesuaian detektor dan alarm kebakaran berdasarkan yang ditetapkan oleh SOLAS'74 dan NFPA 72 sebesar 37 % (kurang).
  - b. Tingkat kesesuaian hidran dan *fire pump* berdasarkan yang ditetapkan oleh SOLAS'74 dan NFPA 14 sebesar 72 % (cukup).
  - c. Tingkat kesesuaian *sprinkler* berdasarkan yang ditetapkan oleh SOLAS'74 dan NFPA 13 sebesar 58 % (kurang).
  - d. Tingkat kesesuaian APAR berdasarkan yang ditetapkan oleh SOLAS'74 dan NFPA 10 sebesar 87 % (baik).



3. Sarana penyelamat jiwa di kapal penumpang KMP. Gambolo terdiri dari:  
*escape, emergency lighting, muster station, lifebuoy, lifejacket, survival craft*
  - a. Tingkat kesesuaian *escape* berdasarkan yang ditetapkan oleh SOLAS'74 sebesar 65 % (cukup).
  - b. Tingkat kesesuaian *emergency lighting* berdasarkan yang ditetapkan oleh SOLAS'74 sebesar 57 % (kurang).
  - c. Tingkat kesesuaian *muster station* berdasarkan yang ditetapkan oleh SOLAS'74 sebesar 14 % (kurang).
  - d. Tingkat kesesuaian *lifebuoy* berdasarkan yang ditetapkan oleh SOLAS'74 sebesar 64 % (cukup).
  - e. Tingkat kesesuaian *lifejacket* berdasarkan yang ditetapkan oleh SOLAS'74 dan SNI-10-1774-1990 sebesar 54 % (kurang).
  - f. Tingkat kesesuaian *survival craft* berdasarkan yang ditetapkan oleh SOLAS'74 dan SNI-10-0763-1989 sebesar 24 % (kurang).
4. Tingkat kesesuaian organisasi penanggulangan kebakaran berdasarkan yang ditetapkan oleh SOLAS'74 dan NFPA 101 sebesar 67 % (cukup).



## 1.2 Saran

Saran yang dapat penulis diberikan setelah melakukan analisis proteksi penanggulangan kebakaran di kapal penumpang KMP. Gambolo PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Padang antara lain:

1. Mengintegrasikan sistem yang ada di kapal dengan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) demi berjalannya keselamatan dan kesehatan kerja di atas kapal.
2. Melakukan identifikasi sumber bahaya yang berpotensi menimbulkan bahaya kebakaran di atas kapal.

3. Melakukan pemetaan kelengkapan dari sarana proteksi kebakaran aktif dan sarana penyelamat jiwa di kapal baik terhadap jumlah dan letaknya.
4. Melakukan pemeriksaan terhadap kelengkapan dan fungsi semua sarana proteksi kebakaran aktif dan sarana penyelamat jiwa secara berkala dan rutin lalu didokumentasikan untuk dilaporkan.
5. Pelatihan terhadap semua ABK dan kru kapal terhadap pengenalan tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di kapal.
6. Penyuluhan terhadap penumpang akan kesadaran memelihara sarana proteksi kebakaran aktif dan sarana penyelamat jiwa di kapal agar proteksi penanggulangan kebakaran di kapal dapat berjalan dengan baik.
7. Pengawasan oleh pihak manajemen pusat terhadap proteksi penanggulangan kebakaran di atas kapal.
8. Membentuk organisasi penanggulangan kebakaran di kapal secara terstruktur.
9. Meningkatkan kualitas pemeliharaan semua sarana proteksi kebakaran aktif dan sarana penyelamat jiwa di kapal.

