

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian dan pembahasan masalah dan penelitian ini maka penulis dapat menarik kesimpulan sesuai dengan kondisi yang terjadi di kapal MV. Bara Anugerah dalam perawatan dan pengoperasian sekoci penolong guna menunjang keselamatan jiwa.

1. Tidak dilakukannya perencanaan perawatan sekoci dan tidak dilakukannya pengecekan secara berkala yang dilakukan oleh perwira yang bertanggung jawab pada alat –alat keselamatan yang ada diatas kapal disebabkan karena :
Tidak perduli atau acuh nya crew kapal yang bertanggung jawab atas perawatan alat alat keselamatan khususnya pada sekoci penolong , sehingga bagian yang membutuhkan perawatan dengan segera tetapi tidak diketahui yang akan menimbulkan kerusakan atau tidak dapat berfungsi dengan normal pada *part* yang terlewat dari pengawasan atau bagian yang tidak dapat dilihat dengan jelas yang dikarenakan letak dari bagian tersebut. dan kurangnya kesadaran atas bahaya yang dapat terjadi diatas kapal yang dapat menimbulkan kerugian materi maupun korban jiwa.
2. Tidak optimalnya fungsi sekoci penolong saat akan digunakan untuk menyelamatkan diri saat terjadi bahaya atau keadaan darurat yang mengharuskan untuk meninggalkan kapal, yang di sebabkan karena:

Kurang berkopetensinya crew kapal yang mengoperasikan sekoci penolong atau kurangnya pengalaman crew kapal dalam mengoperasikan sekoci sehingga fungsi sekoci sebagai alat keselamatan sedikit terkendala karena peluncuran sekoci tidak dilakukan secara efektif dan efisien.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah di dapat, penulis memberikan saran - saran sebagai berikut.

1. Tidak dilakukannya perencanaan perawatan dan pengecekan secara rutin oleh crew kapal dan kurangnya kesadaran akan bahaya. Perwira yang bertanggung jawab atas alat – alat keselamatan khususnya pada sekoci penolong harus melakukan pengecekan pada sekoci penolong paling sedikit 2 (dua) kali dalam satu minggu untuk mengetahui dan memastikan keadaan sekoci penolong dalam keadaan siap digunakan kapan pun bila terjadi keadaan yang memaksa untuk meninggalkan kapal. Rutin melakukan *safety meeting* untuk menanamkan kesadaran akan bahaya yang dapat terjadi kapan saja yang dapat menimbulkan korban jiwa maupun harta benda, dan melakukan penggantian pada *part* yang telah usang dan pada *part* yang sudah tidak berfungsi dengan normal, agar kondisi sekoci penolong atau bagian yang lain dapat berfungsi dengan optimal.
2. Kurang berkopetensi dan kurangnya pengalaman crew kapal dalam pengoperasian sekoci. Abk maupun mualim di kapal harus memiliki sertifikat keselamatan dan melaksanakan diklat agar mengetahui apa saja yang harus dilakukan saat pengoperasian sekoci, dan setiap awak kapal di

atur oleh Solas agar melaksanakan pelatihan setiap satu bulan paling sedikit satu kali agar membiasakan dan menerapkan awak kapal pada pengoperasian sekoci penolong diatas kapal.

