

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Upaya

- a) Menurut Wahyu Baskoro Upaya adalah suatu usaha atau syarat untuk menyampaikan sesuatu atau maksud, akal, ikhtiar (13:2010).
- b) Menurut Torsina Upaya berarti usaha, ikhtiar (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar, dan sebagainya) daya upaya: upaya menegakkan keamanan patut dibanggakan (17:2009).
- c) Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai usaha kegiatan yang mengarah pada tenaga atau pikiran untuk mencapai suatu usaha (21:2011).

Jadi menurut pengertian-pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa upaya adalah segala sesuatu usaha untuk menjadikan apa yang di diinginkan agar dapat tercapai.

2. Peningkatan

- a) Menurut Wahyu Baskoro peningkatan merupakan suatu proses atau cara untuk membuat lebih dari sebelumnya (12:2008).
- b) Menurut Tim Penyusun Kamus Bahasa Indonesia Peningkatan merupakan suatu proses untuk membuat jadi naik, membuat jadi, cara untuk meningkatkan (usaha, kegiatan) (12:2012).
- c) Menurut Sriyanto Upaya adalah kegiatan dengan menggerakkan badan, tenaga dan pikiran untuk mencapai suatu tujuan pekerjaan (perbuatan ,prakarsa, iktiar dayaupaya) untuk mencapai sesuatu (17:2008).

Jadi menurut pengertian-pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Peningkatan adalah segala sesuatu yang dilakukan akan lebih dari sebelumnya yang akan mengakibatkan peningkatan dalam hal apapun yang diinginkan.

3. Keterampilan

- a) Menurut Wahyu Baskoro Keterampilan adalah Kecakapan yang dimiliki seseorang untuk menyelesaikan tugas (13:2006).
- b) Menurut Komoruddin Keterampilan merupakan kesanggupan, kemampuan teknis atau kecakapan khusus dalam suatu bidang (15:2004).
- c) Menurut Tim Penyusun Kamus Bahasa Indonesia Keterampilan adalah kecekatan, kecakapan atau kemampuan untuk melakukan sesuatu dengan baik dan cermat (17:2012).

Jadi menurut pengertian-pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Keterampilan adalah suatu kemampuan seseorang dalam melakukan suatu pekerjaan dengan baik dan benar.

4. Keadaan Darurat

- a) Menurut Agus Hadi P, Emergency Prosedur dan SAR keadaan darurat (*Emergency Situation*) adalah suatu keadaan diluar keadaan normal yang terjadi diatas kapal yang mempunyai tingkat kecenderungan akan dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan dimana kapal kapal berada (12:2004).
- b) Menurut Badan Diklat Perhubungan, *Personal Safety and Social Responsibility, Basic Safety Training* Keadaan Darurat adalah keadaan yang lain dari keadaan normal yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik bagi keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan (13:2014).
- c) Menurut UU RI Keadaan darurat adalah Peristiwa atau rangkaian peristiwa yang mengancam dan mengganggu kehidupan dan penghidupan masyarakat yang disebabkan, baik oleh faktor alam dan/atau faktor non alam maupun faktor

manusia sehingga mengakibatkan timbulnya korban jiwa manusia, kerusakan lingkungan, kerugian harta benda, dan dampak psikologis. (Definisi bencana menurut UU No. 24 tahun 2007).

Jadi menurut pengertian-pengertian diatas dapat di simpulkan bahwa keadaan darurat adalah sesuatu kejadian yang tidak di sengaja terjadi dan sangat membahayakan.

Keadaan darurat dalam isyarat bahaya di kapal terbagi menjadi 3 (tiga) yaitu:

- 1) May Day ialah Menunjukkan bahwa sebuah kapal atau pesawat terbang atau kendaraan lain sedang dlm bahaya yang sungguh-sungguh & minta pertolongan segera.
- 2) Pan Pan ialah Stasiun pemanggil itu mempunyai sebuah berita yang sangat penting untuk dikirimkan yg berhubungan dengan keselamatan kapal atau seseorang.
- 3) Securite ialah Stasiun itu sedang mengirimkan sebuah berita berhubungan dengan keselamatan kapal atau pelayaran yang sedang memberikan berita peringatan penting tentang keadaan cuaca.

2.2. Peraturan-peraturan Keselamatan

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) is an international maritime treaty which sets minimum safety standards in the construction, equipment and operation of merchant ships. The convention requires signatory flag states to ensure that ships flagged by them comply with at least these standards. The current version of SOLAS is the 1974 version, known as SOLAS 1974, which came into force on 25 May 1980. As of March 2016, SOLAS 1974 had 162 contracting states, which flag about 99% of merchant ships around the world in terms of gross tonnage.

Di Indonesia aturan tersebut dituangkan dalam peraturan-peraturan yang mengutamakan manajemen harus memperhatikan ketentuan yang diatur dalam, kesehatan dan keselamatan untuk melindungi pelaut/pelayar dan

mencegah resiko-resiko dalam melakukan suatu aktivitas diatas kapal terutama menyangkut kesehatan dan keselamatan kerja, baik dalam keadaan normal maupun darurat. Suatu keadaan darurat biasanya terjadi sebagai akibat tidak bekerja normalnya suatu sistim secara prosedural ataupun karena gangguan alam. Prosedur adalah suatu tata cara atau pedoman kerja yang harus diikuti dalam melaksanakan suatu kegiatan agar mendapat hasil yang baik. Keadaan darurat adalah keadaan yang lain dari keadaan normal yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik keselamatan manusia, harta benda, maupun lingkungan.

1. Adapun peraturan – peraturan yang dilakukan yaitu:

- a) Tugas-tugas khusus yang dilakukan di dalam keadaan darurat harus dibagikan kepada masing-masing anggota awak kapal.
- b) Sijil kumpul harus memperlihatkan semua tugas khusus dan harus memperlihatkan khususnya posisi-posisi mana yang harus diambil oleh tiap anggota dan tugas-tugas yang harus dilakukan.
- c) Sijil kumpul untuk tiap kapal penumpang harus dalam bentuk yang disetujui oleh badan pemerintah.
- d) Sebelum kapal berlayar, sijil kumpul harus sudah dirampungkan. Turunan-turunannya harus digantungkan diberbagai bagian dari kapal, dan terutama ditempat-tempat kediaman awak kapal.
- e) Sijil kumpul harus memperlihatkan tugas-tugas yang ditetapkan untuk berbagai anggota awak kapal berkenaan dengan penutupan pintu-pintu kedap air, katup-katup dan mekanisme penutupan. lubang-lubang pembuangan, lubang-lubang tuang abu dan pintu-pintu kebakaran, melengkapi sekoci-sekoci penolong (termasuk pesawat radio jinjing untuk pesawat penyelamatan) dan alat-alat penyelamat lain.
 - 1) peluncuran sekoci penolong.
 - 2) persiapan umum alat-alat penyelamat lain.

- 3) meng-apel para penumpang.
 - 4) pemadam kebakaran, dengan memperhatikan bagan-bagan pengendalian kebakaran kapal.
- f) Sijil kumpul harus memperhatikan berbagai tugas yang dibebankan kepada para anggota bagian pelayanan terhadap para penumpang di dalam keadaan darurat. Tugas-tugas ini harus meliputi :
- 1) memperingatkan para penumpang.
 - 2) memeriksa apakah mereka telah berpakaian dengan layak dan telah mengenakan baju penolong dengan cara semestinya.
 - 3) mengumpulkan para penumpang di pos kumpul.
 - 4) menjaga ketertiban di lorong-lorong dan ditangga-tangga tapak, dan pada umumnya, mengendalikan gerakan-gerakan para penumpang.
 - 5) memastikan bahwa persediaan selimut-selimut telah dibawa ke sekoci-sekoci penolong.
- g) Tugas-tugas yang ditunjukkan oleh sijil kumpul yang berkaitan dengan pemadam kebakaran sesuai dengan sub paragraf 5 Peraturan ini harus meliputi segala sesuatu yang berkenaan dengan :
- a) pengawakan regu-regu pemadam kebakaran yang dibebani tugas memadamkan kebakaran.
 - b) tugas-tugas khusus yang dibebankan berkenaan dengan penanganan perlengkapan dan instalasi pemadam kebakaran .
- h) Sijil kumpul harus memperinci isyarat-isyarat tertentu untuk memanggil semua awak kapal ke stasiun-stasiun sekoci, stasiun rakit penolong dan stasiun pemadam kebakaran mereka, dan harus memberikan perincian isyarat-isyarat ini secara lengkap. Isyarat-isyarat ini harus diperdengarkan dengan suling atau sirene dan, kecuali di kapal-kapal penumpang di pelayaran-pelayaran internasional jarak dekat dan di kapal-kapal barang yang panjangnya kurang dari 54,7 meter (150 kaki), isyarat-isyarat harus

ditambah dengan isyarat-isyarat lain yang harus dijalankan dengan listrik. Semua isyarat ini harus dapat dilayani dari anjungan.

2. Peraturan Mempraktekkan Muster list dan pelaksanaan latihan

- a) Di kapal-kapal penumpang mengumpulkan para awak kapal untuk latihan sekoci dan latihan kebakaran harus dilaksanakan setiap minggu, jika dapat dilaksanakan dan dapat berkumpul demikian itu harus dilaksanakan bilamana sebuah kapal penumpang meninggalkan pelabuhan terakhir untuk mulai suatu pelayaran internasional yang bukan pelayaran internasional jarak dekat.
- b) Di kapal-kapal barang, mengumpulkan para awak kapal untuk latihan sekoci dan latihan kebakaran harus dilaksanakan dengan selang-selang waktu tidak lebih dari satu bulan, dengan ketentuan bahwa mengumpulkan para awak kapal untuk latihan sekoci dan latihan kebakaran itu harus dilaksanakan didalam waktu 24 jam sejak kapal meninggalkan sebuah pelabuhan jika lebih dari 25 persen awak kapal telah diganti di pelabuhan tersebut.
- c) Pada pelaksanaan berkumpul bulanan di kapal-kapal barang, perlengkapan-perengkapan sekoci harus diperiksa untuk memperoleh kepastian bahwa benar-benar lengkap.
- d) Tanggal pada waktu latihan dilaksanakan, dan perincian-perincian dari setiap latihan dan untuk memadamkan kebakaran yang dilakukan di kapal harus dicatat di dalam buku harian sebagaimana ditetapkan oleh Badan Pemerintah. Jika disuatu minggu (untuk kapal-kapal penumpang) atau bulan (untuk kapal-kapal barang) tidak dilaksanakan berkumpul atau hanya sebagian saja. Pencatatan harus dilakukan yang menyatakan keadaan-keadaan dan ulasan berkumpul yang telah dilaksanakan itu. Laporan tentang pemeriksaan perlengkapan sekoci di kapal-kapal barang harus dicantumkan dalam buku harian, yang harus juga dicatat kejadian ketika sekoci-sekoci diayunkan keluar dan diturunkan sesuai dengan peragraf (c) Peraturan ini.

- e) Di kapal-kapal penumpang, kecuali yang digunakan dalam pelayaran-pelayaran internasional jarak dekat. Pengumpulan penumpang harus dilaksanakan dalam 24 jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan.
- f) Kelompok-kelompok sekoci penolong yang berlainan harus digunakan secara bergiliran dalam latihan-latihan sekoci yang dilaksanakan secara beruntun dan tiap sekoci penolong harus diayun keluar. Dan jika praktis dapat dilaksanakan dan wajar. Diturunkan sekurang-kurangnya sekali setiap empat bulan. Pengumpulan dan pemeriksaan-pemeriksaan harus ditata sedemikian sehingga awak kapal benar-benar menguasai.
- g) Isyarat darurat untuk memanggil para penumpang ke pos berkumpul harus terdiri dari tujuh tiup pendek atau lebih secara beruntun disusul oleh satu tiup panjang suling atau sirene. Isyarat ini harus dilengkapi di kapal-kapal penumpang, kecuali yang digunakan dalam pelayaran-pelayaran internasional jarak dekat oleh isyarat-isyarat lain yang harus dijalankan dengan listrik, meliputi seluruh kapal yang dilayani dari anjungan. Maksud semua isyarat yang diperuntukkan bagi penumpang, dengan petunjuk-petunjuk yang tepat tentang apa yang harus mereka lakukan dalam keadaan darurat, harus dinyatakan secara jelas didalam kabin-kabin mereka dan ditempet-tempat yang luang, di tempat-tempat kediaman para penumpang yang lain.

3. Tata Cara Khusus dalam Prosedur Keadaan Darurat.

Menurut Purwanto, Tata Cara Khusus dalam Prosedur Keadaan Darurat (18:2006) adalah sebagai berikut:

- a) Kejadian Tubrukan Kapal di Laut (*Imminent Collision*).
 - 1) Bunyikan sirene bahaya (*Emergency alarm sounded*)
 - 2) Menggerakkan kapal sedemikian rupa untuk mengurangi pengaruh tubrukan
 - 3) Pintu-pintu kedap air dan pintu-pintu kebakaran otomatis ditutup

- 4) Lampu-lampu deck dinyalakan
 - 5) Nakhoda diberitahu
 - 6) Kamar mesin diberitahu
 - 7) VHF dipindah ke channel 16
 - 8) Awak kapal dan penumpang dikumpulkan di stasiun darurat
 - 9) Posisi kapal tersedia di ruangan radio untuk diberitakan dan diperbaharui apabila ada perubahan
 - 10) Setelah tubrukan, got-got dan tangki-tangki diukur/sounding
- b) Kapal Kandas, Terdampar (*Stranding*).
- 1) Stop mesin
 - 2) Bunyikan sirene bahaya
 - 3) Pintu-pintu kedap air ditutup
 - 4) Nakhoda diberitahu
 - 5) Kamar mesin diberitahu
 - 6) VHF dipindah ke channel 16
 - 7) Tanda-tanda bunyi kapal kandas dibunyikan
 - 8) Lampu dan sosok-sosok benda diperlihatkan
 - 9) Lampu deck dinyalakan
 - 10) Got-got dan tangki-tangki diukur/sounding
 - 11) Kedalaman laut disekitar kapal diukur/sounding
 - 12) Posisi kapal tersedia dikamar radio untuk diberitakan dan diperbaharui apabila ada perubahan
- c) Kebakaran di Kapal/ *Board on Fire*.
- 1) Sirene bahaya dibunyikan ; ____ . ____ . ____ . Dst
(satu panjang dan satu pendek secara terus menerus)
 - 2) Regu-regu pemadam kebakaran yang bersangkutan siap dan mengetahui lokasi kebakaran
 - 3) Ventilasi, pintu-pintu kebakaran otomatis, pintu-pintu kedap air ditutup.

- 4) Lampu-lampu deck dinyalakan
 - 5) Nakhoda diberitahu
 - 6) Kamar mesin diberitahu
 - 7) Posisi kapal tersedia di kamar radio untuk diberitakan dan diperbaharui apabila ada perubahan
- d) Kebocoran di Kapal (*Flooding*).
- 1) Sirene bahaya dibunyikan
 - 2) Siap-siap dalam keadaan darurat
 - 3) Pintu-pintu kedap air ditutup
 - 4) Nakhoda diberitahu
 - 5) Kamar mesin diberitahu
 - 6) Posisi kapal tersedia di kamar radio untuk diberitakan dan diperbaharui apabila ada perubahan
- e) Berkumpul di sekoci/rakit penolong (meninggalkan kapal).
- 1) Sirene tanda berkumpul di sekoci/rakit penolong untuk meninggalkan kapal, misalnya kapal akan tenggelam yang dibunyikan atas perintah nakhoda
..... ____ ____ dst. (tujuh kali panjang satu kali pendek secara terus menerus)
 - 2) Awak kapal berkumpul di sekoci penolong/rakit penolong
- f) Orang jatuh ke laut (*Man Overboard*).
- 1) Lemparkan pelampung yang sudah dilengkapi dengan lampu apung dan asap, dekat dengan orang yang jatuh
 - 2) Usahakan orang yang jatuh terhindar dari benturan kapal dan baling-baling
 - 3) Posisi dan letak pelampung diamati
 - 4) Mengatur gerak untuk menolong (bila tempat untuk mengatur gerak cukup, disarankan menggunakan metode “Williamson” Turn)

- 5) Tugaskan seseorang untuk mengawasi orang yang jatuh agar tetap terlihat
- 6) Bunyikan tiga suling panjang dan diulang sesuai kebutuhan
- 7) Regu penolong siap di sekoci
- 8) Nakhoda diberitahu
- 9) Kamar mesin diberitahu
- 10) Letak atau posisi kapal terhadap orang yang jatuh diplot, Posisi kapal tersedia di kamar radio untuk diberitakan dan diperbaharui apabila ada perubahan.
- 11) Melakukan pengamatan padan orang yang jatuh kelaut agar pada saat *manouver* kapal tersebut orang yang jatuh aman dan tidak tersedot oleh baling-baling kapal

4. Macam-macam Alat Keselamatan

Menurut Purwantomo, Macam-macam alat keselamatan dikapal sebagai berikut (50:2014) :

a) *Life Saving Appliance*

- 1) *Life Boat*
- 2) *Life Jacket*
- 3) *Life Raft*
- 4) *Bouyant Apparatus*
- 5) *Life Buoy*
- 6) *Line Throwing Gun*
- 7) *Life line*
- 8) *Emergency signal (parachute signal, red hand flare, smoke signal)*

b) *Fire Fighting equipment*

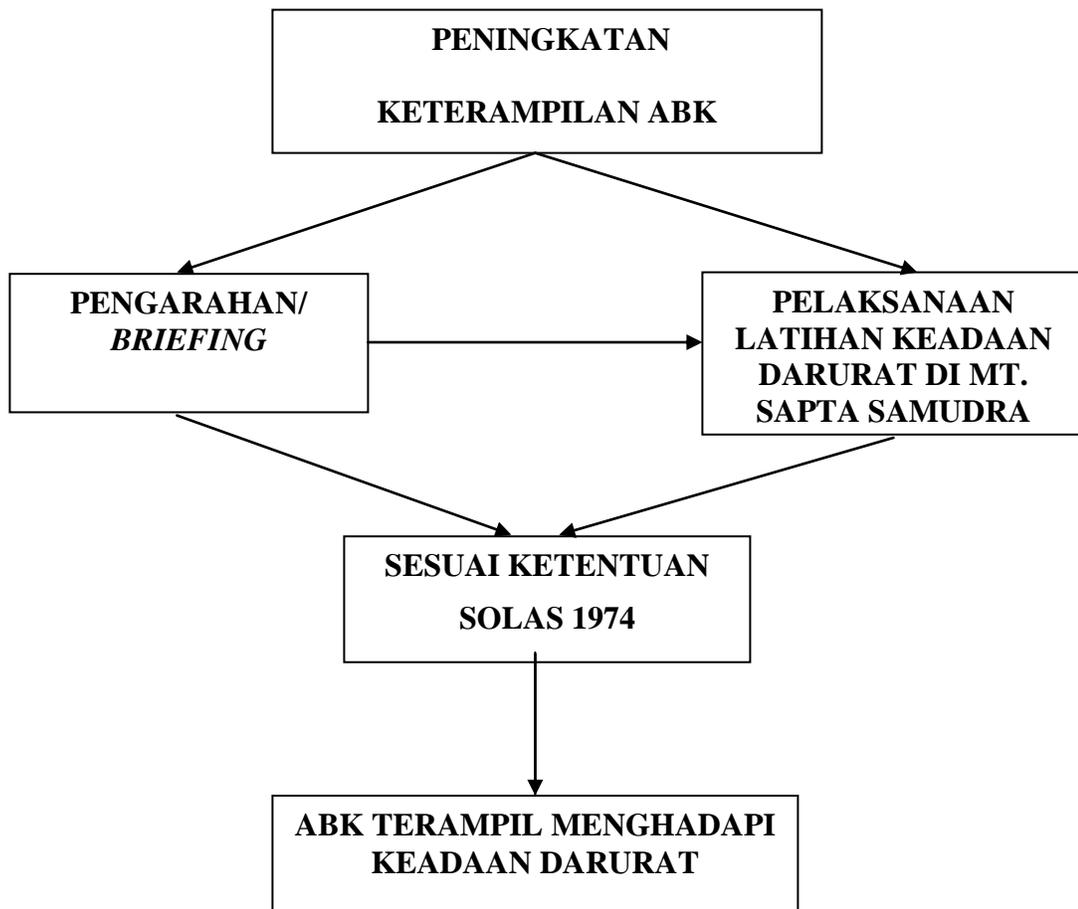
- 1) *Emergency fire pump, fire hydrants*
- 2) *Hose dan Nozzles*
- 3) *Fire Extinguisher*

- 4) *Smoke detector dan Fire detector system*
- 5) *CO2 Installation*
- 6) *Sprinkler system (Automatic water spray)*
- 7) *Axes dan crow bars*
- 8) *Fireman outfit dan breathing apparatus*
- 9) *Sand in boxes*

5. Tujuan Latihan Keadaan Darurat

Menurut Purwantomo tujuan dilaksanakan latihan keadaan darurat diatas kapal adalah (80:2014) :

- a) Menjaga ketrampilan awak kapal dalam mempergunakan peralatan yang dapat dipakai untuk menanggulangi keadaan darurat.
- b) Menjaga kesiapan awak kapal baik fisik maupun mental dalam menghadapi dan mengatasi keadaan darurat.
- c) Membiasakan diri awak kapal dalam keadaan darurat, sehingga rasa panik dapat dikurangi bila keadaan darurat benar-benar terjadi.
- d) Memeriksa kondisi peralatan, sehingga semua peralatan selalu dalam keadaan baik dan siap pakai.
- e) Membiasakan *crew* kapal untuk *safety* dalam bekerja di atas kapal agar tidak ada insiden kecelakaan maupun kelalaian dalam bekerja di atas kapal.
- f) Menjaga anak buah kapal agar selalu dalam keadaan siap apabila terjadi bahaya dalam berlayar
- g) Memeriksa seluruh alat-alat *safety* supaya sering digunakan dan *crew* akan menjadi familiar untuk melakukannya sehingga pada saat terjadi bahaya dan keadaan darurat seluruh *crew* kapal dalam keadaan siap.



Gambar 2.1 Bagan Kerangka Kerja

Sumber : Dokumentasi MT. Sapta Samudra

- h) Hal tersebut juga ditekankan dalam UU nomer 21 tahun 1992 bahwa setiap awak kapal harus memiliki keterampilan tentang penyelamatan diri dilaut. Setiap individu yang terlibat dalam penyelamatan diri dilaut harus memiliki kesadaran yang tinggi bahwa keselamatan jiwanya

sangat tergantung dari orang lain dan keselamatan jiwa orang lain sangat tergantung pada dirinya.

Tehnik menyelamatkan diri sendiri maupun orang lain dalam keadaan darurat merupakan suatu pengetahuan praktis yang harus diketahui dan dikuasai oleh seluruh crew kapal. Di dalam proses-proses penyelamatan ini awak kapal harus tahu dan paham benar akan cara menggunakan berbagai alat penolong/keselamatan yang ada di kapalnya, persiapan-persiapan dan tindakan yang harus diambil sebelum dan sesudah menerjunkan diri ke laut (meninggalkan kapal) serta peran-peran apa yang harus dijalankan sesuai yang tercantum dalam Sijil (*Muster List*) dan tindakan-tindakan pada waktu menaiki/menurunkan sekoci atau rakit penolong.

Untuk mencapai hasil yang maksimal pada waktu menurunkan/menaikan sekoci dan keselamatan pada waktu berlayar, IMO (*International Maritime Organization*) sebagai organisasi dunia dalam bidang maritim mengeluarkan SOLAS (*Safety of Life at Sea*). Didalam SOLAS tersebut terdapat ketentuan-ketentuan tentang latihan sekoci dan kebakaran yang harus dilaksanakan oleh setiap kapal agar para awak kapal siap apabila ada perintah meninggalkan kapal, isi dari ketentuan SOLAS tersebut diantaranya latihan sekoci dan kebakaran harus dilaksanakan satu kali seminggu jika hal itu dimungkinkan bagi kapal penumpang. Latihan-latihan tersebut harus dilaksanakan pada waktu kapal meninggalkan suatu pelabuhan terakhir untuk memulai pelayaran internasional jarak jauh. Sedangkan bagi kapal-kapal barang latihan sekoci dan latihan kebakaran harus dilaksanakan satu kali satu bulan. Latihan-latihan tersebut juga harus dilaksanakan dalam jangka waktu dua puluh empat jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan bila terdapat pergantian ABK lebih dari dua puluh lima persen.

Dengan adanya latihan tersebut keterampilan anak buah kapal akan terjaga dan meningkatkan kesiapsiagaan baik personil maupun awak kapal yang dalam keadaan bahaya, serta perlengkapan dan alat-alat penolong diatas kapal.

Menyangkup kesiapsiagaan para awak kapal, Konvensi International STCW 1978 didalam resolusi nomer 19 telah memberikan rekomendasi mengenai porsi latihan bagi para pelaut. Resolusi tersebut mengharuskan semua pelaut untuk memahami bahwa sebelum ditempatkan di atas kapal harus diberi latihan yang sungguh-sungguh mengenai tehnik penyelamatan manusia di laut.

Semua tindakan tersebut dimaksudkan agar awak kapal yang kapalnya dalam keadaan bahaya dapat menolong dirinya sendiri maupun orang lain ataupun dapat menyelamatkan kapal dan isinya secara cepat dan tepat. Namun pada kenyataannya banyak para awak kapal yang tidak memiliki pengetahuan yang cukup tentang bagaimana cara menyelamatkan diri di laut sesuai dengan ketentuan yang diberlakukan. Sehingga pada saat keadaan bahaya/darurat di kapal, para awak kapal yang tidak menggunakan semua peralatan keselamatan dikarenakan pada saat diadakan latihan keselamatan jiwa di laut para awak kapal tidak melaksanakan dengan sungguh-sungguh dan dengan penuh kesadaran yang tinggi atau pelatihan dilaksanakan hanya formalitas di atas kertas dan tidak dilaksanakan secara sebenarnya di kapal. Keteledoran dan kekurangiapan awak kapal dalam menghadapi keadaan darurat akan menimbulkan resiko yang fatal.

Dengan kenyataan ini penulis terdorong untuk membahas bagaimana meningkatkan efektifitas dalam melaksanakan latihan keselamatan di kapal dengan tujuan agar dalam pelaksanaan latihan tersebut dapat berguna saat kejadian sebenarnya sehingga jiwa dari awak kapal, kapal dan lingkungan dapat selamat. Juga agar dapat kesadaran awak kapal tentang pentingnya latihan keselamatan diatas kapal sebagai salah satu cara untuk meningkatkan keterampilan yang mereka miliki.