

## Bab II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Pengertian

Pengertian Prosedur dan Mekanisme *Sea Survival* Pada Kegiatan Pertahanan dan Penyelamatan Jiwa di Laut oleh Badan SAR Nasional (Basarnas) Tanjung Emas Semarang meliputi :

Di dalam bab ini Penulis memaparkan tentang istilah – istilah dan teori – teori yang mendukung dan berhubungan dengan pembahasan karya tulis ini, yang bersumber dari refrensi buku – buku dan juga observasi selama penulis melaksanakan praktek darat di kantor. Berikut adalah sedikit penjelasan dari penulis mengenai prosedur, mekanisme, *sea, survival*, kegiatan.

##### 1. Pengertian prosedur

Menurut *The Macquarie Dictionary* ; prosedur adalah perbuatan atau cara kerja dalam segala tindakan atau proses. Dalam bidang manajemen, prosedur dapat didefinisikan sebagai langkah – langkah pentahapan dan urutan – urutan pekerjaan dalam rangka mencapai tujuan secara efisien dan efektif.

Menurut **Mulyadi** (2001:5) yang dimaksud dengan prosedur adalah “suatu urutan kegiatan klerikal, biasanya melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih, yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi perusahaan yang terjadi berulang-ulang.”

Selain itu **Zaki Baridwan** (2002:3), menjelaskan bahwa prosedur adalah “suatu urutan pekerjaan kerani (*clerical*), biasanya melibatkan beberapa orang dalam satu bagian atau lebih, disusun untuk menjamin adanya perlakuan yang seragam terhadap transaksi-transaksi perusahaan yang sering terjadi.”

Dari ketiga pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa prosedur adalah suatu urutan yang tersusun dan biasanya melibatkan beberapa orang dalam suatu bagian departemen atau lebih, serta disusun untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi-transaksi perusahaan yang terjadi secara berulang-ulang.

## 2. Pengertian Mekanisme

Mekanisme secara etimologi berasal dari bahasa Yunani “*Mechane*” yang mempunyai arti instrumen, mesin pengangkat beban, perangkat, peralatan dalam membuat sesuatu dan dari kata “*mechos*” yang mempunyai arti sarana dan cara untuk menjalankan sesuatu.

Mekanisme bisa kita artikan dalam banyak pengertian yang bisa kita jelaskan menjadi 4 pengertian. Pertama, mekanisme yaitu pandangan bahwa suatu interaksi bagian-bagian dengan bagian – bagian yang lainnya dalam suatu keseluruhan atau sistem secara tanpa disengaja menghasilkan kegiatan atau fungsi – fungsi sesuai dengan tujuannya. Kedua, mekanisme merupakan teori bahwa semua gejala bisa dijelaskan bersama prinsip-prinsip yang bisa dipakai dalam menjelaskan mesin-mesin tanpa bantuan intelegensi sebagai suatu sebab atau prinsip kerja. Ketiga, mekanisme adalah suatu teori bahwa semua gejala alam memiliki sifat fisik dan bisa dijelaskan dalam kaitannya dengan perubahan material atau materi yang bergerak. Keempat, mekanisme adalah suatu upaya memberikan penjelasan mekanis yakni dengan gerak setempat dari bagian yang secara intrinsik tidak bisa berubah bagi struktur internal benda alam dan untuk seluruh alam.

Menurut **Moenir**: (2001) pengertian mekanisme adalah suatu rangkaian kerja alat yang dipakai untuk menyelesaikan masalah yang berhubungan dengan proses kerja, tujuannya yaitu untuk menghasilkan hasil yang maksimal dan mengurangi kegagalan.

Mekanisme sudah menjadi satu kata yang sering dipakai sekarang ini. Terdapat banyak pengertian mekanisme dengan memiliki konteks yang berbeda.

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) yaitu mekanisme dalam dunia teknik mempunyai arti pemakaian mesin; alat-alat dari mesin; hal kerja mesin. Lebih jelasnya lagi, mekanisme pada dunia teknik dipakai dalam menjelaskan sebuah teori yang berkaitan dengan gejala yang diperinci dengan memakai prinsip-prinsip yang dapat dipakai untuk menjelaskan sistem kerja mesin-mesin tanpa memakai bantuan intelegensi sebuah sebab atau pun juga adanya prinsip kerja.

Pengertian mekanisme yang kedua menurut KBBI juga dapat bermakna cara kerja. Cara kerja ini juga lebih mengarah pada bagaimana sebuah mesin bisa saling melakukan kerja lewat sistem yang sudah ada didalamnya. Mekanisme akan melihat bagaimana setiap fungsi dari bagian-bagian yang terdapat pada sistem secara keseluruhan.

Pengertian mekanisme yang ketiga menurut KBBI yaitu psikologi mempunyai arti sebagai penyesuaian. Cara bagaimana seseorang dapat menyesuaikan diri dari lingkungan yang dia miliki sekarang ini. Dari pengertian tersebut maka mekanisme juga dapat diartikan sebagai cara untuk bisa melihat dan juga menggambarkan sebuah interaksi antara satu bagian dengan bagian yang lainnya pada sistem tertentu.

Pengertian mekanisme yang keempat, mekanisme adalah suatu upaya untuk bisa memberikan satu penjelasan mengenai sistem mekanisme, berupa gerak setempat yang terjadi dari sebuah alat yang tak dapat diubah baik itu dengan mengubah dari struktur internal atau dengan memakai benda dari alam.

### 3. Pengertian *Sea* (Laut)

Laut adalah kumpulan air asin yang sangat banyak dan luas di permukaan bumi yang memisahkan atau menghubungkan suatu benua dengan benua lainnya dan suatu pulau dengan pulau lainnya.

Rasa Air Laut berasal dari daratan. Pada saat terjadi hujan di daratan, air akan meresap dalam tanah dan sedikit demi sedikit akan keluar lagi melalui sungai – sungai dan akhirnya mencapai laut. Pada saat perjalanan menuju ke laut tersebut, air dari daratan juga membawa mineral, sehingga laut dipenuhi garam – garam mineral.

Kandungan Garam Dalam Air Laut memiliki kadar garam rata – rata 3,5 persen. Artinya dalam 1 liter (1000 mL) air laut terdapat 35 garam (terutama, namun tidak seluruhnya, merupakan garam dapur (NaCl)).

Walaupun kebanyakan air laut di dunia memiliki kadar garam sekitar 3,5 persen air laut juga berbeda-beda kandungan garamnya. Yang Paling tawar adalah di timur Teluk Finlandia dan di utara Teluk Bothania, keduanya bagian dari laut Baltik. Yang paling asin adalah di Laut Merah, dimana suhu tinggi dan sirkulasi terbatas membuat penguapan tinggi dan sedikit masukan air dari sungai – sungai. Kadar garam di beberapa danau dapat lebih tinggi lagi.

Air laut memiliki kadar garam karena bumi dipenuhi dengan garam mineral yang terdapat di dalam batu-batuan dan tanah. Contohnya natrium, kalium, dan kalsium, dll. Apabila air sungai mengalir ke lautan, air tersebut membawa garam. Ombak laut yang memukul pantai juga dapat menghasilkan garam yang terdapa pada batu-batuan. Lama kelamaan air laut menjadi asin karena banyak mengandung garam.

## JENIS-JENIS LAUT

### 1. Menurut Proses Terjadinya

Ada beberapa jenis laut di bumi ini, dan menurut proses terjadinya kita mengenal adanya Laut Transgresi, Laut Ingresi, dan Laut Regresi.

#### a. Laut Transgresi

Laut Transgresi adalah laut yang terjadi karena adanya perubahan permukaan laut secara positif (secara meluas). Perubahan permukaan ini terjadi karena naiknya permukaan air laut atau daratannya yang turun, sehingga bagian-bagian daratan yang rendah tergenang air laut. Perubahan ini terjadi pada zaman es. Contoh laut jenis ini adalah Laut Jawa, Laut Arafuru, dan Laut Utara.

#### b. Laut Ingresi

Laut Ingresi adalah laut yang terjadi karena adanya penurunan tanah di dasar laut. Oleh karena itu laut ini sering disebut laut tanah turun. Penurunan tanah di dasar laut akan membentuk lubuk laut dan palung laut. Lubuk laut atau basin adalah penurunan di dasar laut yang berbentuk bulat. Contohnya lubuk Sulu, Lubuk Sulawesi, dan Lubuk Karibia. Sedangkan Palung Laut atau trog adalah penurunan di dasar laut yang bentuknya memanjang. Contohnya Palung Mindanau yang dalamnya 1.085 m, Palung Sunda yang dalamnya 7.450 m, dan Palung Mariana yang dalamnya 10.683 (terdalam di dunia).

#### c. Laut Regresi

Laut Regresi adalah laut yang menyempit. Penyempitan terjadi karena adanya pengendapan oleh batuan (pasir, lumpur, dan lain-lain) yang dibawa oleh sungai-sungai yang bermuara di laut tersebut. Penyempitan laut banyak terjadi di pantai utara pulau Jawa.

### 2. Menurut Letaknya

Berdasarkan letaknya, Laut dibedakan menjadi tiga, yaitu Laut Tepi, Laut Pertengahan, dan Laut Pedalaman.

a. Laut Tepi

Laut Tepi adalah laut yang terletak di tepi benua (kontinen) dan seolah-olah terpisah dari samudera luas oleh daratan pulau-pulau atau jazirah. Contohnya Laut Cina Selatan dipisahkan oleh kepulauan Indonesia dan Kepulauan Filipina.

b. Laut Pertengahan

Laut Pertengahan adalah laut yang terletak diantara benua-benua. Lautnya dalam dan mempunyai gugusan pulau-pulau. Contohnya Laut tengah diantara benua Afrika-Asia dan Eropa.

c. Laut Pedalaman

Laut pedalaman adalah laut-laut yang hampir seluruhnya dikelilingi oleh daratan. Contohnya Laut Hitam.

3. Menurut Kedalamannya

Dalam kategori ini laut dibedakan berdasarkan 4 wilayah (zona), yaitu Zona Lithoral, Zona Neritic, Zona Bathyal, dan Zona Abysal.

a. Zona Lithoral

Zona ini adalah wilayah pantai atau pesisir. Di wilayah ini pada saat air pasang akan tergenang air, dan pada saat air surut berubah menjadi daratan. Oleh karena itu wilayah ini sering juga disebut Wilayah Pasang-Surut.

b. Zona Neritic

Zona Neritic adalah baris batas wilayah pasang surut hingga kedalaman 150 m. Pada zona ini masih dapat ditembus oleh sinar matahari sehingga pada wilayah ini paling banyak terdapat berbagai jeni kehidupan baik hewan maupun tumbuhan.

c. Zona Bathyal

Zona Bathyal adalah wilayah laut yang memiliki kedalaman antara 150 hingga 1800 m. Wilayah ini tidak dapat tertembus sinar matahari, oleh karena itu kehidupan organismenya tidak sebanyak yang terdapat di Wilayah Neritic.

d. Zona Abysal

Zona Abysal adalah wilayah laut yang memiliki kedalaman lebih dari 1800 m. Di wilayah ini suhunya sangat dingin dan tidak ada tumbuh - tumbuhan. Jenis hewan yang dapat hidup di wilayah ini sangat terbatas.

#### 4. Pengertian *Survival* (Bertahan Hidup)

*Survival* berasal dari kata *Survive*, yang artinya bertahan hidup. Sedang *survival* sendiri adalah suatu kondisi yang tidak menentu yang dihadapi oleh seorang atau sekelompok orang pada suatu daerah yang asing dan terisolir bagi orang/kelompok yang sedang mengalaminya. Keadaan tidak menentu (*survival*) ini bisa terjadi pada setiap orang yang tengah melakukan perjalanan, petualangan atau penjelajahan di alam bebas. Pengetahuan dan tehnik *survival* harusnya dipahami oleh setiap orang, hingga apabila suatu saat ia mengalami kondisi ini, paling tidak ia telah mempunyai gambaran serta tindakan apa saja yang harus dilakukannya. Berhasil tidaknya seseorang atau sekelompok orang keluar dari kondisi *survival* ini, tergantung dari kesiapan mental dan fisiknya. *Survival* dijabarkan sebagai berikut:

**S : *Size Up the Situation***

Kita harus menyadari bahwa kita berada dalam keadaan yang tidak menentu.

**U : *Undue Haste Make Waste***

Kita harus memikirkan tindakan demi tindakan yang akan kita lakukan, karena tindakan yang terburu-buru cenderung sia-sia.

**R : *Remember Where You Are***

Semakin kita mengenali daerah tersebut, kemungkinan keluar dari kondisi ini akan lebih terbuka.

**V : *Vanquish Fear and Panic***

Kita harus bisa menguasai rasa takut dan panik, karena itu akan membuat mental kita cepat labil.

**I : *Improvises***

Kita harus bisa berimprovisasi, seperti ponco/*flysheet* dapat dijadikan bivak untuk berlindung, sebuah pembuka kaleng kornet dapat dijadikan mata kail.

**V : *Value Living***

Inilah yang terpenting, kita harus terus menumbuhkan dan menjaga semangat "Harus Hidup" dan "Harus Hidup".

**A : *Act Like The Native***

Mencoba memahami perilaku dan kebutuhan penduduk sekitar, apabila ada penduduk yang mengambil tumbuhan atau kayu di hutan, kemungkinan bertemu akan ada. Dan bila sedang di laut bisa mengenakan *lifejacket* atau bila tidak mengenakan itu bisa menggunakan alat sekitar yang mengapung.

**L : *Learn The Basic Skill***

Belajar dan melatih pengetahuan dan teknik *survival*, akan membuat kita lebih siap bila kita menghadapi kondisi *survival* ini.

**a. *Survival Individu***

Berada pada keadaan *survive* seorang diri, selain menghadapi masalah teknis juga akan mengalami masalah kejiwaan. Sendiri dalam kondisi *survival* akan mengundang rasa kesepian, bosan, takut ataupun panik. Kesepian dan bosan dalam kondisi ini seorang diri adalah masalah besar yang harus dapat diatasi ataupun dihindarkan, karena hal tersebut dapat menimbulkan rasa tertekan yang bisa menghilangkan semangat dan keinginan hidup saat *survival*.

Secara Psikologis mencegah kesepian dan kebosanan sama seperti menanggulangi rasa takut dan panik. Jaga pikiran kita dengan mengerjakan sesuatu yang akan berguna bagi kondisi *survival* ini, tapi tetap menjaga dan memelihara emosi, kesadaran dan fisik kita.

### **b. *Survival* Kelompok**

Berkelompok dalam keadaan *survival* lebih banyak keuntungannya dari pada *survival* perorangan, karena pada *survival* perorangan seluruh bahaya akan dihadapi seorang diri. Dengan berkelompok akan tersedia banyak tenaga untuk melakukan pekerjaan dan adanya komunikasi serta saling menjaga.

Walaupun dalam berkelompok banyak hal yang dapat dilakukan untuk kepentingan bersama tetapi banyak hal juga yang dapat merugikan kepentingan bersama. Menyamakan persepsi, tujuan, prioritas pekerjaan adalah hal yang tak mudah, akan banyak waktu pula yang akan terbuang.

Untuk menjaga agar kebersamaan tetap terkontrol pada keadaan *survival* kelompok, seluruh anggota harus segera memilih seorang pemimpin. Dimana seorang yang dipilih mempunyai beberapa kriteria yang berhubungan dengan pengetahuan dan teknik *survival*.

Dengan mengakui salah seorang dari anggota untuk dijadikan pemimpin sudah dapat menyelesaikan satu masalah dalam kebersamaan.

## **2.2 Aturan – Aturan Mengenai Penyelamatan Jiwa di Laut**

Sejalan dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, manusia tidak lepas dari berbagai bentuk masalah dalam kehidupan, olehnya para ilmuwan selalu mengkaji persoalan yang terjadi baik dalam lingkungan maupun alam secara keseluruhan. Maka dari itu lahirlah “*SOLAS*”. “*SOLAS*” adalah singkatan dari *Safety of Life at Sea* adalah “Keselamatan Jiwa di Laut”.

Kata *SOLAS* adalah singkatan dari “*Safety of Life at Sea*” lebih lengkapnya adalah *International Convention for Safety of Life at Sea*. Pekerjaan sebagai pelaut memiliki resiko yang cukup tinggi dan yang paling berat dan tidak bisa diduga adalah karena faktor alam. Seperti misalnya cuaca dilaut yang buruk, angin yang sangat kencang serta gelombang yang tinggi. Walaupun demikian faktor lain seperti peralatan mesin serta SDM juga tak kalah pentingnya berkaitan dengan keselamatan Kapal.

*SOLAS* merupakan ketentuan yang sangat penting bahkan mungkin paling penting karena berkenaan dengan keselamatan kapal-kapal dagang dan juga yang paling tua. Pada Versi yang pertama telah disetujui oleh 13 negara dalam tahun 1914, yaitu setelah terjadinya peristiwa Tenggelamnya Kapal Titanic yang terjadi pada tahun 1912.

Kalau mengingat perjalanan sejarah dari *SOLAS* ini sempat mengalami perubahan-perubahan. Dalam dunia pelayaran dan perkapalan ada Badan Internasional yang sangat berperan mengenai *SOLAS* yaitu *IMCO*. Kepanjangan dari *IMCO* (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization*), adalah suatu badan internasional (organisasi internasional), yang pada tahun 1959 sudah mengambil alih beberapa konvensi yang telah ditetapkan, termasuk di dalamnya adalah mengenai *Safety of Life at Sea* (Keselamatan Jiwa di Laut) tahun 1948 dan *Prevention of the Pollution of the Sea by Oil* (Pencegahan Polusi di Laut oleh Minyak) tahun 1954.

Pada saat dilangsungkannya konferensi *IMCO* untuk yang pertama kali yaitu pada tahun 1960, Pada konferensi tersebut telah menghasilkan "*International Convention the Safety of Life at Sea*" tahun 1960, dan mulai diberlakukan pada tahun 1965.

Selanjutnya dengan memperhatikan dan melihat perkembangan-perkembangan yang sudah terjadi, negara-negara yang sudah melakukan penandatanganan (*contracting governments*), satu diantaranya adalah negara Indonesia, dan agar dapat mengembangkan keselamatan waktu dilaut agar bisa lebih baik, maka ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam *SOLAS* sering dirubah atau ditambah.

Pada waktu konferensi yang diselenggarakan oleh *IMCO* tersebut (*Inter-Governmental Consultative Organization*), sekarang dikenal dengan *IMO* (*International Maritime Organization*), telah dihasilkan dengan apa yang disebut sebagai Protokol (merupakan dokumen mengenai hal-hal yang sudah disetujui secara resmi).

Kemudian atas undangan dari *IMCO*, di kota London negara Inggris, mulai dari tanggal 21 Oktober tahun 1974 sampai tanggal 1 November tahun

1974 telah diselenggarakan Konferensi yang dihadiri oleh 65 utusan negara penandatangan, itu belum termasuk peninjau yang berasal dari negara-negara yang bukan penandatangan dan peninjau dari organisasi-organisasi dari non-pemerintah.

Dan hasil dari konferensi *IMCO* tersebut adalah *SOLAS* 1974 atau *International Convention for the Safety of Life at Sea* of 1974. Walaupun sering terjadi perubahan dan juga adanya penambahan peraturan-peraturan (*regulations*) hendaknya kita tidak perlu khawatir, karena inti/dasar dari isi (pokok) dari *SOLAS* adalah sama, artinya *SOLAS* tahun 1960, *SOLAS* untuk tahun 1974 dan *SOLAS* ditahun 1997 isi pokoknya sama, hanya terdapat beberapa perubahan atau penambahan saja.

Kemudian pada tahun 1948, the *United Nations Maritime Conference* telah menyetujui untuk membentuk sebuah badan internasional. Hal ini dimaksudkan hanya semata – mata untuk hal – hal (persoalan) kelautan dan untuk mengkoordinasi tindakan-tindakan yang diambil oleh negara-negara.

*SOLAS* merupakan ketentuan yang sangat penting bahkan mungkin paling penting karena berkenaan dengan keselamatan kapal – kapal dagang dan juga yang paling tua. Pada Versi yang pertama telah disetujui oleh 13 negara dalam tahun 1914, yaitu setelah terjadinya peristiwa Tenggelamnya Kapal Titanic yang terjadi pada tahun 1912. *SOLAS* memiliki 12 *Chapter*, *Chapter X* (10) yang berisi tentang aturan – aturan mengenai penyelamatan jiwa di laut.

Penyelamatan jiwa di laut menyangkut berbagai aspek, antara lain yang terpenting ialah kewajiban dan tanggung jawab untuk memberi pertolongan terhadap orang atau orang-orang yang dalam keadaan bahaya. Sebagai dasar dari tanggung jawab itu ialah Konvensi Internasional yang telah diberlakukan di Indonesia mengenai keselamatan Jiwa Manusia di Laut 1974 (*SOLAS*'74) Bab V, Peraturan 10, tentang berita – berita bahaya, Prosedur.

**Peraturan 10 bab. V SOLAS '74 berbunyi sebagai berikut :**

1. Nakhoda kapal laut, begitu menerima isyarat dari sumber manapun bahwa sebuah kapal atau pesawat terbang atau pesawat penyelamat berada dalam keadaan bahaya, berkewajiban untuk datang dengan kecepatan penuh guna memberi pertolongan kepada orang-orang yang dalam keadaan bahaya dan memberitahukan mereka, jika mungkin, bahwa ia sedang berbuat demikian.
2. Jika ia tidak mampu atau karena kekhususan dari kejadian itu, dianggap tidak wajib atau sia-sia untuk datang menolong mereka, maka ia wajib mencatat di dalam Buku Harian Kapal alasan-alasan mengapa ia tidak dapat memberikan pertolongan kepada orang-orang yang dalam keadaan bahaya.
3. Nakhoda kapal yang dalam keadaan bahaya, setelah berkonsultasi sejauh mungkin dengan nakhoda-nakhoda kapal yang menjawab panggilannya, berhak meminta satu atau lebih dari kapal lain yang dianggapnya paling mampu untuk memberi pertolongan, dan setiap nakhoda dari kapal yang diminta wajib memenuhi permintaan tersebut dan meneruskan dengan kecepatan penuh menuju tempat orang-orang yang dalam keadaan bahaya.
4. Nakhoda kapal akan dibebaskan dari kewajiban yang diatur dalam paragraf 1 peraturan ini, bila ia yakin bahwa satu atau lebih kapal lain selain kapalnya sendiri telah terpanggil dan sedang memenuhi
5. Nakhoda sebuah kapal akan dibebaskan dari kewajiban yang diatur dalam paragraf 1 peraturan ini, dan apabila kapalnya telah diminta, dibebaskan dari kewajiban yang diatur dalam paragraf 2 peraturan ini, apabila ia telah diberitahu oleh orang-orang yang dalam keadaan bahaya, bahwa bantuan tidak diperlukan lagi.
6. Ketentuan dari peraturan ini tidak bertentangan dengan Konvensi Internasional untuk penyatuan aturan-aturan tertentu sehubungan dengan pertolongan dan penyelamatan di laut yang ditandatangani di Brussels pada tanggal 23 September 1910 khususnya kewajiban memberikan pertolongan yang diatur dalam artikel 11 Konvensi tersebut.

Kewajiban memberikan pertolongan dan hak meminta bantuan seperti tersebut diatas, juga diatur dalam Peraturan Kapal 1935 (*Schepen Verordeningen* 1935), pasal 159. Walaupun kapal – kapal dibebani kewajiban memberikan pertolongan dan hak meminta bantuan, namun setiap kapal sebelum memberikan pertolongan atau menerima bantuan dari kapal – kapal lainnya, wajib mengatasi kesulitannya sendiri dan berusaha semaksimal mungkin untuk membebaskan kapal dan awaknya dari bencana yang lebih besar. Untuk itu pemerintah melalui *Scheeps Ordonantie* dan *Scheeps Verordeningen* 1935. telah mengeluarkan ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran, antara lain seperti yang tertuang dalam :

#### **1. Ordonansi kapal 1935.**

- a. Pasal 5 mengenai kewajiban-kewajiban nakhoda
- b. Pasal 6 mengenai Sertifikat keselamatan.
- c. Pasal 9 mengenai Alat-alat penolong.
- d. Pasal 16 mengenai Tindakan-tindakan keselamatan.
- e. Pasal 22 mengenai Bahaya-bahaya diperairan dalam.

#### **2. Peraturan kapal 1935.**

- a. Pasal 30 s/d 40 mengenai Sertifikat Kesempurnaan, Sertifikat Keselamatan dan Kesejahteraan
- b. Pasal 49 s/d 72 mengenai Alat-alat penolong.
- c. Pasal 125 s/d 138 mengenai Tindakan demi keselamatan di kapal.
- d. Pasal 158 s/d 160 mengenai Keselamatan pelayaran.

Untuk mencapai suatu keberhasilan yang maksimal di dalam proses penyelamatan di laut, selain diperlukan peraturan-peraturan seperti yang telah disebutkan diatas, juga diperlukan kesiap – siapan baik personil atau awak kapal yang dalam keadaan bahaya, serta perlengkapan dan alat – alat penolong diatas kapal, Konvensi Internasional *STCW '78* di dalam resolusi

No. 19, telah memberikan rekomendasi mengenai porsi latihan bagi para pelaut dalam teknik penyelamatan manusia di laut. Resolusi tersebut mengharuskan semua pelaut untuk memahami bahwa sebelum ditempatkan di atas kapal harus diberi latihan yang sungguh mengenai teknik penyelamatan manusia di laut. Semua pelaut harus dilatih agar sebelum bertugas di atas kapal sudah memahami dan mengetahui tentang :

1. Macam – macam keadaan darurat yang dapat terjadi di laut seperti kebakaran, tubrukan, kekandasannya, dll.
2. Jenis – jenis alat penolong yang harus ada di atas kapal,
3. Memenuhi prinsip – prinsip penyelamatan, Manfaat dari latihan-latihan (*drill*).
4. Kesiapan siagaan untuk menghadapi keadaan darurat apapun dengan cara selalu mengingat mengenai tugas – tugasnya dalam sibil, pos tugas, isyarat pemanggilan, tempat baju renang/rompi renang dan cara memakainya, pengontrolan kebakaran, cara melompat kelaut, cara menaiki sekoci baik dari kapal maupun dari air, cara – cara bertahan di laut dalam semua kemungkinan keadaan cara mempersiapkan dan cara mengolah gerakan sekoci.

Keselamatan jiwa di laut, tidak saja bergantung dari kapalnya, awak maupun peralatannya, tetapi terutama kesiapan dari peralatan-peralatan tersebut untuk dapat digunakan setiap saat, baik sebelum berangkat maupun di dalam perjalanan. Kesiapan peralatan penolong diatur di dalam peraturan No.4 SOLAS '74 yang berbunyi:

1. Asas umum yang mengatur ketentuan tentang sekoci-sekoci penolong, rakit penolong dan alat-alat apung di kapal yang termasuk dalam bab ini ialah bahwa kesemuanya harus dalam keadaan siap untuk digunakan dalam keadaan darurat. :

2. Untuk dapat dikatakan siap, sekoci penolong, rakit penolong dan alat apung lainnya harus memenuhi persyaratan sebagai berikut: harus dapat diturunkan ke air dengan selamat dan cepat dalam keadaan trim yang tidak menguntungkan kemiringan  $15^{\circ}$ . Embarkasi ke dalam sekoci maupun rakit penolong harus berjalan lancar dan tertib. Tata susunan dari masing-masing sekoci, rakit penolong dan perlengkapan perlengkapan dari alat apung lainnya, harus sedemikian rupa sehingga tidak mengganggu operasi dari alat-alat tersebut.
3. Semua alat penolong harus dijaga supaya berada dalam keadaan baik dan siap digunakan sebelum meninggalkan pelabuhan dan setiap saat selama pelayaran.

Namun walaupun ada ketentuan mengenai kesiapan siagaan alat – alat penolong, tetapi jika pemerintah beranggapan bahwa keamanan dan kondisi pelayaran sedemikian rupa sehingga penerapan syarat – syarat ini tidak perlu dilaksanakan secara penuh, Pemerintah dapat membebaskan kapal baik sendiri maupun per kelas, yang pelayarannya berjarak maksimum 20 mil dari daratan yang terdekat. Dalam hal ini termasuk pula kapal penumpang yang digunakan untuk pelayaran khusus yang dipakai untuk mengangkut sejumlah penumpang dalam jumlah yang besar seperti pelayaran haji. Pemerintah jika yakin bahwa praktis tidak mungkin untuk memenuhi. Persyaratan – persyaratan yang diharuskan, dapat memberikan kebebasan kepada kapal – kapal demikian, asalkan memenuhi ketentuan– ketentuan berikut ini :

1. Aturan – aturan yang dilampirkan pada persetujuan kapal – kapal penumpang untuk pelayaran khusus 1971.
2. Aturan – aturan yang dilampirkan pada konsep tentang syarat – syarat ruangan untuk kapal – kapal penumpang pelayaran khusus tahun 1973.

Dengan demikian peraturan yang menyangkut keselamatan dan penyelamatan jiwa di laut meliputi kewajiban memberikan pertolongan dan

hak – hak dari kapal yang dalam keadaan bahaya untuk meminta bantuan, kesiap siagaan para awak kapal baik yang menolong maupun yang ditolong untuk melakukan tindakan-tindakan yang diperlukan serta kesiap siagaan dari alat – alat penolong untuk dapat digunakan sewaktu – waktu, baik sebelum berlayar maupun setiap saat selama pelayaran.

### **2.3 Gambaran Umum Tentang *Search And Rescue***

*Search And Rescue* adalah kegiatan dan usaha mencari, menolong, dan menyelamatkan jiwa manusia yang hilang atau dikhawatirkan hilang atau menghadapi bahaya dalam musibah – musibah seperti pelayaran, penerbangan, dan bencana. Istilah SAR telah digunakan secara internasional tak heran jika sudah sangat mendunia sehingga menjadi tidak asing bagi orang di belahan dunia manapun tidak terkecuali di Indonesia.

Operasi SAR dilaksanakan tidak hanya pada daerah dengan medan berat seperti di laut, hutan, gurun pasir, tetapi juga dilaksanakan di daerah perkotaan. Operasi SAR seharusnya dilakukan oleh personal yang memiliki ketrampilan dan teknik untuk tidak membahayakan tim penolongnya sendiri maupun korbannya. Operasi SAR dilaksanakan terhadap musibah penerbangan seperti pesawat jatuh, mendarat darurat dan lain – lain, sementara pada musibah pelayaran bila terjadi kapal tenggelam, terbakar, tabrakan, kandas dan lain – lain. Demikian juga terhadap adanya musibah lainnya seperti kebakaran, gedung runtuh, kecelakaan kereta api dan lain-lain.

Terhadap musibah bencana alam, operasi SAR merupakan salah satu rangkaian dari siklus penanganan kedaruratan penanggulangan bencana alam. Siklus tersebut terdiri dari pencegahan (mitigasi), kesiagaan (*preparedness*), tanggap darurat (*response*) dan pemulihan (*recovery*), dimana operasi SAR merupakan bagian dari tindakan dalam tanggap darurat.

Di bidang pelayaran dan penerbangan, segala aspek yang melingkupinya termasuk masalah keselamatan dan keadaan bahaya, telah diatur oleh badan internasional *IMO* dan *ICAO* melalui konvensi internasional. Sebagai pedoman pelaksanaan operasi *SAR*, diterbitkan *IAMSAR* Manual yang merupakan pedoman bagi negara anggotanya dalam pelaksanaan operasi *SAR* untuk pelayaran dan penerbangan. Untuk menyeragamkan tindakan agar dicapai suatu hasil yang maksimal maka digunakan suatu Sistem *SAR* (*SAR* Sistem) yang perlu dipahami bagi semua pihak terlibat. Dalam pelaksanaan operasi *SAR* melibatkan banyak pihak baik dari militer, kepolisian, aparat pemerintah, organisasi masyarakat dan lain-lainnya. Demikian juga sesuai dengan ketentuan *IMO* dan *ICAO* setiap negara wajib melaksanakan operasi *SAR*. Instansi yang bertanggung jawab di bidang *SAR* berbeda-beda untuk setiap negara sesuai dengan ketentuan berlaku di masing-masing negara, di Indonesia tugas tersebut diemban oleh BNPP (Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan).