

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian pemahaman menurut **Poesprodjo** (1987: 52-53) bahwa pemahaman bukan kegiatan berpikir semata, melainkan pemindahan letak dari dalam berdiri di situasi atau dunia orang lain. Mengalami kembali situasi yang dijumpai pribadi lain didalam *erlebnis* (sumber pengetahuan tentang hidup, kegiatan melakukan pengalaman pikiran). Pengalaman yang terhayati. Pemahaman merupakan suatu kegiatan berpikir secara diam-diam, menemukan dirinya dalam orang lain.

Teknik adalah prosedur logis dan rasional untuk merancang suatu rangkaian komponen yang berhubungan satu dengan yang lainnya dengan maksud untuk berfungsi sebagai suatu kesatuan dalam usaha mencapai suatu tujuan yang telah ditentukan (**L. James Havery**).

Search and Rescue (SAR)/ Pencarian dan Pertolongan pada hakekatnya adalah kegiatan kemanusiaan yang dijiwai falsafah pancasila dan merupakan kewajiban bagi setiap warga Negara Indonesia. Kegiatan tersebut merupakan Operasi *SAR* yang meliputi segala upaya dan usaha pencarian, pemberian pertolongan, dan penyelamatan jiwa manusia dan harta benda yang bernilai dari segala kecelakaan baik penerbangan dan/atau pelayaran, bencana maupun kondisi membahayakan manusia (**Tim Kecil Basarnas** :2014)

Menurut peraturan pemerintah No 36 Tahun 2006 tentang Pencarian dan Pertolongan, Badan *SAR* Nasional bertanggung jawab atas pembinaan *SAR*, pelaksanaan tindak awal operasi *SAR* dan pengerahan serta pengendalian potensi *SAR* dalam operasi *SAR* yang meliputi usaha dan kegiatan mencari, menolong, dan menyelamatkan jiwa manusia yang hilang atau dikhawatirkan hilang atau menghadapi bahaya dalam kecelakaan pelayaran dan/ atau penerbangan, atau bencana dan kondisi yang membahayakan manusia lainnya.

Sesuai dengan UU No. 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan, pasal 47 menyatakan bahwa Badan *SAR* Nasional (BASARNAS) memiliki tugas:

1. Menyusun dan menetapkan norma, standar, prosedur, kriteria, serta persyaratan dan prosedur perizinan dalam menyelenggarakan Pencarian dan Pertolongan.

2. Memberikan pedoman dan pengarahan dalam penyelenggaraan Pencarian dan Pertolongan.
3. Menetapkan standarisasi dan kebutuhan penyelenggaraan Pencarian dan Pertolongan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.
4. Melakukan koordinasi dengan instansi terkait.
5. Menyelenggarakan system informasi dan komunikasi.
6. Menyampaikan informasi penyelenggaraan Pencarian dan Pertolongan kepada masyarakat.
7. Menyampaikan informasi penyelenggaraan Operasi Pencarian dan Pertolongan secara berkala dan secara berkala dan setiap saat pada masa penyelenggaraan Operasi Pencarian dan Pertolongan kepada masyarakat.
8. Melakukan pembinaan, pemantauan, dan evaluasi terhadap penyelenggaraan Pencarian dan Pertolongan.
9. Melakukan pemasyarakatan Pencarian dan Pertolongan.

Disamping melaksanakan tugas-tugas tersebut diatas, Badan SAR Nasional (BASARNAS) dapat melaksanakan tugas lain sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

2.2 PELAYANAN PENCARIAN DAN PERTOLONGAN (SAR)

Pelayanan SAR merupakan kegiatan kemanusiaan sebagai bentuk desikasi tugas dan layanan atas jasa dan jaminan keselamatan dan pertolongan terhadap sesame. Implementasi dari pelayanan SAR ini adalah sikap cepat tanggap, tepat, efektif, efisiensihandal dan professional dalam menangani setiap jenis kecelakaan, bencana, dan kondisi yang membahayakan manusia.

Berdasarkan U No. 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan, pelayanan yang diberikan Badan SAR Nasional (BASARNAS) tidak hanya bertanggung jawab terhadap kegiatan pencarian, penyelamatan dalam kecelakaan pelayaran dan penebangan saja, melainkan jga saat terjadinya bencana dan kondisi yang membahayakan jiwa manusia yang memerlukan penanganan khusus.

Berdasarkan UU No. 29/2014, yang dimaksud dengan kecelakaan adalah peristiwa yang menimpa pesawat udara, kapal, kereta api, kendaraan bermotor, dan alat transportasi lainnya yang dapat membahayakan dan/atau mengancam jiwa manusia. Bencana adalah peristiwa atau rangkaian peristiwa yang dapat mengancam dan mengganggu kehidupan dan penghidupan masyarakat yang disebabkan baik oleh factor alam dan/atau factor nonalam maupun factor

manusia, kerusakan lingkungan, kerugian harta benda, dan dampak psikologis. Kondisi membahayakan manusia adalah peristiwa yang menimpa, membahayakan, dan/atau mengancam keselamatan jiwa manusia, selain Kecelakaan dan Bencana

2.3 JENIS-JENIS KEADAAN DARURAT DI LAUT

Pada dasarnya bantuan Pencarian dan Pertolongan diberikan kepada umat manusia yang sedang mengalami musibah. Bantuan atau pelayanan SAR ini diberikan kepada siapapun, dimanapun dan kapanpun terhadap orang yang sedang tertimpa musibah.

Berikut ini adalah beberapa musibah di laut yang diambil berdasarkan buku Prosedur Darurat dan SAR (Search and Rescue) oleh SURYO GURITNO. dapat membahayakan jiwa di laut :

1. **Tubrukan** merupakan suatu keadaan dimana terjadinya kontak/benturan antara kapal lain atau kapal dengan dermaga, maupun kapal dengan benda tertentu yang dapat menyebabkan korban jiwa, kerusakan kapal serta pencemaran lingkungan.
2. **Kebakaran/Ledakan** merupakan suatu keadaan darurat yang disebabkan oleh timbulnya api dari media penyebabnya yang berakibat fatal dan menimbulkan ledakan karena memiliki tekanan didalamnya yang terjadi diberbagai tempat dikapal yang dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan. Beberapa tempat diatas kapal yang berindikasi mudah terjadi kebakaran :
 - a. *Engine Room*
 - b. *Paint/Store Room*
 - c. *Palka/Tangki/Ruang muat*
 - d. *Accommodation Room*
 - e. *Bow/stern thruster Room*
 - f. *Deck*
 - g. *Bridge (in case in fire become electricity)*
3. **KANDAS** merupakan suatu keadaan darurat yang disebabkan oleh terkontaminasinya lunas kapal terhadap dasar perairan baik disengaja maupun tidak yang dapat membahayakan jiwa manusia, dan kerusakan kapal dan lingkungan sekitar. Tanda-tanda kapal apabila mengalami kandas :
 - a. Beratnya perputaran baling-baling

- b. Asap cerobong menghitam
- c. Badan kapal bergetar
- d. Kecepatan kapal berubah dengan tiba-tiba
- e. Berhenti dengan seketika ditandai dengan munculnya kekeruhan air dikarenakan lumpur naik ke permukaan air.

Kandas dapat menimbulkan kebocoran kapal, pencemaran, kebakaran (jika bahan bakar/minyak terkondisi dengan jaringan listrik yang rusak sehingga menimbulkan nyala api) atau bahaya tenggelam jika air yang masuk ke kapal tidak dapat diatasi.

4. **Kebocoran/Tenggelam** merupakan suatu keadaan darurat dimana disebabkan masuknya air laut ke dalam kapal dikarenakan terjadi kerusakan pada bagian lambung atau bagian lain pada kapal yang dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan. Kebocoran tersebut biasanya disebabkan oleh :
 - a. Kandas
 - b. Tubrukan
 - c. Kerusakan/ledakan yang menyebabkan kerusakan bangunan kapal
 - d. Serta akibat korosi (pengkaratan).
5. **Orang Jatuh ke Laut (MOB) *Man Overboard*** adalah sebuah situasi dimana dalam anggota awak kapal jatuh di laut dari kapal, tidak peduli dimana kapal berlayar, pada lautan yang terbuka atau masih diperairan pelabuhan. Pelat harus sangat berhati-hati saat menjalankan tugasnya berada di atas kapal karena tidak pernah bisa diterima begitu saja bahwa seseorang dapat jatuh dari kapal karena cuaca buruk, kecelakaan, dan kelalaian. *Man Overboard* merupakan situasi darurat dan sangat penting untuk menemukan dan memulihkan orang sesegera mungkin sebagai akibat cuaca buruk atau ombak besar, anggota kru bisa tenggelam atau karena suhu dingin orang bisa mendapatkan hypothermia.
6. **Hypotermia** adalah suatu situasi dimana disana adalah hilangnya panas suhu tubuh akibat kontak berkepanjangan tubuh dengan air dingin dan metabolisme normal tubuh dan fungsi terpengaruh. Seseorang akan sadar setelah 15 menit dalam air dengan suhu 5° C. Alarm untuk *Man Overboard* ada sinyal alarm khusus digunakan onboard kapal dan sama untuk semua kapal berlayar seluruh di perairan baik nasional maupun internasional.

2.4 PENGETAHUAN DAN KOMPETENSI DASAR DARI PENCARIAN DAN PERTOLONGAN (SAR)

Sesuai dengan arti kata *SAR* yang berartikan *Search* (pencarian) dan *Rescue* (pertolongan/penyelamatan), maka dalam kegiatan operasi *SAR* dibutuhkan pengetahuan dasar berupa ilmu pengetahuan dan keterampilan teknis *SAR* serta beberapa disiplin ilmu sebagai penunjang/pendukung. Ilmu pengetahuan dan keterampilan serta disiplin ilmu pendukung yang dimaksud adalah :

1. Pengetahuan dasar *SAR* yang meliputi organisasi *SAR*, Organisasi operasi *SAR*, filosofi *SAR*, dan lain-lain.
2. Pengetahuan dan Teknik Pencarian (*Search*)
 - a. Teknik Pencarian di Darat
 - b. Teknik Pencarian di Laut
 - c. Teknik Pencarian dari Udara
3. Pengetahuan dan Teknik Pertolongan/Penyelamatan (*Rescue*):
 - a. Teknik Evakuasi
 - b. *Medical first Response (MFR)*
 - c. *Helly Rescue*
4. Pengetahuan Pendukung/Penunjang :
 - a. Navigasi
 - b. *Mountaineering*
 - c. *Survival* di darat dan perairan
 - d. Persiapan perbekalan, pakaian dan makanan.

Sedangkan kompetensidasar yang harus dimiliki seorang *rescuer* adalah:

- 1) Fisik yang prima dan sikap mental yang tangguh
- 2) Memiliki pengetahuan yang cukup di bidang *SAR*
- 3) Memiliki keterampilan yang dipersyaratkan
- 4) Mampu menjalin koordinasi dengan baik.

2.5 SISTEM DAN TAHAPAN OPERASI PENCARIAN DAN PERTOLONGAN (*SAR*)

Sistem *SAR* di Indonesia diadopsi dari ketentuan yang berlaku bagi seluruh Negara yang menjadi anggota *IMO (International Maritime Organization)* dan *ICAO (International Civil Aeronautical Organizations)*. System *SAR* meliputi:

1. KOMPONEN SAR (*SAR COMPONENTS*)

Untuk melaksanakan operasi SAR secara cepat dan efektif maka harus tersedia lima komponen SAR, yaitu:

a. Organisasi SAR (*SAR Organization*)

Merupakan struktur Organisasi SAR yang meliputi aspek pengerahan unsur, koordinasi, komando dan pengendalian, kewenangan, lingkup penugasan serta tanggung jawab penanganan kecelakaan, bencana, dan kondisi membahayakan jiwa manusia.

b. Fasilitas SAR (*SAR Facilities*)

Fasilitas SAR adalah sarana, prasarana dan peralatan SAR serta sumber daya manusia (SDM) yang digunakan ntk mendukung pelaksanaan operasi SAR.

c. Komunikasi SAR (*SAR Communication*)

Komunikasi merupakan sarana vital untuk melakukan fungsi deteksi dini adanya kecelakaan ata bencana, pertukaran informasi dalam kegiatan operasi SAR.

d. Pertolongan daruat (*Emergency Cares*)

Merupakan komponen yang berupa penyediaan fasilitas perawatan darurat yang bersifat sementara yang bersifat sementara, termasuk pemberian bantuan medis kepada korban di lokasi musibah sampai ke tempat penampungan/perawatan yang lebih memadai. Yang termasuk komponen ini adalah posko-posko medis, dokter, paramedic, obat-obatan, dan rumah sakit.

e. Dokumentasi

Merupakan komponen berupa pendataan laporan atau kegiatan, biasanya didukung dengan data visual berupa foto/rekaman gambar seperti peta udara, laut dan topografi, analisis serta data-data seperti data kapal, data pesawat, dan manifest. Data-data ini akan menjang efisiensi pelaksanaan operasi pelaksanaan operasi SAR serta meningkatkan kemampuan operasi serta untuk kepentingan misi SAR yang akan datang.

2. FASE KEDARURATAN (*Emergency Phases*)

Fase kedaruratan terdiri dari tiga fase. Tiga fase keadaan darurat merupakan suatu fase dimana suatu system transportasi mengalami keadaan darurat. Fase ini tidak harus

berrutan dari pertama sampai ketiga, dengan demikian keadaan darurat bisa langsung ke *Distress* sehingga operasi *SAR* harus segera dilaksanakan.

a. Fase Meragukan (*Uncertainly phase/INCERFA*)

Tahap ini adalah suatu keadaan darurat yang ditunjukkan dengan adanya keraguan mengenai keselamatan jiwa seseorang karena diketahui kemungkinan mereka dalam menghadapi kesulitan.

Contoh keadaan pada tahap ini adalah dimana keadaan penumpang dalam keadaan meragukan karena mengalami keterlambatan tiba di tempat tujuan sesuai waktu yang di perkirakan.

b. Fase Mengkhawatirkan (*Alert Phase/ALERFA*)

Tahap ini adalah suatu kondisi darurat yang ditunjukkan adanya kekhawatiran mengenai keselamatan jiwa seseorang karena adanya informasi yang jelas bahwa mereka menghadapi kesulitan yang serius yang mengarah pada kesengsaraan.

Tahap ini merupakan kelanjutan dari tingkat *INCERFA* di mana diperoleh informasi bahwa penumpang dalam keadaan mengkhawatirkan karena keselamatannya terancam.

c. Fase Memerlukan Bantuan (*Distress Phase/DETRESFA*)

Tahap ini adalah suatu keadaan darurat yang ditunjukkan bila bantuan yang cepat sudah dibutuhkan oleh seseorang yang mengalami kecelakaan karena telah terjadi ancaman serius.

Tahap ini merupakan kelanjutan merupakan kelanjutan dari tingkat *ALERFA* dimana penumpang memerlukan bantuan karena diperoleh informasi bahwa kecelakaan telah terjadi, misalkan keadaan mendarat darurat, jatuh atau kapal dalam keadaan tenggelam, tabrakan, terbakar, dan lain-lain.

Berkaitan dengan tahapan fase kedaruratan, tersirat bahwa dalam kegiatan *SAR* komunikasi memegang peranan penting dan berfungsi sebagai sarana pengindera dini, sarana koordinasi, sarana komando dan pengendali serta sarana administrasi dan logistic.

2.6 DASAR HUKUM PENCARIAN DAN PERTOLONGAN

Pembentukan dan penyelenggaraan SAR di Indonesia memiliki proses yang panjang baik dalam skala nasional maupun Internasional. Sebagai bagian warga dunia, Indonesia memiliki hak dan kewajiban untuk bersama-sama memberi rasa aman, jaminan keselamatan, dan kerelaan mengatasi sebuah kecelakaan, bencana, dan kondisi yang membahayakan manusia. Oleh karena itu penyelenggaraan SAR di Indonesia sejak awal kelahirannya dilaksanakan berdasarkan peraturan-peraturan internasional, antara lain:

1. *United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*
2. Ketentuan Internasional *Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*
3. *International Aviation and Maritime SAR Manual (IAMSAR), ICAO/IMO, 1998*
4. *International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979*
5. *“Search and Rescue”, International Civil Aviation Organization, Annex 12 tahun 2000.*

Untuk merealisasikan peraturan-peraturan internasional tersebut, Indonesia sebagai Negara yang berdaulat dalam upaya penyelenggaraan SAR Nasional membuat peraturan-peraturan resmi kenegaraan berupa peraturan perundang Nasional, antara lain:

- a. UU No.29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan
- b. UU No.24 Tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana
- c. UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- d. UU No.1 Tahun 2008 tentang Penerbangan
- e. PP No.3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan
- f. PP No.36 Tahun 2006 tentang Pencarian dan Pertolongan
- g. Perpres No.99 Tahun 2007 tentang Badan SAR Nasional
- h. Perpres No.30 Tahun 2012 tentang Pengesahan Internasional *Convention Maritime Search and Rescue*
- i. Peraturan Kasasarnas Nomor : PER-KBSN-01 Tahun 2008 tentang organisasi dan tata kerja Badan SAR Nasional, sebagaimana telah diubah PK No.7 Tahun 2010
- j. Peraturan Kasasarnas Nomor : PK.14 Tahun 2009 tentang Pedoman Pelaksanaan Kerjasama Luar Negeri di Lingkungan Badan SAR Nasional
- k. Peraturan Kasasarnas Nomor : SK-KBSN-25/II/BSN Tahun 2009 tentang Pembentukan Panitia Penggantian Biaya Operasi SAR Tahun 2009
- l. Peraturan Kasasarnas Nomor : PK.15 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor dan Pos SAR

- m. Peraturan Kabasarnas Nomor : PK.3 Tahun 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Siaga *Search and Rescue (SAR)*
- n. Peraturan Kabasarnas Nomor : PK.4 Tahun 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Latihan *Search and Rescue (SAR)*
- o. Peraturan Kabasarnas Nomor : PK.5 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyelenggaraan Penyelenggaraan Operasi *SAR*.

1. DASAR HUKUM PENCARIAN DAN PERTOLONGAN DI LAUT

Penyelamatan jiwa di laut menyangkut menyangkut berbagai aspek, antara lain yang terpenting adalah kewajiban dan tanggung jawab untuk memberi pertolongan terhadap orang atau orang-orang yang dalam keadaan bahaya. Sebagai dasar dan 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 Kewajiban dan Prosedur.

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

- a. Nahkoda 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 perolongan kepada orang-orang yang dalam keadaan bahaya dan memberitahukan mereka, jika mungkin bahwa ia sedang berbuat demikian.
- b. Jika ia tidak mampu atau karena kekhsusan 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.
- c. Nahkoda kapal yang dalam keadaan bahaya, setelah berkonsultasi sejauh mungkin dengan nahkoda-nahkoda kapal yang menjawab panggilannya, berhak meminta satu atau lebih dari kapal ini yang dianggapnya mampu untk memberikan pertolongan dan setiap nahkoda dari kapal yang diminta wajib memenhi permintaan tersebut dan meneruskan dengan kecepatan penuh menuj ketempat orang-orang yang dalam keadaan bahaya.

- d. Nahkoda kapal akan dibebaskan dari kewajiban yang diatur dalam paragraph 1) peraturan ini, bila ia yakin bahwa satu atau lebih kapal lain selain kapalnya sendiri telah terpanggil dan sedang memenuhi panggilan itu.
- e. Nahoda sebuah kapal akan dibebaskan dari kewajiban yang diatur dalam paragraph a peraturan ini, dan apabila kapalnya telah diminta, dibebaskan dari kewajiban yang dibebaskan oleh paragraph 2) peraturan ini, jika ia diberitahu oleh orang-orang yang dalam keadaan bahaya atau oleh nahkoda kapal lain yang telah mencapai orang-orang demikian bahwa pertolongan tidak dibutuhkan lagi.
- f. Ketentuan dari peraturan ini tidak bertentangan dengan Konvensi Internasional untuk penyatuan aturan-aturan tertentu sehubungan dengan 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 di atas, juga diatur dalam peraturan Kapal 1935 (*Scheeps Verordeningen* 1935) pasal 159. Walaupun kapal-kapal dibebani kewajiban 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.

2. Ordonansi kapal 1935

- a. Pasal 5 mengenai kewajiban-kewajiban nahkoda
- 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 dipelayaran dalam

3. Peraturan kapal 1935

- a. Pasal 30 s/d 40 mengenai sertifikat kesempurnaan, sertifikat keselamatan dan keselamatan.
- b. Radio

- c. Pasal 49 s/d 72 mengenai tindakan demi keselamatan di kapal
- d. Pasal 125 s/d 138 mengenai tindakan demi keselamatan di kapal
- e. 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, jga diperlukan kesiapan-kesiapan baik personil atau awak kapal yang dalam nahaya, 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 diatas 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 :

- a. Macam-macam keadaan darurat yang dapat terjadi dilaut seperti, kebakaran, tubrukan, kekandasan, dan lain-lain.
- b. Jenis-jenis alat-alat penolong yang harus ada diatas kapal
- c. Memenuhi prinsip penyelamatan, manfaat dari latihan-latihan (*drill*)
- d. Kesiap-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 barik dari kapal maupun dari air. Cara-cara bertahan hidup di laut dalam semua kemungkinan keadaan cara mempersiapkan dan cara mengolah gerakan sekoci.

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

- a. 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.
- b. 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 mengntngkan dan kemiringan 15° . Embarkasi ke dalam sekoci maupun rakit penolong harus berjalan lancar dan tertib. Tata susunan dari masing-masing sekoci, rakit penolong dan perlengkapan dari alat apung lainnya, harus sedemikian rupa sehingga tidak mengganggu operasi dari alat-alat tersebut.
- c. 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 kesiap-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-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 :

- a. Aturan-aturan yang dilampirkan pada persetujuan kapal-kapal penumpang untuk pelayaran khusus 1971.
- b. Aturan-aturan yang dilampirkan pada konsep tentang syarat-syarat ruangan untuk kapal-kapal penumpang khususnya tahun 1973.

Dengan demikian peraturan yang menyangkut keselamatan dan penyelamatan di laut meliputi kewajiban memberikan pertolongan dan hak-hak 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.