

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Peranan

Menurut **Abu Ahmadi** (1982), peran adalah suatu kompleks pengharapan manusia terhadap caranya individu harus bersikap dan berbuat dalam situasi tertentu yang berdasarkan status dan fungsi sosialnya.

Menurut **Soerjono Soekanto** (2002), peran yaitu merupakan aspek dinamis kedudukan (status), apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu peranan. Dari hal diatas lebih lanjut kita lihat pendapat lain tentang peran yang telah ditetapkan sebelumnya disebut sebagai peranan normatif. Sebagai peran normatif dalam hubungannya dengan tugas dan kewajiban dinas perhubungan dalam penegakan hukum mempunyai arti penegakan hukum secara total *enforcement*.

Sedangkan peran ideal, dapat diterjemahkan sebagai peran yang diharapkan dilakukan oleh pemegang peranan tersebut. Misalnya dinas perhubungan sebagai suatu organisasi formal tertentu diharapkan berfungsi dalam penegakan hukum dapat bertindak sebagai pengayom bagi masyarakat dalam rangka mewujudkan ketertiban, keamanan yang mempunyai tujuan akhir kesejahteraan masyarakat, artinya peranan yang nyata.

Peran merupakan aspek dinamis dari kedudukan (status) yang dimiliki oleh seseorang, sedangkan status merupakan sekumpulan hak dan kewajiban yang dimiliki seseorang apabila seseorang melakukan hak-hak dan kewajiban- kewajiban sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu fungsi.

Hakekatnya peran juga dapat dirumuskan sebagai suatu rangkaian perilaku tertentu yang ditimbulkan oleh suatu jabatan tertentu. Kepribadian

seseorang juga mempengaruhi bagaimana peran itu harus dijalankan. Peran yang dimainkan hakekatnya tidak ada perbedaan, baik yang dimainkan / diperankan pimpinan tingkat atas, menengah maupun bawah akan mempunyai peran yang sama

Menurut **Miftah Thoha** (1997), Peran adalah suatu rangkaian yang teratur yang ditimbulkan karena suatu jabatan. Manusia sebagai makhluk sosial memiliki kecenderungan untuk hidup berkelompok. Dalam kehidupan berkelompok tadi akan terjadi interaksi antara anggota masyarakat yang satu dengan anggota masyarakat yang lainnya. Tumbuhnya interaksi diantara mereka ada saling ketergantungan. Dalam kehidupan bermasyarakat itu munculah apa yang dinamakan peran (*role*). Peran merupakan aspek yang dinamis dari kedudukan seseorang, apabila seseorang melaksanakan hak-hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya maka orang yang bersangkutan menjalankan suatu peranan. Untuk memberikan pemahaman yang lebih jelas ada baiknya terlebih dahulu kita pahami tentang pengertian peran.

Dari beberapa pengertian diatas, penulis menyimpulkan bahwa peran adalah suatu sikap atau perilaku yang diharapkan oleh banyak orang atau sekelompok orang terhadap seseorang yang memiliki status atau kedudukan tertentu. Berdasarkan hal-hal diatas dapat diartikan bahwa apabila dihubungkan dengan dinas perhubungan, peran tidak berarti sebagai hak dan kewajiban individu, melainkan merupakan tugas dan wewenang dinas perhubungan.

2. Pengertian Upaya

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi III tahun 2003 yang dimaksud dengan “Upaya adalah usaha; ikhtiar (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar); daya upaya”.

Menurut **Poerwadarminta** (1991), “Upaya adalah usaha untuk menyampaikan maksud, akal dan ikhtisar. Upaya merupakan segala sesuatu yang bersifat mengusahakan terhadap sesuatu hal supaya dapat lebih berdaya guna dan berhasil guna sesuai dengan maksud, tujuan dan fungsi serta manfaat suatu hal tersebut dilaksanakan sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan”. Upaya sangat berkaitan erat dengan penggunaan sarana dan prasarana dalam menunjang kegiatan tersebut, agar berhasil maka digunakanlah suatu cara, metode sesuai dengan cara atau langkah - langkah dan alat penunjang yang lain. Dari beberapa pengertian di atas, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa pengertian dari upaya adalah suatu kegiatan atau usaha dengan menggunakan segala kekuatan yang ada dalam mengatasi suatu masalah.

3. Pengertian Penyelamatan

Pencarian dan penyelamatan, 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 *System 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 Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BNPP).

4. Pengertian Kecelakaan

Pengertian Kecelakaan Kerja ada beberapa macam menurut para ahli. Pada dasarnya, Kecelakaan tidak terjadi kebetulan, melainkan ada sebabnya. Oleh karena ada penyebabnya, sebab kecelakaan harus diteliti dan ditemukan, agar untuk selanjutnya dengan tindakan korektif yang ditujukan kepada penyebab itu serta dengan upaya preventif lebih lanjut

kecelakaan dapat dicegah dan kecelakaan serupa tidak berulang kembali (**Suma'mur**, 2009). *World Health Organization (WHO)* mendefinisikan kecelakaan sebagai suatu kejadian yang tidak dapat dipersiapkan penanggulangan sebelumnya sehingga menghasilkan cedera yang riil.

Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban jiwa dan harta benda (Peraturan Menteri Tenaga Kerja (Permenaker) Nomor: 03/Men/1998). Menurut (OHSAS 18001, 1999) dalam **Shariff** (2007), kecelakaan kerja adalah suatu kejadian tiba-tiba yang tidak diinginkan yang mengakibatkan kematian, luka-luka, kerusakan harta benda atau kerugian waktu.

Menurut **Ervianto** (2005), kecelakaan kerja adalah kecelakaan dan atau penyakit yang menimpa tenaga kerja karena hubungan kerja di tempat kerja. Secara umum, faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja dapat dibedakan menjadi:

- a. Faktor pekerja itu sendiri
- b. Faktor metoda konstruksi
- c. Peralatan
- d. Manajemen

Menurut **suma'mur** (1989), kecelakaan kerja adalah kecelakaan berhubungan dengan hubungan kerja pada perusahaan. Hubungan kerja disini dapat berarti, bahwa kecelakaan terjadi dikarenakan oleh pekerjaan atau pada waktu melaksanakan pekerjaan.

Kecelakaan menurut **M. Sulaksmo** (1997) adalah suatu kejadian tidak diduga dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses suatu aktivitas yang telah diatur. Kecelakaan akibat kerja adalah berhubungan dengan hubungan kerja pada perusahaan. Hubungan kerja disini dapat berarti bahwa kecelakaan terjadi dikarenakan pekerjaan atau pada waktu

pekerjaan berlangsung. Oleh karena itu, kecelakaan akibat kerja ini mencakup dua permasalahan pokok, yakni:

- a. Kecelakaan adalah akibat langsung pekerjaan
- b. Kecelakaan terjadi pada saat pekerjaan sedang dilakukan.

Bennett Silalahi dan **Rumondang Silalahi** menyatakan bahwa kecelakaan kerja adalah setiap perbuatan atau kondisi tidak selamat yang dapat mengakibatkan kecelakaan. Adapun pengertian kecelakaan kerja menurut yang lazim berlaku di perusahaan-perusahaan Indonesia diartikan sebagai suatu peristiwa atau kejadian yang tidak direncanakan, tidak diharapkan terjadi di perusahaan yang dapat menimbulkan penderitaan bagi pekerja.

Berdasarkan UU No. 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja, kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki, yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda. Sedangkan menurut UU No. 3 Tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja, kecelakaan kerja adalah Universitas Sumatera Utara kecelakaan yang terjadi dalam pekerjaan sejak berangkat dari rumah menuju tempat kerja dan pulang ke rumah melalui jalan yang biasa atau wajar dilalui.

5. Pengertian SAR

SAR adalah pengerjaan dari personil yang terlatih dan fasilitas yang dapat digunakan untuk mencari, menolong dan menyelamatkan dengan efektif dan se-efisien mungkin terhadap jiwa manusia atau barang yang berharga, yang dalam keadaan mengkhawatirkan atau hilang, celaka atau sengsara dilokasi yang terisolir.

Karena sifat dari musibah, jarak, tehnik dan unsure *SAR* dari unit-unit terkait semakin banyak, maka diperlukan organisasi yang khusus menangani kegiatan *SAR* di Indonesia. Oleh karena itu berdasarkan

Keppres no. 11 Tahun 1972 dibentuklah BADAN SAR INDONESIA (BASARI) yang selanjutnya menjadi BADAN SAR NASIONAL (BASARNAS) yang merupakan lembaga pelaksana kegiatan SAR tingkat pusat.

Sesuai PP No. 25 Tahun 2001 tentang pembentukan organisasi dan dinas-dinas di lingkungan pemerintah propinsi Jawa Tengah, bahwa penyelenggaraan SAR Propinsi / SAR Daerah menjadi salah satu tugas pokok dari Dishubtel propinsi Jawa Tengah. Seperti telah diungkapkan sebelumnya bahwa SAR merupakan kegiatan yang sifatnya insidental, akan tetapi SAR tidaklah sesederhana itu. Pada setiap misi SAR dibutuhkan suatu organisasi khusus yang didukung oleh personel yang cukup berkualitas, fasilitas yang cukup, perencanaan yang akurat, serta kecepatan daya gerak untuk menyelamatkan jiwa sebanyak dan sedini mungkin. Elemen organisasi SAR ini dibagi atas pembatasan secara geografis dan area SAR di suatu Negara. Dengan demikian pembagian batas-batas tanggung jawab serta wilayah kerja untuk SAR coordinator telah ditentukan berdasarkan area geografis.

6. Pengertian Basarnas

Sejarah Basarnas dimulai dengan terbitnya Keputusan Presiden No 11 Tahun 1972 tanggal 28 Februari 1972 tentang Badan SAR Indonesia (BASARI), dengan tugas pokok menangani musibah kecelakaan dan pelayaran. BASARI berkedudukan dan bertanggung jawab kepada Presiden dan sebagai pelaksana di lapangan diserahkan kepada PUSARNAS (Pusat SAR Nasional) yang diketuai oleh seorang pejabat dari Departemen Perhubungan.

Pada tahun 1980 berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan nomor KM.91/OT.002/Phb-80 dan KM 164/OT.002/Phb-80, tentang Organisasi dan tata kerja Departemen Perhubungan, PUSARNAS menjadi Badan SAR Nasional (BASARNAS). Perubahan struktur organisasi BASARNAS

mengalami perbaikan pada tahun 1998 berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM. 80 tahun 1998, tentang Organisasi dan Tata Kerja BASARNAS dan KM. Nomor 81 tahun 1998 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor SAR. Pada tahun 2001, struktur organisasi BASARNAS diadakan perubahan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan KM. Nomor 24 tahun 2001 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan dan Keputusan Menteri Perhubungan No. 79 tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor *Search and Rescue (SAR)*.

Dengan meningkatnya tuntutan masyarakat mengenai pelayanan jasa SAR dan adanya perubahan situasi dan kondisi Indonesia serta untuk terus mengikuti perkembangan IPTEK, maka organisasi SAR di Indonesia terus mengalami penyesuaian dari waktu ke waktu. Organisasi SAR di Indonesia saat ini diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 43 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 79 Tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor SAR. Dalam rangka terus meningkatkan pelayanan SAR kepada masyarakat, maka pemerintah telah menetapkan Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2006 tentang Pencarian dan Pertolongan yang mengatur bahwa Pelaksanaan SAR (yang meliputi usaha dan kegiatan mencari, menolong, dan menyelamatkan jiwa manusia yang hilang atau menghadapi bahaya dalam musibah pelayaran, dan/atau penerbangan, atau bencana atau musibah lainnya) dikoordinasikan oleh Basarnas yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden. Menindak lanjuti Peraturan Pemerintah tersebut, Basarnas saat ini sedang berusaha mengembangkan organisasinya sebagai Lembaga Pemerintah Non Departemen sebagai upaya menyelenggarakan pelaksanaan SAR yang efektif, efisien, cepat, handal, dan aman. Terakhir, berdasarkan Peraturan Presiden No. 99 Tahun 2007, BASARNAS ditetapkan sebagai Lembaga Pemerintah Non Departemen (LPND) yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden.

Tanggal 16 September 2014 UU Nomor. 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan disahkan oleh Komisi V DPR-RI.

2.2. Gambaran Umum Megenai Keadaan Darurat dan SAR

1. Keadaan darurat

Keadaan Darurat ialah Situasi yang lain dari situasi normal yang mempunyai Kecenderungan atau potensi membahayakan, baik bagi keselamatan manusia, harta benda maupun lingkungan. Kecelakaan pada pekerja dapat terjadi setiap saat dalam lingkungan kerja, Untuk melindungi para pekerja dan mencegah resiko dalam suatu aktifitas kerja, setiap pihak harus memperhatikan ketentuan yang telah ditentukan terutama yang menyangkut kesehatan dan keselamatan kerja, baik dalam situasi normal maupun darurat.

Situasi yang berpotensi darurat merupakan suatu kondisi atau keadaan dimana keadaan ini cenderung atau berpotensi membahayakan .Situasi seperti hendaknya segera diantisipasi karena jika dibiarkan situasi ini akan menjadi situasi darurat. Situasi ini sering terjadi karena adanya kelalaian atau ketidak telitian pekerja terhadap bidang pekerjaanya sehingga menyebabkan lingkungan kerjanya berpotensi membahayakan dirinya. Pada umumnya, situasi darurat terbagi 3, yaitu:

- a. *Natural Hazard* (bencana alamiah), situasi ini terjadi karena adanya keadaan alam yang kurang baik atau sering terjadi karena bencana alam. Contoh:
 - 1) Banjir
 - 2) Kekeringan
 - 3) Angin topan
 - 4) Gempa
 - 5) Petir

b. *Technological Hazard* (Kegagalan Teknis)

- 1) Pemadaman listrik
- 2) Peristiwa kebakaran/ledakan
- 3) Kecelakaan kerja/lalu lintas

c. Huru Hara

- 1) Perang
- 2) Kerusuhan

Prosedur Keadaan Darurat ialah Tata cara atau pedoman kerja dalam menanggulangi suatu situasi darurat, dengan maksud untuk mencegah atau mengurangi kerugian lebih lanjut atau semakin besar. Pada umumnya prosedur darurat terbagi dua yaitu :

a. Prosedur *Intern* (Lokal)

Prosedur intern ini merupakan pedoman pelaksanaan untuk masing-masing bagian atau departemen, dengan pengertian keadaan darurat yang telah terjadi masih dapat diatasi oleh bagian-bagian yang bersangkutan,tanpa melibatkan bagian-bagian yang lain.

b. Prosedur Umum (Utama)

Merupakan pedoman perusahaan secara keseluruhan dan telah menyangkut keadaan darurat yang cukup besar atau paling tidak dapat membahayakan bagian-bagian lain atau daerah sekitarnya.

Prosedur darurat banyak diterapkan sesuai dengan bidang dimana keadaan darurat itu terjadi, setiap bidang atau lingkungan kerja memiliki prosedur darurat yang berbeda satu dengan yang lainnya. Tindakan Prosedur keadaan darurat antara lain :

- 1) Menyelamatkan manusia
- 2) Mengisolasi daerah kecelakaan
- 3) Menyusun rencana dan melaksanakan pengamanan sumber
- 4) Minta bantuan ke instansi terkait dan berwenang
- 5) Mengukur tingkat radioaktivitas yang mungkin melekat

- 6) Memperkirakan dosis yang diterima
- 7) Mengelompokkan penderita menurut dosis
- 8) Melakukan dekontaminasi

2. Search And Rescue (SAR)

SAR 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 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 System*) 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 Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan.

2.3. Aturan aturan yang berkaitan dengan keadaan darurat dan penyelamatan jiwa di laut

1. Peraturan *Safety Of Life At Sea* (*SOLAS*)

Peraturan *Safety Of Life At Sea* (*SOLAS*) adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana.

Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya.

Modernisasi peraturan *SOLAS* sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan *SOLAS* 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukan seperti :

- a. desain konstruksi kapal
- b. permesinan dan instalasi listrik
- c. pencegah kebakaran
- d. alat-alat keselamatan
- e. alat komunikasi dan keselamatan navigasi

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (*amandement*) hasil konvensi *IMO*, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara Internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya persetujuan $2/3$ dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan.

Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru *SOLAS 1974* dengan prosedur baru, bahwa setiap *amandement* diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan $1/3$ dari jumlah Negara anggota atau 50 persen dari pemilik tonnage yang ada di dunia.

Kecelakaan tanker terjadi secara beruntun pada tahun 1976 dan 1977, karena itu atas prakarsa Presiden Amerika Serikat **JIMMY CARTER**, telah diadakan konferensi khusus yang menganjurkan aturan tambahan terhadap *SOLAS 1974* supaya perlindungan terhadap Keselamatan Maritim lebih efektif.

Pada tahun 1978 dikeluarkan konvensi baru khusus untuk tanker yang dikenal dengan nama "*Tanker Safety and Pollution Prevention (TSPP 1978)*" yang merupakan penyempurnaan dari *SOLAS 1974* yang menekankan pada perencanaan atau desain dan penambahan peralatan untuk tujuan keselamatan operasi dan pencegahan pencemaran perairan. Kemudian diikuti dengan tambahan peraturan pada tahun 1981 dan 1983 yang diberlakukan bulan September 1984 dan Juli 1986.

Peraturan baru *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* pada tahun 1990 merupakan perubahan mendasar yang dilakukan IMO

pada sistem komunikasi maritim, dengan memanfaatkan kemajuan teknologi di bidang komunikasi seperti satelit dan akan diberlakukan secara bertahap dari tahun 1995 s/ 1999.

Konsep dasar adalah, Badan SAR di darat dan kapal-kapal yang mendapatkan berita kecelakaan kapal (*vessel in distress*) akan segera disiagakan agar dapat membantu melakukan koordinasi pelaksanaan operasi SAR. Berikut ini adalah beberapa *chapter* dari *SOLAS* yang berhubungan keadaan darurat dan penyelamatan jiwa di laut :

- a. *Chapter III: Alat-alat keselamatan dan aransemen (Life-saving appliances and arrangements)*, berisi ketentuan-ketentuan tentang jenis dan jumlah serta penempatan dan pengoperasian alat-alat keselamatan yang harus ada di kapal dari jenis kapal yang berbeda.

Alat-alat keselamatan yang memenuhi Peraturan :

- 1) Harus didistribusikan sedemikian rupa sehingga tersedia pada kedua sisi kapal dan sepanjang dapat memungkinkan di seluruh *deck* yang membentang di sisi kapal; minimal satu alat apung harus ditempatkan di sekitar buritan.
- 2) Harus ditempatkan sedemikian rupa hingga dapat dilepas dengan cepat, dan tidak diikat secara permanen dengan cara apapun. Minimal sebuah alat-alat apung di masing-masing pada sisi kapal harus dilengkapi tali penolong terapung sesuai dengan ketentuan dalam peraturan 31.4 dengan panjang yang sama tidak boleh kurang dari dua kali tinggi dimana Pelampung Disimpan Diatas garis air pada saat kondisi berlayar tanpa muatan, atau 30 meter, diambil yang lebih besar.
- 3) Tidak kurang dari setengah jumlah total alat apung harus disediakan dengan dilengkapi lampu yang dapat menyala sendiri yang memenuhi ketentuan dalam Peraturan 31.2; tidak kurang dari dua alat apung juga harus disediakan sinyal asap yang dapat aktif sendiri yang memenuhi ketentuan dalam Peraturan 31.3 dan mampu dilepas dengan segera dari anjungan navigasi; alat apung

dengan lampu dan dan alat apung yang dilengkapi dengan sinyal asp harus didistribusikan merata dikedua sisi kapal dan harus bukan berupa alat apung yang dilengkapi dengan tali-tali penyelamatan.

b. *Chapter V* : Keselamatan Navigasi

Bersifat operasional dan diaplikasikan pada semua kapal. Ini berbeda dengan konvensi secara keseluruhan, yang hanya diaplikasikan pada kapal-kapal yang terlibat pada pelayaran-pelayaran Internasional.

- 1) Termasuk pemeliharaan dari pelayanan meteorologi untuk kapal-kapal, pelayanan patroli es, pengaturan rute kapal-kapal dan ketentuan pelayanan - pelayanan pencarian dan penyelamatan (*SAR*).
- 2) Kewajiban umum untuk negara peserta guna memastikan bahwa semua kapal cukup diawasi dan efisien dilihat dari sudut pandang keselamatan Persyaratan-persyaratan untuk pemasangan radar dan sarana-sarana bantu navigasi lainnya.

c. *Chapter XI* : Upaya khusus meningkatkan keselamatan Pelayaran

- 1) Walaupun di hari libur, jajaran Ditjen Perhubungan Laut agar senantiasa waspada terhadap keselamatan Pelayaran.
- 2) Surat Persetujuan Berlayar (*SPB*) diberikan secara ketat sesuai aturan dan kondisi cuaca.
- 3) Meningkatkan pengawasan pada proses embarkasi dan debarkasi penumpang agar tidak melebihi batas toleransi sesuai sertifikat penumpang.
- 4) Meningkatkan pengawasan terhadap barang-barang berbahaya sesuai *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) code*.

- 5) Segera melaporkan ke kantor pusat Dirjen Perhubungan Laut jika terdapat gangguan keselamatan atau keamanan pelayaran untuk mendapatkan petunjuk.
- 6) Senantiasa selalu mengadakan koordinasi yang baik dalam mengantisipasi semua masalah keselamatan kerja dalam dunia pelayaran.

