

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

Di dalam bab ini Penulis memaparkan tentang istilah - istilah dan teori-teori yang mendukung dan berhubungan dengan pembahasan karya tulis ini, yang bersumber dari referensi buku-buku dan juga observasi selama penulis melaksanakan praktek di kapal.

#### **2.1 Pengertian Prosedur**

1. Menurut kamus besar bahasa Indonesia “Prosedur” merupakan serangkaian aksi yang spesifik tindakan atau operasi yang harus dijalankan atau dieksekusi dengan cara yang baku agar selalu memperoleh hasil yang sama semisal prosedur keselamatan kerja. Lebih tepatnya kata ini bisa mengindikasikan rangkaian aktivitas, tugas- tugas, langkah - langkah, keputusan - keputusan, perhitungan -perhitungan dan proses - proses, yang dijalankan melalui serangkaian pekerjaan yang menghasilkan suatu tujuan yang diinginkan. Sebuah prosedur biasanya menghasilkan suatu perubahan.
2. Menurut Mulyadi (2013) 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.
3. Menurut Rifka R.N menyatakan (2017) Prosedur adalah urutan kerja atau kegiatan yang terencana untuk menangani pekerjaan yang berulang dengan cara seragam atau terpadu.
4. Menurut para ahli (Wijaya & Irawan, 2018) menyimpulkan bahwa Prosedur adalah urutan kegiatan atau aktifitas yang melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih yang dilaksanakan secara berulang-ulang dengan cara yang sama”.
5. Menurut Rasto (2015), Prosedur adalah urutan rencana operasi untuk menangani aktivitas bisnis yang berulang secara seragam dan konsisten. Berdasarkan dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa prosedur

adalah urutan-urutan yang telah ditentukan oleh perusahaan dalam melakukan suatu pekerjaan agar pekerjaan dapat tercapai lebih efektif dan efisien.

## **2.2 Pengertian Pelaksanaan**

1. Pengertian Pelaksanaan berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah proses, cara, perbuatan melaksanakan suatu rancangan, keputusan dan sebagainya. Pelaksanaan adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci, implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap siap. Secara sederhana pelaksanaan bisa diartikan penerapan. Pelaksanaan merupakan aktifitas atau usaha-usaha yang dilaksanakan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan dilengkapi segala kebutuhan, alat-alat yang diperlukan, siapa yang melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya mulai dan bagaimana cara yang harus dilaksanakan, suatu proses rangkaian kegiatan tindak lanjut setelah program atau kebijaksanaan ditetapkan yang terdiri atas pengambilan keputusan, langkah yang strategis maupun operasional atau kebijaksanaan menjadi kenyataan guna mencapai sasaran dari program yang ditetapkan semula.
2. Menurut Lembaga Administrasi Negara Republik Indonesia merumuskan Pengertian Pelaksanaan adalah upaya agar tiap pegawai atau tiap anggota organisasi berkeinginan dan berusaha mencapai tujuan yang telah direncanakan.

## **2.3 Pengertian Evakuasi**

1. Menurut Lionel Scoot (2016) Evakuasi adalah proses pemindahan manusia, penumpang atau jiwa dari tempat bahaya menuju ke tempat yang lebih aman. Hal ini dilakukan untuk menyelamatkan sebanyak mungkin jiwa manusia dari bahaya yang mengancam. Para penumpang akan di tempatkan di tempat yang dinamakan *Boat Station* dimana letak *Boat Station* mempunyai syarat harus sedekat mungkin dengan lifeboat atau kapal penyelamat yang akan digunakan untuk mengangkut

penumpang saat terjadi keadaan darurat saat meninggalkan kapal (*abandon ship*)

2. Khidmah: (2019) *Evacuation or relocation victims a way used to save the saferplace . By moving the so will help in the handling process of his victims. Handling of victims wrong will inflicting injury advanced or injury new. The purpose of this activity is the provision of information and training on how to evacuate and transport victims of disasters or accidents to person.*

#### **2.4 Pengertian Penumpang**

Menurut peraturan Pemerintah No.51 tahun 2002 tentang perkapalan, yang dimaksud penumpang adalah pelayaran yang ada diatas kapal selain awak kapal dan anak berumur kurang dari 1 tahun. Jadi penumpang adalah setiap orang di atas kapal selain petugas serta tidak memiliki *requirement* sebagai pelaut. Pada kapal penumpang ditandai dengan kepemilikan tiket penumpang.

#### **2.5 Pengertian kapal penumpang**

Kapal penumpang adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani keperluan yang lebih luas kapal penumpang dapat berupa kapal Ro-Ro, ataupun untuk perjalanan pendek terjadwal dalam bentuk kapal feri. Di Indonesia perusahaan yang mengoperasikan kapal penumpang adalah PT. Pelayaran Nasional Indonesia yang dikenal sebagai PELNI, salah satunya yaitu kapal Sabuk Nusantara 77 yang dioperasikan oleh PT. Luas Line yang menjadi tempat Taruna untuk praktek laut. (Purwanto, 2014).

#### **2.6 Keadaan Darurat**

1. Menurut FEMA (*Federal Emergency Management Agency*) Keadaan Darurat ialah kejadian yang tidak direncanakan dan tidak diinginkan yang bias mengakibatkan kematian atau luka serius pada pegawai, pelanggan atau bahkan masyarakat mematikan/mengganggu proses pekerjaan, menyebabkan kerusakan fisik atau lingkungan, atau mengancam kerusakan fasilitas bangunan.

2. Menurut MA Pratiwi )2013( Keadaan Darurat adalah 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.
3. D Sandbrook - 2013 *A state of emergency or emergency powers is a situation in which a government is empowered to be able to put through policies that it would normally not be permitted to do, for the safety and protection of their citizens. A government can declare such a state during a natural disaster, civil unrest, armed conflict, medical pandemic or epidemic or other biosecurity risk. Justitium is its equivalent in Roman law—a concept in which the Roman Senate could put forward a final decree (senatus consultum ultimum) that was not subject to dispute yet helped save lives in times of strife.*

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.

## **2.7 Peralatan Keselamatan Pelayaran**

*Safety Equipment* atau perlengkapan keselamatan yaitu segala peralatan dan perlengkapan yang digunakan untuk melindungi jiwa awak kapal maupun penumpang pada waktu dalam keadaan darurat (Mutholib, 2013).

Dalam upaya meningkatkan keselamatan angkutan laut dan penyeberangan, pemeriksaan fasilitas keselamatan harus dilaksanakan pada setiap kapal yang akan berangkat berlayar.

Penyelamatan jiwa dilaut menyangkut berbagai aspek, antarai 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, kewajiban dan prosedur. Untuk mencapai suatu keberhasilan yang maksimal di dalam proses penyelamatan di laut selain diperlakukan peraturan tersebut, juga diperlakukan kesiapan-kesiapan baik personil atau awak kapal yang dalam keadaan bahaya, serta perlengkapan dan alat-alat penolong diatas kapal (Maritim World, 2013).

Keselamatan jiwa di laut, tidak saja bergantung dari kapalnya, awak maupun peralatannya, tetapi juga kesiapan dari peralatan – peralatan tersebut untuk dapat digunakan setiap saat, baik sebelum berangkat maupun di dalam perjalanan. Kesiapan peralatan penolong diatur di dalam peraturan Nomor 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 :
  - a. Arus dapat diturunkan ke air dengan selamat dan cepat dalam keadaan trim yang tidak menguntungkan dan kemiringan 15
  - b. Embarkasi ke dalam sekoci maupun rakit penolong harus berjalan lancar dan tertib.
  - c. 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.

Menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang Keselamatan pelayaran dan SOLAS. Dengan begitu untuk mencegah kegagalan dalam penggunaan alat – alat keselamatan yang ada di atas kapal perlu di lakukannya pemeriksaan dan pengecekan terhadap alat – alat tersebut. Peralatan keselamatan yang dimaksud meliputi :

- a. Peralatan keselamatan perorangan (*Personal Life Saving Appliance*) terdiri dari:
  - 1) Sekoci penolong (*Life Boat*)
  - 2) Pelampung penolong (*Life Buoy*)
  - 3) Baju Pelampung (*Life Jacket*)
  - 4) Roket Pelempar Tali (*Line Throwing Appliances*)
  - 5) Baju Imerson (*Immersion Suit*)
  - 6) EEBD (*Emergency Escape Breathing Device*)
- b. Alat Pemadam Kebakaran (*Fire Fighting Equipment*) di atas kapal terdiri dari:
  - 1) Tekanan Air (*Water Pressurized type*)
  - 2) CO2 Portable
  - 3) Bubuk Kering (*Dry Chemical Powder*)
  - 4) Busa (*Chemical Foam Type*)
- c. Alat – alat keselamatan dengan isyarat Visual (*Pyrotechnis*) terdiri dari:
  - 1) *Parachute Signal*
  - 2) *Red Hand Flare*
  - 3) *Smoke Signal*
- d. Signal Gawat Darurat (*Emergency Signal*) di atas kapal terdiri dari:
  - 1) EPIRB (*Emergency Position Indication Radio Beacon*)

- 2) SART (*Search and Rescue Transponder*)
- e. Komunikasi Darurat (*Communication Emergency*) di atas kapal terdiri dari :
- 1) GMDSS (*Global Maritime Distress Safety System*)
  - 2) *Navigation Telex/ NAVTEX*
  - 3) *Digital Selective Calling (DSC) distress alert*
  - 4) Radio Frekuensi 2182 KHz
  - 5) *Channel 16 VHF*

Semua alat – alat keselamatan harus siap digunakan setiap saat, sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan selama pelayaran. Intruksi pemeliharaan alat – alat keselamatan di atas kapal harus dilaksanakan (Nirnama,1997 dalam Pongky dan Baswan, 2016).

Pelaksanaan latihan keselamatan diatas kapal harus sesuai dengan konvensi internasional tentang jiwa dilaut SOLAS 1974 pada bab II membahas tentang persyaratan minimal yang harus dimiliki oleh kapal-kapal, baik kapal penumpang dan kapal barang. Sesuai ketentuan keselamatan jiwa dilaut (SOLAS 1974 : 180-182)

1. peraturan 25 : sijiil kumpul dan petunjuk-petunjuk keadaan darurat
  - a. Tugas-tugas khusus dilakukan di dalam keadaan darurat harus dibagikan kepada masing-masing awak kapal.
  - b. Sijiil kumpul harus memperlihatkan semua tugas khusus dan harus memperlihatkan, khususnya, posisi-posisi mana yang harus diambil oleh tiap anggotadan tugas-tugas yang harus dilakukan .
  - c. Sijiil kumpul untuk tiap kapal penumpang harus dalam bentuk yang disetujui oleh badan pemerintah.
  - d. Sebelum kapal berlayar, sijiil kumpul harus sudah dirampungkan. Turunan-turunannya harus digantungkan di berbagai bagian dari kapal, dan terutama di tempat-tempat yang mudah terlihat.
  - e. Sijiil kumpul harus memperlihatkan tugas-tugas yang ditetapkan untuk berbagai anggota awak kapal berkenan dengan: tutup pintu-pintu

kedap air, katup-katup dan mekanisme penutupan lubang-lubang pembuangan, ruang abu dan pintu-pintu kebakaran.

- 1) Melengkapi sekoci-sekoci penolong (termasuk pesawat radio jinjing) dan alat-alat penyelamatan lain.
  - 2) Peluncuran sekoci penolong
  - 3) Persiapan umum alat-alat penyelamat lain.
  - 4) Meng-apel para penumpang
  - 5) Pemadam kebakaran, dengan memperhatikan bagan-bagan pemadam kebakaran.
- f. Sijil kumpul harus memperhatikan berbagai tugas yang dibebankan kepada para anggota bagian pelayanan terhadap para penumpang di dalam keadaan darurat.
- g. Tugas-tugas yang ditujukan oleh sijil kumpul yang berkaitan dengan pemadam kebakaran sesuai dengan subparagraf (e6).
- h. Sijil kumpul harus perinci isyarat-isyarat tertentu unyuk memanggil semua awak kapal untuk ke stasiun-stasiun sekoci, stasiun rakit penolong dan stasiun pemadam kebakaran dan harus memberikan perincian isyarat-isyarat ini secara lengkap.

## 2. Peraturan 26 : wajib berkumpul dan drill

- a. Kewajiban drill sekoci dan drill kebakaran bagi kapal penumpang dan kapal barang.
  - 1) Di kapal-kapal penumpang, mengumpulkan awak kapal untuk drill sekoci dan drill kebakaran harus dilaksanakan setiap minggu, jika dapat dilaksanakan dan berkumpul demikaian itu harus dilaksanakan bilamana sebuah kapal penumpang meninggalkan pelabuhan terakhir untuk mulai suatu pelayaran internasional yang bukan pelayaran internasional jarak dekat.
  - 2) Di kapal-kapal barang, mengumpulkan para awak kapal untuk drill sekoci dan kebakaran harus dilaksanakan dengan selang waktu tidak lebih dari satu bulan, dengan ketentuan bahwa dengan



minggumpulkan para awak kapal untuk drill sekoci dan drill kebakaran itu harus dilaksanakan dalam waktu 24 jam sejak kapal meninggalkan pelabuhan jika dari 25 persen awak kapal telah diganti dipelabuhan tersebut.

- a) Pada kejadian berkumpul bulanan di kapal-kapal barang, perlengkapan-perengkapan sekoci harus diperiksa untuk memperoleh kepastian bahwa benar-benar lengkap.
- b) Tanggal pada waktu di laksanakan,perincian-perincian dari setiap latihan dan untuk memadamkan kebakaran yang dilakukan di kapal harus dicatat di dalam buku harian sebagaimana yang ditetapkan oleh badan pemerintah. Jika di suatu minggu (untuk kapal penumpang) atau bulan (untuk kapal barang) tidak dilaksanakan berkumpul atau hanya berkumpul saja, pencatatan harus dilakukan yang menyatakan keadaan-keadaan dan keluasan berkumpul yang telah dilaksanakan itu.
- b. Di kapal-kapal penumpang, kecuali yang digunakan dalam pelayaran-pelayaran internasional jarak dekat, pengumpulan penumpang harus dilakukan dalam waktu 24 jam setelah kapal meninggalkan pelabuhan.
- c. Kelompok-kelompok sekoci penolong yang berlainan harus digunakan secara bergiliran dalam gladian-gladian sekoci yang dilaksanakan secara beruntun dan setiap sekoci penolong harus diayun keluar dan jika praktis dapat dilaksanakan dan wajar. Diturunkan sekurang-kurangnya satu kali sebulan.
- d. Isyarat darurat untuk memanggil para penumpang ke pos berkumpul harus terdiri dari tujuh tiup pendek atau lebih secara beruntun disusul satu tiup panjang suling atau sirena. Isyarat ini harus dilengkapi di kapal-kapal penumpang, kecuali yang digunakan dalam pelayaran-pelayaran internasional jarak dekat oleh isyarat-isyarat yang harus dijalankan dengan listrik.

Berdasarkan keterangan di atas (peraturan 25, SOLAS 1974) maka penulis menarik kesimpulan pengertian dari Muster List/Sijil Darurat adalah daftar yang berisi nama dan jabatan serta tugas khusus dan tanggung jawab yang harus dilaksanakan pada saat terjadi keadaan darurat/latihan keselamatan meninggalkan kapal dan kebakaran, serta posisi sekoci mana yang harus ditempati dan adanya tambahan tentang isyarat-isyarat tertentu untuk memanggil semua awak kapal ke *muster station*.

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.

Dalam pelatihan 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 penyelamatan 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 kekurangsiapan 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.

