

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi Istilah

1. *Management*

Manajemen berasal dari kata “*to manage*” yang artinya mengatur. Secara etimologis, kata manajemen berasal dari bahasa Inggris *management*. Akar kata tersebut adalah *manage* atau *managiare*, yang memiliki makna: melatih kuda dalam melangkah kakinya. Menurut Kristiawan dkk (2017) manajemen merupakan ilmu dan seni dalam mengatur, mengendalikan, mengkomunikasikan dan memanfaatkan semua sumber daya yang ada dalam organisasi dengan memanfaatkan fungsi-fungsi manajemen (*Planing, Organizing, Actuating, Controlling*) agar organisasi dapat mencapai tujuan secara efektif dan efisien.

Dalam perspektif lebih luas, manajemen adalah suatu proses pengaturan dan pemanfaatan sumber daya yang dimiliki organisasi melalui kerjasama para anggota untuk mencapai tujuan organisasi secara efektif dan efisien. Berarti manajemen merupakan perilaku anggota dalam suatu organisasi untuk mencapai tujuannya. Dengan kata lain, organisasi adalah wadah bagi operasionalisasi manajemen (Syafaruddin, 2015). Manajemen berusaha menciptakan efektivitas setiap individu yang bekerja dalam satu organisasi. Jika efektivitas individu tercapai maka efektivitas pada unit kerja atau kelompok menjadi terwujud. Pada gilirannya, efektivitas kelompok mengantarkan organisasi pada pencapaian efektivitas kelompok (Syafaruddin, 2015).

2. *Sarana dan Prasarana*

Sarana adalah benda bergerak yang dapat digunakan sebagai alat pelaksanaan yang berfungsi sebagai unit kerja, seperti mobil, kurir, meja, komputer, dan lain sebagainya. Prasarana adalah benda tidak

bergerak yang dapat menunjang pelaksanaan yang berfungsi sebagai unit kerja, seperti gedung kantor. Sarana dan prasarana adalah salah satu bagian dari komponen yang penting untuk pelaksanaan pendidikan. Maka kebutuhan sarana dan prasarana harus dipenuhi. Upaya memenuhi sarana dan prasarana adalah dengan manajemen sarana dan prasarana. Manajemen sarana dan prasarana terdiri dari perencanaan, pengadaan, penyaluran, inventarisasi, pemeliharaan, penyimpanan, dan penghapusan. Dalam penelitian kali ini hanya berfokus pada penggunaan sarana dan prasarana. Penggunaan sarana dan prasarana adalah kegiatan mengfungsikan semua jenis sarana dan prasarana yang disesuaikan dengan kebutuhan.

3. Proses

Proses merupakan suatu tahapan-tahapan yang diterapkan dari suatu pekerjaan sehingga hasil yang dicapai dari pekerjaan tersebut mampu menggambarkan baiknya prosedur yang digunakan. Dalam melaksanakan suatu pekerjaan perlu adanya proses yang tepat agar setiap pekerjaan dapat diselesaikan secara efektif dan efisien sesuai dengan tujuan-tujuan yang ditetapkan. Menurut Irra Crisyanti (2011:43) proses adalah tata cara kerja yaitu rangkaian tindakan, langkah atau perbuatan yang harus dilakukan oleh seseorang dan merupakan cara yang tetap untuk dapat mencapai tahap tertentu dalam hubungan mencapai tujuan akhir.

Dari pengertian diatas maka penulis dapat menyimpulkan bahwa proses adalah tahapan yang diselesaikan secara efektif dari awal sampai akhir sampai tercapainya tujuan. Proses merupakan suatu rangkaian kegiatan yang telah ditetapkan.

4. 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.

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.

5. 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 pekerjaannya 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:

a. Natural Hazard

- 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

6. Kapal

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya) seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara ship yang lebih besar dan boat yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Ukuran sebenarnya di mana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan atau kebiasaan setempat. Berabad-abad kapal digunakan oleh manusia untuk mengarungi sungai atau lautan yang diawali oleh penemuan perahu. Biasanya manusia pada masa lampau menggunakan kano, rakit ataupun perahu, semakin besar kebutuhan akan daya muat maka dibuatlah perahu atau rakit yang berukuran lebih besar yang dinamakan kapal. Bahan-bahan yang

digunakan untuk pembuatan kapal pada masa lampau menggunakan kayu, bambu ataupun batang-batang papyrus seperti yang digunakan bangsa mesir kuno kemudian digunakan bahan bahan logam seperti besi/baja karena kebutuhan manusia akan kapal yang kuat. Untuk penggeraknya manusia pada awalnya menggunakan dayung kemudian angin dengan bantuan layar, mesin uap setelah muncul revolusi Industri dan 14 mesin diesel serta Nuklir. Beberapa penelitian memunculkan kapal bermesin yang berjalan mengambang di atas air seperti Hovercraft dan Eakroplane. Serta kapal yang digunakan di dasar lautan yakni kapal selam. Berabad abad kapal digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang sampai akhirnya pada awal abad ke-20 ditemukan pesawat terbang yang mampu mengangkut barang dan penumpang dalam waktu singkat maka kapal pun mendapat saingan berat. Namun untuk kapal masih memiliki keunggulan yakni mampu mengangkut barang dengan tonase yang lebih besar sehingga lebih banyak didominasi kapal niaga dan tanker sedangkan kapal penumpang banyak dialihkan menjadi kapal pesiar seperti Queen Elizabeth dan Awani Dream

7. 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 pelaksanaan 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.

8. Pelabuhan

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pelabuhan diartikan sebagai tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun . penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Sedangkan pengertian dari kepelabuhanan menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintaskapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intramoda dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah. Pelabuhan sebagai prasarana transportasi yang mendukung kelancaran sistem transportasi laut memiliki fungsi yang erat kaitannya dengan faktor-faktor sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi sedangkan secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik dimana didalamnya berlangsung interaksi antar pengguna (masyarakat) termasuk interaksi yang terjadi karena aktivitas perekonomian. Secara lebih luas, pelabuhan merupakan titik simpul pusat hubungan (central) dari suatu daerah pendukung (hinterland) dan penghubung dengan daerah di luarnya.

Hopkins (2012:2) juga berpandangan bahwa area “parkir” sementara bagi kapal yang menunggu giliran untuk dimuat dan/atau di bongkar adalah bagian dari pelabuhan tanpa terpengaruh oleh jarak antara lokasi labuh jangkar tersebut dengan tempat bertambat. Pelabuhan sebagai prasarana transportasi yang mendukung kelancaran sistem transportasi laut memiliki fungsi yang erat kaitannya dengan faktor-faktor sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi sedangkan secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik dimana didalamnya berlangsung interaksi antar pengguna (masyarakat) termasuk interaksi yang terjadi karena aktivitas perekonomian.

Secara lebih luas, pelabuhan merupakan titik simpul pusat hubungan (central) dari suatu daerah pendukung (hinterland) dan penghubung dengan daerah di luarnya

9. Pengelolaan

Pengelolaan adalah proses yang memberikan pengawasan pada semua hal yang terlibat dalam pelaksanaan kebijaksanaan dan pencapaian tujuan. Secara umum pengelolaan merupakan kegiatan merubah sesuatu hingga menjadi baik berat memiliki nilai-nilai yang tinggi dari semula. Pengelolaan dapat juga diartikan sebagai untuk melakukan sesuatu agar lebih sesuai serta cocok dengan kebutuhan sehingga lebih bermanfaat. Nugroho mengemukakan bahwa Pengelolaan merupakan istilah yang dipakai dalam ilmu manajemen. Secara etomologi istilah pengelolaan berasal dari kata kelola (to manage) dan biasanya merujuk pada proses mengurus atau menangani sesuatu untuk mencapai tujuan tertentu. Jadi pengelolaan merupakan ilmu manajemen yang berhubungan dengan proses mengurus dan menangani sesuatu untuk mewujudkan tujuan tertentu yang ingin dicapai. Sedangkan menurut Syamsu menitikberatkan pengelolaan

sebagai fungsi manajemen yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, pengorganisasian dan pengontrolan untuk mencapai efisiensi pekerjaan

10. Kendala

Secara umum kendala merupakan segala sesuatu yang menghambat proses untuk memperoleh sebuah hasil. Namun dalam hal ini, secara khusus, kendala dapat diartikan sebagai aspek" yang dapat menghambat/mempersulit proses penyelamatan darurat di kapal. Sehingga dapat mempengaruhi persentase keberhasilan dalam penyelamatan darurat itu sendiri. Kendala dapat dibagi menjadi 2, yakni kendala yang teknis dan kendala non-teknis. Kendala teknis dapat berupa SDM, fasilitas serta peralatan penyelamatan. Sedangkan kendala non-teknis seperti cuaca, kondisi lingkungan, dan waktu.

2.2 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 dimasukkan 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.

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, Kewajiban dan 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 panggilanannya, berhak meminta satu atau lebih dari kapal ini yang dianggapnya paling mampu untuk memberi pertolongan, dan setiap nakhoda dari kapal yang diminta wajib memenuhi permintaan tersebut dan meneruskan dengan kecepatan penuh menuju ketempat orang-orang yang dalam keadaan bahaya.
4. Nakhoda kapal akan dibebaskan dari kewajiban yang diatur dalam paragraf a 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 a peraturan ini, dan apabila kapalnya telah diminta, dibebaskan dari kewajiban yang diatur dalam paragraf b 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.
7. Kewajiban memberikan pertolongan dan hak meminta bantuan seperti tersebut diatas, juga diatur dalam Peraturan Kapal 1935 (Scheperen 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 **Ordonansi kapal 1935:**

1. Pasal 5 mengenai kewajiban-kewajiban nakhoda
2. Pasal 6 mengenai Sertifikat keselamatan.
3. Pasal 9 mengenai Alat-alat penolong.
4. Pasal 16 mengenai Tindakan-tindakan keselamatan.
5. Pasal 22 mengenai Bahaya-bahaya diperairan dalam.

Peraturan kapal 1935:

1. Pasal 30 s/d 40 mengenai Sertifikat Kesempurnaan, Sertifikat Keselamatan dan Kesejahteraan
2. radio.
3. Pasal 49 s/d 72 mengenai Alat-alat penolong.
4. Pasal 125 s/d 138 mengenai Tindakan demi keselamatan di kapal.
5. 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 kesiapan-kesiapan 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 porsil 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, kekandasan 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° 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 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:

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.