

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Dan Penyebab Terjadinya Kecelakaan Dilaut

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 di teliti dan di temukan, agar untuk selanjutnya dengan tindakan korektif yang di tujukan kepada penyebab itu serta dengan upaya preventif lebih lanjut kecelakaan dapat dicegah dan kecelakaan serupa tidak berulang kembali (Suma'mur, 2015). *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 di kehendaki dan tidak di duga semula yang dapat menimbulkan korban jiwa suatu kejadian tiba-tiba yang tidak di inginkan yang mengakibatkan kematian, luka-luka, kerusakan harta benda atau kerugian waktu. Secara umum, faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja dapat dibedakan menjadi beberapa faktor pekerja itu sendiri, faktor metoda konstruksi, Peralatan.

Search and Rescue (SAR) Pencarian dan Pertolongan pada hakekatnya adalah kegiatan kemanusiaan yang di jiwai 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 atau pealayaran, bencana maupn kondisi membahayakan manusia (Tim Kecil Basarnas :2015)

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 poternsi 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 atau penerbangan, atau bencana dan kondisi yang membahayakan manusia lainnya ada beberapa permasalahan dan upaya penanganan :

a Sumber Daya Awak Kapal

Sekalipun kondisi kapal prima, namun bila tidak dioperasikan oleh personal yang cakap dalam melayarkan kapal, dan memiliki pengetahuan yang memadai tentang peraturan dan kode serta petunjuk yang terkait dengan pelayaran maka kinerjanya pun tidak akan optimal. Bagaimanapun modernnya suatu kapal yang dilengkapi dengan peralatan-peralatan otomatis, namun bila tidak didukung dengan sumber daya awak kapal pastilah akan sia-sia. Selain para awak kapal harus memiliki kemampuan untuk menyiapkan kapalnya, mereka juga harus mampu melayarkan kapal secara aman sampai di tempat tujuan. Bila dikaji lebih dalam dapatlah diuraikan tugas-tugas para awak kapal sebagai berikut:

- 1) Mereka harus senantiasa “memelihara kapalnya” agar tetap dalam kondisi prima dan siap layar dalam arti laik laut. Semua peralatan mesin dan perlengkapan lainnya termasuk alat-alat penolong harus senantiasa siap pakai baik ketika berlabuh maupun selama pelayaran. Pada dasarnya *“Old Ship can be excellent ships, while new ship can be sub standard ship, depends on their maintenance”*.
- 2) Mereka harus membuat “rencana pemuatan (*stowage plan*)” sedemikian rupa sehingga muatan yang diangkut tidak membahayakan kapal selama dalam pelayaran. Tidak jarang kapal tenggelam disebabkan kesalahan dalam menyusun muatan, termasuk penanganan muatan roda atau kendaraan pada kapal-kapal ferry penyeberangan.

3) Mereka harus memiliki kemampuan bernavigasi untuk menyeberangkan kapalnya dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, dalam batas-batas pelayaran tertentu secara aman. Mereka juga dituntut untuk melakukan “pelayaran-ekonomi” yakni melakukan pelayaran melalui jarak terpendek yang aman dari bahaya-bahaya navigasi sehingga tambahan biaya eksploitasi dapat dihindari.

b Keselamatan dan Kelaikan Kapal

Indonesia merupakan benua maritim yang memiliki keunikan tersendiri dalam sistem transportasi laut, namun demikian dari aspek teknik dan ekonomi, perlu di kaji lebih mendalam, karena umur armada kapal saat ini banyak yang sudah tua, sehingga dapat menimbulkan kerusakan-kerusakan yang tidak terduga, dan dapat mempengaruhi keselamatan kapal. Kondisi kapal harus memenuhi persyaratan material, konstruksi bangunan, permesinan, dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan radio atau elektronika kapal dan di buktikan dengan sertifikat, tentunya hal ini setelah di lakukan pemeriksaan dan pengujian.

Kapal yang kondisinya prima, dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, serta dinyatakan laik laut, akan lebih aman menyeberangkan orang dan barang, sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui hambatan saat dalam pelayaran. Jika kapal mengalami kerusakan saat di perjalanan akan memerlukan biaya tambahan seperti biaya eksploitasi yang disebabkan terjadinya delay. Tentu bukan hal yang mudah untuk mempertahankan kondisi kapal yang memenuhi persyaratan dan keselamatan, pencegahan pencemaran laut, pengawasan pemuatan, kesehatan, dan kesejahteraan ABK, karena ini semua memerlukan modal yang cukup besar.

Disamping itu, usaha-usaha bisnis pelayaran ini juga memerlukan kerjasama dan bantuan penuh dari pihak galangan kapal, sedangkan kondisi galangan kapal saat ini juga dihadapkan pada kelesuan. Oleh

karena itu, sentuhan tangan pemerintah beserta perangkat kebijakannya sangat diharapkan, terutama aspek permodalan dan penciptaan iklim usaha yang kondusif, sehingga para pengusaha pelayaran dan perkapalan dapat melaksanakan rehabilitasi, maupun perluasan armada kapal.

c Sarana Penunjang Pelayaran

Selain faktor teknis kapal dan sumber daya awak kapal, Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) juga unsur yang sangat penting dalam keselamatan pelayaran. Sarana ini terdiri dari rambu-rambu laut yang berfungsi sebagai sarana penuntun bagi kapal-kapal yang sedang berlayar, agar terhindar dari bahaya-bahaya navigasi. Station Radio Pantai juga berguna sebagai sarana bantu navigasi pelayaran untuk memungkinkan kapal-kapal melakukan pelayaran ekonomis, sebab tanpa instrumen ini kapal harus melakukan pelayaran “memutar” guna menghindari bahaya navigasi.

Peranan SALVAGE juga sangat penting untuk mempercepat usaha penyelamatan kapal dan muatan guna menghindari kerugian yang lebih besar. SAR (Search and Rescue) juga merupakan usaha penyelamatan pada tahap akhir yang sangat dibutuhkan, oleh karenanya SAR ini merupakan usaha yang sangat vital bagi.

penyelamatan jiwa penumpang, kapal maupun muatannya yang sedang mengalami musibah di laut. Tugas SAR semata-mata bersifat kemanusiaan, dan sama sekali bukan “profit making” oleh karenanya satu-satunya sumber penyediaan dan penanganannya adalah pemerintah untuk mengatasi segala kecelakaan dan acaman bahaya yang terjadi di atas kapal.

2.2 Teknik Pencarian Dan Pertolongan Kecelakaan Di laut

Sesuai dengan arti kata SAR yang berartin Search (pencarian) dan Rescue (pertolongan atau penyelamatan), maka dalam kegiatan operasi SAR di butuhkan pengetahuan dasar berupa ilmu pengetahuan dan keterampilan teknis SAR serta beberapa di siplin ilmu sebagai penunjang atau pendukung.

1. Ilmu Pengetahuan Dan Keterampilan Serta Disiplin Ilmu Pendukung Yang Di Maksud Adalah :

- a Pengetahuan dasar SAR yang meliputi organisasi SAR, Organisasi operasi SAR,filosofi SAR, dan lain-lain.
- b Pengetahuan dan Teknik Pencarian (Search)
 - 1) Teknik Pencarian di Darat
 - 2) Teknik Pencarian di Laut
 - 3) Teknik Pencarian dari Udara
- c Pengetahuan dan Teknik Pertolongan/Penyelamatan (Rescue):
 - 1) Teknik Evakuasi
 - 2) Medical first Response (MFR)
 - 3) Helly Rescue
- d Pengetahuan Pendukung/Penunjang :
 - 1) Navigasi
 - 2) Mountaineering
 - 3) Survival di darat dan perairan
 - 4) 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 di persyaratkan
 - 4) Mampu menjalin koordinasi dengan baik.
- ### 2. 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 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 kekhususan dari kejadian itu, di anggap 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 di anggapnya mampu untk memberikan pertolongan dan setiap nahkoda dari kapal yang di minta wajib memenhi permintaan tersebut dan meneruskan dengan kecepatan penuh menuju ketempat orang-orang yang dalam keadaan bahaya.
- d. Nahkoda kapal akan di bebaskan dari kewajiban yang di atur 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 dibebankan oleh

paragraph 2 peraturan ini, jika ia di beritahu 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 di tanda-tangani 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 di atur dalam peraturan Kapal 1935 (Scheeps Verordeningen 1935) pasal 159. Walaupun kapal-kapal di bebani 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.

Keselamatan jiwa dilaut, tidak saja bergantung dari kapalnya, awak maupun peralatannya, tetapi terutama kesiapan dari peralatannya tersebut untuk 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 150.

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 di laksanakan 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 di pakai untuk mengangkut sejumlah penumpang dalam jumlah yang besar seperti pelayaran haji. Pemerintah jika yakin bahwa praktis tidak mungkin untuk memenuhi persyaratan-persyaratan yang di haruskan, dapat memberikan kebebasan kepada kapal-kapal demikian, asalkan memenuhi ketentuan-ketentuan berikut ini :

- a. Aturan-aturan yang di lampirkan pada persetujuan kapal-kapal penumpang untk pelayaran khsus 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 menolongmaupun yang ditolong ntuk melakukan tindakan-tindakan yang di perlukan serta kesiap-siagaan dari alat-alat penolong untuk dapat digunakan sewaktu-waktu baik sebelum berlayar maupun setiap saat selama pelayaran.

2.3 Sistem Dan Tahapan Operasi Pencarian Dan Pertolongan (SAR)

Sistem SAR di Indonesia diadopsi dari ketentuan yang berhak bagi seluruh Negara yan menjadi anggota IMO (International Maritime Organizaion) dan ICAO (International Civil Aeronautical Organizations). Sistem 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 atau 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 atau rekaman gambar seperti peta udara, laut dan topografi, analisis serta data-data seperti data kapal, data pesawat, dan manifest. Data-data ini akan menunjang 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 di mana 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 di laksanakan.

a. Fase Meragukan (Uncertainly phase atau INCERFA)

Tahap ini adalah suatu keadaan darurat yang ditunjukan dengan adanya keraguan mengenai keselamatan jiwa seseorang karena di ketahui 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 ditunjukan 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 atau 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 di mana penumpang memerlukan bantuan karena di peroleh 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.