

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Pelaksanaan latihan keselamatan di kapal harus sesuai dengan *safety of life at sea* (SOLAS) pada bab II ini membahas tentang persyaratan minimal yang harus dimiliki dan dilaksanakan oleh kapal-kapal, baik kapal penumpang maupun kapal niaga. Alat-alat keselamatan yang diatur dalam *International convention for safety of life at sea* (SOLAS), dengan ketentuan-ketentuan untuk mengoperasikannya sesuai dengan prosedur (Albert Embankment, 2009:13) dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 Bab VI tentang keselamatan kapal yang tertera jelas menuliskan bahwa setiap kapal berbendera Indonesia dan kapal asing yang beroperasi di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.

Dengan semakin banyaknya armada kapal disetiap perusahaan pelayaran maka setiap kapal tersebut haruslah dilengkapi dengan alat keselamatan yang diperuntukkan bagi awak kapal dan harus betul-betul memenuhi fungsinya sebagai alat keselamatan.

1. Alat Keselamatan

Menurut peraturan menteri perhubungan RI, pengaturan pengadaan dan penggunaan alat-alat keselamatan yang diperuntukkan sesuai *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)* dibahas dalam “*Life Saving Appliances and Arrangement*”. Alat-alat keselamatan yang harus ada di kapal meliputi :

a. Personal *life saving appliances*

Personal *life saving appliances* atau alat-alat keselamatan 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) *EEBD/ emergency escape breathing device*

b. Alat pemadam kebakaran/ *fire fighting equipment*

Fire fighting equipment atau alat pemadam kebakaran 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*

Alat-alat keselamatan dengan isyarat visual/ *pyrotechnis* terdiri dari :

- 1) *Parachute signal*
- 2) *Red hand flare*
- 3) *Smoke signal*

c. *Emergency Signal*

Emergency signal di atas kapal terdiri dari :

- 1) EPIRB/*emergency position indication radio beacon*
- 2) SART/*search and rescue transponder*

d. Komunikasi darurat/*communication emergency*

Komunikasi darurat/*communication emergency* diatas kapal terdiri dari :

- 1) GMDSS/*global maritime distress safety system*
- 2) *Navigation telex/NAVTEX*
- 3) *Digital Selective Calling (DSC) distress alert*
- 4) Radio frekwensi 2182 KHz
- 5) *Channel 16 VHF*

e. Kesiapan alat, perawatan dan inspeksi

Menurut buku perlengkapan kapal yang diterbitkan oleh buku maritim semarang bahwa semua alat-alat keselamatan harus siap digunakan setiap saat, sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan selama pelayaran. Oleh karna itu diperlukan data-data seperti:

- 1) *Check List* yang digunakan untuk melakukan inspeksi.
- 2) Petunjuk pemeliharaan dan perbaikan.
- 3) Rencana pemeliharaan rutin.
- 4) Diagram sistem pelumasan dengan jenis minyak pelumas yang disarankan.
- 5) Daftar bagian yang perlu diganti.
- 6) *Log book* untuk mencatat hasil pemeriksaan dan pemeliharaan suku cadang dan peralatan perbaikan harus disediakan terutama bagian alat yang cepat aus dan sering dipergunakan dan perlu diganti secara berkala.
- 7) Pemeriksaan periodik mingguan dan bulanan.
- 8) Pemeriksaan alat apung, sekoci penolong dan alat peluncur diperiksa sebelum digunakan.
- 9) Semua mesin sekoci (*Life Boat*) harus dijalankan maju mundur selama 3 menit tanpa propeller masuk ke dalam air, dicoba berdasarkan petunjuk buku instruksi. Pemeriksaan alat-alat penolong keselamatan, termasuk perlengkapan sekoci, harus dilakukan setiap bulan dengan menggunakan "*check list*" yang sudah disiapkan, laporan hasil inspeksi harus dicatat dalam *log book*.
- 10) Cara mengoperasikan dan menggunakan *inflatable lift raft*

Latihan penggunaan rakit penolong (*life raft*) di atas kapal, harus dilakukan setiap empat bulan bagi awak kapal yang dilengkapi dengan

alat tersebut. Pelaksanaan latihan-latihan di atas harus dicatat dalam buku harian kapal (*log book*). Kalau sampai latihan-latihan yang dilakukan tidak memenuhi sesuai peraturan yang sudah ditetapkan, harus dijelaskan juga alasan-alasannya persyaratan dalam *log book* tersebut mengapa latihan yang dilakukan tidak sesuai dengan peraturan yang ditetapkan di dalam SOLAS (Peraturan menteri perhubungan RI).

- 11) Pemeriksaan dilakukan secara berkala tidak lebih dari jangka waktu satu tahun.
- 12) Pemeliharaan hanya dapat dilakukan ditempat yang dianggap pemerintah kompeten untuk melaksanakannya. Semua pemeliharaan
- 13) yang dilakukan harus mengikuti petunjuk dari pabrik yang membuat alat keselamatan tersebut. Perbaikan darurat dapat dilakukan di atas kapal tetapi perbaikan permanen harus dilakukan ditempat yang disetujui oleh pemerintah.
- 14) Latihan di atas kapal oleh seluruh awak kapal.

Setiap bulan awak kapal diharuskan mengikuti latihan meninggalkan kapal dan latihan memadamkan kebakaran. Bagi kapal yang berlayar mengangkut penumpang dalam pelayarannya yang panjang atau pelayaran Internasional, lebih dari 24 jam maka awak kapal yang bertugas menolong para penumpang sudah harus

melaksanakan tugasnya. Mengajar penumpang menggunakan baju pelampung dan langkah-langkah yang diambil dalam keadaan darurat.

Jika kapal penumpang berlayar jarak dekat maka awak kapal yang berjaga di anjungan cukup memberikan informasi yang sudah ada dengan menggunakan *public addressor*. Latihan sedapat mungkin menggambarkan situasi keadaan darurat yang sebenarnya. Melakukan olah gerak dilaut lepas minimal satu kali dalam tiga bulan.

Khusus sekoci penolong (*Rescue Boat*), dianjurkan supaya latihan penggunaannya dilakukan setiap bulan. Latihan penggunaan dan pengenalan alat-alat penolong keselamatan yang dilakukan di atas kapal harus segera dilakukan oleh awak kapal yang baru naik dan paling lambat dua minggu setelah awak kapal tersebut naik kapal. Instruksi penggunaan alat-alat keselamatan harus diberikan bersamaan waktu dengan dilakukan latihan, dan semua instruksi dari peralatan tersebut harus dijelaskan kepada masing-masing awak kapal yang ditugaskan dalam waktu dua bulan, terutama mengenai alat-alat keselamatan.

2. Latihan Keadaan Darurat

a. Pengertian keadaan darurat

Yang dimaksud dengan keadaan darurat adalah keadaan yang lain dari keadaan normal yang mempunyai kecenderungan atau potensi tingkat yang membahayakan baik bagi keselamatan manusia, harta benda maupun

lingkungan, sehingga semua orang harus meninggalkan kapal dengan menggunakan alat-alat penolong yang terdapat di kapal, secara langsung maupun harus terjun ke laut dan naik ke alat penolong sampai dengan mendapatkan pertolongan dari tim SAR di darat,

(PIP Semarang, 2010 : 14).

b. Faktor-faktor Penyebab Keadaan darurat

1). Faktor Alam

Yaitu keadaan darurat yang disebabkan karena adanya cuaca buruk dan keadaan lainnya yang tidak dapat diperkirakan sebelumnya.

Beberapa contoh keadaan darurat yang disebabkan oleh faktor alam seperti angin kencang, kabut yang tebal dan gelombang tinggi.

2). Faktor Manusia

Yaitu keadaan darurat yang disebabkan karena kelalaian manusia yang dapat mengakibatkan kebakaran atau ledakan yang disertai kebakaran dan sebagainya.

3). Faktor Teknis

Yaitu keadaan darurat yang diakibatkan misalnya yang ada kaitannya dengan kelayakan lautan kapal, sehingga kapal tidak mampu meneruskan pelayaran dengan aman, dikarenakan kapal bocor, terbalik atau mesin rusak.

c. Jenis-jenis Keadaan Darurat

Gangguan pelayaran pada dasarnya dapat berupa gangguan yang dapat langsung diatasi, bahkan perlu mendapat bantuan langsung dari pihak tertentu, atau gangguan yang mengakibatkan Nakhoda dan semua anak buah kapal harus terlibat untuk mengatasi gangguan tersebut atau untuk harus meninggalkan kapal. Keadaan gangguan pelayaran tersebut harus sesuai situasi yang dapat dikelompokkan menjadi keadaan darurat yang didasarkan pada jenis kejadian itu sendiri, menurut Agus Hadi Purwantomo (PIP Semarang : 9) keadaan darurat dapat disusun sebagai berikut :

- 1) Tubrukan (*collision*).
- 2) Kebakaran/ledakan (*fire*).
- 3) Kandas (*agrounding*).
- 4) Kebocoran/tenggelam (*flooding*).
- 5) Orang jatuh kelaut (*man over board*).
- 6) Pencemaran (*oil pollution*).

d. Isyarat Keadaan Darurat

Sesuai dengan kemungkinan terjadinya situasi darurat di kapal, isyarat bahaya yang umumnya dapat terjadi adalah:

1). Isyarat Kebakaran

Apabila terjadi kebakaran di kapal maka setiap orang yang pertama kali melihat adanya bahaya kebakaran wajib melaporkan kejadian

tersebut pada mualim jaga di anjungan. Mualim jaga akan terus memantau perkembangan upaya pemadam kebakaran dan apabila kebakaran tersebut tidak dapat diatasi dengan alat-alat pemadam *portable* dan dipandang perlu menggunakan peralatan pemadam kebakaran tetap serta membutuhkan peran seluruh anak buah kapal, maka atas keputusan dan perintah Nakhoda isyarat kebakaran wajib dibunyikan dengan kode suling, genta atau alarm kapal yaitu satu tiup pendek dan satu tiup panjang secara terus-menerus.

Setiap anak buah kapal yang mendengar isyarat kebakaran wajib melaksanakan tugasnya sesuai dengan perannya pada sijil kebakaran dan segera menuju ketempat tugasnya untuk menunggu perintah lebih lanjut dari komandan regu pemadam kebakaran.

2). Isyarat Sekoci

Dalam keadaan darurat yang menghendaki Nakhoda dan seluruh anak buah kapal maka kode isyarat untuk mengumpulkan seluruh awak kapal ketempat kumpul (*muster station*) maka kode isyarat yang dibunyikan adalah alarm atau suling kapal sebanyak 7 (tujuh) pendek dan satu panjang secara terus menerus.

Setelah semua awak kapal kumpul di *muster station* menunggu perintah dari kepala regu dan apabila harus meninggalkan kapal isyaratnya langsung diucapkan secara lisan oleh Nakhoda.

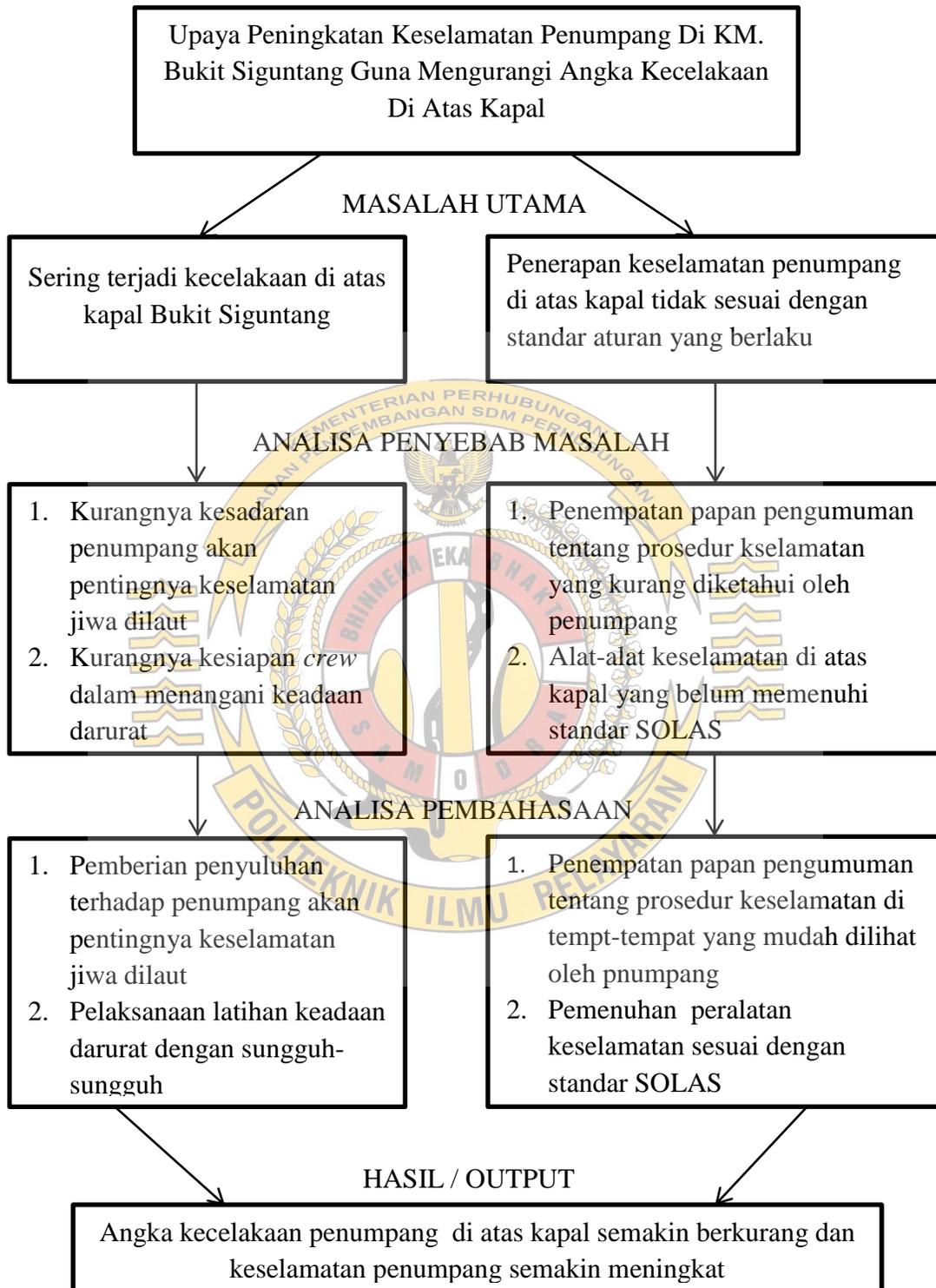
3). Isyarat Orang Jatuh ke Laut

Bila terdapat orang jatuh ke laut, maka isyaratnya adalah terdiri dari tiga tiupan panjang dengan menggunakan suling, alarm atau genta kapal yang dibunyikan secara terus menerus. Seorang awak kapal yang melihat orang jatuh ke laut, maka tindakan yang dilakukan adalah :

- a) Berteriak “orang jatuh kelaut” sekeras-kerasnya dan di lambung mana orang tersebut jatuh.
- b) Lemparkan pelampung yang dilengkapi dengan lampu apung/asap sedekat orang yang jatuh tersebut.
- c) Melaporkan ke Mualim jaga yang dan terus mengamati letak/posisi dari pelampung/orang jatuh. Selanjutnya Mualim jaga yang menerima laporan adanya orang jatuh ke laut dapat melakukan *manouver* kapal untuk berputar mengikuti ketentuan “*Willemson Turn*” atau “*Carnoevan*” untuk melakukan pertolongan, dan bila korban tidak dapat ditolong maka kapal yang bersangkutan wajib menaikkan bendera internasional huruf “O”.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Agar penulisan skripsi ini menjadi lebih jelas dan mudah dimengerti, maka penulis menambahkan kerangka pikir penelitian yaitu sebagai berikut:



Gambar : 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

C. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah suatu penjelasan dari istilah-istilah dalam penelitian yang taruna lakukan di atas kapal yaitu:

1. Alat-alat keselamatan (*Life Saving Appliance*) :

Semua peralatan yang dalam fungsinya sebagai sarana untuk menyelamatkan jiwa manusia, pengertian lainnya tentang alat-alat keselamatan sesuai dengan SOLAS (*Safety of Life at Sea*) 1974 adalah sebagai berikut:

a. Sekoci keselamatan (*Life Boat*) :

Suatu pesawat yang mempunyai kemampuan untuk mempertahankan jiwa manusia dalam keadaan bahaya dan biasanya dilengkapi dengan motor penggerak.

b. Jaket keselamatan (*Life Jacket*) :

Suatu alat yang terbuat dari gabus atau bahan lain yang sepadan sehingga dapat menahan tubuh seseorang 25% (dua puluh lima persen) anggota tubuh di atas permukaan air selama 24 jam.

c. Rakit penolong (*Life raft*) :

Suatu pesawat yang mempunyai kemampuan untuk mempertahankan jiwa manusia dalam keadaan bahaya, alat tersebut dibiarkan mengembang hingga saatnya siap dipakai.

d. Pelampung penolong (*Life buoy*) :

Suatu alat yang terbuat dari gabus atau bahan lain yang sepadan sehingga dapat menahan tubuh seseorang 25% (dua puluh lima persen) anggota tubuh diatas permukaan air selama 24 jam

5. Isyarat bahaya (*Emergency signal*) :

isyarat bahaya yang dipergunakan untuk menunjukkan suatu kapal dalam keadaan darurat untuk membutuhkan pertolongan dari kapal lain.

D. Hipotesa

Hipotesis atau hipotesa adalah jawaban sementara terhadap masalah yang masih bersifat praduga karena masih harus dibuktikan kebenarannya. Hipotesis ilmiah yaitu mencoba mengutarakan jawaban sementara terhadap masalah yang akan diteliti. Untuk memberikan jawaban sementara atas banyaknya kecelakaan di kapal KM. Bukit Siguntang, maka peneliti mengasumsikan penyebabnya sebagai berikut:

1. Kesadaran akan keselamatan jiwa di laut yang kurang.
2. Kurangnya pelaksanaan sosialisasi keselamatan jiwa di laut.
3. Kurangnya kesadaran awak kapal dan seluruh penumpang akan peraturan peraturan yang telah dibuat dan diterapkan diatas kapal.
4. Mengabaikan dan melanggar aturan aturan yang ada di atas kapal.