



BAB II

TINJAUAN SAR

2.1 Pengertian SAR

Badan SAR Nasional adalah lembaga pemerintah yang bergerak di bidang pencarian dan pertolongan (Search And Rescue) yang awalnya berada dibawah naungan Departemen Perhubungan, dalam melaksanakan tugas pokoknya memerlukan dukungan dan partisipasi dari semua pihak dalam memanfaatkan berbagai fasilitas sarana, prasarana, personil, dan meterial yang dimiliki oleh berbagai instansi Pemerintah, Swasta, Organisasi, dan Masyarakat. Mulai bulan November 2006, Badan SAR Nasional (Basarnas) tidak lagi berada di bawah Departemen Perhubungan (Dephub). Sesuai Peraturan Pemerintah (PP) No. 36/2006, badan ini langsung di bawah presiden. Menurut Hatta Rajasa (24/11/2006) selaku menteri perhubungan, Basarnas berbeda dengan Komisi Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT) dan Dewan Keselamatan. KNKT bertugas mengecek dan menyelidiki penyebab suatu kecelakaan transportasi agar kecelakaan serupa tidak terulang. Dewan Keselamatan memberi masukan sebagai penguatan aspek keselamatan sebelum kecelakaan terjadi. Sedangkan Basarnas bertugas mencari korban, baik dalam kecelakaan transportasi maupun bencana alam. Seperti halnya Badan Meteorologi dan Geofisika (BMG) yang merupakan lembaga pemerintah nondepartemen, Basarnas akan memiliki anggaran sendiri.

2.1.1 Sejarah SAR

Lahirnya organisasi SAR di Indonesia yang saat ini bernama BASARNAS diawali dengan adanya penyebutan "Black Area" bagi suatu negara yang tidak memiliki organisasi SAR.

Dengan berbekal kemerdekaan, maka tahun 1950 Indonesia masuk menjadi anggota organisasi penerbangan internasional ICAO



(International Civil Aviation Organization). Sejak saat itu Indonesia diharapkan mampu menangani musibah penerbangan dan pelayaran yang terjadi di Indonesia.

Sebagai konsekuensi logis atas masuknya Indonesia menjadi anggota ICAO tersebut, maka pemerintah menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 5 tahun 1955 tentang Penetapan Dewan Penerbangan untuk membentuk panitia SAR. Panitia teknis mempunyai tugas pokok untuk membentuk Badan Gabungan SAR, menentukan pusat-pusat regional serta anggaran pembiayaan dan material.

Sebagai negara yang merdeka, tahun 1959 Indonesia menjadi anggota International Maritime Organization (IMO). Dengan masuknya Indonesia sebagai anggota ICAO dan IMO tersebut, tugas dan tanggung jawab SAR semakin mendapat perhatian. Sebagai negara yang besar dan dengan semangat gotong royong yang tinggi, bangsa Indonesia ingin mewujudkan harapan dunia internasional yaitu mampu menangani musibah penerbangan dan pelayaran.

Dari pengalaman-pengalaman tersebut diatas, maka timbul pemikiran bahwa perlu diadakan suatu organisasi SAR Nasional yang mengkoordinir segala kegiatan-kegiatan SAR dibawah satu komando. Untuk mengantisipasi tugas-tugas SAR tersebut, maka pada tahun 1968 ditetapkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor T.20/I/2-4 mengenai ditetapkannya Tim SAR Lokal Jakarta yang pembentukannya diserahkan kepada Direktorat Perhubungan Udara. Tim inilah yang akhirnya menjadi embrio dari organisasi SAR Nasional di Indonesia yang dibentuk kemudian.

Pada tahun 1968 juga, terdapat proyek South East Asia Coordinating Committee on Transport and Communications, yang mana Indonesia merupakan proyek payung (Umbrella Project) untuk negara-negara Asia Tenggara. Proyek tersebut ditangani oleh US Coast Guard (Badan SAR Amerika), guna mendapatkan data yang diperlukan untuk rencana pengembangan dan penyempurnaan organisasi SAR di Indonesia.



2.1.2 Perkembangan Organisasi BASARNAS

Berdasarkan hasil survey ditetapkan Keputusan Presiden Nomor 11 tahun 1972 tanggal 28 Februari 1972 tentang pembentukan Badan SAR Indonesia (BASARI). Adapun susunan organisasi BASARI terdiri dari :

1. Unsur Pimpinan
2. Pusat SAR Nasional (Pusarnas)
3. Pusat-pusat Koordinasi Rescue (PKR)
4. Sub-sub Koordinasi Rescue (SKR)
5. Unsur-unsur SAR

Pusarnas merupakan unit Basari yang bertanggungjawab sebagai pelaksana operasional kegiatan SAR di Indonesia. Walaupun dengan personil dan peralatan yang terbatas, kegiatan penanganan musibah penerbangan dan pelayaran telah dilaksanakan dengan hasil yang cukup memuaskan, antara lain Boeing 727-PANAM tahun 1974 di Bali dan operasi pesawat Twinotter di Sulawesi yang dikenal dengan operasi Tinombala.

Secara perlahan Pusarnas terus berkembang dibawah pimpinan (alm) Marsma S. Dono Indarto. Dalam rangka pengembangan ini pada tahun 1975 Pusarnas resmi menjadi anggota NASAR (National Association of SAR) yang bermarkas di Amerika, sehingga Pusarnas secara resmi telah terlibat dalam kegiatan SAR secara internasional. Tahun berikutnya Pusarnas turut serta dalam kelompok kerja yang melakukan penelitian tentang penggunaan satelit untuk kepentingan kemanusiaan (Working Group On Satelite Aided SAR) dari International Aeronautical Federation.

Bersamaan dengan pengembangan Pusarnas tersebut, dirintis kerjasama dengan negara-negara tetangga yaitu Singapura, Malaysia, dan Australia.

Untuk lebih mengefektifkan kegiatan SAR, maka pada tahun 1978 Menteri Perhubungan selaku kuasa Ketua Basari mengeluarkan Keputusan Nomor 5/K.104/Pb-78 tentang penunjukkan Kepala Pusarnas sebagai Ketua Basari pada kegiatan operasi SAR di lapangan. Sedangkan untuk penanganan SAR di daerah dikeluarkan Instruksi Menteri



Perhubungan IM 4/KP/Phb-78 untuk membentuk Satuan Tugas SAR di KKR (Kantor Koordinasi Rescue).

Untuk efisiensi pelaksanaan tugas SAR di Indonesia, pada tahun 1979 melalui Keputusan Presiden Nomor 47 tahun 1979, Pusarnas yang semula berada dibawah Basari, dimasukkan kedalam struktur organisasi Departemen Perhubungan dan namanya diubah menjadi Badan SAR Nasional (BASARNAS).

Dengan diubahnya Pusarnas menjadi Basarnas, Kepala Pusarnas yang semula eselon II menjadi Kepala Basarnas eselon I. Demikian juga struktur organisasinya disempurnakan dan Kabasarnas membawahi 3 pejabat eselon II. Dalam perkembangannya keluar Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 80 tahun 1998 tentang Organisasi Tata Kerja Basarnas, yang salah satu isinya mengenai pejabat eselon II di Basarnas, yaitu :

1. Sekretaris Badan;
2. Kepala Pusat Bina Operasi;
3. Kepala Pusat Bina Potensi;

Adanya organisasi SAR akan memberikan rasa aman dalam penerbangan dan pelayaran. Sejalan dengan perkembangan roda transportasi serta kemajuan IPTEK di bidang transportasi, maka mobilitas manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lain dalam lingkup nasional maupun internasional mempunyai resiko yang tinggi terhadap kemungkinan terjadinya kecelakaan yang menimpa pengguna jasa transportasi darat, laut dan udara. Penerbangan dan pelayaran internasional yang melintasi wilayah Indonesia membutuhkan jaminan tersedianya penyelenggaraan SAR apabila mengalami musibah di wilayah Indonesia. Tanpa adanya hal itu maka Indonesia akan dikategorikan sebagai "black area" untuk penerbangan dan pelayaran. Status "black area" dapat berpengaruh negatif dalam hubungan ekonomi dan politik Indonesia secara internasional. Terkait dengan masalah tersebut, Badan SAR Nasional sebagai instansi resmi pemerintah yang bertanggungjawab di bidang SAR ikut mempunyai andil yang besar dalam menjaga citra Indonesia sebagai daerah yang aman untuk penerbangan dan pelayaran.



Dengan citra yang baik tersebut diharapkan arus transportasi akan dapat berjalan dengan lancar dan pada gilirannya akan meningkatkan perekonomian nasional Indonesia.

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 dibawah dan bertanggungjawab 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.

2.1.3 Visi dan Misi BASARNAS

Visi :

Berhasilnya pelaksanaan operasi SAR pada setiap waktu dan tempat dengan cepat, handal, dan aman

Misi :

Menyelenggarakan kegiatan operasi SAR yang efektif dan efisien melalui upaya tindak awal yang maksimal serta pengerahan potensi SAR yang didukung oleh sumber daya manusia yang profesional, fasilitas SAR yang



memadai, dan prosedur kerja yang mantap dalam rangka mewujudkan Visi Badan SAR Nasional

2.1.4 Tugas, Fungsi dan Sasaran BASARNAS

A. Tugas Pokok

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.43Tahun 2005 Tentang Organisasi dan tata kerja Departemen Perhubungan, Badan SAR Nasional mempunyai tugas pokok melaksanakan pembinaan, pengkoordinasian dan pengendalian potensi Search and Rescue (SAR) dalam kegiatan SAR terhadap orang dan material yang hilang atau dikhawatirkan hilang, atau menghadapi bahaya dalam pelayaran dan atau penerbangan, serta memberikan bantuan SAR dalam penanggulangan bencana dan musibah lainnya sesuai dengan peraturan SAR Nasional dan Internasional.

B. Fungsi

Dalam melaksanakan tugas pokok tersebut di atas, Badan SAR Nasional menyelenggarakan fungsi :

1. Perumusan kebijakan teknis di bidang pembinaan potensi SAR dan pembinaan operasi SAR
2. Pelaksanaan program pembinaan potensi SAR dan operasi SAR
3. Pelaksanaan tindak awal
4. Pemberian bantuan SAR dalam bencana dan musibah lainnya
5. Koordinasi dan pengendalian operasi SAR alas potensi SAR yang dimiliki oleh instansi dan organisasi lain
6. Pelaksanaan hubungan dan kerja sama di bidang SAR baik di dalam maupun luar negeri
7. Evaluasi pelaksanaan pembinaan potensi SAR dan operasi SAR
8. Pelaksanaan administrasi di lingkungan Badan SAR Nasional

C. Sasaran Pengembangan BASARNAS

Dalam rangka mewujudkan visi dan misi BASARNAS, perlu dilaksanakan strategi-strategi sebagai berikut :



1. Menjadikan BASARNAS sebagai yang terdepan dalam melaksanakan operasi SAR dalam musibah pelayaran dan penerbangan, bencana dan musibah lainnya
2. Pembentukan Institusi yang dapat menangani pendidikan awal dan pendidikan penataran di lingkungan BASARNAS
3. Mengembangkan regulasi yang mampu mengerahkan potensi SAR melalui mekanisme koordinasi yang dipatuhi oleh semua potensi SAR
4. Melaksanakan pembinaan SDM SAR melalui pola pembinaan SDM yang terarah dan berlanjut agar dapat dibentuk tenaga-tenaga SAR yang profesional
5. Melaksanakan pemenuhan sarana/prasarana dan peralatan SAR secara bertahap agar dapat menjadikan operasi tindak awal SAR yang mandiri, cepat, tepat, dan handal sesuai ketentuan nasional dan internasional
6. Melaksanakan pendidikan dan pelatihan SAR melalui jenjang pendidikan sesuai dengan kebutuhan dalam lingkungan BASARNAS
7. Penciptaan sistem sosialisasi dan penyuluhan kepada masyarakat tentang penyelenggaraan operasi SAR
8. Mengembangkan kerjasama dengan Pemda melalui FKSD, organisasi dan instansi berpotensi SAR, baik dalam negeri maupun luar negeri dalam rangka pembinaan potensi SAR

2.2 Jenis-jenis Musibah SAR

Wilayah negara Republik Indonesia terdiri dari wilayah perairan dan kepulauan dimana sebagai penghubung antar pulau dalam rangka menunjang pembangunan perekonomian adalah segi transportasi. Kondisi seperti ini berdampak lalulintas transportasi menjadi sangat ramai.

Disisi lain kesadaran masyarakat tentang keselamatan belum menjadi prioritas, sehingga apabila terjadi musibah, masih banyak para



pengguna jasa transportasi laut/udara menyulitkan tim SAR dalam melakukan pencarian dan pertolongan (SAR), seperti :

1. Life vest yang kurang atau penempatannya tidak sesuai.
2. Tidak adanya radio komunikasi,
3. Tidak adanya signal distress (ELT/ EPIRB)

Jenis musibah yang sering terjadi di Indonesia, telah diketahui dan selama ini ditangani oleh Basarnas adalah :

A. Pelayaran

1. Kebocoran
2. Kandas
3. Man overboard
4. Kerusakan mesin
5. Medivak
6. Kebakaran Kapal
7. Perompakan terhadap kapal-kapal adalah penerusan berita ke Bakorkamla maupun instansi terkait (AL, Polri)

B. Penerbangan

1. Lost contact
2. Crash landing
3. Engine failure

C. Bencana alam

Dalam hal kejadian bencana alam, koordinator penanganan berada pada BAKORNAS PBP, disini Basarnas menjadi salah satu unsur dari Bakornas PBP. Peranan SAR adalah yang paling mengemuka karena harus bertindak paling awal pada setiap bencana alam yang terjadi, sehingga SAR menjadi titik pandang bagi masyarakat yang tertimpa musibah.

D. Bencana lainnya

Dalam penanganan terhadap bencana lain ini dipertegas dalam Keputusan Menteri Perhubungan No KM 43 tahun 2003, dimana dinyatakan "Basarnas mempunyai tugas membina, mengkoordinasikan dan mengendalikan potensi SAR dalam kegiatan SAR terhadap orang atau material yang hilang atau



dikawatirkan hilang, atau menghadapi bahaya dalam pelayaran dan atau penerbangan, serta memberikan bantuan SAR dalam bencana dan musibah lainnya sesuai dengan peraturan SAR nasional dan internasional".

2.3 Peraturan dan Perundangan SAR

A. Peraturan Perundang-undangan Nasional

Penyelenggaraan SAR Nasional dilaksanakan berdasarkan peraturan perundangan nasional sbb:

1. UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.
2. UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran,
3. Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2006 tentang Pencarian dan Pertolongan.
4. Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.
5. Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 79 Tahun 2001 tentang Kantor SAR
6. Peraturan Menteri Perhubungan nomor KM 43 Tahun 2005, tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan.
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 40 Tahun 2006 tentang Pos Search and Rescue

B. Peraturan Perundang-undangan Internasional

Penyelenggaraan SAR Nasional dilaksanakan berdasarkan peraturan perundangan internasional sebagai berikut :

1. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974
2. "International Aviation & Maritime Search and Rescue (IAMSAR)", ICAO/IMO, 1998.
3. "Search and Rescue", International Civil Aviation Organization, Annex 12, tahun 2000
4. UNCLOS-82 yang diratifikasi dengan UU No. 17Th 1985, Indonesia diterima dan diakui sebagai negara kepulauan yang



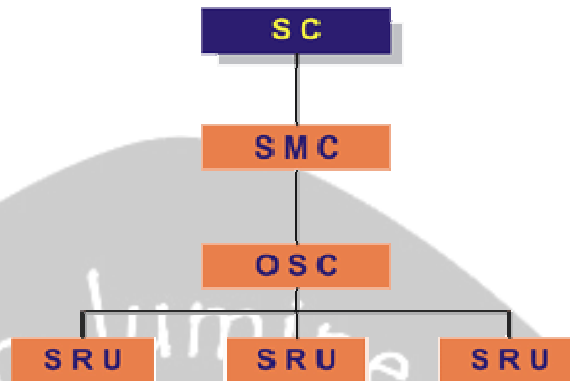
memiliki laut pedalaman, namun Indonesia harus menyediakan jalur laut internasional.

Selain itu, saat ini Basarnas sedang mengupayakan untuk meratifikasi International Convention on Maritime SAR 1979 guna meningkatkan standar dan pelaksanaan SAR terhadap musibah yang terjadi di wilayah perairan Indonesia.

2.4 Pengendalian Operasi SAR

Operasi SAR akan berhasil dengan baik jika berbagai potensi yang bergabung dalam operasi SAR dikendalikan secara terpadu, melaksanakan operasi SAR sesuai dengan rencana operasi yang telah di buat. sehingga pelaksanaan operasi SAR tidak berjalan masing-masing, organisasi operasi adalah sebagai berikut :

- SC (SAR Coordinator) dijabat oleh Kepala Badan SAR Nasional, dapat di delegasikan kepada Gubernur/ Bupati/ Walikota Madya Tk. Pejabat lain yang dianggap mampu.
- SMC (SAR Mission Coordinator) dijabat oleh pejabat Basarnas/ Kantor SAR/ pejabat dari Instansi lain yang memenuhi persyaratan kualifikasi, mampu memimpin dan mengendalikan tugas SAR secara terkoordinasi dan terpadu.
- OSC (On Scene Coordinator) dijabat oleh Kapten/ nahkoda kapal, yang armadanya datang pertama kali ditempat musibah (pelayaran dan penerbangan). OSC ini bekerja terus hingga ada yang menggantikannya.
- SRU (Search and Rescue Unit) yaitu Satuan Tugas SAR yang terdiri dari beberapa kapal, pesawat terbang dan Tim Rescue. Satgas SAR di tiap lokasi musibah dipimpin oleh seorang OSC yang berada di bawah SMC.



Bagan 2.1
Organisasi Operasi SAR
Sumber : www.basarnas.go.id (2007)

2.4.1 Penanganan Korban Bencana dan Musibah

1. Struktur Organisasi tugas terdiri dari SRU yang berada di setiap Kantor SAR yang selalu siap untuk tugas SAR dalam penanggulangan bencana dan musibah lainnya.
2. Penugasan SRU di lokasi musibah bencana alam adalah berdasarkan permintaan dari Gubernur / Bupati / Walikota ke Kantor SAR bersangkutan dan kegiatan SRU di lokasi bencana berada di bawah komando Bupati Kepala Daerah Tk. II / Walikota.
3. Penugasan SRU ke lokasi musibah lainnya berdasarkan permintaan Pejabat dari instansi yang bertanggung jawab dan kegiatan SRU selanjutnya di bawah komando Pejabat yang bersangkutan.
4. Penugasan SRU ke lokasi bencana dan atau musibah lainnya paling lama 7 hari berstatus di BKO kan. Apabila masih diperlukan sesuai dengan permintaan dari Bakornas PBP, keberadaan SRU ditanggung oleh Bakornas PBP.

2.5 Sarana dan Peralatan SAR

2.5.1 Sarana SAR

A. Sarana SAR Udara

Sebagai komponen pendukung keberhasilan pelaksanaan operasi SAR, sarana dan peralatan SAR telah diupayakan untuk selalu tetap



beriringan dengan kemajuan IPTEK baik kualitas maupun kuantitasnya.



*Gambar 2.1
Jenis helicopter yang digunakan tim SAR
Sumber : www.basarnas.go.id (2007)*

1. Jumlah, tipe dan kemampuan pesawat.

Sarana udara yang dimiliki BASARNAS adalah Helikopter NBO-105 buatan IPTN tahun 1980 sebanyak 2 buah, kemudian mendapat hibah dari Badan Diklat Perhubungan dan PT Pelita Air Service sebanyak 8 (delapan) buah terdiri dari 7 buah jenis NBO-105 dan 1 (satu) buah jenis Bell 206.

2. Pengoperasian pesawat.

a. Kegiatan Operasi berjadwal.

Untuk kegiatan ini dialokasikan rata-rata 100 jam, meliputi:

- Dukungan VIP sebanyak 25 jam
- Dukungan Siaga SAR hari Natal dan Tahun Baru sebanyak 25 jam
- Dukungan Siaga SAR Idul Fitri sebanyak 50 jam

b. Kegiatan Operasi tak berjadwal

Meliputi operasi SAR dan dukungan SAR terhadap penanganan bencana alam dan kegiatan lain yang dipandang perlu menyiapkan pesawat B0-105 sebagai unsur SAR. Dari kegiatan ini dialokasikan waktu sekitar 200 jam. Contoh kegiatan ini antara lain pada waktu tanggap darurat bencana



Tsunami Aceh. Kegiatan operasi kemanusiaan ini berbasis di Blang Pidie untuk mendukung distribusi logistik di daerah Meulaboh dan sekitarnya yang berjalan lancar, karena kerjasama yang baik dengan tim Helikopter dari tipe yang sejenis sebanyak 5 buah dibawah koordinasi dan bantuan Avtur dari Perhubungan Udara.

c. Latihan SAR

Kegiatan latihan ditujukan pada pembentukan dan upaya mempertahankan serta meningkatkan kualifikasi yang akan dan telah dimiliki penerbang dalam rangka mendukung kegiatan operasi SAR. Dari alokasi jam terbang bidang latihan sebanyak 150 jam, terdiri atas; latihan SAR 50 jam, konversi 30 jam, profisiensi 40 jam, kaptensi 30 jam.

Latihan dengan dukungan helikopter yang telah dilaksanakan sampai saat ini antara lain:

- Pelatihan Dasar Rescuer,
- MARPOLEX diperairan Indonesia.
- Latihan SAR Malindo (dengan Malaysia)
- Latihan SAR Indopura (dengan Singapura)
- Latihan SAR Ausindo (dengan Australia)

B. Sarana SAR Laut

Untuk mendukung kegiatan SAR dalam penanganan musibah diperairan, yang terjadi di setiap wilayah, maka dibutuhkan Sarana SAR Laut pada saat pelaksanaan operasi SAR.

1. Rescue boat

Rescue boat merupakan kapal dengan versi SAR, sarana ini sangat menunjang dalam penyelamatan korban di lautan. Selain sebagai sarana angkut tim rescue yang akan memberikan pertolongan, juga harus mempunyai kemampuan mencari dan mengarungi lautan dengan tetap mempertimbangkan keselamatan. Guna mendukung upaya SAR dilaut BASARNAS telah didukung dengan rescue boat.



2. Rigid Inflatable Boat

Sarana operasional ini dipergunakan pada daerah dekat pantai dan sangat efisien untuk penyelamatan korban di air pada permukaan yang dangkal, berbentuk menyerupai perahu karet dengan lunas fiber glass serta dilengkapi kemudi dibagian tengah untuk memberikan sudut pandang yang luas bagi operatornya.



*Gambar 2.2
Rigid Inflatable Boat
Sumber : www.basarnas.go.id (2007)*

A. Sarana SAR Darat

Sebagai komponen pendukung keberhasilan pelaksanaan operasi SAR, sarana dan peralatan SAR telah diupayakan untuk selalu tetap beriringan dengan kemajuan IPTEK baik kualitas maupun kuantitasnya.

1. Rescue Truck

Rescue truck merupakan sarana penunjang operasi pertolongan terhadap musibah lain, seperti gempa bumi atau bangunan runtuh, sarana ini dapat dijadikan sebagai pertimbangan dari fungsi BASARNAS dan posisi kantor Pusat di ibu kota.

Sampai saat ini BASARNAS memiliki 3 unit Rescue truck yang dioperasikan di Jakarta, Surabaya dan Denpasar. Prioritas menempatkan Rescue Truck ini karena pertimbangan kemungkinan musibah yang terjadi khususnya gempa bumi atau gedung runtuh dan kecelakaan jalan raya yang sangat padat di pulau Jawa, termasuk kecelakaan kereta api.

2. Rescue Car



Rescue car disiapkan dalam rangka mendukung kecepatan mobilisasi tim rescue yang akan memberikan bantuan pertolongan. Dengan kelengkapan rescue tool, maka tim rescue dapat segera memberikan bantuan pada korban yang terjepit. Sampai dengan tahun 2004 telah didistribusikan Rescue car ke seluruh kantor SAR, seperti yang terlihat pada gambar.



*Gambar 2.3
Rescue Car*

Sumber : www.basarnas.go.id (2007)

2.5.2 Peralatan SAR (SAR Equipment)

Peralatan SAR adalah merupakan bagian penting bagi rescuer ketika melaksanakan pertolongan terhadap korban musibah dilapangan, sehingga dengan dukungan peralatan yang memadai akan membantu proses pertolongan dan selanjutnya akan meningkatkan prosentasi keberhasilan operasi.

Peralatan SAR ini diklasifikasikan dalam dua kelompok yaitu:

1. Peralatan perorangan

Terdiri atas Peralatan pokok perorangan dan Peralatan pendukung perorangan.

2. Peralatan beregu

Terdiri atas Peralatan pokok beregu dan Peralatan pendukung beregu. Dengan klasifikasi ini akan memberikan kemudahan dalam memilah ketika melakukan penyimpanan maupun penyiapan untuk operasi.



Untuk mendukung kegiatan dan operasi SAR, serta dalam rangka mendukung Siaga SAR, Kantor-kantor SAR telah dilengkapi dengan peralatan SAR, meskipun belum dapat memenuhi seluruh kebutuhan sesuai persyaratan mengingat keterbatasan anggaran dan biaya operasional. Peralatan SAR masing-masing Kantor SAR sedikit berbeda jenis maupun jumlahnya, tergantung lokasi dan kondisi setempat.

2.6 Pelatihan dan Pembinaan SAR

Pelatihan dan pembinaan SAR dilakukan dalam rangka meningkatkan kemampuan personil SAR telah dilakukan pendidikan dan pelatihan, penyuluhan kepada masyarakat serta pembinaan SDM Potensi SAR.

A. Pelatihan SAR

Pelatihan dilakukan dengan menyelenggarakan kegiatan :

1. Pelatihan dasar dan lanjutan SAR oleh BASARNAS, serta masing-masing instansi/ organisasi.
 - Latihan/Gladi Pos Komando (Gladi Posko), untuk melatih prosedur tetap atau petunjuk pelaksanaan operasi SAR, dan melatih mekanisme staf dengan simulasi skenario latihan.
 - Perencanaan dan pengendalian.
 - Pencarian.
 - Pertolongan.
 - Penanggulangan Penderita Gawat Darurat (PPGD)
 - Evakuasi
2. Pendidikan khusus atau spesialisasi yang dilaksanakan oleh BASARNAS, meliputi :
 - Pendidikan SAR Mission Coordinator (SMC)
 - Kemampuan perencanaan dan pengendalian operasi.
 - Pendidikan SAR Controller.
 - Pendidikan operator radio/ komunikasi elektronika.
 - Pendidikan rescue (kemampuan pertolongan)
 - Pendidikan Instruktur SAR.



3. Mengikuti sertakan pendidikan ke luar negeri, untuk membekali pengetahuan dasar SAR.

B. Pembinaan SAR

Pembinaan potensi SAR dilakukan sebagai bagian dari strategi jangka pendek Badan SAR Nasional yang dilaksanakan secara bertahap, bertingkat dan berlanjut. Untuk menuju siapnya tenaga SAR yang handal dan profesional maka pendidikan dan latihan dalam rangka pembinaan potensi SAR dapat dilaksanakan menjadi tiga tingkat:

- Diklat SAR tingkat Dasar
- Diklat SAR tingkat Lanjutan
- Diklat SAR tingkat Spesialis
- Diklat SAR tingkat Pendukung

Dengan banyaknya potensi yang ada di berbagai kalangan masyarakat, maka instansi/organisasi dapat melaksanakan diklat SAR dengan kurikulum, silabus, instruktur dan sertifikasi dari BASARNAS.

2.7 Kantor dan Pos SAR

A. Kantor SAR



Gambar 2.4

Letak kantor SAR di Indonesia

Sumber : www.basarnas.go.id (2007)

Kantor SAR adalah Unit Pelaksana Teknis (UPT) Basarnas di wilayah yang mempunyai tugas melaksanakan tindakan awal,



koordinasi, dan pengerahan potensi SAR dalam rangka operasi SAR terhadap musibah pelayaran, penerbangan, dan bencana lainnya, serta pelaksanaan latihan SAR di wilayah tanggungjawabnya (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 81 tahun 1998 tentang Organisasi Tata Kerja Kantor SAR).

B. Pos SAR

Kemampuan bertahan seseorang dalam kondisi survive sangat terbatas dan membutuhkan penanganan segera. Rescuer yang datang dalam waktu singkat akan membangun kondisi mental korban sehingga kemampuan bertahan akan semakin tinggi. Perlu disadari bahwa orang yang paling cepat dapat memberikan bantuan pertolongan adalah orang yang dekat dengan lokasi korban. Termotivasi dengan kondisi ini Badan SAR nasional mencoba mengimplementasikan dengan membangun Pos SAR agar personil Rescuer dekat dengan lokasi korban sehingga respon waktu bisa lebih pendek. Petugas rescuer yang ada di Pos SAR tidak hanya siaga tetapi juga melakukan patroli baik dalam upaya observasi daerah kerjanya maupun melakukan pembinaan terhadap masyarakat setempat agar saat terjadi musibah dapat membantu sebelum tim Inti dari Kantor SAR datang ke lokasi kecelakaan. Untuk sementara waktu Pos SAR ditempatkan di wilayah kantor SAR di dua tempat dengan prioritas daerah yang mempunyai tingkat kerawanan tinggi terhadap terjadinya bencana/musibah. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan no : KM 40 Tahun 2006, tentang Pos Search And Rescue (POS SAR) sebanyak 48 Pos SAR yang berada :



Tabel 2.1
Pos SAR

NO	KOTA	NO	KOTA
1	Sibolga	25	Yogyakarta
2	Tanjung Balai	26	Cilacap
3	Nias	27	Wadu Mbolo
4	Cirebon	28	Kayanangan
5	Bandung	29	Kabupaten Manggarai
6	Jember	30	Maumere
7	Tulungagung	31	Sintete
8	Pelabuhan Gilimanuk	32	Kendawangan
9	Pelabuhan Padangbai	33	Kotabaru
10	Kabupaten Bone	34	Palangkaraya
11	Kabupaten Selayar	35	Tarakan
12	Palu	36	Kutai Timur
13	Kabupaten Nabire	37	Bau-bau/Buton
14	Kabupaten Serui	38	Kolaka
15	Lhokseumawe	39	Gorontalo
16	Meulaboh	40	Ternate
17	Bengkulu	41	Namlea
18	Lubuk Sikaping/Jambi	42	Banda
19	Bengkalis	43	Manokwari
20	Jambi	44	Fakfak
21	Pulau Natuna Besar	45	Waimena
22	Tanjung Balai Karimun	46	Sarmi
23	Bangka Belitung	47	Agats
24	Lampung	48	Kimam/Pulau Dolak

Sumber : www.basarnas.go.id (2007)



2.8 Kerja Sama SAR

A. Kerjasama dengan instansi lain

Keberhasilan kegiatan pencarian, pertolongan dan penyelamatan sangat ditentukan oleh koordinasi antar instansi terkait dengan potensi SAR dalam penyelenggaraan pelayanan SAR.

Sesuai dengan fungsinya, BASARNAS perlu melakukan koordinasi dalam rangka penyusunan kebijaksanaan teknis, koordinasi pembinaan dan koordinasi operasi tingkat pusat. Untuk meningkatkan kemampuan pelayanan SAR, BASARNAS juga melakukan kerjasama dengan negara tetangga dalam bentuk perjanjian bilateral di bidang SAR, seperti SAR Malindo, Indopura dan Ausindo. Dalam rangka kerja sama tersebut, dilakukan rapat dan latihan bersama yang dilakukan secara bergantian, sesuai dengan kesepakatan.

Dalam rangka peningkatan kemampuan operasi, BASARNAS melaksanakan koordinasi operasional yang berkaitan dengan penyuluhan/pemasyarakatan kegiatan SAR, pendidikan, pelatihan, penggunaan serta pengembangan tenaga dan peralatan SAR.

Koordinasi operasional SAR yang telah dilakukan, meliputi:

- Koordinasi pemberitaan;
- Koordinasi perencanaan operasi;
- Koordinasi penyiagaan;
- Koordinasi pengerahan dan pengendalian;
- Koordinasi evaluasi operasi;
- Koordinasi untuk hal-hal yang berkaitan dengan lintas batas.

Pelaksanaan koordinasi operasional, mempergunakan prosedur tetap operasi yang disusun secara bersama antara BASARNAS dan instansi pemilik potensi SAR.

B. Kerjasama Internasional

Kerjasama internasional merupakan salah satu upaya meningkatkan kemampuan pelaksanaan kegiatan SAR nasional. Perjanjian bilateral di bidang SAR dengan negara-negara



tetangga dan negara-negara yang berbatasan wilayah tanggung jawab dengan Indonesia, dilakukan dalam rangka penanganan SAR di daerah-daerah tersebut.

Perjanjian bilateral yang telah dilakukan antara lain dengan Malaysia, Singapura, Australia dan West Pasific RCC (USA), sedangkan perjanjian dengan Papua Nugini, dan Philipina, masih dalam tahap penajakan. Selain menjalin hubungan kerjasama internasional, Indonesia juga berusaha turut menjadi anggota Cospas SAR Sattelite, agar dapat menggunakan jasa satelit tersebut. Hal ini sehubungan dengan dimilikinya Local User Terminal (LUT) yang ditempatkan di Jakarta, yang pengoperasiannya memanfaatkan jasa satelit tersebut.

Untuk itu, saat ini BASARNAS telah mendaftarkan diri ke Pusat Cospas Sarsat di USA dan sudah mendapatkan call sign yaitu IDMCC.

Tabel 2.2

Kerjasama Internasional

NO.	NEGARA	TGL PERJANJIAN
1.	Singapura	10-07-1985
2.	Malaysia	26-08-1986
3.	Filipina	01-11-1980
4.	Australia	05-04-2004
5.	Papua Nugini	16-09-1989
6.	Amerika Serikat	05-07-1988

Sumber : www.basarnas.go.id (2007)