



KEPALA BADAN SAR NASIONAL

**PERATURAN KEPALA BADAN SAR NASIONAL
NOMOR PK. 14 TAHUN 2015**

TENTANG

RENCANA AKSI Pencarian dan Pertolongan Nasional

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

KEPALA BADAN SAR NASIONAL,

- Menimbang : a. bahwa sebagai upaya untuk mempersiapkan terhadap kemungkinan terjadinya kecelakaan, bencana dan/atau kondisi membahayakan manusia, perlu menyusun rencana aksi dalam penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan Badan SAR Nasional;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a perlu menetapkan Peraturan Kepala Badan SAR Nasional tentang Rencana Aksi Pencarian dan Pertolongan Nasional;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4829);
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4958);
3. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 267, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5600);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2006 tentang Pencarian dan Pertolongan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 89, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Penanggulangan Bencana (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4828);

6. Peraturan Presiden Nomor 99 Tahun 2007 tentang Badan SAR Nasional;
7. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention Maritime Search and Rescue*, 1979 *with Annex and 1998 Amendments to the International Convention Maritime Search and Rescue*, 1979 (Resolution Maritime Safety Committee 70 (69))(Konvensi Internasional Tentang Pencarian dan Pertolongan Maritim, 1979 Beserta Lampiran dan Perubahan Tahun 1998 Terhadap Konvensi Internasional Tentang Pencarian dan Pertolongan Maritim, 1979) (Resolusi Komite Keselamatan Maritim 70 (69));
8. Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor: PER.KBSN-01/2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan SAR Nasional sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor PK. 15 Tahun 2014 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 684);
9. Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor PK. 03 Tahun 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Siaga SAR;
10. Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor PK. 04 Tahun 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Latihan SAR;
11. Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor PK. 05 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyelenggaraan Operasi SAR;
12. Peraturan Kepala Badan Nomor 20 Tahun 2014 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Kepala Badan SAR NASIONAL Nomor Pk.19 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor *Search And Rescue* (SAR) (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1390);

MEMUTUSKAN:

Memutuskan : PERATURAN KEPALA BADAN SAR NASIONAL TENTANG RENCANA AKSI PENCARIAN DAN PERTOLONGAN NASIONAL.

Pasal 1

Rencana Aksi Pencarian dan Pertolongan Nasional Badan SAR Nasional yang selanjutnya disebut RAPPN merupakan rencana tindakan dalam menghadapi situasi kecelakaan, bencana dan/atau kondisi membahayakan manusia yang mungkin terjadi disuatu lokasi di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pasal 2

RAPPN sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 disusun dengan tujuan:

- a. memberikan gambaran dalam melaksanakan pembinaan dan kesiapan kemampuan, serta untuk mengantisipasi terhadap pelaksanaan penyelenggaraan pencarian dan pertolongan pada kecelakaan, bencana dan/atau kondisi membahayakan manusia yang didasarkan pada asumsi dan skenario; dan
- b. sebagai pedoman bagi Kantor SAR dan instansi terkait dalam penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan yang disesuaikan dengan tuntutan tugas dalam pelayanan pencarian dan pertolongan di Indonesia.

Pasal 3

RAPPN disusun dengan memperhatikan:

- a. pengaruh lingkungan strategis internal;
- b. pengaruh lingkungan strategis internasional; dan
- c. pengaruh lingkungan strategis regional.

Pasal 4

Pengaruh lingkungan strategis internal, lingkungan strategis internasional, lingkungan strategis regional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a, huruf b, dan huruf c terdiri atas:

- a. ideologi;
- b. politik;
- c. sosial budaya;
- d. ekonomi;
- e. pertahanan dan keamanan; dan
- f. geografi.

Pasal 5

RAPPN disusun dengan memuat:

- a. pendahuluan;
- b. tugas dan fungsi Badan SAR Nasional;
- c. kondisi Saat ini;
- d. analisis Kemungkinan Kecelakaan, Bencana dan Kondisi Membahayakan Manusia;
- e. kondisi yang diharapkan; dan
- f. RAPPN.

Pasal 6

- (1) Pendahuluan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf a terdiri dari:
 - a. latar belakang;
 - b. ruang lingkup;
 - c. pra anggapan; dan
 - d. referensi.
- (2) Tugas dan fungsi Badan SAR Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf b terdiri atas:
 - a. Tugas dan fungsi Badan SAR Nasional; dan
 - b. Tugas dan fungsi instansi/organisasi potensi pencarian dan pertolongan.
- (3) Kondisi saat ini sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf c terdiri atas:
 - a. Organisasi;
 - b. Regulasi
 - c. SDM;
 - d. Sarana dan Prasarana;
 - e. Koordinasi; dan
 - f. Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan.
- (4) Analisis Kemungkinan Kecelakaan, Bencana dan Kondisi Membahayakan Manusia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf d terdiri atas:
 - a. kecelakaan pesawat udara;
 - b. kecelakaan kapal;
 - c. bencana; dan
 - d. kondisi membahayakan manusia.
- (5) Kondisi yang diharapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf e terdiri atas:
 - a. Organisasi;
 - b. Regulasi;
 - c. SDM;
 - d. Sarana dan Prasarana;
 - e. Koordinasi; dan
 - f. Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan.
- (6) RAPPN sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf f terdiri atas:
 - a. kebijakan;
 - b. strategi;
 - c. upaya; dan
 - d. rencana kegiatan.

Pasal 7

RAPPN sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 disusun oleh Direktorat Operasi dan Latihan.

Pasal 8

- (1) RAPPN yang telah disusun Direktorat Operasi dan Latihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 dijadikan pedoman Kantor SAR untuk penyusunan rencana kontijensi.
- (2) Rencana kontijensi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan proses identifikasi dan penyusunan rencana yang didasarkan pada keadaan atau situasi yang diperkirakan akan terjadi di wilayah kerja Kantor SAR.

Pasal 9

- (1) Rencana kontijensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 wajib disusun Kantor SAR sesuai dengan tingkat kerawanan pada wilayah kerjanya.
- (2) Penyusunan rencana kontijensi oleh masing-masing Kepala Kantor SAR wajib dilaksanakan paling lambat 2 (dua) bulan setelah peraturan ini berlaku.

Pasal 10

- (1) Deputi Bidang Operasi SAR melaksanakan pengawasan secara berkesinambungan terhadap pelaksanaan Peraturan ini.
- (2) Direktur Operasi dan Latihan melaksanakan pengawasan terhadap pelaksanaan penyusunan rencana kontijensi pada Kantor SAR.

Pasal 11

- (1) Kepala Kantor SAR yang tidak menyusun rencana kontijensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) diberikan sanksi berupa teguran tertulis atau sanksi lain sesuai peraturan perundang-undangan.
- (2) Sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Deputi Bidang Operasi SAR atas dasar rekomendasi dari Direktur Operasi dan Latihan.

Pasal 12

RAPPN berlaku selama 2 (dua) tahun dan dapat ditinjau kembali setiap 1 (satu) tahun sekali.

Pasal 13

RAPPN dan rencana kontijensi secara lengkap tercantum dalam lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan ini.

Pasal 14

Pada saat Peraturan Kepala Badan SAR Nasional ini mulai berlaku, Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor PK 07 Tahun 2012 tentang Rencana Aksi SAR Nasional Badan SAR Nasional dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 15

Peraturan Kepala Badan SAR Nasional ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Kepala Badan SAR Nasional ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 10 Juli 2015

KEPALA BADAN SAR NASIONAL,

ttd.

FHB. SOELISTYO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 13 Juli 2015

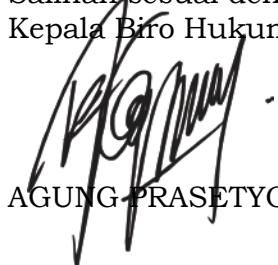
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI
MANUSIA REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

YASONNA H. LAOLY

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2015 NOMOR 1043

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan Kepegawaian,



AGUNG PRASETYO

A. RENCANA AKSI PENCARIAN DAN PERTOLONGAN NASIONAL

FORMAT PENYUSUNAN RENCANA AKSI PENCARIAN DAN PERTOLONGAN NASIONAL

	Hal
BAB I	Pendahuluan
	1
	1. Latar Belakang
	7
	2. Ruang Lingkup
	8
	3. Pra Anggapan
	8
	4. Referensi
	8
BAB II	Tugas dan Fungsi
	A. Tugas dan Fungsi Badan SAR Nasional
	9
	B. Tugas dan Fungsi Instansi/ Organisasi Pencarian dan Pertolongan
	10
BAB III	Kondisi Saat Ini
	A. Organisasi
	12
	B. Regulasi
	13
	C. Sumber Daya Manusia
	14
	D. Sarana dan Prasarana
	16
	E. Koordinasi
	23
	F. Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan
	23
BAB IV	Analisis Kemungkinan Kecelakaan, Bencana dan Kondisi Membahayakan Manusia
	A. Kecelakaan Pesawat Udara
	25
	B. Kecelakaan Kapal
	25
	C. Bencana
	26
	D. Kondisi Membahayakan Manusia
	30
BAB V	Kondisi Yang Diharapkan
	A. Organisasi
	31
	B. Regulasi
	31
	C. Sumber Daya Manusia
	32
	D. Sarana dan Prasarana
	32
	E. Koordinasi
	33
	F. Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan
	33
BAB VI	Rencana Aksi
	A. Kebijakan
	36
	B. Strategi
	36
	C. Upaya
	37

	D. Rencana Kegiatan	40
BAB VII	Penutup	42

B. RENCANA KONTIJENSI PADA KANTOR SAR

FORMAT PENYUSUNAN RENCANA KONTIJENSI PADA KANTOR SAR

		Hal
A.	Pengaruh Lingkungan Strategis	1
	1. Pengaruh Lingkungan Strategis Internasional	1
	2. Pengaruh Lingkungan Strategis Nasional	2
	3. Pengaruh Lingkungan Strategis Wilayah	2
B.	Analisis Kecelakaan, Bencana, dan Kondisi Membahayakan Manusia	3
	1. Kecelakaan Pesawat Udara	3
	2. Kecelakaan Kapal	3
	3. Bencana	4
	4. Kondisi Membahayakan Manusia	5
C.	Rencana Kontijensi	6
	1. Kebijakan dan Strategi	6
	2. Kemungkinan Cara Bertindak	6
	3. Analisis Unsur	7
	4. Jaring Komunikasi	8
	5. Struktur Organisasi SAR	9
D.	Penutup	9

RENCANA AKSI PENCARIAN DAN PERTOLONGAN NASIONAL (RAPPN)

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan Negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki sekitar 17.506 pulau dengan total luas wilayah lebih kurang 8 juta km². Seluas 1.8 juta km² dari wilayah Indonesia dikelilingi wilayah laut teritorial, dan 6.1 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (Bakorkamla: 2009). Karena posisinya yang strategis sejak dahulu kala Indonesia telah dijadikan jalur perlintasan transportasi dunia, berbagai moda transportasi melalui wilayah Indonesia untuk mencapai pulau, negara atau bahkan benua lain.

Globalisasi telah mengakibatkan semakin kaburnya batas-batas Negara terutama dalam hal perdagangan dan jasa. Sehingga dari tahun ke tahun frekwensi perdagangan antar negara semakin meningkat yang secara langsung berdampak pada meningkatnya arus transportasi baik itu darat laut maupun udara. Ditambah dengan semakin canggihnya perkembangan teknologi transportasi sehingga durasi perjalanan menjadi semakin pendek dan mendorong setiap orang untuk tidak ragu untuk melakukan perjalanan jauh. Mobilitas yang semakin tinggi mengakibatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan semakin meningkat.

Sementara itu untuk penanganan keselamatan dan keamanan transportasi, Perserikatan Bangsa-bangsa telah memfasilitasi tercapainya konvensi internasional yang mengikat hampir seluruh Negara. Kesepakatan-kesepakatan tersebut diantaranya *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*, *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, *Maritime SAR Convention 1979 (1998 amendments to the international convention on maritime search and rescue, 1979)*, *International Aviation and Maritime SAR Manual (IAMSAR) ICAO/IMO 1988*, *International Civil Aviation Organization, Annex 12 Tahun 2000*.

Indonesia merupakan salah satu Negara yang aktif memperhatikan isu keselamatan dan keamanan transportasi. Keaktifan tersebut ditunjukkan dengan keanggotaan Indonesia sebagai anggota *International Maritime Organization (IMO)* dan *International Civil Aviation Organization (ICAO)*.

Partisipasi aktif Indonesia dan usaha Indonesia mengikuti dan meratifikasi konvensi-konvensi internasional merupakan sebuah langkah yang sangat penting, agar terhindar dalam kategori *black hole*. Label *black hole* diberikan kepada negara yang dianggap tidak memperhatikan kaidah-kaidah keselamatan transportasi internasional, lebih konkrit yaitu negara yang tidak mempunyai sebuah badan yang siap tanggap ketika terjadi kecelakaan laut maupun udara, badan tersebut dikenal sebagai *search and rescue (SAR)* atau pencarian dan pertolongan. Negara dengan label *black hole* akan dihindari untuk dilalui oleh negara-negara asing dan perlahan-lahan akan teralineeasi dalam percaturan wilayah transportasi internasional. Kondisi tersebut akan berdampak sangat luas karena akan mempengaruhi perekonomian suatu Negara, yang pada akhirnya akan membahayakan kesejahteraan masyarakatnya.

Indonesia telah merespons kebutuhan penanganan penyelamatan terhadap kecelakaan darat laut dan udara dengan membentuk Badan SAR Nasional (Basarnas) yang bertugas melakukan pencarian, pertolongan dan evakuasi korban dalam sebuah musibah secara cepat, tepat, dan aman. Dalam menjalankan tugasnya tersebut, sangatlah membutuhkan kompetensi yang sangat unik dan spesifik terutama ketika terjadi bencana yang disebabkan alam.

Bencana alam sangat akrab dengan negara Indonesia. Hal ini dikarenakan secara geologis Indonesia dikelilingi oleh lempeng Eurasia, Lempeng Indo Australia dan Lempeng Pasifik. Selain itu Indonesia juga berada dalam jalur *Pacific Ring of Fire*, sehingga Indonesia memiliki begitu banyak titik rawan yang menyebabkan kemungkinan terjadinya bencana seperti letusan gunung berapi, gempa bumi, banjir, dan tsunami. Dengan dikelilingi tiga lempeng bumi tersebut maka setiap pergeseran dan benturan antar lempeng dapat mengakibatkan gempa bumi bahkan tsunami.

Sedangkan sebagai negara yang berada dalam *Pacific Ring of Fire* Indonesia mempunyai sekitar 240 gunung berapi yang 70 diantaranya berstatus aktif (Decker and Decker: 1991). Direktorat Vulkanologi dan Mitigasi Bencana Geologi (DVMBG) Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral menunjukkan bahwa terdapat 28 wilayah di Indonesia yang dinyatakan rawan gempa dan tsunami. Di antaranya Nanggroe Aceh Darussalam (NAD), Sumatra Utara, Sumatra Barat, Bengkulu, Lampung, Banten, Jateng dan DIY bagian Selatan, Jatim bagian Selatan, Bali, NTB dan NTT. Kemudian Sulut, Sulteng, Sulsel, Maluku Utara, Maluku Selatan, Biak, Yapen dan Fak-Fak di Papua serta Balikpapan Kalimantan Timur.

Badan SAR Nasional di sebuah negara dituntut untuk dapat melakukan pencarian, pertolongan, dan evakuasi pada korban yang mendapatkan kecelakaan dan bencana, baik yang disebabkan oleh faktor alam, faktor kesalahan manusia (*human error*) maupun faktor kerusakan mesin.

Untuk melaksanakan hal tersebut maka diperlukan sebuah perencanaan dalam bentuk rencana aksi pencarian dan pertolongan secara nasional yang disusun oleh Badan SAR Nasional.

1. Lingkungan Strategis

a. Pengaruh Lingkungan Strategis Internasional

1) Ideologi

Gerakan radikalisme internasional akibat dari kesenjangan antara negara maju dan negara berkembang dan timbulnya neo kolonialisme menyebabkan timbulnya gerakan-gerakan radikal dari organisasi yang fanatis yang dapat menimbulkan adanya aksi terorisme seperti kejadian yang menimpa pesawat Malaysia Airlines MH17 yang ditembak jatuh oleh gerakan separatist Ukraina.

2) Politik

Politik luar negeri Indonesia yang bebas dan aktif mendorong Indonesia untuk berpartisipasi dalam komunitas transportasi Internasional, diantaranya adalah Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) dan Organisasi Pelayaran Internasional (IMO).

Tujuan organisasi ini adalah menyediakan sebuah sistem yang berlaku di seluruh dunia, agar pelayaran dan penerbangan yang melintas atau berada pada suatu negara akan mendapatkan pelayanan pencarian dan pertolongan jika terjadi musibah. Seluruh kebijakan yang diambil dalam menetapkan pelayanan jasa pencarian dan pertolongan sangat dipengaruhi dengan adanya era globalisasi.

Indonesia sebagai anggota IMO dan ICAO memiliki kewajiban untuk meningkatkan pelayanan di bidang pencarian dan pertolongan berjalan sesuai aturan yang ada. Penyusunan strata struktur administrasi dan pedoman implementasi yang direkomendasikan oleh IMO dan ICAO dalam kegiatan pencarian dan pertolongan, merupakan amanat dari hasil audit dari ICAO dan IMO tersebut yang harus dilaksanakan oleh Badan SAR Nasional.

3) Sosial Budaya

Pengaruh dari globalisasi dan keterbukaan dan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi menyebabkan akses mendapatkan informasi dari berbagai belahan dunia dengan cepat. Filter globalisasi yang sangat tipis dapat menyebabkan orang/kelompok menjadi mudah tersulut untuk terjadinya konflik komunal yang juga dapat disebabkan oleh ego dan fanatisme SARA.

4) Ekonomi

Posisi geografis Indonesia membentang dari 94° BT sampai dengan 141° BT dan dari 6° LU sampai dengan 11° LS, serta meningkatnya perekonomian dunia menyebabkan bertambahnya frekuensi arus transportasi dunia. Indonesia yang berada pada posisi strategis diantara 2 (dua) benua dan 2 (dua) samudera berada pada lintasan transportasi yang menghubungkan negara-negara di belahan dunia tersebut.

5) Pertahanan dan Keamanan

Isu global, seperti penguatan nilai-nilai demokrasi, penegakkan HAM, dan lingkungan hidup masih menjadi indikator yang mempengaruhi pola hubungan internasional, terutama hubungan antar negara baik dalam skala bilateral maupun yang lebih luas. Di bidang pertahanan dan keamanan, kecenderungan perkembangan global mempengaruhi karakteristik ancaman dengan munculnya isu-isu keamanan baru yang dapat membahayakan umat manusia seperti terorisme, ancaman keamanan lintas negara dan proliferasi senjata pemusnah massal.

6) Geografi

Kawasan Indonesia yang terletak diantara diantara 3 (tiga) lempeng bumi yang aktif menyebabkan seringnya terjadi bencana seperti gempa bumi, tsunami, dan longsor. Indonesia bahkan dijuluki sebagai *ring of fire* karena banyaknya gunung berapi yang melingkari wilayah Indonesia.

Iklim bumi dari waktu ke waktu berubah, dimana perubahannya makin lama makin cepat. Apabila sebelumnya perubahan memakan waktu ratusan tahun atau bahkan dalam

jutaan tahun, maka akibat pemanasan global, perubahan tersebut berubah dengan cepat hingga jangka waktu beberapa puluh tahun. Suatu model gas rumah kaca menunjukkan perkiraan suhu bumi akan naik rata-rata 3-5° C sampai dengan tahun 2030.

Kawasan tropis akan menjadi sangat panas, sub tropis menjadi sepanas kawasan tropis sekarang, sedangkan kawasan yang dulunya dingin akan menjadi kawasan yang hangat. Dampak dari kenaikan suhu bumi, mengakibatkan penguapan air dan kelembaban tanah akan turun. Selanjutnya curah hujan secara umum akan naik di kawasan Asia Tenggara, curah hujan akan meningkat. Di Indonesia yang curah hujannya sudah tinggi bisa terancam bahaya banjir dan erosi. Kenaikan suhu bumi berarti juga kenaikan suhu air laut, volumenya bertambah banyak, permukaan air laut akan naik, mencairnya es di kutub utara, selatan dan puncak-puncak gunung.

Kenaikan suhu global antara 3-5°C, akan mengakibatkan meningkatnya permukaan air laut, 0,5 s.d. 1,5 M, yang selanjutnya mengakibatkan sejumlah pulau akan tenggelam (UNEF, PBB, 1992). Negara kepulauan di kawasan lautan pasifik akan musnah tenggelam dan Indonesia salah satu negara kepulauan sangat rentan terhadap kenaikan permukaan air laut. Dampak dari efek rumah kaca dan kenaikan suhu bumi, mengakibatkan curah hujan yang tinggi di sepanjang daerah tropis yang mengakibatkan banjir dan tanah longsor, terutama di daerah Sumatera, Jawa, Kalimantan dan NTT serta Sulawesi.

b. Pengaruh Lingkungan Strategis Regional

1) Ideologi

Berakhirnya Perang Dingin menciptakan ketidakpastian di kawasan asia Pasifik, yang sangat berkaitan dengan pola hubungan antarnegara serta peran dan intensi mereka di masa depan. Hal tersebut menimbulkan potensi konflik antar negara serta konflik SARA, separatisme dan radikalisme. Indonesia dapat terkena dampak dari konflik-konflik tersebut dengan timbulnya gelombang pengungsian dan pelintasan perbatasan secara ilegal.

2) Politik

Kebijakan politik negara-negara di kawasan Regional tentunya dapat berubah seiring dengan perubahan rezim pemerintahan negara-negara tersebut. Sebagai contoh adalah perubahan rezim pemerintah di Australia yang mengakibatkan perubahan kebijakan dalam penanganan pencari suaka yang akan menuju ke Australia yang berdampak kepada Indonesia sebagai negara transit para pencari suaka.

3) Sosial Budaya

Kawasan ASEAN yang sebagian besar memiliki ikatan karena kesamaan rumpun dan budaya merupakan faktor pendukung dalam melaksanakan upaya kerjasama dalam penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan karena sifat rumpun melayu yang saling membantu dan bergotong royong.

4) Ekonomi

Dengan ditetapkannya tahun 2015 sebagai awal pelaksanaan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), dapat meningkatkan pertumbuhan perekonomian diantara negara-negara ASEAN yang tentunya meningkatkan pula arus transportasi di kawasan ASEAN.

5) Pertahanan dan Keamanan

Keamanan maritim adalah salah satu isu keamanan kawasan yang menonjol terkait dengan fungsi wilayah maritim yang makin strategis dalam kepentingan-kepentingan negara-negara di dunia. Di kawasan Asia Tenggara, wilayah Selat Malaka dan laut China Selatan tetap menjadi fokus masyarakat internasional karena lalu lintas transportasi perdagangan dunia. Hal tersebut juga mengundang terjadinya perompakan terhadap kapal-kapal yang melintas di wilayah tersebut.

6) Geografi

Faktor Geografis Indonesia yang terletak di wilayah tropis dan diantara 2 (dua) Samudera menyebabkan iklim dan cuaca di Indonesia sangat dipengaruhi dengan terjadinya badai-badai di kawasan tersebut. Bencana kekeringan, banjir, dan longsor dapat terjadi di Indonesia apabila terjadi perubahan iklim dan cuaca yang ekstrem di kawasan regional.

c. Pengaruh Lingkungan Strategis Nasional

1) Ideologi

Pancasila sebagai landasan idiil yang menjiwai seluruh cita-cita dan tujuan perjuangan bangsa Indonesia sebagaimana termuat dalam pembukaan UUD 1945, merupakan pandangan hidup bangsa Indonesia.

Dengan demikian maka arah dan gerak penyelenggaraan pencarian dan pertolongan nasional merupakan upaya pengamalan segenap sila dari Pancasila sebagai kesatuan yang bulat dan utuh serta dilaksanakan secara terpadu, selaras, serasi dan seimbang.

2) Politik

Perubahan pemerintahan di Indonesia tentunya menimbulkan pula kebijakan di berbagai sektor. Sebagai contoh adalah peningkatan keselamatan di bidang transportasi dan penambahan infrastruktur seperti pembangunan double-double track, pembangunan pelabuhan sebagai implementasi poros maritim yang akan meningkatkan frekuensi transportasi di berbagai moda.

3) Sosial Budaya

Indonesia merupakan negara majemuk yang terdiri dari berbagai macam etnis. Gesekan-gesekan yang berbau SARA dapat terjadi dan menimbulkan konflik komunal yang berdampak luas mengancam kehidupan bermasyarakat.

4) Ekonomi

Globalisasi ekonomi dunia yang mengakibatkan meningkatnya mobilitas masyarakat dan barang, baik melalui jalur udara maupun jalur laut, mengakibatkan pertumbuhan transportasi udara dan laut yang terus meningkat, yang berdampak pada tingginya tingkat kerawanan terjadinya musibah/ bencana.

Sejalan dengan kemajuan teknologi bernavigasi, yaitu dengan menggunakan *area navigation* dapat dilakukan perubahan-perubahan rute penerbangan di Indonesia. Perubahan rute ini juga disebabkan adanya penambahan lalu lintas udara yang terencana, dimana struktur rute yang sekarang tidak dapat menampungnya, khususnya pada jalur segi tiga Singapura-Jakarta-Bali.

Selain transportasi udara dan laut, kereta api menjadi transportasi yang potensial dikembangkan untuk angkutan massal, terutama angkutan antar kota di pulau Jawa dan Sumatera, serta angkutan komuter, terutama Jakarta dan sekitarnya.

5) Pertahanan dan Keamanan

Munculnya gerakan ISIS (*Islamic State of Irak and Syria*) di Timur Tengah berdampak pula terhadap pertahanan dan keamanan di Indonesia, dengan adanya rekrutmen dan penyebaran paham radikalisme tersebut dapat berakibat adanya kegiatan terorisme yang dapat menimbulkan korban jiwa manusia. Selain itu gerakan organisasi Papua Merdeka (OPM) masih merupakan ancaman terhadap Keutuhan negara Republik Indonesia.

6) Geografi

Indonesia adalah suatu Negara Kepulauan, memiliki 17.000 lebih pulau (sekitar 6.000 pulau yang tidak berpenghuni) yang menyebar sekitar katulistiwa dengan jumlah penduduk $\pm$ 250.000.000 orang, dengan garis pantai sepanjang 81.000 km, dan kawasan laut mencapai 5,8 juta km², cuaca tropis.

Indonesia mempunyai jumlah gunung berapi aktif yang terbanyak di seluruh dunia, yang antara lain terdapat di pegunungan Bukit Barisan dengan beberapa puncaknya yang melebihi 3.000 m di atas permukaan laut, Gunung Kerinci di Jambi, dan Gunung Leuser di Nanggroe Aceh Darussalam dan Gunung Dempo di perbatasan Sumatera Selatan dengan Bengkulu.

Selain Indonesia merupakan daerah gunung berapi seperti tersebut diatas, secara geologis, di Indonesia merupakan daerah yang rawan gempa bumi karena dilintasi oleh pertemuan 3 lempeng bumi yang aktif, yaitu Lempeng Pasifik, Lempeng Eurasia, dan Lempeng Indo Australia.

B. Ruang Lingkup

Ruang lingkup Rencana Aksi Pencarian dan Pertolongan Nasional Badan SAR Nasional ini meliputi hal-hal yang berhubungan dengan kemungkinan terjadinya kecelakaan kapal, kecelakaan pesawat udara, bencana dan kondisi membahayakan manusia di wilayah Indonesia dan sekitarnya, dengan sistematika ruang lingkup:

Bab I Pendahuluan

- A. Latar Belakang
- B. Ruang Lingkup
- C. Pra Anggapan
- D. Referensi

Bab II Tugas dan Fungsi Badan SAR Nasional

- A. Tugas dan Fungsi Badan SAR Nasional
- B. Tugas dan fungsi instansi/ organisasi Potensi Pencarian dan Pertolongan

Bab III Kondisi saat ini

- A. Organisasi
- B. Regulasi
- C. SDM
- D. Sarana dan Prasarana
- E. Koordinasi
- F. Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan

Bab IV Analisis Kemungkinan Kecelakaan, Bencana dan Kondisi Membahayakan Manusia

- A. Kecelakaan Pesawat Udara
- B. Kecelakaan Kapal
- C. Bencana
- D. Kondisi Membahayakan Manusia

Bab V Kondisi yang diharapkan

- A. Organisasi
- B. Regulasi
- C. SDM
- D. Sarana dan Prasarana
- E. Koordinasi
- F. Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan

Bab VI Rencana Aksi

- A. Kebijakan
- B. Strategi
- C. Upaya
- D. Rencana Kegiatan

Bab VII Penutup

Sistematika rencana kontijensi pada Kantor SAR.

C. Pra Anggapan

RAPPN ini berlaku apabila tidak terjadi perubahan kebijakan pemerintah Indonesia di bidang pencarian dan pertolongan.

D. Referensi

1. Konvensi SOLAS Tahun 1974;
2. Konvensi SAR Maritim Tahun 1979;
3. Ratifikasi UNCLOS Tahun 1982;
4. *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*;
5. *Annex 12 to the Convention on International Civil Aviation Organization*;
6. *International Search And Rescue Advisory Group (INSARAG) Guide Lines and Methodology*;
7. *Jakarta Declaration on Addressing Irregular Movement of Persons*;
8. Rencana Strategis Badan SAR Nasional Tahun 2015-2019;
9. Rencana Strategis Badan Nasional Penanggulangan Bencana.

BAB II

TUGAS DAN FUNGSI

A. Tugas dan Fungsi Badan SAR Nasional

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan, Badan SAR Nasional menyelenggarakan urusan Pemerintahan di bidang pencarian dan pertolongan, sehingga dalam melaksanakan tugas tersebut, Badan SAR Nasional membentuk unit-unit struktural guna menunjang penyelenggaraan pencarian dan pertolongan sebagai tugas utama Badan SAR Nasional yaitu:

1. Biro Perencanaan dan Kerjasama Teknik Luar Negeri yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, program dan anggaran yang terkait dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan serta membantu dalam hal pengurusan dokumen-dokumen dalam pelaksanaan tugas pencarian dan pertolongan ke luar negeri.
2. Biro Umum yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melaksanakan hubungan masyarakat serta keuangan yang terkait dengan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.
3. Biro Hukum dan Kepegawaian yang menunjang pelaksanaan tugas operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melaksanakan pembinaan, koordinasi, penyusunan peraturan perundang-undangan dan kerjasama di bidang pencarian dan pertolongan.
4. Direktorat Sarana dan Prasarana yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melaksanakan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang sarana dan prasarana pencarian dan pertolongan, serta pelaksanaan pembinaan dan pengkoordinasian kesiapan sarana dan prasarana pencarian dan pertolongan yang terkait dengan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.
5. Direktorat Bina Ketenagaan dan Pemasyarakatan SAR yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melaksanakan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang pendidikan dan pelatihan, dan pemasyarakatan SAR, serta melaksanakan pengkoordinasian dan pelaksanaan pendidikan dan pelatihan, dan pemasyarakatan SAR yang terkait dengan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.
6. Direktorat Operasi dan Latihan yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melaksanakan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan serta tindak awal yang terkait dengan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.

7. Direktorat Komunikasi yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melaksanakan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang komunikasi serta pengoperasian dan pemeliharaan alat komunikasi yang terkait dengan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.
8. Pusat Data dan Informasi yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melakukan pembinaan dan pengembangan sistem informasi pencarian dan pertolongan, serta pelayanan data dan informasi yang terkait dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.
9. Balai Pendidikan dan Pelatihan yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melakukan pembinaan, pendidikan dan pelatihan sumber daya manusia yang terkait dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.

B. Tugas dan Fungsi Instansi/ Organisasi Potensi Pencarian dan Pertolongan

Tugas instansi/Organisasi Potensi Pencarian dan Pertolongan:

1. setiap instansi/organisasi potensi pencarian dan pertolongan dapat membentuk unsur pencarian dan pertolongan sesuai tugas dan fungsinya;
2. dalam hal terjadi musibah pelayaran dan/atau penerbangan, atau bencana atau musibah lainnya, setiap instansi/organisasi potensi pencarian dan pertolongan wajib membantu Badan SAR Nasional dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan sesuai dengan permintaan Badan SAR Nasional; dan
3. potensi pencarian dan pertolongan yang tergabung dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan berada dibawah kendali operasi Kepala Badan SAR Nasional.

Tugas-tugas instansi/organisasi potensi pencarian dan pertolongan dalam penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan antara lain meliputi:

1. Tugas TNI AD, AL dan AU sesuai dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 mendukung penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan dalam hal sebagai berikut:
 - a. membantu menanggulangi akibat bencana alam, pengungsian, dan pemberian bantuan kemanusiaan; dan
 - b. membantu pencarian dan pertolongan dalam kecelakaan (*search and rescue*).
2. Tugas POLRI sesuai dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 mendukung penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan adalah melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia.
3. Tugas BNPB sesuai dengan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 mendukung penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan dalam hal sebagai berikut:
 - a. memberikan pedoman dan pengarahan terhadap usaha penanggulangan bencana yang mencakup pencegahan bencana, penanganan tanggap darurat, rehabilitasi, dan rekonstruksi secara adil dan setara;

- b. menetapkan standarisasi dan kebutuhan penyelenggaraan penanggulangan bencana berdasarkan peraturan perundang-undangan;
 - c. menyampaikan informasi kegiatan kepada masyarakat; dan
 - d. menggunakan dan mempertanggungjawabkan sumbangan/bantuan nasional dan internasional.
4. Kementerian Sosial bertugas untuk membantu menyiapkan sarana, prasarana serta SDM dalam membantu pelaksanaan pencarian dan pertolongan, terutama dalam hal evakuasi dan penanganan korban lebih lanjut.
 5. Kementerian Perhubungan bertugas untuk menyiapkan sarana transportasi dalam bantuan logistik dan personil serta melaksanakan kegiatan pencarian dan pertolongan di kawasan kerja operasional Bandar Udara dan Pelabuhan.
 6. Kementerian Komunikasi dan Informatika bertugas untuk memberikan dan menyebarluaskan informasi kegiatan pencarian dan pertolongan serta perbantuan sarana dan personil di bidang komunikasi.
 7. Kementerian Kesehatan bertugas untuk menyiapkan sarana kesehatan dan petugas medis dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.
 8. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral bertugas untuk memberikan bantuan petugas pencarian dan pertolongan serta peralatan pencarian dan pertolongan.
 9. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat bertugas untuk menyiapkan sarana (alat berat) dalam membantu akses petugas pencarian dan pertolongan.
 10. Badan Meteorologi, Geofisika dan Klimatologi bertugas untuk memberikan informasi cuaca dalam membantu pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.
 11. Pertamina bertugas untuk membantu dalam pelaksanaan pengisian BBM bagi sarana yang melaksanakan operasi pencarian dan pertolongan.
 12. Palang Merah Indonesia bertugas untuk menyiapkan petugas medis serta sarana dan peralatan medis.

BAB III

KONDISI SAAT INI

A. Organisasi

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan, Badan SAR Nasional mempunyai tugas menyelenggarakan pencarian dan pertolongan pada kecelakaan, bencana dan/atau kondisi membahayakan manusia.

Dalam melaksanakan tugas dan fungsi tersebut, Badan SAR Nasional membentuk unit-unit struktural guna menunjang penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan, yaitu:

1. Biro Perencanaan dan Kerjasama Teknik Luar Negeri yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, program dan anggaran yang terkait dalam pelaksanaan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan serta membantu dalam hal pengurusan dokumen-dokumen dalam pelaksanaan tugas pencarian dan pertolongan ke luar negeri.
2. Biro Umum yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melaksanakan hubungan masyarakat serta keuangan yang terkait dengan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.
3. Biro Hukum dan Kepegawaian yang menunjang pelaksanaan tugas operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melaksanakan pembinaan, koordinasi, penyusunan Peraturan Perundang-undangan dan kerjasama di bidang pencarian dan pertolongan.
4. Direktorat Sarana dan Prasarana yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melaksanakan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan dibidang sarana dan prasarana pencarian dan pertolongan, serta pelaksanaan pembinaan dan pengkoordinasian kesiapan sarana dan prasarana pencarian dan pertolongan yang terkait dengan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.
5. Direktorat Bina Ketenagaan dan Pemasarakatan SAR yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melaksanakan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan dibidang pendidikan dan pelatihan, dan pamasarakatan SAR, serta melaksanakan pengkoordinasian dan pelaksanaan pendidikan dan pelatihan, dan pamasarakatan SAR yang terkait dengan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.
6. Direktorat Operasi dan Latihan yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melaksanakan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan serta tindak awal yang terkait dengan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.

7. Direktorat Komunikasi yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melaksanakan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang komunikasi serta pengoperasian dan pemeliharaan alat komunikasi yang terkait dengan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.
8. Pusat Data dan Informasi yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melakukan pembinaan dan pengembangan sistem informasi pencarian dan pertolongan, serta pelayanan data dan informasi yang terkait dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.
9. Balai Pendidikan dan Pelatihan yang dalam menunjang pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan mempunyai tugas melakukan pembinaan, pendidikan dan pelatihan sumber daya manusia yang terkait dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.

Semua unit kerja di atas masih bekerja secara parsial dan belum mengintegrasikan kepentingan setiap unit kerja tersebut dengan unit kerja yang lain. Sebagai gambaran Direktorat Operasi dan Latihan dalam melaksanakan tugasnya selalu berhubungan dengan Direktorat Sarana dan Prasarana serta Direktorat Komunikasi untuk pemenuhan kebutuhan peralatan fasilitas pencarian dan pertolongan, dengan Direktorat Bina Ketenagaan dan Pemasyarakatan SAR untuk pelibatan dan pengerahan para rescuer, dengan Biro Hukum dan Kepegawaian serta Biro Perencanaan dan KTLN untuk pemenuhan kebutuhan atas payung hukum dan kerjasama terkait dengan koordinasi dan komunikasi dengan instansi di dalam dan luar negeri.

B. Regulasi

Regulasi yang ada saat ini sudah cukup kuat, karena tersusun dalam Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan, namun untuk mengimplementasikan kerja perlu dilakukan percepatan dalam menyusun Rancangan Peraturan Pelaksana dan Peraturan lainnya dan/atau yang ada saat ini masih belum menampung semua kegiatan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan. Ada beberapa hal yang harus dimasukkan dalam merumuskan permasalahan-permasalahan khususnya dalam penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan.

Permasalahan-permasalahan yang belum ada di dalam regulasi saat ini yaitu, belum dibuatnya aturan mengenai pendirian posko pencarian dan pertolongan, definisi *response time* dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan, belum adanya sosialisasi yang komprehensif terhadap regulasi yang sudah ada kepada potensi pencarian dan pertolongan, belum adanya standar kebutuhan dan peralatan fasilitas pencarian dan pertolongan, belum dibuatnya SOP yang berkaitan dengan penanganan setiap jenis kecelakaan, bencana dan/atau kondisi membahayakan manusia.

Saat ini Peraturan Perundang-Undangan yang menjadi landasan hukum dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Badan SAR Nasional adalah sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia;
2. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia;

3. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
4. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana;
5. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
6. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
7. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
8. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan;
9. Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2006 tentang Pencarian dan Pertolongan;
10. Peraturan Presiden Nomor 99 Tahun 2007 tentang Badan SAR Nasional;
11. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2012 tentang Pengesahan *International Convention Maritime Search and Rescue, 1979 with Annex and 1998 Amendments to the International Convention Maritime Search and Rescue, 1979 (Resolution Maritime Safety Committee 70 (69))* (Konvensi Internasional Tentang Pencarian dan Pertolongan Maritim, 1979 Beserta Lampiran dan Perubahan Tahun 1998 Terhadap Konvensi Internasional Tentang Pencarian dan Pertolongan Maritim, 1979) (Resolusi Komite Keselamatan Maritim 70 (69));
12. Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor: PER.KBSN-01/2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan SAR Nasional sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor PK. 15 Tahun 2014;
13. Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor PK. 03 Tahun 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Siaga SAR;
14. Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor PK. 04 Tahun 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Latihan SAR;
15. Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor PK. 05 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyelenggaraan Operasi SAR; dan
16. Peraturan Kepala Badan Nomor 20 Tahun 2014 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Kepala Badan SAR Nasional Nomor Pk.19 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor *Search And Rescue*

C. Sumber Daya Manusia (SDM)

Dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya Badan SAR Nasional didukung oleh sumber daya manusia, yang terdiri dari:

1. Internal

Samapai dengan akhir tahun 2014, jumlah pegawai di lingkungan Badan SAR Nasional adalah 3.046 orang yang terdiri dari 3.034 orang PNS dan 12 orang perwira perbantuan dari TNI.

Para Pegawai di lingkungan Badan SAR Nasional dibekali dengan pendidikan dan pelatihan dasar pencarian dan pertolongan dan bagi petugas pencarian dan pertolongan ditambah dengan pengetahuan dan kecakapan antara lain:

- a) Diklat lanjutan;
 - 1) *Jungle Rescue*;
 - 2) *Water Rescue*;
 - 3) *High Angle Rescue Technique* (HART);
 - 4) *Collapsed Structure Search & Rescue* (CSSR);
 - 5) *Medical First Responder* (MFR);
 - 6) *Road Accident Rescue* (RAR);
 - 7) *Kecakapan Awak Rescue Boat*;
 - 8) *Confined Space Rescue*;
 - 9) Operator radio.
- b) Diklat tingkat spesialis dan managerial yaitu Diklat Pencarian dan Pertolongan Planning dan Koordinator Misi Pencarian dan Pertolongan (SMC).

2. Eksternal

Sumber daya manusia di luar Badan SAR Nasional berasal dari instansi/organisasi potensi pencarian dan pertolongan antara lain:

- a) Tentara Nasional Indonesia yang mempunyai kemampuan MFR, navigasi, *water rescue*, *jungle rescue*, HART, pemetaan (*plotting*) serta teknik evakuasi;
- b) Kepolisian Republik Indonesia yang mempunyai kemampuan MFR, *water rescue*, *jungle rescue*, HART, pengamanan serta pelaksanaan evakuasi;
- c) Kementerian Sosial yang mempunyai kemampuan MFR serta pemenuhan kebutuhan darurat;
- d) Kementerian Kesehatan yang mempunyai kemampuan MFR;
- e) Kementerian ESDM yang mempunyai kemampuan CSSR, RAR, MFR serta HART;
- f) Kementerian Perhubungan yang mempunyai kemampuan navigasi, pemetaan, MFR, *water rescue*;
- g) Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG) yang mempunyai kemampuan menganalisis cuaca;
- h) PMI yang mempunyai kemampuan MFR;
- i) ORARI dan RAPI yang mempunyai kemampuan komunikasi; serta
- j) Organisasi kemasyarakatan, organisasi hobi/profesi, dan lembaga swadaya masyarakat.

D. Sarana dan Prasarana

1. Sarana pencarian dan pertolongan adalah alat transportasi yang digunakan untuk mendukung tugas pencarian dan pertolongan.

Sebagai salah satu lima komponen operasi pencarian dan pertolongan, maka sarana pencarian dan pertolongan selalu diupayakan untuk mampu memenuhi dan mendukung keberhasilan operasi pencarian dan pertolongan.

Parameter keberhasilan operasi pencarian dan pertolongan adalah kecepatan tim pencarian dan pertolongan mencapai lokasi musibah dan memberikan pertolongan. Hal ini dapat dicapai dengan tersedianya sarana dan peralatan yang memadai serta penempatan pada lokasi yang tepat, yaitu:

a. Sarana Pencarian dan Pertolongan Darat

Sarana pencarian dan pertolongan darat adalah sarana utama yang digunakan untuk mendukung pelaksanaan tugas/operasi pencarian dan pertolongan di darat. Sarana pencarian dan pertolongan darat (*emergency rescue vehicle*) tersebut dibutuhkan dalam mendukung mobilisasi peralatan maupun tim rescue dalam operasi pencarian dan pertolongan. Peralatan yang disiapkan merupakan peralatan urban pencarian dan pertolongan yang digunakan dalam pertolongan terhadap korban yang terperangkap di kendaraan, pesawat, kereta api maupun reruntuhan gedung. Semua sarana tersebut dilengkapi dengan peralatan komunikasi *VHF/FM* dan *HF/SSB* (*built-in* maupun *handheld*) untuk koordinasi antara kendaraan-kendaraan petugas pencarian dan pertolongan dengan pusat kendali, meliputi:

1) *Rescue Truck*

Rescue Truck adalah kendaraan jenis truck yang dirancang dan dilengkapi dengan peralatan pencarian dan pertolongan, guna membantu penanganan bencana dan/atau musibah lainnya, terutama terjadinya bangunan runtuh yang diakibatkan oleh bencana alam, ledakan bom ataupun tabrakan kereta api.

Sampai dengan akhir tahun 2014 jumlah *rescue truck* di lingkungan Badan SAR Nasional sebanyak 38 unit. 37 unit ditempatkan di 34 Kantor Pencarian dan Pertolongan dan 1 unit di Kantor Pusat dengan kapasitas 10 (sepuluh) orang.

2) *Rescue Car*

Rescue car adalah sarana angkut tim rescue yang dilengkapi dengan peralatan pencarian dan pertolongan, yang dirancang dengan kapasitas personil dan peralatan yang lebih sedikit, dan digunakan untuk menjangkau lokasi musibah yang tidak bisa diakses oleh *rescue truck*. *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 membutuhkan pertolongan.

Sampai dengan akhir tahun 2014 jumlah *rescue car* Badan SAR Nasional sebanyak 198 unit kapasitas 5 (lima) orang yang penempatannya dibagi ke seluruh Kantor SAR dan Kantor Pusat Badan SAR Nasional. Yang terdiri dari 78 unit *rescue car* type 1 ditempatkan di 34 Kantor SAR, 120 unit *rescue car* type 2 ditempatkan di Kantor SAR.

3) *Ambulance*

Ambulance adalah kendaraan jenis minibus yang dirancang sebagai alat angkut korban dan dilengkapi dengan peralatan medis untuk membawa korban ke fasilitas medis terdekat. Dengan adanya *ambulance* ini diharapkan para korban yang terkena musibah dapat secepatnya mendapatkan pertolongan medis sehingga nyawa para korban bencana dapat terselamatkan.

Sampai dengan akhir tahun 2014 jumlah *ambulance* masih sangat terbatas yaitu hanya 3 unit *ambulance* kapasitas 5 (lima) orang yang ditempatkan di Kantor SAR Banda Aceh sebanyak 2 unit dan Kantor SAR Denpasar sebanyak 1 unit.

4) Truk Angkut Personil

Truk angkut personil adalah kendaraan jenis truk yang dirancang sebagai alat angkut tim rescue untuk mendukung pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.

Sampai dengan akhir tahun 2014 jumlah truk angkut personil di lingkungan Badan SAR Nasional sebanyak 88 unit kapasitas 30 (tiga puluh) orang yang penempatannya dibagi ke seluruh Kantor SAR dan Kantor Pusat Badan SAR Nasional. Dengan penempatan sebanyak 85 unit di 34 Kantor SAR dan 3 unit truk angkut personil di Kantor Pusat. Truk angkut ini sangat berguna dalam mendukung operasi pencarian dan pertolongan dan mobilisasi personil baik dalam rangka operasi pencarian dan pertolongan maupun pelatihan dan pendidikan pencarian dan pertolongan.

5) *Rapid Deployment Land SAR Unit*

Rapid Deployment Land SAR Unit adalah kendaraan reaksi cepat dengan jenis *station wagon* yang dirancang sebagai alat angkut tim rescue untuk mendukung pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.

Sampai dengan akhir tahun 2014 jumlah *Rapid Deployment Land SAR Unit* di lingkungan Badan SAR Nasional sebanyak 84 unit yang penempatannya dibagi ke seluruh Kantor SAR dan Kantor Pusat Badan SAR Nasional. Dengan penempatan sebanyak 41 unit di 34 Kantor SAR dan 43 unit truk angkut personil di Kantor Pusat.

b. Sarana Pencarian dan Pertolongan Laut

Kondisi geografis wilayah negara Indonesia dua pertiganya adalah lautan, sehingga potensi musibah yang terjadi di laut sangat tinggi. Badan SAR Nasional sebagai lembaga yang bertanggung jawab terhadap masalah pencarian dan pertolongan perlu melengkapi kebutuhan sarana laut yang memadai berupa kapal pencarian dan pertolongan yang berkemampuan dan beroperasi sesuai *Indonesia Search Rescue Region* (Indonesia SRR). Sarana pencarian dan pertolongan laut tersebut meliputi:

1) Kapal Negara/ KN

Kapal Negara/ KN adalah kapal versi pencarian dan pertolongan yang digunakan sebagai sarana pencarian dan pertolongan di perairan/laut. Kapal Negara/ KN dikategorikan dalam 4 kelas, yaitu:

a) Kapal Negara/ KN Kelas I

Kapal Negara/ KN Kelas I memiliki ukuran panjang ≥ 59 meter kapasitas ± 60 (enam puluh) orang, yang digunakan untuk operasi pencarian dan pertolongan di wilayah perairan lepas pantai dan wilayah samudera, serta mampu menampung korban dalam jumlah banyak. Material yang digunakan untuk pembuatan kapal dipersyaratkan memiliki daya tahan yang kuat, pada umumnya berupa material logam aluminium dan baja. Pada Kapal Negara/KN kelas ini dapat dirancang memiliki helipad yang bisa digunakan untuk tempat pendaratan helikopter pencarian dan pertolongan, dan juga dapat didesain untuk kapal rumah sakit.

Sampai dengan akhir tahun 2014, jumlah Kapal Negara/ KN untuk kelas I adalah sebanyak 2 (dua) unit yang terbagi di beberapa Kantor SAR.

b) Kapal Negara/ KN Kelas II

Kapal Negara/ KN kelas II dengan ukuran panjang $\geq$ antara 30 s.d. 40 meter kapasitas ± 24 (dua puluh empat) orang digunakan untuk operasi SAR di wilayah perairan yang cukup jauh dan mampu menampung korban dalam jumlah yang cukup banyak.

Kapal Negara/ KN pada kelas ini dilengkapi dengan peralatan/ perlengkapan navigasi dan komunikasi yang berstandar internasional untuk mendukung pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan. Kapal Negara/ KN ini juga dilengkapi dengan peralatan dan perlengkapan keselamatan yang sesuai dengan standar internasional. Sistem permesinan *rescue boat* kelas ini sudah ada yang menggunakan sistem semi elektrik, sehingga kontrol ruang mesin dapat dilakukan di anjungan tanpa harus turun ke ruang mesin.

Sampai dengan akhir tahun 2014, jumlah Kapal Negara/ KN untuk kelas II adalah sebanyak 30 (tiga puluh) unit yang terbagi di beberapa Kantor SAR.

c) Kapal Negara/ KN kelas III

Kapal Negara/ KN kelas III memiliki ukuran panjang antara ≥ 20 s.d. < 30 meter kapasitas ± 20 (dua puluh) orang digunakan untuk operasi pencarian dan pertolongan di wilayah perairan yang tidak terlalu jauh dan hanya mampu menampung korban dalam jumlah yang tidak terlalu banyak. Dalam hal kecepatan, Kapal Negara/ KN ini didesain memiliki kecepatan yang sama dengan Kapal Negara/ KN lain, yaitu 20-30 knot. Material yang digunakan untuk pembuatan kapal dari bahan *fiberglass*.

Sampai dengan akhir tahun 2014, jumlah Kapal Negara/ KN untuk kelas III adalah sebanyak 10 (sepuluh) unit yang terbagi di beberapa Kantor SAR dan Pos SAR.

d) Kapal Negara/ KN kelas IV

Kapal Negara/ KN kelas IV memiliki ukuran panjang 10 s.d. < 20 meter kapasitas ± 10 (sepuluh) orang digunakan untuk operasi pencarian dan pertolongan di wilayah perairan yang dekat dengan pantai dan hanya mampu untuk menampung korban dalam jumlah yang sedikit.

Sampai dengan akhir tahun 2014, jumlah Kapal Negara/ KN untuk kelas IV adalah sebanyak 5 (lima) unit yang terbagi di beberapa Kantor SAR.

Desain Kapal Negara/ KN dirancang sesuai dengan prinsip-prinsip kapasitas, *sea state* dan hydrodinamika sehingga kapal dapat bergerak dengan cepat, memiliki kemampuan manuver yang baik namun tetap stabil. Kapal Negara/ KN yang dimiliki oleh Badan SAR Nasional pada saat ini mempunyai kecepatan 20-30 knot.

Kapal Negara/ KN dilengkapi dengan peralatan/ perlengkapan navigasi dan komunikasi yang berstandar internasional untuk mendukung pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan. Peralatan/ perlengkapan navigasi dan komunikasi yang dimiliki antara lain Radio, *Automatic Identification System* (AIS), Intercom, *Emergency Personal Indicating Radio Beacon* (EPIRB), *Global Positioning System* (GPS), Echosounder, Satelite Compass, dan lain-lain. Kapal Negara/ KN juga dilengkapi dengan peralatan dan perlengkapan keselamatan yang sesuai dengan standar *International Maritime Organization* (IMO), baik untuk kebutuhan kapal itu sendiri maupun untuk korban.

2) *Rigid Inflatable Boat*/ RIB

Rigid Inflatable Boat/ RIB adalah perahu berbahan dasar karet dengan lunas *fiber glass* serta dilengkapi kemudi dibagian tengah, yang digunakan sebagai sarana pencarian dan pertolongan di perairan/ laut. Berbagai ukuran RIB yang saat ini dimiliki Badan SAR Nasional, yaitu:

- a) RIB 11,4 M sejumlah 26 (dua puluh enam) unit;
- b) RIB 9,0 M sejumlah 25 (dua puluh lima) unit;
- c) RIB 8,5 M sejumlah 17 (tujuh belas) unit;
- d) RIB 6,1 & 7,1 M sejumlah 6 (enam) unit;
- e) RIB 5,4 M sejumlah 16 (enam belas) unit.

Sampai dengan akhir tahun 2014, jumlah *Rigid Inflatable Boat*/ RIB sebanyak 90 (sembilan puluh) unit. Yang terbagi di beberapa Kantor SAR dan Kantor Pusat Badan SAR Nasional.

c. Sarana Pencarian dan Pertolongan Udara

Helikopter adalah pesawat *rotary wing* versi pencarian dan pertolongan yang mempunyai fungsi serba guna dan dilengkapi dengan peralatan pencarian dan pertolongan serta dapat digunakan di medan yang sulit dan vertikal.

Sarana SAR udara yang dimiliki Badan SAR Nasional adalah helikopter BO-105 dan AS-365-N3+ sebanyak 8 (delapan) unit. *Home base* helikopter tersebut berada di ATS Bogor, Surabaya, Lanudal Tg. Pinang, dan Lanudal. Untuk mendukung kesiapsiagaan pencarian dan pertolongan selama 24 (dua puluh empat) jam Basarnas juga melakukan kerjasama dengan Pemerintah Daerah dan setiap 3 (tiga) bulan sekali helikopter tersebut berada di Medan dan Denpasar.

Buatan IPTN tahun 1980 sebanyak 2 (dua) buah, kemudian mendapat hibah dari Badan Diklat Perhubungan dan PT. Pelita Air Service sebanyak 8 (delapan) buah, yang terdiri dari 6 buah jenis NBO-105 dan 1 (satu) buah jenis Bell 206.

Sampai dengan akhir tahun 2014 Badan SAR Nasional memiliki 8 (delapan) unit heli, yang terdiri dari 6 (enam) unit jenis BO 105 dan 2 (dua) unit heli *dauphin*.

2. Peralatan Pencarian dan Pertolongan

Peralatan pencarian dan pertolongan adalah alat yang digunakan untuk mendukung pelaksanaan penacarian dan pertolongan. Peralatan pencarian dan pertolongan merupakan bagian penting bagi petugas pencarian dan pertolongan ketika melaksanakan kegiatan pencarian dan pertolongan terhadap korban musibah di lapangan, sehingga dengan dukungan peralatan yang memadai akan membantu pencarian dan pertolongan sehingga akan meningkatkan prosentasi keberhasilan operasi pencarian dan pertolongan.

Klasifikasi peralatan pencarian dan pertolongan terbagi atas 4 (empat) jenis yaitu:

a. Peralatan Pencarian dan Pertolongan Perorangan

Peralatan pencarian dan pertolongan perorangan adalah peralatan pencarian dan pertolongan yang digunakan oleh setiap personel dalam pelaksanaan tugas/operasi pencarian dan pertolongan, yang terdiri dari:

1) Peralatan Pencarian dan Pertolongan Perorangan Darat

Peralatan pencarian dan pertolongan perorangan darat adalah peralatan pencarian dan pertolongan yang digunakan oleh setiap personel dalam pelaksanaan tugas/operasi pencarian dan pertolongan di darat baik di gunung, lembah, maupun dataran. Peralatan perorangan darat terdiri dari: *carrier, day pack, matras, sleeping bag, fly-sheet, veldples, senter (portable flash), rain coat, pisau multi fungsi, golok tebas, survival knife, helmet, head lamp, sarung tangan, kulit, sarung tangan latex, sarung tangan nylon, safety goggle, masker*.

2) Peralatan Pencarian dan Pertolongan Perorangan Laut

Peralatan pencarian dan pertolongan perorangan laut adalah peralatan pencarian dan pertolongan yang digunakan oleh setiap personel dalam pelaksanaan tugas/operasi pencarian dan pertolongan di laut. Peralatan perorangan laut terdiri dari: *life jacket, peralatan selam (tabung selam, fin, masker selam, snorkel, pakaian selam, regulator, pisau selam, coral boot, sarung tangan, buoyancy compensator device (BCD), gauge, under water compass, weight belt, diving watch, octopus, water light, hood, bag*).

b. Peralatan Pencarian dan Pertolongan Beregu

Peralatan pencarian dan pertolongan beregu yaitu peralatan pencarian dan pertolongan yang digunakan secara kelompok dalam pelaksanaan tugas/operasi pencarian dan pertolongan. Peralatan pencarian dan pertolongan beregu dapat diklasifikasikan ke dalam 2 (dua) kelompok, yaitu:

1) Peralatan Pencarian dan Pertolongan Beregu Darat

Peralatan pencarian dan pertolongan beregu darat adalah peralatan pencarian dan pertolongan yang digunakan secara kelompok dalam pelaksanaan tugas/operasi pencarian dan pertolongan di darat. Peralatan beregu darat berupa:

- a) peralatan *mountaineering* (*carabiner screwgate, carabiner screwgate big size, delta MR (million rapid)/delta quick link, paw, mini traxion, pro traxion, sit harness, full body harness, ascender handle, ascender non handle, auto stop descender, in panic descender, rescue-cender, pulley, gloves, prusik, figure of eight, webbing, gear bag, roller edge, tali kermantel statik, rock and concrete anchor*).
- b) tandu *kanvas/folding stretcher*, tandu *basket/basket stretcher*, tandu *scoop/scoop stretcher*, tandu *spinal/spine board*, *kendrik extrication device (KED)*.
- c) tenda regu besar, tenda regu kecil.
- d) navigation kit (kompas, peta, plotter, jangka, penggaris sejajar, busur derajat).
- e) GPS; dan
- f) Beberapa peralatan lain berupa: *binocular, megaphone*, perlengkapan masak, *chain saw*, kamera, generator, *rescue cutter portable, rescue extrication (comby tool, ram jack, hydraulic hose, spreader, power engine hidraulic, lifting bag), cutting metal system*, pemotong kabel, kampak serbaguna, alat pendobrak, linggis serbaguna, *helm rescue, self contain breathing apparatus (SCBA)*, gas detector, pakaian tahan api, bahan kimia, bahan-bahan berbahaya lainnya.

2) Peralatan Pencarian dan Pertolongan Beregu Laut

Peralatan pencarian dan pertolongan beregu laut adalah peralatan pencarian dan pertolongan yang digunakan secara kelompok dalam pelaksanaan tugas/operasi Pencarian dan Pertolongan di laut. Peralatan beregu laut meliputi: *flexible buoy, ring buoy, torpedo buoy*, bola tanda, kompresor selam, *rubber boat*, outboard motor, *day marker, shark reppelant, portable sea navigation kit, floating basket stretcher*.

c. Peralatan pendukung

Peralatan pendukung adalah peralatan yang digunakan untuk mendukung sarana pencarian dan pertolongan dalam pelaksanaan tugas/operasi pencarian dan pertolongan, yang terdiri dari:

1) Peralatan Pendukung Sarana Pencarian dan Pertolongan Udara

Peralatan pendukung sarana pencarian dan pertolongan udara terdiri dari: *rescue hoist, emergency floating, rescue net, rescue jangkar, rescue basket, droppable life raft*.

2) Peralatan Pendukung Sarana Pencarian dan Pertolongan Laut

Peralatan pendukung sarana pencarian dan pertolongan laut, antara lain *fire fighting system* dan *life raft*.

3) Peralatan Peraga

Peralatan peraga, terdiri dari: *mannequin full body, mannequin organ tubuh manusia, breath BLS (basic life support) mannequin*.

4) Peralatan Medis

Peralatan medis adalah peralatan untuk melaksanakan pertolongan pertama pada saat pelaksanaan tugas/operasi pencarian dan pertolongan, antara lain *trauma medical kit, neck collar, masker RJP, air splint*.

d. Perlengkapan Pencarian dan Pertolongan

Perlengkapan pencarian dan pertolongan adalah alat dan bahan yang digunakan sebagai kelengkapan untuk mendukung pelaksanaan tugas/operasi pencarian dan pertolongan, antara lain kantong mayat, *pyroteknik (buoy smoke, hand flare, parachute signal)*, makanan darurat, dan pakaian lapangan (baju lapangan, celana lapangan, topi rimba, sepatu lapangan (*safety shoes*), jaket, ikat pinggang lapangan).

3. Prasarana Pencarian dan Pertolongan

Prasarana pencarian dan pertolongan adalah tempat dan bangunan yang digunakan untuk mendukung pelaksanaan tugas/ operasi pencarian dan pertolongan, yang meliputi:

a. Kantor (Gedung)

Prasarana gedung adalah penunjang utama dan merupakan awal dari segala aktivitas mulai dari perencanaan, pengkoordinasian dan evaluasi. Tersedianya gedung yang memadai akan menjadi salah satu unsur pemacu etos kerja sekaligus memberikan kemudahan bagi masyarakat pengguna jasa pencarian dan pertolongan. Dalam mewujudkan prasarana gedung tersebut, telah dilakukan berbagai upaya antara lain dengan membangun gedung operasional sendiri dengan skala prioritas antara lain didasarkan atas kerawanan musibah suatu daerah.

b. Tempat Sandar/Dermaga

Prasarana tempat sandar bagi kapal pencarian dan pertolongan yang berupa *rescue boat* merupakan salah satu permasalahan tersendiri terkait dengan lokasi Kantor SAR yang jauh dari pelabuhan.

Untuk melakukan pembangunan prasarana tempat sandar merupakan hal yang tidak mudah mengingat berbagai keterbatasan yang ada, terutama pengalokasian anggaran yang belum memadai. Untuk mengatasi hal tersebut, maka Badan SAR Nasional melakukan koordinasi dengan berbagai instansi terkait yang memiliki fasilitas pelabuhan antara lain TNI-AL, Kantor Angkutan Sungai dan Penyeberangan (ASDP) dan Kantor Syahbandaran dan Otoritas Pelabuhan/ KSOP.

c. Shelter/ Hanggar Sarana Pencarian dan Pertolongan Udara

Shelter/ hanggar adalah bangunan yang digunakan untuk penyimpanan dan pemeliharaan sarana pencarian dan pertolongan udara, khususnya helikopter Badan SAR Nasional. Sarana ini dilengkapi apron yang berfungsi sebagai tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.

d. Shelter Sarana Pencarian dan Pertolongan Darat

Shelter sarana pencarian dan pertolongan darat adalah bangunan yang digunakan untuk penyimpanan sarana pencarian dan pertolongan darat, seperti *rescue car, rescue truck*, truk angkut personil, *rapid deployment land SAR unit*, dan *ambulance*.

e. Shelter Sarana Pencarian dan Pertolongan Laut

Shelter sarana pencarian dan pertolongan laut adalah bangunan yang digunakan untuk sandar dan penyimpanan sarana pencarian dan pertolongan laut, seperti *rescue boat* dan *rigid inflatable boat*. Saat ini Badan SAR Nasional memiliki 2 (dua) unit dermaga yang berada Kantor SAR Pontianak dan Kantor SAR Banjarmasin.

f. Gudang Peralatan Pencarian dan Pertolongan

Gudang peralatan pencarian dan pertolongan adalah bangunan yang digunakan untuk tempat penyimpanan peralatan pencarian dan pertolongan. Saat ini Badan SAR Nasional memiliki 34 (tiga puluh empat) unit yang tersebar di tiap Kantor SAR dan Pos SAR.

g. *Tower rappeling*

Tower rappelling adalah bangunan yang berbentuk menara yang digunakan untuk tempat pelatihan pemanjatan dan penurunan. Saat ini Badan SAR Nasional memiliki 34 (tiga puluh empat) unit yang tersebar di tiap Kantor SAR dan Pos SAR.

h. Gedung Siaga Pencarian dan Pertolongan

Gedung siaga pencarian dan pertolongan adalah bangunan yang difungsikan untuk tempat para personil/ *rescue*, agar dalam setiap pelayanan pencarian dan pertolongan dapat berjalan dengan baik.

E. Koordinasi

Pengertian koordinasi adalah mengatur organisasi atau kegiatan sehingga peraturan dan tindakan yang akan dilaksanakan tidak saling bertentangan atau simpang siur. Dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan, koordinasi dilakukan antara Badan SAR Nasional dengan potensi pencarian dan pertolongan yang antara lain: TNI, POLRI, instansi pemerintah, swasta, masyarakat serta negara lain.

Dengan koordinasi yang terjalin baik maka akan menghindari tumpang tindihnya kepentingan, kesalahpahaman, dan tercipta kerjasama yang baik.

Melalui koordinasi, Badan SAR Nasional dimungkinkan dapat menggunakan ALUT/ aset milik TNI, POLRI, instansi pemerintah, swasta, dan masyarakat serta negara lain, sehingga penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan dapat terlaksana dengan baik.

Dengan koordinasi dimungkinkan pula diselenggarakannya latihan dan pelatihan pencarian dan pertolongan bersama untuk meningkatkan kualitas SDM, menguji prosedur/ manajemen operasi, tukar menukar informasi, menguji peralatan yang ada, dan merumuskan bentuk kerjasama yang lebih baik.

Kondisi saat ini, koordinasi masih dalam tataran di atas kertas, sementara implementasi di lapangan belum sesuai dengan yang diharapkan. Hal itu disebabkan oleh belum dipahaminya aturan-aturan yang ada, saratnya kepentingan dan ego sektoral masing-masing, baik ditingkat pusat maupun ditingkat daerah.

F. Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan

Pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan saat ini belum dapat dilaksanakan secara optimal sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Selain itu, sarana dan prasarana serta sumber

daya manusia yang ada belum dapat dijalankan sesuai peruntukan dan fungsinya.

Keberadaan dan ketersediaan sumber daya yang ada belum terkoordinasi dengan baik. Beberapa instansi/ organisasi potensi pencarian dan pertolongan bahkan dihadapkan pada permasalahan keterbatasan jumlah dan mutu sumber dayanya, terutama dalam rangka pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, khususnya teknologi informasi dan komunikasi belum banyak mengatasi permasalahan di atas yang disebabkan oleh pola pikir, sikap, dan perilaku yang tidak konstruktif dan produktif, tetapi sebaliknya cenderung destruktif.

Demikian juga faktor komunikasi dan koordinasi antara pemangku kepentingan di bidang pencarian dan pertolongan belum secara maksimal memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi yang terus berkembang. Masing-masing instansi/ organisasi potensi pencarian dan pertolongan berjalan sendiri dan belum mengintegrasikan pelayanan demi kepentingan masyarakat banyak.

Terkait dengan hal tersebut, mengakibatkan sistem pencarian dan pertolongan yang telah ada tidak dapat berjalan sebagaimana mestinya, yang membawa dampak lebih luas yaitu pada pemenuhan tuntutan jasa pelayanan pencarian dan pertolongan yang tidak tercapai.

BAB IV

ANALISIS KEMUNGKINAN KECELAKAAN, BENCANA DAN KONDISI MEMBAHAYAKAN MANUSIA

A. Kecelakaan Pesawat Udara

Dengan semakin berkembangnya teknologi termasuk dalam bidang transportasi, maka pertimbangan kemungkinan terjadinya kecelakaan pesawat udara dapat juga dilihat dari meningkatnya frekuensi penerbangan yang menimbulkan resiko kecelakaan pesawat udara. Hal tersebut dapat dilihat dari peta penerbangan di wilayah Indonesia dan penerbangan internasional.

Kecelakaan pesawat udara adalah kecelakaan yang menimpa pesawat udara dan tidak dapat diperkirakan sebelumnya serta dapat membahayakan atau mengancam keselamatan jiwa manusia. Kecelakaan pesawat udara dapat terjadi di wilayah daratan dan di wilayah laut. Kecelakaan pesawat udara antara lain:

1. pesawat udara yang jatuh.
2. pesawat udara yang melakukan *crash landing* di air/*ditching*.
3. pesawat udara yang melakukan *crash landing* di rawa-rawa.
4. pesawat tergelincir.

Untuk pesawat udara yang mengalami musibah dapat dikategorikan menjadi:

1. Pesawat Udara Sipil

Penanganan operasi pencarian dan pertolongan dalam penerbangan sipil dilaksanakan oleh Badan SAR Nasional sesuai petunjuk penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan yang mengacu pada ketentuan *International Civil Aviation organization (ICAO)*. Pesawat udara sipil dapat dikategorikan menjadi 2 (dua) jenis yaitu pesawat milik maskapai penerbangan Indonesia dan maskapai penerbangan asing.

Dalam hal terjadi kecelakaan pesawat udara pada lingkungan otoritas bandara berdasarkan Pasal 26 ayat (2) Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan Badan SAR Nasional dapat memberikan bantuan dengan berkoordinasi otoritas bandara.

2. Pesawat Udara Militer

Berdasarkan Pasal 26 (1) huruf a Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan Badan SAR Nasional dapat membantu operasi pencarian dan pertolongan terhadap penanganan dalam kecelakaan pesawat militer atas dasar permintaan dari panglima TNI atau pejabat yang ditunjuk.

B. Kecelakaan Kapal

Sesuai dengan *Convensi Chicago*, setiap negara berkedaulatan penuh dan *exclusive* atas ruang udara di atasnya, di atas daratan maupun perairan. Dengan meratifikasi *the united Nation Conventions on the law of the sea (UNCLOS 1982)*, Indonesia diterima untuk diakui sebagai negara kepulauan yang memiliki laut pedalaman. Namun Indonesia harus menyediakan jalur laut, yang aman untuk menghubungkan dua lautan bebas, yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia bagi pengguna umum. Jalur ini disebut sebagai ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia).

Indonesia menetapkan ada 3 (tiga) jalur ALKI, yang memotong wilayah perairan Indonesia.

Luas perairan Indonesia yang begitu luas, membuat transportasi laut berperan penting bagi dalam dunia perdagangan internasional maupun domestik. Transportasi laut juga membuka akses dan menghubungkan wilayah pulau sehingga memudahkan arus perpindahan penduduk antar pulau. Dengan meningkatnya kepadatan arus lalu lintas pelayaran ini, maka potensi terjadinya kecelakaan pelayaran sangat tinggi.

Kecelakaan kapal adalah musibah yang menimpa kapal dan tidak dapat diperkirakan sebelumnya serta dapat membahayakan atau mengancam keselamatan jiwa manusia. Musibah pelayaran dapat berupa:

1. kebakaran;
2. tenggelam;
3. bertabrukan;
4. terdampar;
5. karam;
6. mati mesin;
7. orang jatuh dari kapal (*Man Over Board*);
8. ABK/penumpang yang sakit yang memerlukan pertolongan segera (Medevac).

Berdasarkan Pasal 26 ayat (2) Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan apabila terjadi kecelakaan kapal di wilayah otoritas pelabuhan Badan SAR Nasional dapat segera memberikan bantuan dengan berkoordinasi dengan otoritas pelabuhan.

C. Bencana

Bencana adalah peristiwa atau rangkaian peristiwa yang disebabkan oleh alam dan/atau ulah manusia yang menimbulkan korban yang berskala luas, mengakibatkan gangguan stabilitas dan kesinambungan tata kehidupan serta penghidupan masyarakat, diantaranya adalah:

1. Bencana Alam

a. Gempa Bumi

Indonesia terletak pada pertemuan tiga lempeng/kulit bumi aktif yaitu lempeng Indo-Australia di bagian Selatan, lempeng Euro-Asia di bagian Utara dan Lempeng Pasifik di bagian Timur. Bencana gempa bumi yang disebabkan bergeraknya ketiga lempeng dan saling bertumbukan yang mengakibatkan guncangan yang dapat mengancam keselamatan jiwa manusia.

Daerah rawan gempa bumi di Indonesia tersebar pada daerah yang terletak dekat zona penunjaman maupun sesar aktif. Daerah yang terletak daerah zona penunjaman adalah pantai barat Sumatera, pantai selatan Jawa, pantai selatan Bali, dan Nusa Tenggara, Kepulauan Maluku, Maluku Utara, Pantai utara dan timur Sulawesi dan pantai utara Papua.

Sedangkan daerah di Indonesia yang terletak dekat dengan zona sesar aktif adalah daerah sepanjang Bukit Barisan di Pulau Sumatera, Provinsi Jawa Barat, Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, Jawa Timur, Bali, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Pulau Sulawesi, Kepulauan Maluku, dan Pulau Papua.

Beberapa sesar aktif yang telah dikenal di Indonesia antara lain adalah Sesar Sumatera, Cimandiri, Lembang, Bariibis, Opak, Busur Belakang Flores, Pulau-Koro, Sorong, ransiki, sesar aktif di daerah Banten, Bali, Nuasa Tenggara, Kepulauan Maluku dan sistem sesar aktif lainnya yang belum terungkap.

b. Tsunami

Gempa bumi yang disebabkan oleh interaksi lempeng tektonik dapat menimbulkan deformasi dasar laut yang mengakibatkan gelombang pasang dan tsunami apabila terjadi di samudera. Dengan wilayah yang sangat dipengaruhi oleh pergerakan lempeng tektonik ini, Indonesia menjadi rawan terhadap ancaman tsunami.

Data historis tsunami di Indonesia pada periode antara tahun 1600-1998 telah dikompilasi dari katalog gempa destruktif (termasuk di dalamnya tsunami) di seluruh dunia oleh Utsu (1992). Kemudian data tersebut dibandingkan dengan data yang dikumpulkan oleh Berninghausen (1966, 1969), Cox (1970), Arnold (1985) dan Ismail (1989), dan selanjutnya diperbaharui dengan data-data kejadian tsunami terkini. Berdasarkan pengolahan dan data tersebut, tercatat telah terjadi 110 kejadian tsunami, 100 kejadian diantaranya disebabkan oleh gempa bumi, 9 letusan gunung api dan 1 oleh tanah longsor. Sebagian besar data kejadian sebelum tahun 1970 tidak dilaporkan dengan baik, sedangkan kejadian tsunami yang terjadi setelah tahun 1970 telah diteliti dan dilaporkan dengan baik. Data tentang gempa bumi disertai tsunami.

c. Tanah Longsor

Secara geologis Indonesia juga menghadapi ancaman gerakan tanah, atau yang pada umumnya dikenal sebagai tanah longsor. Hampir setiap tahun Indonesia mengalami kejadian gerakan tanah yang mengakibatkan bencana.

Sebab-sebab terjadinya tanah longsor tersebut dapat juga diakibatkan karena kerusakan tanah akibat penambangan liar, banjir bandang dan gempa bumi.

Parameter dari tanah longsor yaitu:

- 1) Volume material;
- 2) Luas;
- 3) Kecepatan gerakan;
- 4) Ukuran material;
- 5) Jenis dan intensitas kerusakan;
- 6) Korban.

Jenis-jenis tanah longsor yaitu:

- 1) Longsoran Translasi;
- 2) Longsoran Rotasi;
- 3) Pergerakan Blok;
- 4) Runtuhan Batu;
- 5) Rayapan Tanah;
- 6) Aliran Material Rombakan.

d. Banjir

Secara geografis, wilayah Indonesia terletak di daerah iklim tropis dan memiliki dua musim, yaitu musim panas dan musim hujan dengan ciri-ciri perubahan cuaca, suhu, dan arah angin yang cukup ekstrim. Kondisi ini dapat menimbulkan ancaman-ancaman yang bersifat hidrometeorologis seperti banjir dan kekeringan.

Berdasarkan sumber airnya, air yang berlebihan/banjir dapat dikategorikan dalam tiga kategori:

- 1) Banjir yang disebabkan oleh hujan lebat yang melebihi kapasitas penyaluran sistem pengaliran air yang terdiri dari sistem sungai alamiah dan sistem drainase buatan manusia;
- 2) Banjir yang disebabkan oleh meningkatnya muka air di sungai sebagai akibat pasang laut maupun meningginya gelombang laut akibat badai;
- 3) Banjir akibat kegagalan bangunan air buatan manusia seperti bendungan, tanggul dan bangunan pengendali banjir.

e. Gunung Berapi

Terkait dengan zona penunjaman lempeng-lempeng besar yang telah diuraikan, Indonesia memiliki lebih dari 500 gunung api dengan 129 diantaranya aktif. Gunung-gunung api aktif yang tersebar di pulau Sumatera, Jawa, Bali, Nusa Tenggara, Sulawesi Utara, dan Kepulauan Maluku merupakan sekitar 13% dari sebaran gunung api aktif dunia.

Selain letusan-letusan besar seperti letusan gunung Tambora yang menewaskan lebih dari 92 ribu jiwa dan Krakatau lebih dari 36 ribu orang pada abad XIX, berdasarkan data pusat Vulkanologi dan Mitigasi Bencana Geologi (PVMBG, 2006) ada beberapa kejadian letusan lain yang menimbulkan korban jiwa besar, antara lain letusan gunung Kie besi di Maluku Utara pada tahun 1760 yang menewaskan 4.011 korban jiwa dan letusan Gunung Papandayan tahun 1772 yang menewaskan 2.951 korban jiwa di Jawa Barat. Di Jawa Timur letusan Gunung Kelud pada tahun 1919 mengakibatkan 5.190 korban jiwa dan letusan tahun 1966 dengan 210 korban jiwa.

Di Teluk Tomini, Sulawesi Tengah pada tahun 1983 terjadi letusan dahsyat Gunung Colo yang mengakibatkan hancurnya sumbat lava serta membumihanguskan sekitar 2/3 wilayah Pulau Una-Una tempat lokasi Gunung Colo. Sedangkan di wilayah Yogyakarta letusan Gunung Merapi tahun 928 mengakibatkan Kerajaan Mataram hancur, letusan tahun 1930 mengakibatkan 1.369 korban orang jiwa dan letusan tahun 1972 menewaskan lebih dari 3.000 orang.

Dalam beberapa tahun ke depan potensi resiko bencana gunung api yang perlu mendapat perhatian ada 70 gunung api diantaranya adalah Gunung Merapi, Soputan dan Lokon. Berdasarkan sejarah, Gunung Merapi di Yogyakarta mempunyai perulangan letusan cukup pendek. Letusan tersebut memiliki pola yang sama yaitu pertumbuhan kubah lava, kubah lava runtuh dan menghasilkan awan panas yang melanda daerah sekitar Gunung Merapi. Sedangkan kawah gunung api yang perlu mendapat perhatian khusus adalah kawah Gunung Ijen dan Dempo.

f. Kekeringan

Selain ancaman banjir, ancaman alam yang bersifat hidrometeorologis lain yang sering menimpa Indonesia adalah kekeringan. Kekeringan diartikan sebagai berkurangnya persediaan air sampai di bawah normal yang bersifat sementara, baik di atmosfer maupun di permukaan tanah. Penyebab kekeringan adalah menurunnya curah hujan pada periode yang lama yang disebabkan oleh interaksi atmosfer dan laut serta akibat ketidakaturan suhu permukaan laut seperti yang ditimbulkan oleh fenomena el nino. Wilayah Indonesia yang rawan kekeringan meliputi beberapa Kabupaten/Kota di Sumatera Barat, Riau, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Kepulauan Bangka Belitung, Kepulauan Riau, hampir seluruh kabupaten/kota di Pulau Jawa kecuali dibagian paling timur, dan beberapa kabupaten/kota di provinsi Nusa Tenggara Timur, Kalimantan Barat, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur, Sulawesi Utara, Sulawesi Selatan, Sulawesi Barat, Maluku Utara dan Papua.

g. Angin Topan /Badai

Indonesia merupakan daerah tropis yang memiliki 2 (dua) musim yaitu musim hujan dan musim kemarau. Musim-musim tersebut dipengaruhi oleh pergerakan udara dari belahan bumi yang satu ke belahan bumi yang lainnya yang apabila terjadi perbedaan suhu/iklim yang ekstrem dapat menyebabkan terjadinya badai.

2. Bencana Non Alam

a. Gagal Teknologi, Gagal Modernisasi, Gagal Eksplorasi

Bencana yang termasuk dalam kategori ini diakibatkan dari kegiatan manusia yang tidak sesuai dengan perencanaan awalnya seperti bocornya reaktor nuklir dan lumpu lapindo.

b. Wabah Penyakit

Bencana yang termasuk dalam kategori ini adalah menjangkitnya penyakit disuatu daerah sehingga mengakibatkan penderitaan yang meluas.

c. Epidemi

Epidemi adalah penyakit menular yang berjangkit dengan cepat di daerah yg luas dan menimbulkan banyak korban.

3. Bencana Sosial

a. Dampak tindakan teror

Terorisme di Indonesia telah banyak menimbulkan korban masyarakat tidak bersalah sehingga menjadi salah satu bentuk bencana di Indonesia, seperti: bom Bali dan bom di Jakarta.

b. Dampak konflik komunal

Bencana sosial lainnya yang dapat terjadi adalah akibat dari perselisihan antar suatu kelompok dengan kelompok lainnya yang dapat meluas sehingga menimbulkan korban dan mengganggu perikehidupan masyarakat sekitar seperti yang terjadi di Ambon dan Poso.

D. Kondisi Membahayakan Manusia

Kondisi membahayakan manusia adalah peristiwa yang menimpa, membahayakan, dan/atau mengancam keselamatan manusia, selain Kecelakaan dan Bencana, yaitu antara lain:

1. Gunung/Hutan

Yaitu musibah di gunung/hutan yang merupakan tempat pendakian atau tempat wisata dan biasanya terjadi karena adanya pendakian dan perkemahan yang sebagian/seluruh pesertanya tersesat.

2. Sungai

terjadi karena kegiatan manusia/masyarakat mengalami kecelakaan di sungai seperti orang memancing, mencuci, terpeleset dan lain-lain.

3. Pantai

terjadi karena adanya kegiatan manusia/masyarakat mengalami kecelakaan di pantai, biasanya terjadi di daerah wisata pantai.

4. Sumur

terjadi karena adanya manusia yang terjatuh ke dalam sumur dan biasanya mengandung gas beracun sehingga berakibat fatal.

5. Jalan Raya

terjadi karena adanya kecelakaan kendaraan baik roda dua serta roda empat dan lebih. Penanganan korban pada kecelakaan kendaraan roda empat atau lebih memerlukan penanganan serta peralatan khusus terutama dalam hal mengeluarkan korban untuk menghindari luka yang lebih parah.

6. Perkeretaapian

terjadi tabrakan antara 2 (dua) rangkaian kereta pada jalur yang sama. Kecelakaan kereta api biasanya terjadi di pulau Jawa karena padatnya frekuensi lintasan kereta walaupun jalur kereta api juga terdapat di pulau Sumatera akan tetapi frekuensinya tidak sesering di pulau Jawa.

7. Bangunan Bertingkat/Tinggi

antara lain adalah terjadinya kebakaran serta percobaan orang mau bunuh diri.

8. Bangunan Runtuh

terjadi karena adanya gempa bumi yang mengakibatkan bangunan runtuh dan menimpa masyarakat. Apalagi kalau gempa tersebut terjadi di malam hari dimana masyarakat biasanya sedang beristirahat dan tidak menyadari akan adanya gempa bumi, hal tersebut dapat menimbulkan banyak korban.

BAB V KONDISI YANG DIHARAPKAN

A. Organisasi

Seiring dengan tugas dan tanggungjawab Badan SAR Nasional, perlu dilakukan pengembangan organisasi, diantaranya:

1. penambahan badan Penelitian dan Pengembangan (litbang) untuk mewadahi keperluan evaluasi dan analisis permasalahan sekaligus mengupayakan solusinya bagi peningkatan kinerja dan performance Badan SAR Nasional;
2. penambahan pejabat setingkat Eselon III di Kantor Pusat untuk mengefektifkan sasaran dan tujuan unit kerja Badan SAR Nasional;
3. meningkatkan status Kantor SAR dan Pos SAR, yang berimplikasi pada peningkatan eselonering pejabat/ pimpinan Kantor SAR dan Pos SAR tersebut, sehingga mempermudah dan mempersempit jeda komunikasi dan koordinasi dengan pejabat daerah yang memiliki Eselon yang lebih tinggi; dan
4. perubahan struktur organisasi operasi pencarian dan pertolongan yang bekerja secara efektif dan efisien.

B. Regulasi

Dalam hal regulasi perlu dibuat SOP, antara lain:

1. Sosialisasi Undang Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan.
2. SOP yang berkaitan penanganan setiap jenis kecelakaan pesawat udara, kecelakaan kapal, bencana dan kondisi membahayakan manusia.
3. SOP tentang latihan dan siaga.
4. SOP tentang pembinaan SDM di bidang operasi misalnya BSG.
5. SOP pengoperasian kapal, heli, kendaraan darat, dan pengawakan.
6. SOP rencana kontijensi.
7. merevisi peraturan yang terkait tentang pedoman penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan.
8. Standar kebutuhan peralatan dan fasilitas pencarian dan pertolongan (*SAR operation requirement*).

Perlu dibahas ulang semua *MoU* dan kesepakatan lainnya terkait dengan perbatasan negara tetangga serta prosedur pengerahan/ pelibatan unsur pencarian dan pertolongan, termasuk diantaranya *joint SAR operation*.

Perlu dibahas ulang wilayah SRR Indonesia yang disesuaikan dengan kemampuan sumber daya yang dimiliki Badan SAR Nasional dan sumber daya yang ada di instansi terkait. Sebagai gambaran batas wilayah selatan SRR Indonesia hingga ke perairan Pulau Christmast, sedangkan daya jangkau unsur udara dan laut tidak sampai ke posisi tersebut.

C. Sumber Daya Manusia

Mengingat letak geografis wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang cukup luas, serta tingginya tingkat kerawanan kecelakaan, bencana dan/atau kondisi membahayakan manusia, maka diharapkan pemenuhan kebutuhan jumlah pegawai Badan SAR Nasional mencapai proporsi dan komposisi yang ideal. Dalam upaya pemenuhan komposisi pegawai yang ideal tersebut, maka Badan SAR Nasional memerlukan peningkatan pegawai dari 3.046 orang ditingkatkan menjadi 6.357 orang.

D. Sarana dan Prasarana

Diupayakan pengadaan sarana dan prasarana memenuhi kualitas berstandar pencarian dan pertolongan dan menjadi acuan bagi stakeholder dalam menentukan kebijakan di bidang pencarian dan pertolongan serta penempatannya disesuaikan dengan kebutuhan Kantor SAR.

Dalam upaya pemenuhan sarana Badan SAR Nasional diperlukan:

1. Pencarian dan Pertolongan Darat :

a. Rescue Truck	= 81
b. Rescue Car	= 258
c. Rescue Carrier	= 122
d. Truk angkut personil	= 111
e. Truck angkut personil 4 WD	= 56
f. Rapid Deployment Land SAR Unit	= 107
g. ATV	= 47
h. Trail	= 168
i. Mobil Refueler 5000 L	= 2
j. Mobil Trailer Pump	= 6

2. Pencarian dan Pertolongan Laut :

a. Rescue Boat	= 52
b. Rigid Inflatable Boat/RIB	= 100
c. Rubber Boat	= 336
d. Hovercraft	= 16
e. Rafting Boat	= 99
f. Rescue Fastwater	= 38

3. Pencarian dan Pertolongan Udara:

a. Helikopter	= 10
b. Fix Wing.	= 0

Dalam upaya pemenuhan prasarana Badan SAR Nasional diperlukan:

1. Pengadaan prasarana Kantor sejumlah 70 Paket;
2. Pembangunan prasarana Kantor sejumlah 70 Paket; dan
3. Pengadaan sarana Kantor sejumlah 70 Paket.

E. Koordinasi

Perlu diupayakan rapat kerja teknis setiap bidang dimana hasilnya menjadi bahan pembahasan di tingkat rakornis/rakornas, yang terprogram dan terkoordinasi, maka diharapkan outputnya dari kegiatan tersebut adalah dokumen SOP dan MoU yang terkait dengan penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan.

Dalam pelaksanaan rakornis/rakornas diharapkan dapat melibatkan instansi/ organisasi terkait, baik di tingkat pusat maupun daerah, sehingga perlu mendorong semua Kantor SAR untuk melakukan koordinasi dengan pemerintah dan segera membentuk Forum Koordinasi SAR. Forum tersebut merupakan wadah raker/rakor dengan potensinya masing-masing, yang dapat dilaksanakan setiap tahun atau beberapa kali dalam setahun.

F. Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan

Kondisi yang diharapkan dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan, semua pemangku kepentingan di bidang pencarian dan pertolongan semestinya mengikuti dan menerapkan garis besar konsepsi dalam penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan, meliputi:

1. Berdasarkan Tingkat Marabahaya (*emergency phases*)

- a. Pada tingkat *incerfa*, Badan SAR Nasional melaksanakan tindakan meningkatkan status siaga dari siaga III menjadi siaga II. Tindakan yang dilakukan sesuai dengan pedoman penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan sebagai berikut:
 - 1) Para operator komunikasi melaksanakan tindakan untuk mengkonfirmasi situasi yang dihadapi dengan prosedur *Precom* dan *Excom*;
 - 2) *Rescuer* sudah menyiapkan perlengkapan operasi dan *stand by* di Kantor SAR /Pos SAR.
- b. Pada tingkat *alerfa*, Badan SAR Nasional melaksanakan tindakan meningkatkan status siaga dari siaga II menjadi siaga I. Fase ini merupakan kelanjutan dari tingkat *incerfa* atau diketahui bahwa obyek dalam keadaan mengawatirkan karena adanya ancaman terhadap keselamatannya.

Tindakan yang dilakukan sesuai dengan pedoman penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan sebagai berikut:

- 1) Tetap melaksanakan *precom* dan *excom*;
 - 2) Melakukan koordinasi dengan instansi terkait;
 - 3) *Rescuer* sudah berada di kendaraan atau alat angkut.
- c. Pada tingkat *detresfa*, Basarnas melaksanakan kegiatan sesuai dengan pencarian dan pertolongan stages, dimana *rescuer* sudah dipersiapkan untuk berangkat ke lokasi musibah/ bencana.

2. Berdasarkan tahapan kegiatan

- a. Tahap menyadari, merupakan tahap dimana sistem pencarian dan pertolongan mengetahui terjadinya atau keadaan yang berpotensi menimbulkan musibah/ bencana.

Tindakan dalam tahap menyadari adalah mengumpulkan dan mencatat informasi yang meliputi:

- 1) Identitas pemberi laporan;

- 2) Jenis musibah atau bencana;
 - 3) Lokasi musibah atau bencana;
 - 4) Jumlah korban;
 - 5) Upaya yang telah dilaksanakan;
 - 6) Jenis kapal atau pesawat yang mengalami musibah.
- b. Tahap tindak awal adalah tahap dimana dilaksanakan tindakan pendahuluan untuk menyiapkan unsur-unsur pencarian dan pertolongan dan mengumpulkan informasi yang lengkap tentang terjadinya kecelakaan, bencana dan/atau kondisi membahayakan manusia.

Tindakan yang dilaksanakan dalam tahap tindak awal meliputi:

- 1) melaporkan terjadinya musibah atau bencana kepada Kepala Badan;
 - 2) menghubungi pemilik, operator, dan pengguna kapal atau pesawat yang mengalami musibah;
 - 3) melaksanakan pencarian dengan *Preliminary Communication (Precom)*;
 - 4) menghubungi instansi/organisasi potensi pencarian dan pertolongan untuk menyiapkan unsur pencarian dan pertolongan yang mereka miliki;
 - 5) melaksanakan proses penunjukan Koordinator Misi Pencarian dan Pertolongan (*SMC*).
 - 6) melaksanakan pencarian dengan *Extended Communication (Excom)*;
 - 7) melakukan koordinasi intensif dengan unit pencarian dan pertolongan yang terkait;
 - 8) menyiapkan dan memberangkatkan unsur-unsur pencarian dan pertolongan yang dimiliki oleh Badan SAR Nasional.
- c. Tahap perencanaan merupakan tahap dilaksanakannya penyusunan rencana operasi pencarian dan pertolongan yang efektif dan efisien.

Tindakan yang dilaksanakan dalam tahap perencanaan meliputi:

- 1) Evaluasi situasi lokasi musibah dan hasil pencarian sebelumnya;
- 2) Pelaksanaan perhitungan pencarian dan pertolongan (*plotting*) yang meliputi:
 - a) memperkirakan lokasi kecelakaan dan bencana;
 - b) memperkirakan pergerakan korban setelah musibah;
 - c) memperkirakan *datum*;
 - d) menentukan *search area*;
 - e) menentukan unit pencarian dan pertolongan yang akan dikerahkan; dan
 - f) menentukan *search pattern*.

- 3) Menyusun rencana kegiatan pencarian yang terdiri dari:
 - a) data tentang obyek yang dicari;
 - b) penugasan masing-masing unit pencarian dan pertolongan;
 - c) langkah-langkah yang dilaksanakan di lokasi kecelakaan, bencana dan/atau kondisi membahayakan manusia;
 - d) prosedur pelaporan unit pencarian dan pertolongan.
- 4) Mengulangi tindakan-tindakan hingga diketahui lokasi korban atau diyakini bahwa lokasi korban tidak diketemukan.
- d. Tahap operasi, merupakan tahap dimana fasilitas pencarian dan pertolongan bergerak menuju lokasi musibah atau bencana, melaksanakan pencarian, pertolongan, melakukan pertolongan pertama terhadap korban dan memindahkan korban ke lokasi yang lebih aman.

Tindakan yang dilaksanakan dalam tahap operasi meliputi:

- 1) melaksanakan *briefing* kepada unit pencarian dan pertolongan;
- 2) memberangkatkan unit pencarian dan pertolongan ke *search area*;
- 3) melaksanakan pencarian elektronik maupun visual sesuai dengan *track spacing* dan *search pattern* yang telah ditentukan;
- 4) melaksanakan pertolongan kepada korban yang mengalami kecelakaan atau bencana;
- 5) melaksanakan evakuasi;
- 6) mengkoordinasikan dan mengendalikan unit pencarian dan pertolongan di *search area*;
- 7) melaksanakan penarikan unit pencarian dan pertolongan dari *search area*;
- 8) melaporkan temuan-temuan di *search area*;
- 9) melaporkan perkembangan kegiatan unit pencarian dan pertolongan di *search area*;
- 10) melaksanakan *debriefing* terhadap unit pencarian dan pertolongan yang telah menyelesaikan.
- e. Tahap pengakhiran merupakan tahap dimana unit pencarian dan pertolongan telah dikembalikan ke instansi/ organisasi masing-masing, serta dibuatnya laporan pelaksanaan kegiatan operasi pencarian dan pertolongan.

Tindakan yang dilaksanakan dalam tahap pengakhiran meliputi:

- 1) Pengembalian unit pencarian dan pertolongan ke instansi/organisasi masing-masing;
- 2) Pelaksanaan evaluasi penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan;
- 3) Penyusunan laporan penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan; dan
- 4) Penyelesaian penggantian biaya penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan.

BAB VI

RENCANA AKSI

A. Kebijakan

Kebijakan dalam RAPPN diarahkan pada terwujudnya pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan pada setiap waktu dan tempat dengan cepat, tepat handal dan aman dengan beberapa kebijakan pokok dalam penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan, antara lain:

1. pengembangan organisasi;
2. terlaksananya target *response time*;
3. pemantapan sistem dan prosedur;
4. pengembangan sumber daya di bidang pencarian dan pertolongan;
5. penguatan sarana, prasarana, dan peralatan.
6. pemantapan koordinasi dan kerjasama di bidang pencarian dan pertolongan.

B. Strategi

Dalam rangka mewujudkan kebijakan tersebut, maka diperlukan strategi-strategi sebagai berikut:

1. Pengembangan organisasi, maka strategi yang diperlukan adalah:
 - a. mewujudkan Kantor SAR dan Pos SAR baru di daerah rawan musibah dan bencana serta peningkatan kelas Kantor SAR; dan
 - b. mewujudkan pengembangan organisasi Kantor Pusat Badan SAR Nasional.
2. Terlaksananya target *response time*, maka strategi yang diperlukan adalah:
 - a. mewujudkan terlaksananya siaga rutin dan siaga khusus selama 24 (dua puluh empat) jam dengan baik; dan
 - b. mewujudkan kesiapan personil serta fasilitas dan peralatan.
3. Terlaksananya pemantapan sistem dan prosedur, maka strategi yang diperlukan adalah:
 - a. mewujudkan pelaksanaan sistem dan prosedur melalui sosialisasi dan evaluasi; dan
 - b. mewujudkan *Standard Operating Procedures* (SOP) yang efektif dan efisien.
4. Pengembangan sumber daya di bidang pencarian dan pertolongan, maka strategi yang diperlukan adalah:
 - a. mewujudkan SDM di bidang pencarian dan pertolongan yang handal dan kompeten;
 - b. mewujudkan terbentuknya tim Urban SAR Badan SAR Nasional yang memenuhi klasifikasi INSARAG; dan
 - c. meningkatkan kompetensi yang dimiliki Basarnas *Special Group*.

5. Penguatan sarana, prasarana, dan peralatan, maka strategi yang diperlukan adalah:
 - a. mewujudkan peningkatan kualitas dan kuantitas sarana, prasarana, dan peralatan yang sesuai dengan kebutuhan pelaksanaan operasi penacarian dan pertolongan melalui kajian dan perencanaan program/kegiatan; dan
 - b. mewujudkan peningkatan kemampuan sistem komunikasi dan informasi.
6. Pemantapan koordinasi dan kerjasama di bidang pencarian dan pertolongan, maka strategi yang diperlukan adalah:
 - a. memantapkan koordinasi dengan instansi/ organisasi potensi pencarian dan pertolongan;
 - b. memantapkan koordinasi dan kerjasama internasional di bidang pencarian dan pertolongan; dan
 - c. mewujudkan peningkatan kompetensi potensi pencarian dan pertolongan dalam mendukung pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.

C. Upaya

Dalam rangka mewujudkan strategi tersebut, maka diperlukan upaya-upaya sebagai berikut:

1. Mewujudkan Kantor SAR dan Pos SAR baru di daerah rawan musibah dan bencana serta peningkatan kelas Kantor SAR, maka upaya yang diperlukan adalah:
 - a. melaksanakan kajian dan pengusulan kepada Kementerian PAN dan RB;
 - b. menentukan prioritas kebutuhan pembentukan Kantor SAR dan Pos SAR serta peningkatan kelas Kantor SAR; dan
 - c. menjabarkan kepada Kementerian PAN dan RB mengenai pentingnya kebutuhan pembentukan Kantor SAR dan Pos SAR serta peningkatan kelas Kantor SAR.
2. Mewujudkan pengembangan organisasi Kantor Pusat Badan SAR Nasional, maka upaya yang diperlukan adalah:
 - a. melaksanakan penataan organisasi Kantor Pusat Badan SAR Nasional;
 - b. melaksanakan kajian dan pengusulan kepada Kementerian PAN dan RB;
 - c. menentukan prioritas kebutuhan pembentukan unit kerja di Kantor Pusat Badan SAR Nasional sesuai dengan kondisi dan beban kerja saat ini; dan
 - d. menjabarkan kepada Kementerian PAN dan RB mengenai kebutuhan pembentukan unit kerja di Kantor Pusat Badan SAR Nasional.

3. Mewujudkan terlaksananya siaga rutin dan siaga khusus selama 24 (dua puluh empat) jam dengan baik, maka upaya yang diperlukan adalah:
 - a. melaksanakan pembinaan pelaksanaan siaga pencarian dan pertolongan;
 - b. melaksanakan pemantauan pelaksanaan siaga pencarian dan pertolongan;
 - c. melaksanakan evaluasi siaga pencarian dan pertolongan;
 - d. memenuhi kompetensi dan kualifikasi petugas siaga pencarian dan pertolongan;
 - e. mengaktifkan seluruh fungsi siaga pencarian dan pertolongan.
 - f. menentukan aturan mengenai siaga *on call*; dan
 - g. memenuhi kebutuhan peralatan penunjang siaga pencarian dan pertolongan sesuai dengan ketentuan.
4. Mewujudkan kesiapan personil serta fasilitas dan peralatan, maka upaya yang diperlukan adalah:
 - a. meningkatkan profesiensi, kesemaptan, serta evaluasi dan pengujian secara rutin dan berkala; dan
 - b. melaksanakan pengecekan, penyiapan dan pemeliharaan peralatan pencarian dan pertolongan secara rutin.
5. Mewujudkan pelaksanaan sistem dan prosedur melalui sosialisasi dan evaluasi, maka upaya yang diperlukan adalah:
 - a. menginventarisasi sistem dan prosedur yang berlaku dan yang dibutuhkan dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan;
 - b. melaksanakan peninjauan ulang yang telah berlaku;
 - c. menyusun prosedur yang diperlukan; dan
 - d. menyebarluaskan dan memasyarakatkan sistem dan prosedur yang berlaku.
6. Mewujudkan *Standard Operating Procedures* (SOP) yang efektif dan efisien, maka upaya yang diperlukan adalah:
 - a. menguji SOP melalui latihan;
 - b. menganalisis SOP dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan; dan
 - c. menginventarisir masukan-masukan dari pemangku kepentingan/*stakeholder* Badan SAR Nasional dalam rangka penyempurnaan SOP.
7. Mewujudkan SDM di bidang pencarian dan pertolongan yang handal dan kompeten, maka upaya yang diperlukan adalah:
 - a. pemenuhan standar minimal petugas pencarian dan pertolongan;
 - b. pemenuhan kualifikasi petugas pencarian dan pertolongan;
 - c. melaksanakan perekrutan SDM secara objektif dan transparan;
 - d. melaksanakan pendidikan dan pelatihan berdasarkan kualifikasi secara terprogram dan berjenjang;
 - e. melaksanakan penempatan SDM sesuai dengan kompetensi dan bakat.

- f. menetapkan dan melaksanakan pola karir; dan
 - g. meningkatkan penguasaan bahasa asing.
8. Mewujudkan terbentuknya tim Urban SAR Badan SAR Nasional yang memenuhi klasifikasi INSARAG, maka upaya yang diperlukan adalah:
 - a. melaksanakan seleksi anggota dan membentuk tim Urban SAR;
 - b. melaksanakan pemenuhan 5 (lima) komponen Urban SAR;
 - c. melaksanakan pemenuhan nasional *capacity building*; dan
 - d. melaksanakan INSARAG *External Classification* (IEC).
 9. Mewujudkan penguatan kelembagaan BSG, maka upaya yang diperlukan adalah:
 - a. membentuk *task force* yang bertugas melaksanakan pembinaan BSG;
 - b. memperjelas status penugasan dan kelembagaan BSG;
 - b. melaksanakan pendidikan dan pelatihan untuk memenuhi kebutuhan Urban SAR, jungle rescue, water rescue, dan para rescue; dan
 - c. melibatkan BSG dalam penugasan operasi pencarian dan pertolongan dalam eskalasi kecelakaan, bencana dan/atau kondisi membahayakan manusia yang besar di dalam dan luar negeri.
 10. Mewujudkan peningkatan kualitas dan kuantitas sarana, prasarana, dan peralatan yang sesuai dengan kebutuhan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan melalui kajian dan perencanaan program/kegiatan, maka upaya yang diperlukan adalah:
 - a. melaksanakan pemenuhan sarana, prasarana, dan peralatan sesuai *Operation Requirement*;
 - b. melaksanakan pengoptimalisasi pemanfaatan sarana;
 - c. melaksanakan pemenuhan kebutuhan prasarana pencarian dan pertolongan; dan
 - d. melaksanakan pengerahan ALUT yang efektif dan efisien.
 11. Mewujudkan peningkatan kemampuan sistem komunikasi dan informasi, maka upaya yang diperlukan adalah:
 - a. peningkatan kualitas sarana komunikasi dan teknologi informasi sesuai ICT design yang telah ditetapkan;
 - b. menetapkan aturan tentang registrasi dan uji fungsi *beacon*;
 - c. melaksanakan sosialisasi penggunaan *beacon*; dan
 - d. mengintegrasikan tautan komunikasi dan informasi antar unit kerja di Badan SAR Nasional dan instansi terkait.
 12. Memantapkan koordinasi dengan instansi/organisasi potensi pencarian dan pertolongan, maka upaya yang diperlukan adalah:
 - a. melaksanakan rapat koordinasi pencarian dan pertolongan tingkat nasional dan daerah secara berkala;
 - b. membuat nota kesepahaman mengenai penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan dengan instansi/ berpotensi pencarian dan pertolongan; dan

- c. mengoptimalkan peran Forum Koordinas SAR dalam kegiatan pencarian dan pertolongan.
13. Memantapkan koordinasi dan kerjasama internasional di bidang pencarian dan pertolongan, maka upaya yang diperlukan adalah:
- a. menyusun perjanjian kerjasama dengan otoritas pencarian dan pertolongan negara lain;
 - b. mengevaluasi dan menentukan wilayah dan tanggung jawab pencarian dan pertolongan Indonesia;
 - c. melaksanakan latihan bersama dengan negara sahabat dan negara tetangga;
 - d. melaksanakan operasi bersama di wilayah perbatasan.
 - e. melaksanakan penugasan tim pencarian dan pertolongan Indonesia ke luar negeri;
 - f. melaksanakan pertukaran personil dalam peningkatan kemampuan dan pengetahuan;
 - g. mengirimkan personel pencarian dan pertolongan untuk mengikuti pendidikan dan pelatihan pencarian dan pertolongan di luar negeri; dan
 - h. mengundang personel pencarian dan pertolongan negara lain dalam kegiatan pencarian dan pertolongan di Indonesia.
14. Mewujudkan peningkatan kompetensi potensi pencarian dan pertolongan dalam mendukung pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan, maka upaya yang diperlukan adalah:
- a. melaksanakan pelatihan pencarian dan pertolongan bagi potensi pencarian dan pertolongan;
 - b. melaksanakan latihan pencarian dan pertolongan bagi potensi pencarian dan pertolongan; dan
 - c. menempatkan peralatan pencarian dan pertolongan pada organisasi/potensi pencarian dan pertolongan untuk mendukung pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.

D. Rencana Kegiatan

Dalam rangka mewujudkan kebijakan, strategi, dan upaya tersebut, maka diperlukan rencana kegiatan sebagai berikut:

1. sosialisasi Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan kepada instansi/organisasi potensi pencarian dan pertolongan;
2. pembentukan Inspektur Pencarian dan Pertolongan;
3. pengintegrasian sistem informasi antara Badan SAR Nasional dengan instansi terkait;
4. pemetaan wilayah kerja Kantor SAR yang rawan kecelakaan/bencana;
5. pengabungan latihan pencarian dan pertolongan disetiap Kantor SAR seluruh Indonesia dalam rangka pengujian prosedur, pembinaan SDM, Sarana dan Prasarana serta ALUT pencarian dan pertolongan; dan

6. Penambahan sarana dan peralatan pencarian dan pertolongan serta pengawakan ALUT pencarian dan pertolongan yang mengacu kepada *SAR Operation Requirement* Badan SAR Nasional, antara lain:
 - a. kendaraan roda berantai untuk operasi Pencarian dan pertolongan di daerah berlumpur disebabkan longsor;
 - b. peralatan yang mampu mencari di laut dengan kedalaman minimal 500 meter;
 - c. kendaraan alat berat yang dibutuhkan dalam operasi pencarian dan pertolongan;
 - d. kapal besi yang sanggup berlayar dan menghadang ombak setinggi 5 meter;
 - e. pesawat tanpa awak untuk *searching*;
 - f. pesawat Fixed wing yang mampu melakukan *searching* dan *dropping*;
 - g. peta digital laut, darat dan udara untuk penyusunan rencana operasi pencarian dan pertolongan;
7. membuat SOP pencarian dan pertolongan bersama antara Badan SAR Nasional dengan potensi pencarian dan pertolongan yang mengatur tentang penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan;
8. tersedianya pejabat khusus yang bertanggungjawab terhadap pembinaan BSG sesuai eselonering dalam jabatan struktural;
9. melakukan kajian-kajian komprehensif tentang penentuan/ penetapan ALUT pencarian dan pertolongan yang berkaitan dengan kondisi geografis Indonesia dan *response time*.
10. peningkatan kerjasama luar negeri di bidang operasi pencarian dan pertolongan melalui penyusunan SOP/ agreement dan latihan bersama.
11. Optimalisasi seluruh peralatan komunikasi, IT (teleconference), aplikasi pencarian dan pertolongan (SAR core dan SAR Map) dalam mendukung penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan.

BAB VII

PENUTUP

RAPPN ini diharapkan dapat menjadi acuan/pedoman bagi Kantor SAR dan para organisasi/instansi potensi pencarian dan pertolongan dalam melaksanakan Penyelenggaraan Operasi Pencarian dan Pertolongan yang terjadi di wilayah Indonesia.

Dengan adanya RAPPN diharapkan dapat tercipta koordinasi yang baik dengan para organisasi/potensi pencarian dan pertolongan dalam penanganan Penyelenggaraan Operasi Pencarian dan Pertolongan dapat berjalan secara efektif, efisien, andal, dan aman.

Selain itu RAPPN, akan juga dijadikan dasar bagi Kantor SAR dalam membuat rencana kontijensi sesuai dengan dengan tingkat kerawanan di wilayah kerjanya.

RENCANA KONTIJENSI
KANTOR SAR

A. PENGARUH LINGKUNGAN STRATEGIS

1. Pengaruh Lingkungan Strategis Internasional

- a. Globalisasi yang melanda dunia saat ini pada dasarnya sangat dipengaruhi oleh terjadinya Revolusi 3T, yaitu Telekomunikasi, Transportasi dan *Tourisme/ Travel* sebagai akibat dari perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang demikian pesat dewasa ini. Hal tersebut mengintensifkan proses interaksi dan interpedensi dalam hubungan antar bangsa. Sementara itu, kemajuan teknologi informasi dan teknologi telekomunikasi memungkinkan setiap peristiwa di berbagi belahan dunia dengan mudah dapat secepatnya dapat diketahui dan diikuti perkembangannya. Meningkatnya arus transportasi dan *tourisme* ke Indonesia memang menjadi salah satu tujuan pemerintah. Tetapi disisi lain dengan meningkatnya frekuensi pelayaran dan penerbangan (baik angkutan barang maupun penumpang) menimbulkan semakin tingginya kerawanan musibah yang mungkin terjadi.

Perubahan iklim secara global yang di akibatkan oleh pemanasan global dimana es di kutub mulai mencair mengakibatkan daerah rendah di pinggir pantai menjadi tenggelam, penguapan air laut dan kelembaban tanah akan turun yang mengakibatkan curah hujan akan meningkat mengakibatkan bahaya banjir, tanah longsor dan erosi.

- b. Sebagai bagian dari komunitas internasional dan untuk memajukan sector perekonomian bangsa, Indonesia masuk menjadi anggota IMO pada tahun 1966 dan anggota ICAO pada tahun 1950. Sebagai salah satu konsekuensinya adalah bahwa Indonesia harus mendirikan organisasi SAR untuk mengatasi terjadinya musibah pelayaran dan penerbangan di wilayah Indonesia apabila tidak ingin di kategorikan sebagai Negara *Black Area* yang berdampak buruk kepada dunia transportasi nasional karena apabila termasuk dalam kategori tersebut, komunitas transportasi internasional akan menghindari untuk melintasi kawasan wilayah RI yang tentunya berdampak kepada penerimaan Negara. Padahal Indonesia merupakan Negara yang letaknya sangat strategis karena berada diantara 2 benua dan 2 samudera. Untuk itu, keberadaan organisasi SAR akan meningkatkan citra Indonesia di dunia internasional.

- c. COSPAS-SARSAT System

Indonesia mengimplementasikan system satelit COSPAS SARSAT yang mampu mendeteksi suatu *signal beacon* melalui *ground segment* untuk memproses *signal distress* ke seluruh dunia untuk mempercepat menentukan titik lokasi musibah dengan menambah satu unit perangkat LUT yang dipasang di Kantor SAR

2. Pengaruh Lingkungan Strategis Nasional

- a. Menindaklanjuti kewajiban Indonesia sebagai anggota IMO dan ICAO, maka berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, ditetapkan bahwa pemerintah bertanggungjawab terhadap pelaksanaan SAR terhadap musibah pelayaran dan penerbangan di wilayah Indonesia dan sebagai peraturan pelaksanaannya adalah dibuatnya Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 36 Tahun 2006 tentang Pencarian dan Pertolongan yang menentukan bahwa penyelenggaraan SAR dilaksanakan oleh Badan SAR Nasional (BASARNAS) yang mempunyai kewenangan untuk melaksanakan dan mengarahkan unsur milik instansi/ organisasi berpotensi SAR serta mengendalikan unsur tersebut dalam pelaksanaan operasi SAR.
Selain dari pelaksanaan SAR terhadap musibah pelayaran dan penerbangan, SAR juga dilaksanakan terhadap bencana dan musibah lainnya. Pada saat terjadinya bencana, BASARNAS sebagai *leading sector* dalam pelaksanaan pencarian dan pertolongan pada masa tanggap darurat dengan koordinasi dari Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB). Indonesia merupakan Negara yang termasuk rawan bencana karena terletak diantara lempeng bumi yang aktif sehingga sering terjadi gempa bumi dan resiko terjadinya tsunami.
- b. Perkembangan Jasa Transportasi di
 - a. Sarana transportasi laut/ udara/ darat di tahun 2014 s/d 2015 mengalami peningkatan %, sedangkan produksi angkutan asing meningkat % dimana terjadi perkembangan rute-rute baru dan peningkatan frekuensi pelayaran.
 - b. Berdasarkan *forecast* tahun 2014 s/d 2015 permintaan transportasi udara meningkat %, *load factor* meningkat menjadi % akan mengakibatkan bertambahnya frekuensi penerbangan dan bertambahnya rute-rute baru.

3. Pengaruh Lingkungan Strategis Regional

Wilayah kerja Kantor SAR..... saat ini meliputi wilayah....terletak diantara titik koordinat:

-
-
-
-

Secara geografis batas-batasnya sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Berbatasan dengan
- Sebelah Timur : Berbatasan dengan
- Sebelah Selatan : Berbatasan dengan
- Sebelah Barat : Berbatasan dengan

Dengan wilayah yang strategis di Kawasan Indonesia, maka Kantor SAR memiliki peranan penting dalam melaksanakan tindak awal dan pengerahan potensi SAR dalam rangka operasi SAR di Kawasan Indonesia.

Peningkatan jumlah pertumbuhan transportasi darat, berupa bus antar kota antar provinsi, kendaraan umum, sepeda motor serta Angkutan sungai danau dan penyeberangan, saat ini mengalami peningkatan%, oleh sebab itu peluang kemungkinan terjadinya musibah sangatlah besar mengingat armada yang beredar saat ini rata-rata sudah berumur tua dan kurang laik jalan.

Keberadaan Bandaradan Pelabuhan Lautmempengaruhi frekuensi penerbangan dan pelayaran yang singgah maupun yang sekedar melintas, hal ini meningkatkan potensi terjadinya musibah baik penerbangan maupun pelayaran.

B. ANALISIS KECELAKAAN, BENCANA, DAN KONDISI MEMBAHAYAKAN MANUSIA

Dari hasil analisa data di wilayah kerja Kantor SAR, dapat, disimpulkan Kecelakaan, Bencana, dan Kondisi Membahayakan Manusia yang terjadi antara lain :

1. Kecelakaan Pesawat

.....adalah jalur perlintasan bagi penerbangan sipil baik domestik maupun internasional. Menurut data dari Air Traffic Service Centre, sebagai pusat pengendali lalu lintas udara untuk wilayah FIR Indonesia, Air Traffic Service Centre melayani rata-rata penerbangan per hari, baik yang singgah maupun yang sekedar melintas. Khusus Bandararata-rata melayani penerbangan per harinya. Hal tersebut menunjukkan bahwa frekuensi arus lalu lintas udara sangat padat, sehingga menyebabkan potensi terjadinya musibah penerbangan sangat besar.

2. Kecelakaan Kapal

a. merupakan pintu gerbang perlintasan yang menghubungkan jalur pelayaran antara timur dan barat Indonesia, serta meningkatnya volume pelayaran dari Pulau menuju Pulau yang mengakibatkan padatnya lalu lintas transportasi laut di Selat Ditambah dengan berbagai karakter operator pelayaran yang terkadang mengabaikan keselamatan menyebabkan Selat rawan akan terjadinya musibah seperti kapal karam, bocor, kebakaran dan kerusakan pada mesin penggerak sehingga kapal harus terapung-apung dalam waktu yang cukup lama.

b. Selain Selat, daerah perairan Teluk yang menghubungkan Provinsidengan Provinsimelalui angkutan penyeberangan juga kian padat dengan bertambahnya armada yang dimiliki oleh operator-operator penyeberangan mengakibatkan perairan tersebut juga rawan akan terjadinya musibah serupa.

c. Daerah tertentu seperti Kabupaten dan Kabupaten Kepulauan merupakan daerah kepulauan yang mana aktivitas sehari-harinya dihubungkan oleh transportasi rakyat berupa kapal layar motor dan perahu tradisional, ditambah dengan kurangnya kesadaran masyarakat setempat akan keselamatan, seperti memuat penumpang yang tidak sesuai dengan kapasitas

perahu dan minimnya pelampung serta alat keselamatan lainnya diatas kapal, mengakibatkan daerah tersebut kerap terjadi musibah di laut yang menimpa kapal / perahu tradisional antar pulau.

- d. Sumber penghidupan sebagian masyarakat kepulauan dan pesisir pantai umumnya bergantung pada penghasilan mereka sebagai nelayan, dimana mereka harus berjuang untuk menghidupi keluarga sehingga tak jarang mereka harus “nekat” mengarungi perairan walaupun dalam kondisi cuaca yang tidak bersahabat, yang mengakibatkan daerah kerap terjadi musibah yang menimpa kapal-kapal nelayan setempat.

3. Bencana

a. Banjir

Banjir terjadi akibat adanya intensitas curah hujan yang tinggi dan berlangsung dalam waktu yang cukup lama. Banjir juga dipengaruhi oleh kondisi permukaan tanah (kemiringan, struktur permukaan dan sistem drainase), pendangkalan pada dasar danau atau sungai serta kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya memperhatikan keadaan lingkungan terutama dalam hal membuang sampah dan mengatur tata bangunan serta penebangan hutan secara liar.

Daerah yang rawan akan terjadinya bencana banjir adalah Kota, Kabupaten,,,

b. Longsor

Bentuk geografis wilayah kerja Kantor SARpada umumnya adalah berbukit-bukit dan bergunung-gunung disertai dengan struktur tanah yang labil sehingga di beberapa daerah sangat rawan akan terjadinya longsor, yaitu ; Kabupaten,,,,

c. Badai

Badai dapat terjadi di seluruh wilayah kerja Kantor SAR , biasanya terjadi pada bulan-bulan pancaroba yaitu peralihan dari musim hujan ke musim kemarau atau sebaliknya, badai sering terjadi akibat angin kencang yang di kelurakan oleh awan *cumulonimbus* (CB) tahap dewasa.

d. Angin Putting Beliung

Angin Putting Beliung adalah Puting beliung adalah angin yang berputar dengan kecepatan lebih darikm/jam yang bergerak secara garis lurus dengan lama kejadian maksimum 5 menit, sehingga dapat mengakibatkan berbagai kerusakan dan kerugian bagi daerah yang di lewati angin tersebut.

Daerah yang rawan mengalami angin putting beliung adalah Kabupaten,,

e. Gempa Bumi dan Tsunami

Gempa bumi adalah peristiwa pelepasan sejumlah energy yang di sebabkan oleh pertemuan ataupun pergeseran dua atau lebih lempeng tektonik bumi.

Patahan di Pulau

- Patahan : darimelaluimenujusampai di

- Patahan : darimelaluimenujusampai di
- Patahan : darimelaluimenujusampai di
- Beberapa anak patahan baik yang berada di darat maupun di laut.

Histori gempa merusak di

- Gempa, tanggal, jam intensitasnya, Epic :, Depth : Km, Mag : SR;
- Gempa, tanggal, jam intensitasnya, Epic :, Depth : Km, Mag : SR;
- Gempa, tanggal, jam intensitasnya, Epic :, Depth : Km, Mag : SR;

Tsunami adalah gelombang air pasang yang terjadi karena adanya gangguan impulsif pada air laut akibat terjadinya perubahan bentuk dasar laut secara tiba-tiba.

Tsunami di :

- Gempa, tanggal, jam intensitasnya, Epic :, Depth : Km, Mag : SR;
Menimbulkan tsunami, orang meninggal, orang luka-luka, orang hilang.
- Gempa, tanggal, jam intensitasnya, Epic :, Depth : Km, Mag : SR;
Menyebabkan orang meninggal, orang luka-luka, tempat tinggal & masjid mengalami kerusakan berat & ringan, dermaga pelabuhan pecah sepanjang m, timbul tsunami dengan ketinggian ombakm

4. Kondisi Membahayakan Manusia

Kondisi membahayakan manusia adalah peristiwa yang menimpa, membahayakan, dan/atau mengancam keselamatan manusia, selain Kecelakaan dan Bencana yaitu antara lain:

- a. Orang hilang di gunung, biasanya dialami para pendaki yaitu di daerah Gunung,, dan sekitarnya.
- b. Orang tenggelam, biasanya terjadi di daerah yang memiliki sungai, danau atau perairan pantai serta daerah tempat rekreasi.
- c. Kecelakaan lalu lintas juga sangat rawan terjadi terutama di jalan-jalan protokol dan jalur lintas antar daerah.
- d. Tabrakan antara 2 (dua) rangkaian kereta pada jalur yang sama.
- e. Kebakaran serta percobaan orang bunuh diri pada bangunan bertingkat/tinggi.
- f. Bangunan runtuh dan menimpa orang dibawahnya.

C. RENCANA KONTIJENSI

1. Kebijakan dan Strategi

Dengan adanya pengaruh lingkungan strategis Internasional, pengaruh strategis Nasional dan pengaruh lingkungan strategis Regional maka dalam menghadapi Kecelakaan Pesawat Udara, Kecelakaan Kapal, Bencana dan/ atau Kondisi Membahayakan Manusia diperlukan Kebijakan dan Strategi yang tepat demi terselenggaranya Operasi SAR yang efektif dan efisien, serta dapat dilaksanakan secara cepat, tepat, aman, terpadu dan terkoordinasi.

a. kebijakan

- 1)
- 2)
- 3)

b. Strategi

Guna menjalankan kebijakan tersebut diatas maka perlu dilaksanakan strategi sebagai berikut :

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)

2. Kemungkinan Cara Bertindak

- a. Jenis : Kecelakaan Pesawat Udara/ Kecelakaan Kapal/ Bencana dan/ atau Kondisi Membahayakan Manusia
- b. Peta : (jika diperlukan)
- c. Lokasi : Perairan/ Daratan
- d. SMC : Kepala Kantor SAR
- e. Komunikasi :
 - 1) Fungsi Deteksi Dini: Tlp. ... Fax. ... Frekuensi.
 - 2) Koordinasi : Tlp. ... Fax. ... Frekuensi. ...
 - 3) Kodal : Tlp. ... Fax. ... Frekuensi.
 - 4) Adminlog : Tlp. ... Fax. ... Frekuensi.
- f. Logistik : Bensin, Solar, Avtur (Pertamina/ SPBU) di
- g. Rencana Tindakan

Tingkatan Keadaan Darurat (*Emergency Phases*)

NO.	EMERGENCY PHASES	UNSUR/ POTENSI SAR	AKSI YANG DIHARAPKAN	KETERANGAN		
				CP.	WAKTU	ALKOM
1.	INCERFA					
2.	ALERFA					
3.	DETRESFA					

Tahap-Tahap Penyelenggaraan Operasi SAR (SAR Stages)

NO.	SAR STAGES	UNSUR/ POTENSI SAR	AKSI	KETERANGAN		
				CP.	WAKTU	ALKOM
1.	AWARENESS					
2.	INITIAL ACTION					
3.	PLANNING					
4.	OPERATION					
5.	MISSION CONCLUSION					

3. Analisis Unsur

- a. Perkiraan kebutuhan unsur
Untuk mendukung pelaksanaan operasi SAR....., maka unsur yang dibutuhkan adalah :

- 1)
- 2)
- 3)

Selain itu diperlukan Tim SAR dan Tim Medis dalam menunjang operasi SAR dengan kualifikasi :

- 1)
- 2)
- 3)

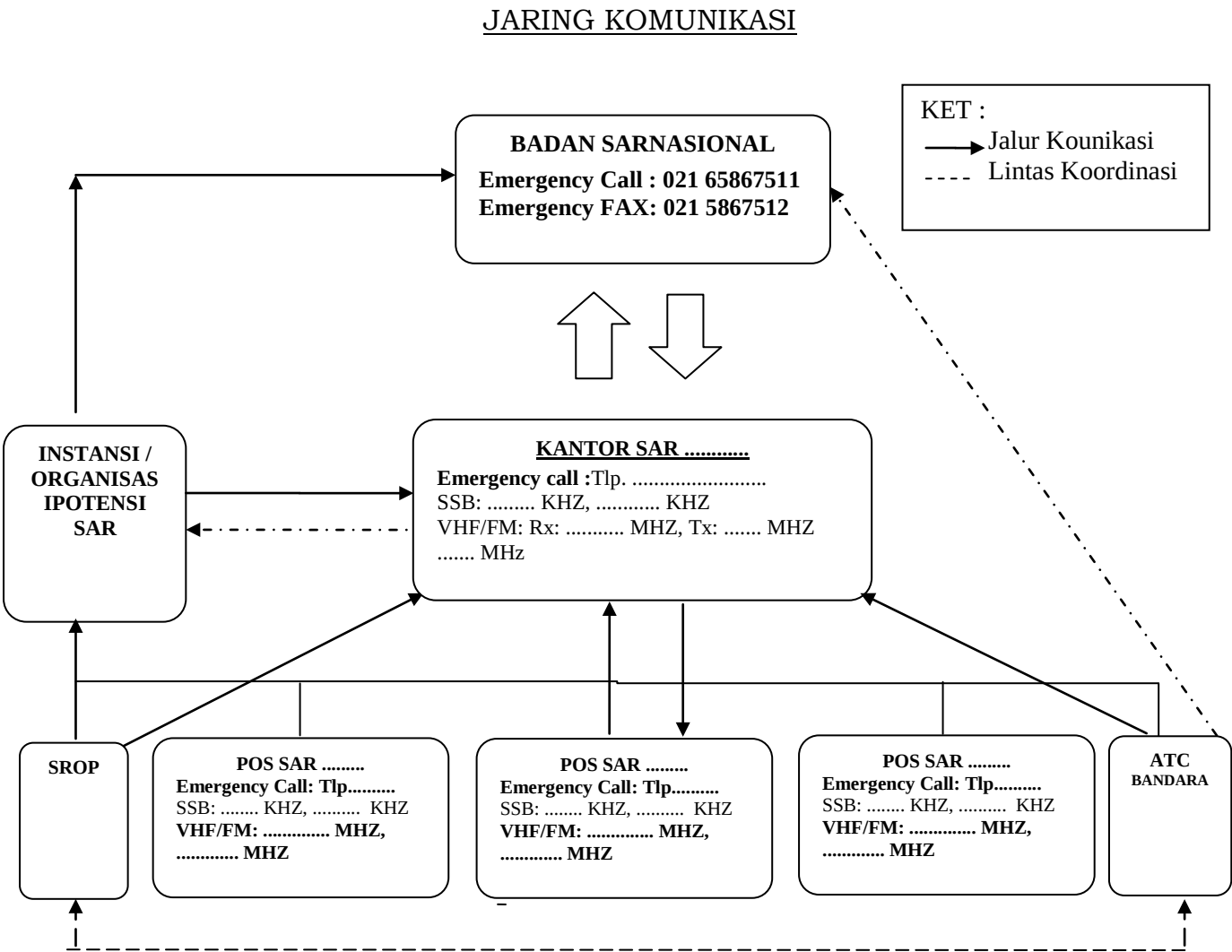
- b. Unsur Yang dimiliki Oleh kantor SAR
Saat ini Kantor SAR sudah memilikiUnit (ALUT Darat, Laut, Udara), antara lain:

No	Nama ALUT	Keterangan

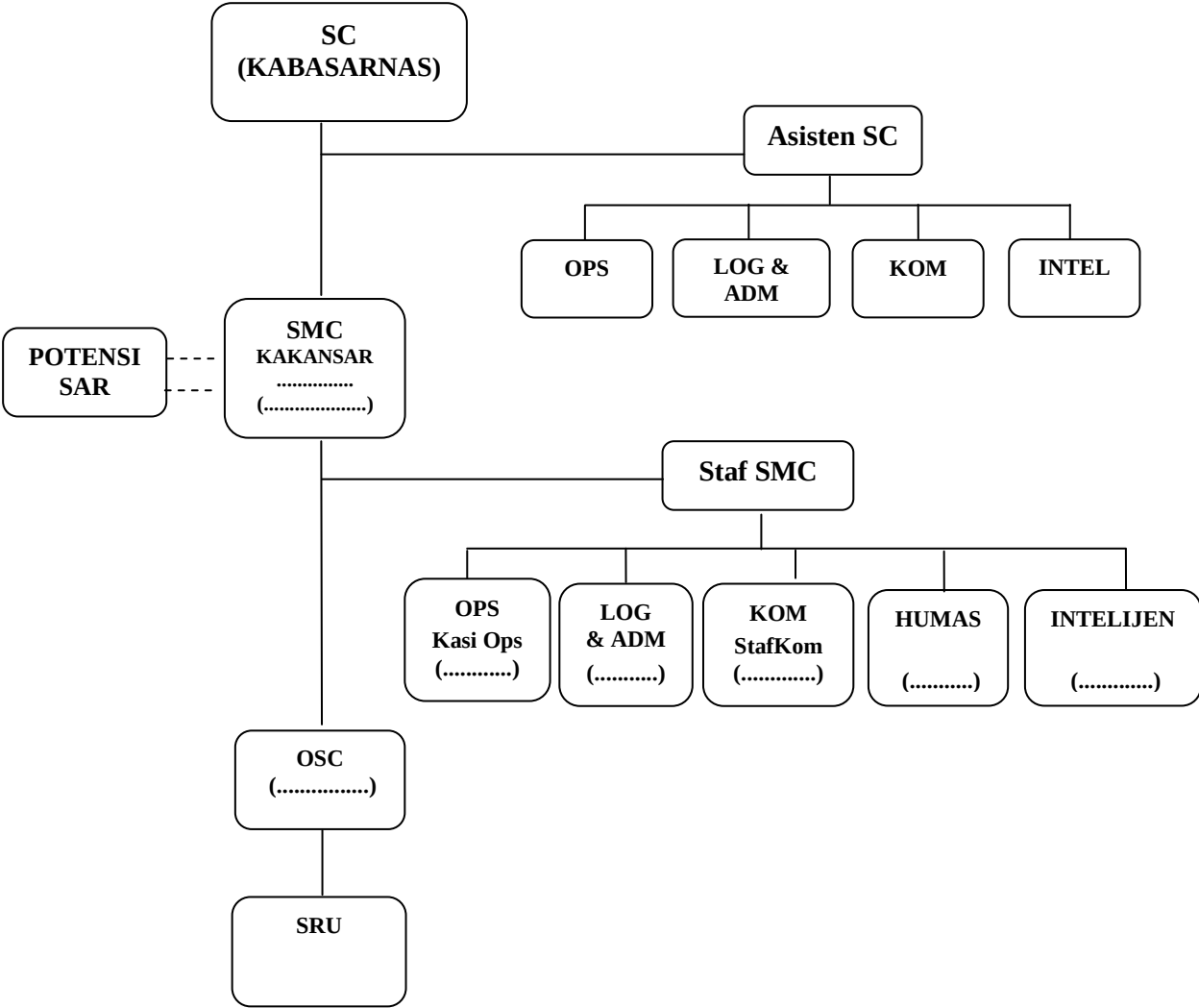
c. Unsur yang dimiliki oleh Potensi SAR

NO	NAMA INSTANSI/ ORGANISASI	TLP/ FAX	UNSUR SAR YANG DIMILIKI	PALSAR YANG DIMILIKI	Personil	KET
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						

4. Jaring Komunikasi



5. Struktur Organisasi Operasi SAR



D. PENUTUP

Rencana Kontinjensi ini diharapkan dapat menjadi acuan/pedoman bagi Kantor SAR dan para organisasi/instansi potensi pencarian dan pertolongan dalam melaksanakan Penyelenggaraan Operasi pencarian dan Pertolongan yang berada di wilayah

Dengan adanya Rencana Kontinjensi diharapkan dapat tercipta koordinasi yang baik dengan para organisasi/potensi pencarian dan pertolongan dalam penanganan Penyelenggaraan Operasi Pencarian dan Pertolongan dapat berjalan secara efektif, efisien, andal, dan aman.

Rencana Kontinjensi ini disusun sebagai bahan masukan bagi Seluruh pihak yang terkait SAR sebagai pedoman untuk menentukan kebijakan penanganan Kecelakaan Pesawat Udara, Kecelakaan Kapal, Bencana dan/atau Kondisi Membahayakan Manusia lebih lanjut. Kami menyadari bahwa rencana kontinjensi ini masih perlu penyempurnaan dan review secara berkala untuk mengaktualkan data yang ada.

KEPALA BADAN SAR NASIONAL,

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum dan Kepegawaian,

ttd.

FHB. SOELISTYO

AGUNG PRASETYO

