

**HUBUNGAN PERAN SATUAN BASARNAS DENGAN KESELAMATAN KORBAN  
TENGGELAM DI LAUT PADA KANTOR BASARNASKOTA AMBON PROVINSI  
MALUKU TAHUN 2015**

Sahrir Sillehu

(STIKes Maluku Husada; e-mail: sahrirsmh@gmail.com)

Dewi Kartika

(Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Gorontalo)

**ABSTRAK**

Laut adalah kumpulan air asin yang luas dan berhubungan dengan samudra. Laut berada dipermukaan bumi yang memisahkan atau menghubungkan suatu benua dengan benua lainya dan suatu pulau dengan pulau lainnya. Badan kesehatan dunia atau World Health Organization (WHO) menyatakan kematian akibat tenggelam merupakan masalah kesehatan publik yang masih diabaikan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran satuan BASARNAS dengan keselamatan korban tenggelam di laut pada kantor BASARNAS Kota Ambon Provinsi Maluku tahun 2015. Desain yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan survey analitik dengan menggunakan rancangan penelitian cross sectional, populasi dalam penelitian ini adalah berjumlah 102 orang, sampel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu purposif sampling dengan jumlah sampel sebanyak 35 orang, instrumen penelitian menggunakan kuesioner, pengolahan data dengan SPSS, menggunakan uji T dan tingkat kemaknaan 0,05. Hasil dalam penelitian ini di peroleh nilai signifikan sistem operasi SAR ( $p=0,126$ ) < (0,05) dengan hasil uji statistik menunjukan tidak ada hubungan dengan penanggulangan korban tenggelam. Dan Tugas BASARNAS ( $p=0,019$ ) > (0,05) dengan hasil statistik menunjukan bahawa ada hubungan antara tugas basarnas dengan penanggulangan korban tenggelam.

Kata kunci: Korban tenggelam, Manajemen, Keselamatan

**PENDAHULUAN**

Laut adalah kumpulan air asin yang luas dan berhubungan dengan samudra. Laut juga merupakan kumpulan air asin yang sangat banyak dan luas dipermukaan bumi yang memisahkan atau menghubungkan suatu benua dengan benua lainya dan suatu pulau dengan pulau lainya. Badan kesehatan dunia atau *World Health Organization* (WHO) menyatakan kematian akibat tenggelam merupakan masalah kesehatan publik yang masih diabaikan. Direktur Jenderal WHO Margareth Chan mengatakan tenggelam merupakan (Satu Dari Sepuluh Pembunuh Anak Dan Remaja). Ada banyak faktor penyebab kematian yang masih tersembunyi tenggelam adalah salah satunya.

Berdasarkan laporan Global WHO berjudul “Tenggelam: Mencegah Pembunuh Utama” yang dirilis pada 25 November 2014 dalam setahun 384 orang meninggal akibat tenggelam di seluruh dunia. Ini artinya, dalam setiap jam 16 orang tewas karena tenggelam atau satu orang setiap 90 detik. Kebanyakan korban tewas karena kesalahan penanganan pertama. Dilaporan itu disebutkan banyak orang yang tak mengetahui bagaimana teknik penyelamatan dan memberi pertolongan pertama untuk korban tenggelam.

WHO juga melaporkan kaum pria dua kali beresiko tenggelam di banding wanita. Sebab pria lebih sering melakukan kegiatan beresiko tinggi seperti berenang sendiri atau minum alkohol sebelum beraktifitas di daerah perairan.

Kasus kematian akibat tenggelam menurut WHO terjadi lebih banyak di negara- negara dengan tingkat pendapatan rendah dan miskin. di Amerika Serikat jika di rata-ratakan ada 10 Orang tewas karena tenggelam setiap hari. Sebanyak 20 % korbannya merupakan anak-anak berusia di bawah 14 tahun.

Chan mengatakan, melalui laporan ini, WHO mendorong supaya pemerintah di semua negara lebih memerhatikan masalah ini.” Harus ada tindakan pencegahan untuk mengurangi jumlah angka kematian akibat tenggelam. (TEMPO, 2014) Afrika menempati posisi terbanyak kasus tenggelam di dunia dan lebih dari sepertiga kasus terjadi di kawasan Pasifik sedangkan Amerika merupakan kawasan yang mengalami kasus tenggelam terendah angka kematian di Afrika delapan kali lebih tinggi di dibandingkan Amerika dan Australia. Kejadian di Negara berkembang lebih tinggi di dibandingkan Negara maju. (Shiwei, 2010)

Beberapa kasus besar di dunia yang terjadi yang ada hubungannya dengan tenggelamnya kapal laut di antaranya. Titanic adalah sebuah kapal penumpang super Britania Raya yang tenggelam di Samudra Atlantik Utara pada tanggal 15 april 1912 setelah menabrak sebuah gunung Es pada pelayaran perdananya dari southampton, Inggris ke New York City. Tenggelamnya Titanic mengakibatkan kematian sebanyak 1.514 orang dalam salah satu bencana maritim masa lalu yang paling mematikan sepanjang sejarah. Titanic merupakan kapal terbesar di dunia pada pelayaran perdananya. Satu dari tiga kapal samudra kelas Olympic dioperasikan oleh White Star Line. Kapal ini di bangun pada 1909 sampai 1911 oleh galangan kapal Harlan and Wolff di Belfast. Kapal ini sanggup mengangkut penumpang (Adams, 2010).

Indonesia merupakan salah satu Negara Kepulauan Terbesar di Dunia dengan jumlah pulau mencapai kurang lebih 17. 500 buah pulau dan di kenal sebagai salah satu negara yang memiliki keaneka ragaman hayati terbesar. sebagai negara kepulauan, tidaklah mengherankan jika lebih kurang dua pertiga dari teritorial negara kesatuan yang terbentuk republik ini merupakan perairan dengan luas kurang lebih 5,8 juta km<sup>2</sup> selain itu indonesia juga merupakan kanada yang merupakan salah satu negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia setelah kanada yang mencapai lebih kurang 81.000 km, indonesia juga di apit oleh 2 benua yaitu benua Asia dan australia serta 2 samudra yaitu samudra pasifik dan samudra hindia (Basuki I, 2011)

Pembangunan yang terjadi di Indonesia sebagaimana negara-negara besar lainnya di dunia, dimulai dari daerah pesisir pantai. Roda perekonomian bergerak dari laut, karena laut merupakan sarana transportasi yang murah dan dapat menjangkau wilayah-wilayah terpencil dengan mudah. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia sudah saatnya kita meletakkan pembangunan nasional berbasis maritim sebagai rasa syukur kepada sang pencipta atas anugerah tanah air berbentuk kepulauan dengan 2/3 wilayahnya. Salah satu faktor penting dalam pelayaran adalah kapal. Karena semua pelayaran pengangkutan, baik pengangkutan barang ataupun penumpang pasti membutuhkan kapal sebagai pendukungnya. Selain dikarenakan daya muat yang lebih besar dibandingkan dengan perahu tradisional, kapal juga memiliki perlengkapan dan peralatan yang jauh lebih baik dari pada perahu tradisional. Sehingga keamanan dan kenyamanan pelayaran lebih terjamin.

Transportasi di era globalisasi merupakan kebutuhan yang sangat penting bagi masyarakat dalam menunjang segala aktivitas maupun rutinitasnya sehari-hari. Transportasi publik umumnya meliputi kereta dan bis, namun juga termasuk pelayanan maskapai penerbangan, pelabuhan penyeberangan, taksi, dan lain-lain. Keberadaan transportasi publik yang baik sangat mempengaruhi roda perekonomian suatu wilayah atau daerah. Keberhasilan pertumbuhan perekonomian di suatu negara tidak akan lepas dari campur tangan pemerintah dalam upaya menciptakan transportasi publik yang nyaman, aman, bersih, dan tertata dengan baik.

Setiap moda transportasi memiliki peran dan kapasitasnya dalam melayani penumpang. Transportasi publik yang sangat menunjang tugas pemerintah dalam usaha pembangunan sejatinya adalah moda transportasi laut. Transportasi laut sangat berperan penting untuk menghubungkan satu pulau dengan pulau lainnya sehingga pendistribusian barang maupun penumpang dari satu pulau ke pulau lain dapat berjalan lancar, sehingga pemerataan pembangunan dapat terlaksana dan tidak hanya terpusat di satu wilayah atau satu pulau saja. Untuk menciptakan suatu industri transportasi laut nasional yang kuat, yang dapat berperan sebagai penggerak pembangunan nasional, menjangkau seluruh wilayah perairan nasional dan internasional sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan rakyat dan mewujudkan persatuan dan kesatuan bangsa, maka kebijakan pemerintah di bidang transportasi laut tidak hanya terbatas pada kegiatan angkutan laut saja, namun juga meliputi aspek kepelabuhanan, serta keselamatan pelayaran.

Jumlah kecelakaan kapal pelayaran di Indonesia cukup memprihatinkan, terutama selama periode 2009-2015, dengan terjadinya 185 kasus kecelakaan. Pada tahun 2010 tercatat 29 peristiwa kecelakaan, tahun 2011: 38 kecelakaan, 2012: 32 kecelakaan, 2013: 35 kecelakaan, 2014: 32 kecelakaan dan pada tahun 2015 terjadi 19 kasus kecelakaan, rata-rata kecelakaan selama 6 tahun terakhir adalah 30,83%.

Jenis kecelakaan yang terjadi rata-rata selama 6 tahun (2010-2015) adalah tenggelam (30%), tubrukan (26%), kandas (14%), kebakaran (17%) dan lainnya (13%). Sedangkan penyebab kecelakaan kapal adalah 65% *human error*, 24% kesalahan teknis, 11% karena kondisi lainnya.

Tingginya kasus kecelakaan laut di Indonesia saat ini harus menjadi perhatian seluruh pihak, bukan hanya pemilik kapal tetapi juga pemerintah, instansi terkait dan masyarakat yang harus lebih aktif dalam memberikan informasi. Dari hasil pengamatan, penyebab utama kecelakaan laut

adalah karena faktor kelebihan angkutan dari daya angkut yang ditetapkan, baik itu angkutan barang maupun orang. Bahkan tidak jarang pemakai jasa pelayaran memaksakan diri naik kapal meskipun kapal sudah penuh dengan tekad asal dapat tempat di atas kapal hal ini dapat memicu dan mengakibatkan kecelakaan dan musibah tenggelam.

Maluku merupakan salah satu provinsi di kawasan timur negara RI yang memiliki posisi strategi, karena kedudukannya berada antara sebagian wilayah barat dan tengah Indonesia dengan Papua di bagian timur, serta menjadi penghubung wilayah selatan yakni Negara Australia dan timur leste dengan wilayah utara yaitu Maluku Utara dan Sulawesi. Selain itu, provinsi Maluku berada pada jalur lintas Internasional yaitu di lalui oleh 3 Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Posisi ini mempunyai arti yang sangat strategis di bidang ekonomi, perdangan dan investasi.

Iklim di wilayah Maluku dipengaruhi oleh iklim tropis dan iklim musim, yang di sebabkan oleh kondisi kepulauan Maluku yang terdiri dari pulau-pulau dan di kelilingi oleh lautan berdasarkan data klimatogi, hasil pencatatan stasiun meteorologi dan geofisika di Provinsi Maluku, maka suhu rata-rata di Provinsi Maluku tahun 2015 adalah 26,7°C dengan curah hujan 264,4 mm.

Daerah Maluku mengenal dua musim yakni: musim barat atau utara dan tenggara atau timur yang diselingi oleh dua macam pancaroba yang merupakan transisi kedua musim tersebut. Musim barat di Maluku berlangsung dari bulan Desember sampai bulan Maret, sedangkan bulan April adalah masa transisi kemusim tenggara. Musim tenggara berlaku rata-rata 6 bulan berawal dari bulan Mei dan berakhir pada bulan Oktober. Masa transisi kemusim barat adalah pada bulan November.

Keadaan musim tidak homogen dalam arti setiap musim berlaku di daerah ini memeberikan pengaruh yang berbeda-beda pada daratan maupun lautnya (di Maluku tenggara terutama pada musim hujan). Berdasarkan klasifikasi Koppen, iklim di Maluku tergolong type Alpa, dan hanya sebagian kecil yang tergolong type Ae, seperti daerah-daerah Obi, Tual, dan Dobo. Berdasarkan klasifikasi Schmid ferbusen, iklim di Maluku tergolong type A dan B dan hanya sebagian kecil saja tergolong type C seperti daerah Tual (Maluku Tenggara) (Malukuprov, 2015).

Kecelakaan laut di Maluku masih terbilang sedang karena berdasarkan laporan Pemda sistem bongkar muat kapal sudah dibatasi guna menghindari kecelakaan, berdasarkan laporan yang diterima angka kecelakaan laut di Maluku mencapai 27 %.

Organisasi SAR pertama di Indonesia diatur dalam Keputusan Presiden Nomor 11 Tahun 1972 Tanggal 28 Pebruari 1972 Tentang Badan SAR Indonesia (BASARI) dengan tupoksi menangani musibah kecelakaan penerbangan dan pelayaran. BASARI berkedudukan di bawah Presiden dan bertanggungjawab langsung kepada Presiden serta sebagai pelaksana di lapangan kepada Pusat SAR Nasional (PUSARNAS) yang dipimpin oleh seorang pejabat dari Departemen Perhubungan. Pada tahun 1980, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.91/OT.002/Phb-80 dan KM.164/OT.002/Phb-80 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, PUSARNAS diubah menjadi Badan SAR Nasional.(BASARNAS,2015)

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan jenis penelitian survei analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Penelitian ini di laksanakan di Kantor BASARNAS Kota Ambon Provinsi Maluku pada Tanggal 16 Juli s/d 16 Agustus 2015. Populasi pada penelitian ini adalah semua staf dan pegawai di Kantor BASARNAS Kota Ambon Provinsi Maluku berjumlah 102 orang. Penarikan sampel menggunakan *Purposif Sampling*, maka didapatkan sampel sebanyak 35 orang responden.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini diperoleh melalui wawancara langsung dengan responden menggunakan instrument penelitian kuesioner dan di lakukan dengan cara satu-persatu. Setelah pengambilan data dilakukan, dan data diperoleh, maka selanjutnya dilakukan pengolahan data yang meliputi beberapa bagian yaitu: *Editing, Coding dan Tabulating*. Setelah data diolah, selanjutnya dilakukan analisis data dengan menggunakan *softwer* komputer SPSS. Adapun analisa yang digunakan yaitu: analisis *Univariat* dan *Bivariat* dengan menggunakan uji statistik *Chi-square* dengan kemaknaan ( $\alpha = 0,05$ ).

## HASIL PENELITIAN

Tabel 1 menunjukkan bahwa responden yang paling banyak yaitu kelompok umur 26-30 tahun berjumlah 15 responden (42,9%), sedangkan yang paling sedikit pada kelompok umur 40-45 tahun dengan jumlah 1 responden (2,8%).

Tabel 1. Distribusi Umur Responden di Kantor BASARNAS Kota Ambon Provinsi Maluku Tahun 2015

| Kelompok Umur | Frekuensi | Persentase |
|---------------|-----------|------------|
| 20 – 25       | 5         | 14,3       |
| 26 – 30       | 15        | 42,9       |
| 31 – 35       | 12        | 34,3       |
| 35 – 40       | 2         | 5,7        |
| 40 – 45       | 1         | 2,8        |
| Jumlah        | 35        | 100        |

Tabel 2. Distribusi Jenis Kelamin Responden di Kantor BASARNAS Kota Ambon Provinsi Maluku Tahun 2015

| Jenis Kelamin | Frekuensi | Persentase |
|---------------|-----------|------------|
| Laki-Laki     | 29        | 82,9       |
| Perempuan     | 6         | 17,1       |
| Jumlah        | 35        | 100        |

Berdasarkan tabel 2, diatas menunjukkan bahwa responden yang paling banyak yaitu berjenis kelamin laki-laki dengan jumlah 29 responden (82,9%), sedangkan yang paling sedikit yaitu berjenis kelamin perempuan dengan jumlah 6 responden (17,1%).

Tabel 3. Distribusi Masa Kerja Responden di Kantor BASARNAS Kota Ambon Provinsi Maluku Tahun 2015

| Masa Kerja (Tahun) | Frekuensi | Persentase |
|--------------------|-----------|------------|
| 1 – 5              | 6         | 17,1       |
| 6 – 10             | 26        | 74,3       |
| 11 – 15            | 2         | 5,7        |
| 16 – 20            | 1         | 2,9        |
| Jumlah             | 35        | 100        |

Berdasarkan tabel 3, diatas menunjukkan bahwa responden yang paling banyak yaitu pada kelompok masa kerja antara 6-10 tahun berjumlah 26 responden (74,3%), sedangkan yang paling sedikit yaitu pada kelompok masa kerja 16 – 20 tahun berjumlah 1 responden (2,9%).

Tabel 4. Distribusi Sistem Operasi SAR di Kantor BASARNAS Kota Ambon Provinsi Maluku Tahun 2015

| Sistem Operasi SAR | Frekuensi | Persentase |
|--------------------|-----------|------------|
| Baik               | 30        | 85,7       |
| Tidak Baik         | 5         | 14,3       |
| Total              | 35        | 100        |

Berdasarkan tabel 4, diketahui bahwa responden yang melakukan Sistem Operasi SAR dengan baik berjumlah 30 responden (85,7%), sedangkan responden yang melakukan Sistem Operasi SAR dengan tidak atau belum baik berjumlah 5 responden (14,3%).

Berdasarkan tabel 5, diatas, diketahui bahwa responden yang melakukan tugas BASARNAS dengan baik berjumlah 32 responden (91,4%), sedangkan responden yang melakukan tugas BASARNAS dengan tidak atau belum baik berjumlah 3 responden (8,6%).

Tabel 5. Distribusi Tugas di BASARNAS di Kantor BASARNAS Kota Ambon Provinsi Maluku Tahun 2015

| Tugas BASARNAS | Frekuensi | Persentase |
|----------------|-----------|------------|
| Baik           | 32        | 91,4       |
| Tidak Baik     | 3         | 8,6        |
| Total          | 35        | 100        |

Tabel 6. Distribusi Penanggulangan Korban Tenggelam di Kantor BASARNAS Kota Ambon Provinsi Maluku Tahun 2015

| Penanggulangan Korban Tenggelam | Frekuensi | Persentase |
|---------------------------------|-----------|------------|
| Terlaksana                      | 32        | 91,43      |
| Tidak Terlaksana                | 3         | 8,57       |
| Total                           | 35        | 100        |

Berdasarkan tabel 6, diketahui bahwa responden yang terlaksana dalam penanggulan porban tenggelam berjumlah 32 responden (91,4%), sedangkan responden yang tidak terlaksanadalam penanggulan korban tenggelam berjumlah 3 responden (8,6%).

Tabel 7. Analisis Hubungan antara satuan BASARNAS dengan Penyelamatan Korban Tenggelam pada Kantor BASARNAS Kota Ambon Provinsi Maluku Tahun 2015

| Sistem Operasi | Penanggulangan Korban Tenggelam |      |                  |     | Total |       | P-value |
|----------------|---------------------------------|------|------------------|-----|-------|-------|---------|
|                | Terlaksana                      |      | Tidak Terlaksana |     | n     | %     |         |
| SAR            | n                               | %    | n                | %   |       |       | n       |
| Baik           | 30                              | 85,7 |                  |     | 30    | 85,7  | 0,126   |
| Tidak baik     | 2                               | 5,7  | 3                | 8,6 | 5     | 14,3  |         |
| Total          | 32                              | 91,4 | 3                | 8,6 | 35    | 100,0 |         |

Berdasarkan hasil pengolahan data pada tabel 7, didapatkan nilai signifikasi atau *p-value* sebesar 0,126 yang lebih besar dari 0,05 atau  $p > \alpha$ . Hal ini dapat disimpulkan bahwa  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak atau hipotesis penelitian ditolak. Artinya tidak ada hubungan antara sistem operasi SAR dengan penyelamatan pasien atau korban tenggelam.

Tabel 8. Analisis Hubungan antara Satuan BASARNAS dengan Penyelamatan Korban Tenggelam pada Kantor BASARNAS Kota Ambon Provinsi Maluku Tahun 2015

| Tugas BASARNAS | Penanggulangan Korban Tenggelam |      |                  |     | Total |       | P-value |
|----------------|---------------------------------|------|------------------|-----|-------|-------|---------|
|                | Terlaksana                      |      | Tidak Terlaksana |     | n     | %     |         |
|                | n                               | %    | n                | %   |       |       | n       |
| Baik           | 32                              | 91,4 |                  |     | 30    | 85,7  | 0,019   |
| Tidak baik     |                                 |      | 3                | 8,6 | 5     | 14,3  |         |
| Total          | 32                              | 91,4 | 3                | 8,6 | 35    | 100,0 |         |

Berdasarkan Hasil pengolahan data pada tabel 8, didapatkan taraf signifikan atau *p-value* sebesar 0,019 yang lebih kecil dari 0,05 atau  $p < \alpha$ . Hal ini dapat disimpulkan bahwa  $H_0$ ditolak dan  $H_a$ diterima atau hipotesis penelitian diterima. Artinya ada hubungan antara tugas BASARNAS dengan Penyelamatan Pasien/Korban Tenggelam.

## PEMBAHASAN

### Hubungan Antara Sistem Operasi SAR dengan Penyelamatan Korban Tenggelam

Berdasarkan hasil uji statistik menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara sistem operasi SAR dengan penyelamatan korban tenggelam. Dimana hasil pengujian statistik pada penelitian diperoleh taraf signifikan atau *p-value* sebesar 0,126 yang lebih besar dari 0,05 atau  $p > \alpha$ . Hasil pengamatan di lapangan dapat dijelaskan bahwa meski pada penanggulangan korban tenggelam dapat terlaksana, tetapi ada sebagian responden yang dalam sistem operasi SAR tidak dilakukan dengan baik. Dilihat dari pengisian kuisioner terdapat 32 responden (91,4%) terlaksana dalam penanggulangan korban tenggelam, sedangkan 3 responden (8,6%) tidak terlaksana dalam penanggulangan korban tenggelam. 30 responden (85,7%) baik dalam melakukan sistem operasi SAR, sedangkan 5 responden (14,3%) tidak baik dalam melakukan sistem operasi SAR.

### Hubungan Antara Tugas BASARNAS dengan Penyelamatan Korban Tenggelam

Berdasarkan hasil uji statistik menunjukkan bahwa ada hubungan antara tugas BASARNAS dengan Penyelamatan Korban Tenggelam. Dmana hasil pengujian statistik didapatkan taraf signifikan atau *p-value* sebesar 0,019 yang lebih kecil dari 0,05 atau  $p < \alpha$ . Data penelitian

diketahui bahwa lebih banyak responden menjalankan tugas BASARNAS dengan baik dan juga terlaksana dalam melakukan penanggulangan korban tenggelam masing-masing berjumlah 32 responden (91,4%). Sedangkan responden lebih sedikit menjalankan tugas BASARNAS dengan tidak baik dan juga tidak terlaksana dalam melakukan penanggulangan korban tenggelam masing-masing berjumlah 3 responden (8,6%).

Menurut asumsi peneliti dari penelitian yang sudah dilakukan tugas BASARNAS sangat penting dalam penanggulangan korban tenggelam. Oleh karena itu setiap anggota BASARNAS harus di bekali dengan pendidikan, kemampuan dan skil serta pengalaman yang cukup agar tugas yang di jalankan dapat terlaksana dengan baik.

Hal ini sesuai dengan apa yang dikatakan oleh Kepala Sub Seksi Potensi Basarnas Palu, Jendri Paendong kepada Metro Selawesi (28/6/2015) bahwa setiap kali terjadi peristiwa besar, seperti bencana alam maupun kecelakaan yang merenggut banyak nyawa manusia, nampak korp orange Badan SAR Nasional selalu berada di garda paling depan. Dan menjadi seorang *rescuer* (personil tim penyelamat) BASARNAS, tidak cukup hanya dengan bekal pendidikan formal, tetapi harus pula siap secara fisik dan mental, dia harus mampu mengalahkan rasa takut dalam dirinya sendiri. Sebab, jika tidak, dia akan justru menambah beban tim ketika berada di lapangan. Untuk itu sangat besar hubungan tugas BASARNAS dengan keselamatan/Korban Tenggelam.

### KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil yang telah didapatkan, maka dapat disimpulkan bahwa sistem operasi SAR tidak memiliki hubungan dengan penyelamatan korban tenggelam dengan nilai  $p$  value = 0,126. Sementara tugas BASARNAS memiliki hubungan dengan penyelamatan korban tenggelam dengan nilai  $p$  value = 0,019.

Diharapkan dengan adanya penelitian ini, ada kebijakan pimpinan yang tegas dalam pelaksanaan Sistem operasi SAR maupun tugas BASARNAS dalam penanggulangan korban tenggelam dan *punishment* (sanksi) dalam mengevaluasi kinerja BASARNAS. Agar pihak instansi mengadakan *upgrade*/pelatihan mengenai pelaksanaan Sistem operasi SAR maupun tugas BASARNAS dalam rangka peningkatan kemampuan penanggulangan korban tenggelam atau memberikan kesempatan kepada tim SAR untuk mengikuti pendidikan berkelanjutan.

### DAFTAR PUSTAKA

- Adams, simon, (2010). Eyewitness Titanic, New York; Dk, Publishing
- BASARNAS (2015). Pedoman penanggulan Bencana, Ambon
- Basuki I. (2011). Sumber daya laut Indonesia dan pengelolaannya: Kementrian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia
- <http://www.medicinesia.com/harian/penanganan-kegawatdaruratan-tenggelam>
- Shiwei M, Dkk. 2010. Contributory Diagnosis of in Putrefactive Corpsesusing the Electric Impedance Spectroscopi.
- [www.BadanSARNasional.com](http://www.BadanSARNasional.com) Kemayoran Jakarta pusat