

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Penerapan**

1. Menurut Badudu dan Sutan Muhammad Zaid (2011) dalam artikel Efektifitas Bahasa Indonesia, Penerapan adalah Sebuah tindakan yang dilakukan, baik secara individu maupun kelompok mempraktekan suatu teori, metode dan hal lain dengan maksud untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk kepentingan yang diinginkan yang telah di rumuskan

#### **2.2 ISM CODE**

1. Menurut Ardiansyah (2011) dalam artikel yang berjudul Penerapan *ISM Code* guna meningkatkan pengetahuan dan keterampilan awak kapal dijelaskan bahwa tujuan dari diterapkannya *ISM Code* adalah untuk meningkatkan kesadaran awak kapal akan pentingnya penerapan *ISM code* agar kecelakaan fatal yang di sebabkan oleh ketidakmampuan atau kurang terampilnya awak kapal dalam pengoperasian seluruh sistem yang ada dikapal dapat diminimalisir dan dapat diterapkan dengan baik.
2. Menurut Uyamodjo (2010) dari artikel yang berjudul Pengenalan dasar-dasar *International Safety Management Code* bahwa *ISM Code* merupakan produk dari *IMO* yang akhirnya diadopsi dari *SOLAS (Safety of Life at Sea)* pada tahun 1994 yang bertujuan untuk menjamin keselamatan dilaut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal.
3. Menurut Fahmi Munsah (2017) dari artikel yang berjudul mengenal standar *ISM Code* untuk keselamatan perkapalan dijelaskan bahwa *ISM Code* merupakan suatu standar sistem manajemen K3 dan Lingkungan. Lebih kurang sejajar dengan OHSAS 18001:2007 dan ISO 14001:2004, yang dijalankan bukan atas berdasarkan suka rela, melainkan merupakan standar

manajemen yang dipersyaratkan melalui peraturan perundang undangan dan persyaratan lain.

Fahmi Munsah juga mengatakan bahwa *ISM Code* lahir dari kebutuhan pengelola keselamatan dikapal yang disebabkan oleh tingginya angka kecelakaan kerja dibidang maritim dan dunia pelayaran. Berdasarkan resolusi *International Maritime Organization(IMO) A.741 International Management Code for the Safe Operation and for Pollution Prevention Code* atau ketentuan ini kemudian diadopsi oleh *SOLAS (Safety of Life at Sea)* yang dijabarkan dalam Bab IX.

Jadi *ISM CODE* adalah suatu standar sistem yang diteapkan didunia pelayaran guna untuk meningkatkan keselamatan pengoperasian kapal serta upaya pencegahan atau pengendalian pencemaran lingkungan.

### **2.3 Kecelakaan kerja**

1. Menurut pusat kesehatan kerja (2008) Kecelakaan kerja adalah kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan. Biasanya kecelakaan menyebabkan, kerugian material dan penderitaan dari yang paling ringan sampai kepada yang paling berat.
2. Menurut Gunawan serta Waluyo (2015) kecelakaan kerja adalah suatu peristiwa yang tidak di rencanakan serta yang tidak di inginkan dan mengganggu proses produksi/operasi, mengakibatkan kerusakan harta badan dan aset, menciderai manusia atau mengakibatkan kerusakan lingkungan.
3. Menurut Suma`mur (Dalam Sucipto,2014) kecelakaan kerja adalah kejadian yang tidak terduga dan tidak di harapkan. Tak terduga,oleh karena di belakang peristiwa itu tidak terdapat unsur kesengajaan,terlebih dalam unsur kesengajaan. Maka dari itu, peristiwa sabotase atau tindakan kriminal di luar ruang lingkup kecelakaan yang sebenarnya. Tidak di harapkan, oleh karena peristiwa kecelakaan di sertai dengan kerugian material ataupun penderitaan dari paling ringan sampai kepada yang paling berat.

Jadi kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak diinginkan dan terjadi karena faktor manusia, faktor alam, dan kehendak tuhan.

## **2.4 Keselamatan Kerja**

1. Menurut Purnama dalam Widodo (2015) Keselamatan kerja adalah suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmani maupun rohani tenaga kerja pada khususnya dan manusia pada umumnya serta hasil budaya dan karyanya.
2. Menurut Gunawan dan Waluyo (2015) Keselamatan kerja adalah upaya manusia untuk mencegah terjadinya insiden atau yang merugikan perusahaan, tenaga kerja, masyarakat, maupun lingkungan alam.

Jadi keselamatan kerja adalah usaha-usaha yang dilakukan untuk menciptakan kerja tanpa ada resiko yang menimbulkan kerugian jiwa, harta dan benda.dan alam.

## **2.5 Kapal**

Denifisi-denifisi kapal dari berbagai sumber:

1. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2008 tentang PelayaranKapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdukung daya dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Beberapa jenis kapal menurut undang-undang Pelayaran UU RI No.17 tahun 2008 sebagai berikut:

### **a. Kapal Indonesia**

Kapal Indonesia, ialah sebuah kapal yang mempunyai sertifikat-sertifikat/ surat-surat (surat laut atau pas kapal), dari/ oleh pemerintah Indonesia(BKI).

b. Kapal Perairan Dalam

Kapal Perairan Dalam adalah kapal apung beroperasi atau berlayar disungai dan danau yang bukan seperti kapal laut berlayar di laut.

c. Kapal Perang

Kapal perang, yaitu kapal yang dibangun untuk pertahanan dan kapal yang menjadi kapal bantu dari kapal perang; umumnya kapal-kapal yang dimiliki Tentara Nasional Indonesia- Angkatan Laut (TNI-AL).

d. Kapal Negara (KN)

Kapal Negara, yaitu kapal yang dimiliki oleh pemerintah, yang tidak termasuk kapal perang dan dipergunakan untuk tugas khusus bagi pemerintah, misalnya: kapal Bea Cukai, kapal Distrik Navigasi Perambuan, dan lain-lain.

e. Kapal Tunda

Kapal tunda, yaitu kapal yang digunakan untuk menunda, menggandeng atau mendorong kapal lain yang membutuhkannya. Kapal tunda tersebut umumnya dipergunakan di pelabuhan untuk membantu kapal-kapal merapat ke dermaga atau di laut untuk membantu kapal-kapal yang rusak atau dalam keadaan bahaya guna membawanya ke pelabuhan untuk bantuan atau perbaikan. Selain itu kapal tunda juga bisa memadamkan kebakaran dilaut, memerangi polusi atau pencemaran, dan lain sebagainya.

f. Kapal Penumpang

Kapal penumpang adalah kapal yang boleh mengangkut lebih dari 12 penumpang dan dinyatakan sebagai kapal penumpang. Dalam hal ini jelas tidak termasuk kapal barang yang mendapat dispensasi untuk mengangkut lebih dari 12 orang penumpang.

g. Kapal Peneliti

Kapal yang dibuat untuk fungsi penelitian dan pemetaan atau *survey*, seperti *hidrografi*, *oseanografi*, *geofisika*, dan *seismografi*.

#### i. Kapal Niaga

Jika kapal Niaga diartikan sebagai setiap kapal yang digerakkansecaramekanis dan digunakanuntukmengangkut barang dan atau penumpang untuk umum dengan pemungutan biaya, dapat diartikan bahwa pada kapal niaga terdapat unsur memberi jasa angkutan laut kepada masyarakat dengan harapan mendapat biaya dari pemakai jasa tersebut.Kapal Niaga Indonesia merupakan sarana pemberi jasa angkutan laut yang ditujukan untuk membina kesatuan ekonomi Negara Kepulauan Indonesia serta melayani dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional.Pemberian jasa angkutan laut dilakukan melalui sistem pelayaran tetap dan teratur yang dilengkapi dengan pelayanan tidak tetap untuk menjamin kontinuitas arus barang.

#### j. Kapal Penangkap Ikan

Yang dimaksud kapal penangkap ikan disini adalah kapal yang dibuat untuk menangkap ikan dengan berbagai cara, seperti *purse-seining*, *long-lining*, *beam trawling* dan *stern-trawling*. Kapal ini seringkali dilengkapi peralatan pendingin (*refrigerator*) dan peralatan untuk memproses lebih jauh.

#### k. Kapal Tanker

Kapal tanker, yaitu kapal muatan yang dibangu khusus dan digunakan untuk pengangkutan muatan curah yang berbentuk cair dan mudah terbakar.Kategori kapal ini biasanya dengan sebuah geladak dimana terdapat tangki-tangki yang tersusun secara integral maupun terpisah.

#### l. Kapal Offshore

Berdasarkan Artikel dari Teknik Area (2020) terdapat juga jenis-jenis kapal Offshore yang merupakan merupakan kapal yang di desain khusus sesuai dengan kebutuhannya untuk mendukung aktivitas kegiatan lepas pantai atau offshore, Dibawah adalah pengertian dan jenis kapal offshore :

1) Kapal *Anchor Handling and Towing* (AHT)

Digunakan untuk aktifitas mengangkut jangkar dari *Barge/RIG* dan menjatuhkan (*Deployed*) ke laut atau sebaliknya dan juga menunda *Barge/RIG*. Kapal jenis ini biasanya main decknya sempit.

2) Kapal *Anchor Handling Towing and Supply* (AHTS)

Tugas dan pekerjaannya sama dengan tipe kapal AHT dan dapat juga digunakan untuk menyuplay berbagai macam keperluan *RIG* atau *Platform*. Seperti menyuplay peralatan pengeboran, bahan makanan, air, minyak dan sebagainya. Sehingga kapal ini mempunyai *main deck* yang lebih luas dibandingkan dengan kapal AHT.

3) Kapal *Work Boat*

Kapal pengangkut tenaga kerja yang akan bekerja di *Offshore*, dilengkapi sejumlah ruang akomodasi yang besar untuk para penumpang. Untuk tipe besar disebut *Accommodation Barge* yang mampu menampung ratusan orang.

4) Kapal *Diving Supply Vessel* (DSV)

Kapal yang dipakai untuk *explorasi* penyelaman.

5) Kapal *Platform Supply Vessel* (PSV)

Kapal yang didesain khusus untuk transportasi barang dan personil dari pelabuhan ke *platform* atau antar *platform*. Ukurannya antara 65m hingga 350m.

6) Kapal RV (*Research Vessel*) kapal *Survey*

Kapal yang mempunyai fungsi untuk melakukan *survey* dan penelitian dibawah laut. Biasanya kapal ini difungsikan juga sebagai *diving vessel*.

7) *Cable Layer* atau *Cable Ship*

Kapal yang digunakan untuk penanaman kabel listrik dan telekomunikasi dibawah laut. Memiliki bangunan kapal yang

tinggi dan spool gulungan kapal yang sangat besar membuatnya berbeda dari jenis kapal lainnya.

## 2.6 Dasar Keselamatan di Laut

### 1. *SOLAS (Safety Of Life At Sea)*

*The SOLAS Convention in its successive forms is generally regarded as the most important of all international treaties concerning the safety of merchant ships.*

*Safety Of Life At Sea (SOLAS)* arti dalam bahasa Indonesia adalah “Keselamatan Jiwa Dilaut” peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana. Peraturan *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana. Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya. Modernisasi peraturan *SOLAS* sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan *SOLAS 1960* dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti :

- a. Desain konstruksi kapal
- b. Permesinan dan instalasi listrik
- c. Pencegah kebakaran
- d. Alat-alat keselamatan
- e. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi
- f.

## 2. MARPOL (*Marine Pollution Prevention*)

*MARPOL Convention*, Menangani aspek lingkungan perairan khusus untuk perairan khusus untuk Pencegahan pencemaran yang asalnya dari kapal, alat apung lainnya dan usaha untuk penanggulangannya.

Peraturan mengenai pencegahan berbagai jenis sumber bahan pencemaran lingkungan maritim yang datangnya dari kapal dan bangunan lepas pantai diatur dalam *MARPOL Convention 73/78 Consolidated Edition 1997* yang memuat peraturan :

### a. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973.*

Mengatur kewajiban dan tanggung jawab Negara-negara anggota yang sudah meratifikasi konvensi tersebut guna mencegah pencemaran dan buangan barang-barang atau campuran cairan beracun dan berbahaya dari kapal. Konvensi-konvensi IMO yang sudah diratifikasi oleh Negara anggotanya seperti Indonesia, memasukkan isi konvensi-konvensi tersebut menjadi bagian dari peraturan dan perundang-undangan Nasional.

### b. *Protocol of 1978*

Merupakan peraturan tambahan "*Tanker Safety and Pollution Prevention (TSPP)*" bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kapal tanker dan melaksanakan peraturan pencegahan dan pengontrolan pencemaran laut yang berasal dari kapal terutama kapal tanker dengan melakukan modifikasi dan petunjuk tambahan untuk melaksanakan secepat mungkin peraturan pencegahan pencemaran yang dimuat di dalam Annex konvensi. Karena itu peraturan dalam MARPOL Convention 1973 dan Protocol 1978 harus dibaca dan diinterpretasikan sebagai satu kesatuan peraturan. Selanjutnya peraturan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut oleh berbagai jenis bahan pencemar dari kapal dibahas dalam Annex I s/d VI MARPOL 73/78, berdasarkan jenis masing-masing bahan pencemar sebagai berikut :

*Annex I : Annex I Regulations for the Prevention of Pollution by Oil*



*(entered into force 2 October 1983)*

*Annex II :Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk (entered into force 2 October 1983)*

*Annex III :Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by SeainPackaged Form (entered into force 1 July 1992)*

*Annexn IV: Prevention of Pollution by Sewage from Ships (entered into force 27 September 2003)*

*Annex V :Prevention of Pollution by Garbage from Ships (entered into force 31 December 1988)*

*Annex VI :Prevention of Air Pollution from Ships (entered into force 19 May 2005)*

c. *STCW (Standar of Training Certification and Wactchkeeping for Seafferer)*

Yang berisi persyaratan minimum pendidikan atau training yang harus dipenuhi oleh ABK (Anak Buah Kapal) untuk bekerja diatas kapal.

Konferensi diplomatik negara anggota Konvensi *STCW*, yang diselenggarakan di Manila Filipina, pada tanggal 21-25 Juni 2010, telah mengadopsi beberapa perubahan mendasar terhadap Konvensi *STCW* dan *STCW Code*. Maksud dari amandemen-amandemen tersebut (dikenal sebagai Amandemen Manila) adalah untuk meningkatkan standar profesionalisme dari para pelaut serta untuk meningkatkan keselamatan pelayaran,keamanan dan perlindungan terhadap lingkunganlaut.Amandemen-amandemen tersebut memperbarui standard kompetensi untuk mengakomodir teknologi terbaru,memperkenalkan persyaratan dan metodologi baru untuk diklat dan sertifikasi, serta meningkatkan mekanisme untuk menjalankan ketentuan-ketentuan dalam konvensi *STCW* oleh administrasi Negara Bendera (*Flag State*) dan Negara Pelabuhan (*Port State*), serta menjelaskan secara spesifik persyaratan-persyaratan yang berkaitan ketentuan jam kerja dan istirahat, pencegahan penyalahgunaan obat-

obatan terlarang dan alkohol, serta standard medical fitness bagi para pelaut.

#### 4. *ISM CODE*

*International Safety Management Code (ISM CODE)* adalah kode internasional tentang tanggung jawab bersama perusahaan pelayaran selaku pemilik kapal / operator kapal dan personil diatas kapal dalam pemenuhan standar keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran laut. *ISM CODE* diberlakukan secara internasional karena pengoperasian kapal dan pencemaran dilaut bersifat global dan menjadi tanggung jawab bersama semua negara maritim.

Di dalam *ISM CODE* terdapat 16 Elemen yang mendasar, yang akan penulis jelaskan secara umum, yaitu sebagai berikut :

a. Umum (*General*)

Sebuah pendahuluan yang menjelaskan tujuan umum dari *ISM Code* dan sasaran-sasaran yang hendak dicapai.

b. Kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan (*Safety and Enviromental protection policy*)

Perusahaan harus menyatakan secara tertulis kebijakannya (*policy*) tentang keselamatan dan perlindungan lingkungan maritim (kelautan) dan memastikan bahwa setiap orang dalam perusahaannya mengetahui dan mematuhi.

c. Tanggung jawab dan wewenang perusahaan (*Company Responsibilities and Authority*)

Perusahaan harus memiliki cukup orang-orang yang mampu bekerja di atas kapal dengan peranan dan tanggung jawab yang didefinisikan secara tertulis dengan jelas (siapa yang bertanggung jawab atas apa)

- d. Orang yang ditunjuk sebagai penghubung antara pimpinan perusahaan dan kapal (*Designated person*)

Perusahaan harus menunjuk / mengangkat seseorang atau lebih di kantor pusat di darat yang bertanggung jawab untuk memantau dan mengikuti semua kegiatan yang berhubungan dengan “Keselamatan” kapal.

- e. Tanggung jawab dan wewenang Nakhoda (*Master Responsibility and Authority*)

Nakhoda bertanggung jawab untuk membuat sistem tersebut berlaku di atas kapal. Ia harus membantu memberi dorongan / motivasi kepada ABK untuk melaksanakan sistem tersebut dan memberi mereka instruksi-instruksi yang diperlukan. Nakhoda adalah “bos” di atas kapal dan bila dipandang perlu untuk keselamatan kapal atau awaknya dia dapat melakukan penyimpangan terhadap semua ketentuan yang dibuat oleh kantor mengenai “Keselamatan” dan “Pencegahan” yang sudah ada.

- f. Sumber daya dan tenaga kerja (*Resources and Personnel*)

Perusahaan harus mempekerjakan orang-orang yang tepat di atas kapal dan di kantor serta memastikan bahwa mereka semua. Mengetahui tugas-tugas mereka masing-masing. Menerima instruksi-instruksi tentang cara melaksanakan tugasnya dan mendapat pelatihan jika perlu.

- g. Pengembangan pengoperasian kapal (*Development of Plans For Shipboard Operations*)

Buatlah program mengenai apa yang anda harus lakukan dan lakukanlah apa yang sudah anda programkan”. Anda perlu membuat program mengenai pekerjaan anda di atas kapal dan melakukan pekerjaan anda sesuai dengan program yang telah dibuat.

- h. Kesiapan menghadapi keadaan darurat (*Emergency Preparedness*)

Anda harus siap untuk hal-hal yang tidak terduga (darurat). Itu dapat terjadi setiap saat. Perusahaan harus mengembangkan rencana-

rencana untuk menanggapi situasi-situasi darurat di atas kapal dan mempraktekkan kepada mereka.

- i. Pelaporan dan analisa ketidak sesuaian kecelakaan dan kejadian berbahaya (*Reports and Analysis of Non-Conformities Accident and Hazardous Occurrences*)

Tidak ada orang atau sistem yang sempurna. Hal yang baik tentang sistem ini adalah bahwa sistem ini memberikan kepada anda suatu cara untuk melakukan koreksi dan memperbaikinya. Jika anda menemukan sesuatu yang tidak benar (termasuk kecelakaan dan situasi-situasi yang berbahaya atau juga yang nyaris terjadi / near miss) laporkan hal itu. Hal-hal yang tidak benar tersebut akan dianalisa dan keseluruhan sistem dapat diperbaiki.

- j. Pemeliharaan kapal dan perlengkapannya (*Maintenance of the Ship and Equipment*)

Kapal dan perlengkapannya harus dipelihara dan diusahakan selalu baik dan berfungsi. Anda harus selalu mentaati semua ketentuan /aturan dan peraturan-peraturan yang berlaku. Semua peralatan / perlengkapan yang penting bagi keselamatan anda harus selalu terpelihara dan diyakinkan akan berfungsi dengan baik melalui pengujian secara teratur / berkala. Buatlah record / catatan tertulis semua pekerjaan-pekerjaan yang dilakukan.

- k. Dokumentasi (*Documentation*)

Sistem kerja anda Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) harus dinyatakan secara tertulis (didokumentasikan) dan dapat dikontrol. Dokumen-dokumen tersebut harus ada di kantor dan di atas kapal. Anda harus mengontrol semua pekerjaan administrasi anda yang berkaitan dengan sistem tersebut (yakni : laporan-laporan tertulis dan formulir-formulir)

l. Verifikasi tinjauan dan evaluasi perusahaan (*Company Verification Review and Evaluation*)

Perusahaan harus mempunyai metode-metode untuk melakukan pemeriksaan internal untuk memastikan bahwa sistem tersebut berfungsi dan terus meningkat.

m. Sertifikasi Verifikasi dan Pengawasan (*Certification and Periodical Verification*)

Pemerintah di negara bendera (Flag administration) atau suatu badan/organisasi yang diakui olehnya (RO), akan mengirimkan auditor-auditor eksternal untuk mengecek sistem manajemen keselamatan dari perusahaan di kantor dan di atas kapal-kapalnya. Setelah ia memastikan dirinya bahwa sistem tersebut telah berjalan, pemerintah negara bendera kapal akan mengeluarkan *Document of Compliance* untuk kantor dan *Safety Management Certificate* untuk setiap kapalnya.

n. Sertifikasi sementara (*interim Certification*)

Penerbitan sertifikasi sementara dapat berlaku dan diterbitkan jika sesuai dengan pedoman yang tercantum dalam kode etik *ISM CODE* pada aturan yang telah diterbitkan.

o. Verifikasi (*Verification*)

Semua verifikasi yang diwajibkan oleh ketentuan dalam kode etik ini harus dilakukan sesuai prosedur yang dapat diterima oleh administrasi, dengan mempertimbangkan pedoman yang dikembangkan oleh organisasi.

p. Formulir Sertifikat (*Forms of Certificates*)

Dokumen kepatuhan sertifikat manajemen keselamatan, dokumen kepatuhan interim dan sertifikat manajemen keselamatan harus dibuat dalam bentuk yang sesuai dengan model yang diberikan dalam aturan *ISM CODE*.

## **2.7 Pemberdayaan**

Pemberdayaan adalah sebuah proses di mana orang menjadi cukup kuat untuk berpartisipasi dalam berbagai pengontrolan atas kejadian-kejadian serta lembaga-lembaga yang mempengaruhi kehidupannya. Sehingga dalam pemberdayaan tersebut, orang memperoleh keterampilan, pengetahuan dan kekuasaan yang cukup mempengaruhi kehidupannya dan kehidupan orang lain (Alfianti, 2014)

Menurut (Suwatno, 2011) Pemberdayaan adalah kemampuan untuk melakukan sesuatu atau kemampuan untuk bertindak, bertujuan untuk meningkatkan kekuasaan orang-orang yang lemah atau tidak beruntung.

## **2.8 ABK**

ABK adalah Orang yang berkerja di atas kapal sebagai bagian awaknya, dan dapat berkerja di salah satu dari sejumlah bidang yang berada yang terkait dengan operasi dan pemeliharaan kapal dengan penuh tanggung jawab (tentang pelaut, 2012).

## **2.9 Operasi**

Berdasarkan pembahasan dan uraian terhadap operasi pada ragam pengertian yang ada dan telah di ungkapkan sebagai rujukan. Hanya saja kita perlu mencermati lebih baik kapan operasi di maknai sebagai tindakan atau gerakan, kapan pula di maknai sebagai pelaksanaan rencana yang hendak di kembangkan. Meskipun secara umum operasi itu lebih dekat dengan maknanya sebagai aktifitas yang di rencanakan untuk mencapai/mengembangkan sesuatu dalam bidang apapun (Drs.Mandoto,M,T 2017).

## **2.10 Dampak**

Dampak adalah perubahan yang terjadi karena sebuah aktivitas maupun tindakan yang di sebabkan karena munculnya kebijakan. Dampak muncul

sebagai akibat dari kemunculan sesuatu yang baik membawa pengaruh positif ataupun negative.

Dari pengertian di atas kita dapat mengetahui dampak dibedakan menjadi dua jenis yaitu dampak positif dan dampak negative. Berikut adalah penjelasan antara dua dampak tersebut.

a. Dampak Positif

Dampak positif adalah perubahan yang terjadi pada sisi yang positif atau baik dari sebuah tindakan. Dampak ini bisa di sebut sebagai dampak yang menguntungkan bagi pihak-pihak yang masuk dalam sebuah lingkaran perubahan.

b. Dampak negative

Dampak negative adalah sebuah pengaruh yang di hasilkan dari sebuah tindakan yang mengarah kepada pengaruh negative atau bisa di sebut dengan pengaruh yang merugikan atau memperburuk keadaan.

## **2.11 Peranan**

Peranan merupakan aspek dinamis kedudukan (status). Apabila seseorang melakukan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan. Perbedaan antara kedudukan dengan peranan adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan. Keduanya tidak dapat di pisahkan karena yang satu tergantung pada yang lain dan sebaliknya (Soejono Soekanto, 2012).