



**REPUBLIK INDONESIA**  
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
*MINISTRY OF TRANSPORTATION*

**STANDAR KAPAL NON-KONVENSI**  
**BERBENDERA INDONESIA**  

---

***NON-CONVENTION VESSEL STANDARD***  
***INDONESIAN FLAGGED***

<b>BAB</b>	<b>I</b>
<b><i>CHAPTER</i></b>	

**PENDAHULUAN**  
***INTRODUCTION***



**DAFTAR ISI**

BAB I	PENDAHULUAN .....	3
BAGIAN A	.....	3
Seksi 1	PENDAHULUAN .....	3
1.1.	Referensi .....	3
1.2.	Bab .....	3
1.3.	Standar ini mencakup .....	3
Seksi 2	APLIKASI .....	3
2.1.	Standar ini diterapkan pada kapal komersial - baru non konvensi .....	3
2.2.	Pemberlakuan .....	3
2.3.	Standar ini tidak berlaku untuk .....	4
BAGIAN B	.....	4
Seksi 3	DEFINISI .....	4
BAGIAN C	.....	23
Seksi 4	DAERAH OPERASIONAL DAN KLASIFIKASI- KAPAL .....	23
4.1.	Kategori penggunaan kapal .....	23
4.2.	Kategori daerah operasional .....	23
4.3.	Kategori penugasan .....	23
BAGIAN D	.....	25
Seksi 5	UMUM .....	25
Seksi 6	PENGECUALIAN DAN KESETARAAN .....	25
6.1.	Pengecualian .....	25
6.2.	Kesetaraan .....	25
BAGIAN E	.....	27
Seksi 7	INFORMASI DAN RANCANGAN .....	27
Seksi 8	FORMAT .....	27
BAGIAN F	.....	28
Seksi 9	AMANDEMEN TERHADAP STANDAR .....	28
ANNEX A	METODE UNTUK MEMBUAT PANJANG TERUKUR	
ANNEX B	PETUNJUK TENTANG RESIKO YANG DAPAT DITER- IMA	

**TABLE OF CONTENT**

CHAPTER I	INTRODUCTION .....	3
PART A	.....	3
Section 1	INTRODUCTION .....	3
1.1.	References .....	3
1.2.	Chapters .....	3
1.3.	This Standard includes .....	3
Section 2	APPLICATION .....	3
2.1.	This standard shall apply to all new non- Convention vessels .....	3
2.2.	Application .....	3
2.3.	This standard does not apply to .....	4
PART B	.....	4
Section 3	DEFINITIONS .....	4
PART C	.....	23
Section 4	AREAS AND CLASSIFICATIONS OF VESSELS .....	23
4.1.	Vessel use categories .....	23
4.2.	Operational area categories .....	23
4.3.	Service categories .....	23
PART D	.....	25
Section 5	GENERAL .....	25
Section 6	EXEMPTIONS AND EQUIVALENTS .....	25
6.1.	Exemptions .....	25
6.2.	Equivalents .....	26
PART E	.....	27
Section 7	INFORMATION AND PLANS .....	27
Section 8	FORMAT .....	27
PART F	.....	28
Section 9	AMENDMENTS TO THE STANDARD .....	28
ANNEX A	METHODS FOR ESTABLISHING MEASURED LENGTH	
ANNEX B	GUIDANCE ON ACCEPTABLE RISK	

## BAB I PENDAHULUAN

### BAGIAN A

#### Seksi 1 PENDAHULUAN

- 1.1. Referensi  
Standar kapal non konvensi berbendera Indonesia adalah standar yang berlaku untuk kapal – kapal domestik yang berlayar di perairan Indonesia. Standar ini disusun dan dikembangkan melalui studi dan pembahasan dengan mengikutsertakan instansi pemerintah, dan pemangku kepentingan di bidang perkapalan, industri pelayaran dan pelabuhan terhadap bahan-bahan terpilih dari persyaratan dan spesifikasi standar dan kode berikut ini :
  - 1.1.1. Peraturan tentang kapal yang berlaku di Indonesia
  - 1.1.2. Peraturan Model Keselamatan untuk Kapal-kapal Perairan Pedalaman dan Kapal kapal dan Perahu Non Konvensi, termasuk Kapal Ikan beroperasi di Afrika, Januari 2002.
  - 1.1.3. Kode USL Australia/ *Australian Uniform Shipping Laws (USL) Code*.
  - 1.1.4. Standar National Australia untuk Kapal-kapal Komersial yang diterbitkan oleh Komite Keselamatan Laut Nasional Australia
  - 1.1.5. Kode untuk Keselamatan Kapal-kapal Kargo Karibia (CCSS Code)
  - 1.1.6. Peraturan Keselamatan untuk Kapal-kapal Kargo yang tidak dicakup oleh Ketentuan Konvensi IMO di Wilayah Mediterania
  - 1.1.7. Laporan Akhir Seminar mengenai Peraturan Keselamatan dan Garis Muat yang dilaksanakan oleh proyek RAS/93/034 – 27 sampai 30 September 1995 – Bombay, India; 20 – 24 Juli 1996 – Tehran, Iran – diterbitkan oleh International Maritime Organization.
- 1.2. Bab  
Untuk kemudahan presentasi dan penerapan, persyaratan dalam Standar ini ditampilkan dalam bentuk Bab-bab, masing-masing berkaitan dengan bidang tertentu pada konstruksi, perlengkapan dan manajemen kapal-kapal non konvensi.  
Setiap bab hendaknya selalu dibaca dalam kaitan dengan bab ini, dan dengan bab atau bab-bab lain dimana acuan tertentu diberikan.
- 1.3. Standar ini mencakup:
  - 1.3.1. Bab I - Pendahuluan
  - 1.3.2. Bab II - Konstruksi
  - 1.3.3. Bab III - Peralatan
  - 1.3.4. Bab IV - Perlengkapan Keselamatan
  - 1.3.5. Bab V - Permesinan dan Kelistrikan
  - 1.3.6. Bab VI - Garis Muat
  - 1.3.7. Bab VII - Pengukuran Kapal
  - 1.3.8. Bab VIII - Pengawakan
  - 1.3.9. Bab IX - Manajemen Operasional

#### Seksi 2 APLIKASI

- 2.1. Standar ini diterapkan pada seluruh Kapal Non-Konvensi (Non-Convention Vessel) Berbendera Indonesia baik kapal lama maupun kapal baru yang tidak diatur dalam konvensi internasional termasuk namun tidak terbatas pada:
  - 2.1.1. Seluruh kapal niaga yang tidak berlayar ke luar negeri;
  - 2.1.2. Kapal-kapal niaga berukuran di bawah 500 GT yang berlayar ke luar negeri;
  - 2.1.3. Kapal-kapal yang tidak digerakkan dengan tenaga mekanis (tongkang, pontoon dan kapal layar);
  - 2.1.4. Kapal-kapal kayu (KLM) dan kapal kayu dengan mesin penggerak ;
  - 2.1.5. Kapal penangkap ikan;

## CHAPTER I INTRODUCTION

### PART A

#### Section 1 INTRODUCTION

- 1.1. References  
Standard of non-convention vessels flying Indonesian flag are standards of non-convention vessels applicable to Indonesian vessels on domestic voyages. This standard was arranged and developed through studies and discussions involving government agencies and most of stakeholders in ship and shipping industries, and port authorities, on selected materials drew from the requirements and specifications of the following Standards and Codes:
  - 1.1.1. Existing Indonesian maritime regulations
  - 1.1.2. Model Safety Regulations for Inland Waterways Vessels and Non-Convention Vessels and Non-Convention Craft, including Fishing vessels, Operating in Africa, January 2002.
  - 1.1.3. Australian Uniform Shipping Laws (USL) Code.
  - 1.1.4. Australian National Standards for Commercial Vessels published by the Australian National Marine Safety Committee
  - 1.1.5. Code of Safety for Caribbean Cargo Ships (CCSS Code)
  - 1.1.6. Safety Regulations for Cargo Ships not covered by the provisions of IMO Conventions in the Mediterranean Region
  - 1.1.7. Final Report on the seminars on safety and load line regulations realized under project RAS/93/034 – 27 to 30 September 1995 – Bombay, India; 20 to 24 July 1996 – Tehran, Iran – published by the International Maritime Organisation.
- 1.2. Chapters  
For convenience of presentation and application, this Standard have been arranged in Chapters, each dealing with requirements of a particular areas of the construction, equipment and management of non-Convention vessels.  
Each Chapter shall always be read in conjunction with this Chapter, and to such other Chapter or Chapters to which a special reference may be made.
- 1.3. This Standard includes:
  - 1.3.1. Chapter I - Introduction
  - 1.3.2. Chapter II – Construction
  - 1.3.3. Chapter III – Equipment
  - 1.3.4. Chapter IV – Life Saving Appliances
  - 1.3.5. Chapter V – Machinery and electricity
  - 1.3.6. Chapter VI – Load lines
  - 1.3.7. Chapter VII – Tonnage measurements
  - 1.3.8. Chapter VIII – Manning
  - 1.3.9. Chapter IX – Operational management

#### Section 2 APPLICATION

- 2.1. This standard shall apply to all existing and new Indonesian flagged Non Convention vessels which are not covered in International Convention including but not limited to the following :
  - 2.1.1. All merchant vessels on domestic voyages.
  - 2.1.2. Merchant vessels less than 500 gross tonnage on international voyages;
  - 2.1.3. Vessels with non mechanical propulsion (barge, pontoon and sailing vessel);
  - 2.1.4. Wooden vessels with sail and auxiliary propulsion engine (KLM) and wooden vessels with propulsion engine;
  - 2.1.5. Fishing vessels;

- 2.1.6. Kapal pesiar;  
 2.1.7. Kapal-kapal yang dibangun memenuhi persyaratan keba-  
 haruan (NOVEL);  
 2.1.8. Kapal negara yang difungsikan untuk niaga  
 2.1.9. Semua kapal yang ada yang mengalami perubahan fungsi.  
 2.2. Aplikasi  
 Sebagian dari standar ini diterapkan untuk kapal non konvensi  
 yang ada, kecuali diatur lain oleh Otoritas yang berwenang.  
 Kapal-kapal yang di impor untuk di operasikan di perairan Indo-  
 nesia harus memenuhi persyaratan standar ini sebagaimana diten-  
 tukan oleh Otoritas yang berwenang.  
 2.3. Standar ini tidak diterapkan untuk:  
 2.3.1. Kapal pesiar (cruise) yang digunakan untuk perniagaan  
 (sudah dicakup dalam konvensi Internasional);  
 2.4.1 Kapal perang; dan  
 2.4.2 kapal Negara.

## BAGIAN B

### Seksi 3 DEFINISI

Definisi yang tertera pada Bab I adalah definisi umum yang digunakan dalam Standar ini dan disusun dalam urutan abjad. Kolom catatan menunjukkan bab dimana definisi tersebut digunakan. Definisi yang berkaitan dengan pengertian spesifik dicantumkan pada bab dimana pengertian spesifik tersebut diperlukan.

Untuk keperluan standar ini, terminologi “wajib”, “harus”, “seharusnya” dan “boleh” akan mempunyai arti sebagaimana tercantum di dalam Tabel 1.

Tabel 1. Konteks terminologi yang digunakan dalam standar ini.

Terminologi	Penggunaan	Konteks penggunaan
wajib	Luaran yang disyaratkan	Mengindikasikan luaran kesela- matan yang tercermin sebagai luaran yang disyaratkan adalah normatif untuk tujuan memenuhi standar ini (Misalnya: menjadi wajib jika standar ini di setujui oleh undang-undang). Untuk dicapai dengan cara apapun.
harus	Klausula ketentuan	Mengindikasikan bahwa persyaratan yang tercermin dalam klausula ketentuan adalah normatif, tetapi hanya ketika langkah pemenuhan ketentuan ini dipilih sebagai pemenuhan yang dianggap memenuhi luaran yang disyaratkan.
seharusnya	Petunjuk penyelesaian	Hanya saran-bersifat informatif. Tidak diwajibkan dalam kaitan dengan standar ini. Namun, terminologi ini digunakan untuk menyoroti masalah keselamatan yang harus dipertimbangkan dan di tangani jika perlu dalam kaitan untuk memenuhi kewajiban keselamatan.
boleh	Petunjuk penyelesaian	Mengindikasikan sebuah pilihan, dengan atau tanpa persyaratan.

Catatan :

Untuk keperluan standar ini, definisi berikut diterapkan, kecuali jika dinyatakan lain.

- 2.1.6. Pleasure craft;  
 2.1.7. Vessels with NOVEL design;  
 2.1.8. State vessels which are used for commercial purpose;  
 2.1.9. All existing vessels which have been modified for other  
 purpose.  
 2.2. Application  
 Part of this standard shall be applied to existing non convention  
 vessels, except specified otherwise by the competent Authority.  
 Vessels imported for operation in Indonesian waters shall meet  
 the requirements of this standard as determined by the Author-  
 ity.  
 2.3. This standard does not apply to:  
 2.3.1. Cruise liner vessels (covered by International conven-  
 tion).  
 2.3.2. War ships.  
 2.3.3. State vessels

## PART. B

### Section 3 DEFINITIONS

Definitions in Chapter I are general definitions that shall be used as provi-  
 sions in this standard and have been arranged alphabetically following the  
 list in Bahasa Indonesia. Remarks in chapter column are indications of  
 the chapter/chapters where the definitions mostly used. Specific defini-  
 tions that are related to specific terms are not listed in this chapter but they  
 are included in the chapter relevant to those specific definitions.

For the purposes of this standard, the terms “must”, “shall”, “should” and  
 “may” shall have the meanings set out in Table 1.

Table 1. Context for terminology used in this standard.

Term	Where used	Context of usage
must	Required outcomes	Indicates that the safety outcome expressed in the required outcomes is normative for the purposes of compliance with this standard (i. e. mandatory if the standard is adopted by legislation). To be achieved by whatever means.
shall	Prescriptive clause	Indicates that a requirement expressed in a prescriptive clause is normative, but only where the path of compliance with such prescriptive clause is chosen in order to be deemed-to-satisfy the required outcomes.
should	Prescriptive solutions.	Advisory only—informative. Not mandatory for the purpose of compliance with this standard. However, the term is used to highlight safety issues that should be considered and addressed if necessary in order to fulfil safety obligations.
may	Prescriptive solutions	Indicates an option, with or without conditions.

Notes:

For the purposes of this standard, the following definitions apply,  
 unless expressly stated to the contrary.

- 3.1. Kondisi tidak normal
- 3.1.1. Kondisi yang berada di luar kondisi operasi normal termasuk keadaan darurat, yang mengandung resiko yang tidak dapat diterima tanpa ada langkah khusus yang disiapkan untuk menghilangkan atau mengendalikan resiko tersebut.
- 3.1.2. Ketika menentukan tingkat resiko, harus dipertimbangkan apa yang kita ketahui pada saat dilakukan pengkajian resiko, dan juga kemungkinan timbulnya bencana (sebagai kejadian tidak normal) dan besaran konsekuensi yang mungkin muncul dari kejadian tersebut.
- Catatan:  
Tingkat pengetahuan pada saat tertentu mungkin terbatas karena kurangnya pengalaman akan bahaya yang mungkin muncul, kemungkinan dari bahaya-bahaya tersebut dan konsekuensi yang mungkin timbul.  
Kurangnya pengetahuan mengharuskan digunakannya solusi yang lebih konservatif, sekurang-kurangnya sampai diperoleh pengalaman yang memadai.  
Tabrakan, kandas, kebakaran, kegagalan mekanis dan struktur, angin yang sangat kencang atau kondisi laut ekstrim dan evakuasi adalah contoh dari kondisi yang tidak normal yang dapat terjadi pada banyak kapal.  
Petunjuk mengenai resiko yang dapat dan tidak dapat diterima, ditampilkan pada Annex A di standar ini.
- 3.2. Wajib  
Terminologi yang mempunyai arti khusus dalam Tabel 1.
- Catatan:  
Bukan kapal penumpang dapat mempunyai sertifikat untuk membawa sampai dengan 12 orang penumpang.  
Normatif :  
Wajib untuk tujuan mengikuti standar ini.
- 3.3. Harus  
Terminologi yang mempunyai arti khusus yang terdapat dalam Tabel 1
- 3.4. Seharusnya  
Terminologi yang mempunyai arti khusus yang terdapat dalam Tabel 1

- 3.1. Abnormal conditions
- 3.1.1. Conditions that fall outside those of normal operation including emergency conditions, having risks that would be unacceptable without specific measures being put in place to eliminate or control those risks.
- 3.1.2. When determining risk levels, account must be taken of the state of knowledge at the time the risk is assessed, as well as the likelihood of hazards (as an abnormal event) and the magnitude of consequences that might arise from such an event.
- Notes:  
The state of knowledge at a given time may be limited by a lack of experience as to the nature of the hazards that may arise, the likelihood of those hazards and the likely consequences that might flow.  
A lack of knowledge may necessitate the adoption of a more conservative solution, as least till sufficient experience is gained.  
Collision, grounding, fire, mechanical or structural failure, extreme wind or sea conditions and evacuation are examples of abnormal conditions applicable to many vessels.  
Guidance on acceptable and unacceptable risk, should refer to Annex A in this standard.
- 3.2. Must  
A term having the meaning specified in Table 1.
- Note:  
A non-passenger vessel may be certified to carry up to 12 passengers.
- Normative :  
Mandatory for the purposes of compliance with this standard.
- 3.3. Shall  
A term having the meaning specified in Table 1
- 3.4. Should  
A term having the meaning specified in Table 1

NO	DEFINISI	BAB
1.	Alat angkat : Alat angkat—adalah peralatan yang mencakup seluruh peralatan yang digunakan untuk menangani kargo baik yang tetap maupun yang bergerak, termasuk ramp yang dioperasikan dengan tenaga listrik dari darat, yang digunakan di darat atau di atas kapal untuk menahan, mengangkat atau menurunkan muatan atau memindahkan muatan dari satu posisi ke posisi lain ketika tergantung atau tertahan.	(III)
2.	Anak buah kapal : Adalah awak kapal selain nakhoda	(III, VIII)
3.	Awak kapal : Orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan dokumen pribadi dan jabatan yang tercantum dalam buku siji.	(I)
4.	Bangunan Atas : Adalah bangunan atas suatu kapal termasuk struktur geladak (termasuk geladak terpenggal yang ditinggikan) diatas geladak lambung timbul yang membentang dari sisi ke sisi kapal tersebut atau dari sisi pelat samping bangunan tersebut terletak kearah dalam pelat kulit sepanjang tidak melebihi 4 persen lebar kapal. Jika geladak yang lebih rendah ditetapkan sebagai geladak lambung timbul suatu kapal, semua bagian	(VI)

NO	DEFINITION	CHAP.
1.	Lifting gear : All lifting equipment used for lifting cargo, store and engine room equipment or others, whether it is stationary or mobile, including ramp that is powered by electricity from onshore, those that are used onshore or on board ship for retaining, lifting or lowering cargo or to move cargo from one position to the other position during cargo lifting or retaining.	(III)
2.	Ship crew : Means the crew of a vessel other than the master.	(III, VIII)
3.	Ship crew : A person who works or assigned to work on board a ship by the owner or operator of the ship in accordance to this person's documentation and position as appear in the crew list. (UU 17/2008)	(I)
4.	Superstructure : A reference to a decked structure (including a raised quarter deck) on the freeboard deck extending from side to side of the vessel or with the side plating of the structure not being inboard of the shell plating by more than 4 per cent of the breadth of the vessel. Where a lower deck is specified as the freeboard deck of a vessel, any part of the hull which extends	(VI)

NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
	dari lambung kapal yang meninggi diatas geladak tersebut, harus dianggap sebagai bangunan atas.			above the deck shall be considered as a superstructure.	
5.	Bangunan atas tertutup : Adalah bangunan atas yang mencakup sekat yang dibangun secara efisien, jalan masuk, jika ada, pada sekat yang dilengkapi dengan pintu sesuai persyaratan; dan semua bukaan lain pada sisi-sisi atau ujung-ujung bangunan atas yang dilengkapi dengan penutup kedap cuaca yang efisien. Suatu anjungan atau kimbul tidak dapat dianggap sebagai suatu bangunan atas tertutup untuk pengertian sub bagian ini, kecuali tersedia jalan masuk bagi awak kapal untuk mencapai ruang mesin atau ruang kerja lain di dalam anjungan atau kimbul dari geladak paling atas yang terbuka seluruhnya atau dari geladak yang lebih atas, dengan jalan masuk yang tersedia setiap saat jika jalan masuk didalam sekat yang melingkupi anjungan atau kimbul, tertutup.	(VI)	5.	Enclosed superstructure : Means a superstructure that include enclosing bulkheads of efficient construction, acces openings, if any, in the bulkheads fitted with doors, complying with the requirements; and all other openings in the sides or ends of the supertstructure fitted with weathertight means of closing. A bridge or poop shall not be considered as an enclosed superstructure, unless means of access are provided for the crew to reach machinery and other working spaces inside the bridge or poop from the uppermost completely exposed deck or from a higher deck, being means available at all times when the access openings in the bulkheads enclosing the bridge or- poop are closed.	(VI)
6.	Bahaya : Sesuatu, atau kondisi sesuatu, yang berpotensi untuk menyebabkan kematian, luka, sakit, kerusakan atau kerugian lingkungan	(I)	6.	Hazard : Something, or some conditions, that has potential to cause death, injury, illness, or environmental loss or damage.	(I)
7.	Bukaan: Adalah lubang palka, jalan masuk, ventilator atau bukaan lain pada suatu kapal	(VI)	7.	Openings : Opening includes hatchways, doorways, ventilators or other openings in a vessel	(VI)
8.	Daerah operasi : Suatu batasan geografi untuk daerah pelayaran suatu kapal yang digunakan untuk menentukan sifat dan besaran risiko, dan pemecahan untuk mengatasi risiko tersebut Catatan: Batasan geografi dapat mencerminkan batasan pada kemampuan kapal untuk beroperasi pada cuaca buruk atau pada kondisi cuaca ekstrim atau ombak besar. Contoh : Daerah pelayaran tidak terbatas, pelayaran dekat pantai, pelayaran local.	(I)	8.	Operation area : Means a geographical limit of a vessel operation caused by the nature and magnitude of risk, and the nature of solutions to control the risk. Note: geographical limit may represent limitation on the vessel ability to operate in bad weather or extreme condition of weather or big wave. Example: unlimited area, near coastal voyage, local	(I)
9.	Daftar ukur : Adalah daftar yang memuat data hasil pengukuran dan perhitungan tonase kapal.	(VII)	9.	Measurement sheet : Is a sheet that contains measurement data and tonnage calculation of a vessel.	(VII)
10.	Dalam aktual : Adalah dalam yang sama dengan dalam ukur.	(VI)	10.	Actual depth: Is the depth of a vessel similar to the moulded depth.	(VI)
11.	Dalam ukur (D): Ukuran dalam ukur suatu kapal adalah jarak vertikal yang diukur dari sisi atas lunas hingga sisi atas balok lambung bebas pada sisi bagian tersebut dan ukuran dalam ukur yang terendah pada kapal tersebut harus dibaca sebagai yang terkecil dari jarak tersebut. Dalam hal kapal kayu atau kapal komposit, rujukan sampai bagian atas lunas harus dibaca sebagai rujukan terhadap bagian bawah alur lunas. Dalam hal suatu kapal dimana bentuk pada bagian bawah penampang melintang tengah kapal adalah bersifat cembung atau dipasang pelat tebal, rujukan sampai bagian atas lunas harus dibaca sebagai suatu rujukan terhadap titik dimana garis mendatar pada dasar diteruskan kedalam memotong sisi lunas kapal. Dalam hal suatu kapal mempunyai bordu berbentuk cembung, rujukan terhadap sisi atas balok ge-	(VI)	11.	Moulded depth (D) : The vertical distance measured from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side at that part, and the least moulded of a vessel is the shortest of those distance. In the case of a wood vessel or a composite vessel, the reference to thetop of the keel shall be read as to the lower edge of keel rabbet. In the case of a vessel which lower part of the midship section is of hollow character or thick garboards are fitted, the referenence to the top of keel shall be considered as to the pointwhere the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side ofthe keel of the vessel. In the case of a vessel having rounded gunwales, the reference to the top of the freeboard deck beam at side shall be read as a reference to the point of intersection of the moulded lines of the deck and the side, the moulded lines being treat-	(VI)

NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
	ladak lambung bebas pada bagian sisi pelat kulit harus dibaca sebagai rujukan terhadap titik perpotongan antara garis pada geladak dengan sisi pelat kulit, garis pada geladak tersebut (moulded line) dianggap membentang sehingga seolah-olah bordu tersebut berbentuk sudut. Dalam hal suatu kapal mempunyai geladak lambung bebas yang meninggi, dan bagian geladak yang meninggi tersebut membentang hingga melewati titik dimana ukuran dalam terbesar ditentukan, rujukan terhadap sisi atas balok geladak lambung bebas pada bagian sisi harus dibaca sebagai suatu rujukan terhadap suatu garis referensi yang memanjang dari sisi geladak yang rendah sepanjang garis yang sejajar dengan bagian yang meninggi.			ed as extending as though the gunwale were of angular shape. In the case of a vessel having a stepped freeboard deck, the raised part of which extends over the point at which the moulded depth is to be determined, the reference to the top of the freeboard deck beam at side shall be read as a reference to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel to the raised part.	
12.	Dalam terhadap lambung timbul : Adalah ukuran dalam ukur di tengah-tengah kapal ditambah ketebalan pelat, jika dipasang pelat geladak pada geladak lambung bebas, dan, jika geladak lambung bebas dilapisi kayu dari tepi ke tepi, ditambah jarak yang ditentukan berdasarkan rumus yang sudah ditentukan. Dalam hal suatu kapal mempunyai bordu yang membulat dengan radius yang lebih besar dari 4% lebar kapal atau mempunyai bentuk bagian atas yang tidak biasa, rujukan untuk ukuran dalam lambung bebas kapal harus dibaca sebagai rujukan terhadap ukuran dalam lambung bebas, ditentukan sesuai dengan klausa ini, dari suatu kapal yang memiliki penampang tengah dengan dinding tegak di bagian atas dan dengan balok yang sama berbentuk membulat dan luasan bagian atas sama dengan yang diberikan oleh penampang tengah kapal yang aktual.	(VI)	12.	Depth for freeboard : Is a reference to the moulded depth amidships of the vessel plus, if a freeboard deck stringer plate is fitted, the thickness of that plate, and if the exposed freeboard deck is sheathed from side to side with wood, plus the distance ascertained in accordance to the prescribed formula. In the case of a vessel having a rounded gunwale with a radius of greater than 4 percent of the breadth of the vessel or having topsides of unusual form, a reference to the depth for freeboard shall be read as a reference to depth for freeboard of a vessel having a midship section with vertical topsides and with the same round of beam and with an area of topside section equal to that provided by the actual midship section	(VI)
13.	Geladak bangunan atas : Adalah geladak yang membentuk bagian atas dari bangunan atas.	(VI)	13.	Superstructure deck : Is a deck forming the top of a superstructure	(VI)
14.	Diklat keterampilan khusus pelaut : Adalah diklat untuk mendapatkan kecakapan dan keterampilan guna melakukan tugas dan atau fungsi tertentu dikapal	(VIII)	14.	Special training for seafarer : Means a training for seafarer to achieve expertise in conducting a certain service or function aboard a ship.	(VIII)
15.	Dinas NAVTEX Internasional : Adalah penyiaran yang dikoordinasikan dan penerimaan otomatis pada frekuensi 518 KHz.	(III)	15.	Duty of NAVTEX International : Means coordinated broadcast and automatic reception on the frequency of 518 KHz.	(III)
16.	Garis tegak : Adalah garis tegak depan dan garis tegak belakang.	(VI)	16.	Perpendicular : Means the after and forward parallel line right angle to the designed water line	(VI)
17.	Garis tegak buritan : Adalah suatu garis yang ditarik pada ujung belakang suatu kapal sejajar dengan, dan pada jarak yang sama dengan panjang kapal dari garis tegak depan kapal.	(VI)	17.	After perpendicular : Means a line drawn at the after end of the vessel parallel to, and at a distance equal to the length of the vessel from, the forward perpendicular for the vessel.	(VI)
18.	Garis tegak haluan : Adalah suatu garis yang ditarik tegak lurus terhadap garis air yang digunakan dengan tujuan untuk menentukan panjang kapal pada perpotongan garis air dengan bagian depan lunas kapal.	(VI)	18.	Forward perpendicular : Means a line drawn at right angles to the waterline used for the purpose of ascertaining the length of the vessel at the intersection of the waterline with the fore side of the stem of the vessel.	(VI)
19.	Geladak lambung timbul : Geladak lambung timbul pada suatu kapal adalah geladak paling atas yang menyeluruh, yang kompartemen-kompartemen di bawahnya tidak berhubungan satu sama lain yang terbuka terhadap cuaca dan laut,	(VI)	19.	Freeboard deck : Freeboard deck of a vessel shall be read as the uppermost complete deck, exposed to weather and sea, which has permanent means of closing all openings in the part exposed to weather, and	(VI)



NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
	yang memiliki sarana untuk menutup semua bukaan pada bagian yang terbuka terhadap cuaca dan yang dibawahnya semua bukaan pada sisi-sisi kapal dilengkapi dengan penutup permanen yang kedap air. Jika geladak paling atas yang terbuka secara keseluruhan terhadap cuaca adalah suatu geladak penggal yang tidak menerus, atau geladak berjenjang, maka geladak lambung timbul pada kapal tersebut harus dianggap sebagai rujukan terhadap suatu garis referensi yang dibentuk oleh garis yang paling bawah pada geladak penggal atau geladak berjenjang tersebut dan terhadap kelanjutan garis yang sejajar dengan sisi atas geladak tersebut. Otoritas yang menentukan, atas permohonan pemilik kapal dapat, menentukan bahwa geladak bawah, ditetapkan sebagai geladak bawah yang permanen dan menyeluruh yang menerus kearah depan dan belakang, paling tidak diantara ruang mesin dan sekat pelanggaran yang berada diatas dan menerus secara melintang, merupakan lambung timbul kapal tersebut seperti yang di tetapkan Untuk kapal penumpang selain dari kapal geladak terbuka adalah geladak sekat Untuk kapal dengan geladak terbuka sampai pada gunwale			below which all openings in the sides of the vessel are fitted with permanent means of watertight closing. When the uppermost complete deck exposed to the weather is a discontinuous deck, the freeboard deck of the vessel shall be deemed as a line of reference formed by the lowest line of that discontinuous deck and the continuation of that line parallel to the upper part of that discontinuous deck. The authority, at the request of the owner of the vessel, may specify that a lower deck, being a complete and permanent lower deck continuous in a fore and aft direction at least between the machinery space and peak bulkheads and continuous athwart-ship is to be the freeboard deck of the vessel, and, in that case the freeboard deck of the vessel shall be referred to the deck so specified. for passenger vessels other than open boats will be the bulkhead deck; and for open boats will be the up of the gunwale.	
20.	Ikan: Suatu sumberdaya hayati di laut atau dasar laut	(I)	20.	Fish: Biological resources in the sea and at the bottom of the sea.	(I)
21.	Informasi Keselamatan Maritim (MSI): Informasi Keselamatan Maritim (MSI) adalah peringatan cuaca dan navigasi, ramalan cuaca dan berita-berita lain yang penting, berkaitan dengan penyiaran berita keselamatan untuk kapal .	(III)	21.	Marine safety information : Means warnings related to weather and navigation, weather forecast and other related news broadcasted for the safety of ships at sea.	(III)
22.	Tugas jaga : Adalah tugas diatas kapal yang bertanggung jawab atas kapal/mesin kapal atau sebagai tugas dalam periode diklat dibawah pengawasan nakhoda, sementara menjadi pemegang sertifikat kompetensi sesuai persyaratan diklat resmi atau program yang disetujui oleh Otoritas Kepelautan Tugas jaga laut (watchkeeping) adalah tugas diatas kapal pada salah satu posisi berikut sementara menjadi pemegang Sertifikat Kompetensi sesuai dengan syarat bagian ini sebagai nakhoda, perwira atau petugas ahli mesin kapal, sebagai pembantu Nakhoda atau ahli mesin kapal, atau dalam masa pelatihan oleh nakhoda atau ahli mesin kapal	(VIII)	22.	Watchkeeping: Is a duty or service on a vessel in charge of the vessel/machinery or as understudy to, or in training by a master, whilst holding a certificate of competency and proficiency as required by an authorized training course or program approved by the authority. Watchkeeping is a duty on a vessel in the following position as a Master, officer or ship's engineer, as an aide to the master or ship's engineer, watchkeeping rating and in the training under the master or engineer.	(VIII)
23.	Jaga terus menerus (HX): Adalah jaga radio yang tidak boleh terputus atau diputuskan selain untuk berhenti pengeladak saat kemampuan penerimaan kapal lemah atau tertutup oleh komunikasinya sendiri atau bila fasilitas sedang dalam pemeriksaan atau pemeliharaan berkala.		23.	Continuous watch (HX): Means uninterrupted watch of radio operation except for a short period during weak signal or weak receiving ability or mask by its own communication or during routine inspection or maintenance.	
24.	Juru mudi : Adalah bawahan bagian geladak yang mempunyai kompetensi memegang kemudi/jaga	(VIII)	24.	Helms man/Able Bodied Seaman : Means a seaman who is competence to serve as crew member with steering responsibility and watchkeeping.	(VIII)
25.	Juru minyak : Adalah bawahan bagian mesin yang mempunyai kompetensi jaga mesin kapal.	(VIII)	25.	Oiler: Means a crew stated as an Oiler in ship's article.	(VIII)



NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
26.	Kapal: Adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik, ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah pindah.	(III, VI, VIII)	26.	Ship : Means a water vehicle in a specific form and type, that is driven by wind, mechanical, or other source of power, or towed, tugged, including vessels with dynamic support system, submerged or underwater vehicle, and unmoveable bouyant equipment and structure.	(III, VI, VIII)
27.	Kapal asing : Adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak tercatat dalam daftar kapal Indonesia.	(VIII)	27.	Foreign vessel : Means a ship flying other than Indonesian flag and is not registered in Indonesia.	(VIII)
28.	Kapal barang : Adalah setiap kapal selain kapal penumpang dan kapal pesiar.	(III)	28.	Cargo vessel : Means any vessel which is not a passenger ship, fishing vessel, nor pleasure ship.	(III)
29.	Kapal barang penumpang : Adalah kapal penumpang yang dapat menampung muatan di ruang muatan khusus	(III)	29.	Passenger cargo vessel : Means a passenger vessel that can accommodate cargo in a special cargo space.	(III)
30.	Kapal HSC : Adalah kapal yang kecepatan maksimumnya tidak kurang dari $3,7 \times V^{0,1667}$ di mana V adalah volume pada berat kapal penuh pada sarat rancangan ( $m^3$ ).	(III, VI)	30.	High speed craft Means a vessel whose maximum speed (meter/second) is equal to or exceeding $3.7 \times V^{0.1667}$ , where V is the volume of displacement corresponding to designed waterline ( $m^3$ ).	(III, VI)
31.	Kapal geladak rata : Adalah kapal yang tidak memiliki bangunan atas di geladak lambung timbul.	(VI)	31.	Flush deck vessel Means a vessel that has no superstructure on the freeboard deck.	(VI)
32.	Kapal ikan : Adalah kapal yang dibuat dan digunakan untuk menangkap ikan, paus, anjing laut, singa laut atau sumber daya hayati lain di laut.	(III, VI, VIII)	32.	Fishing vessel : Means a vessel that is constructed and used to catch fish, whales, seals, sea lions or other marine biological resources.	(III, VI, VIII)
33.	Kapal Indonesia : Adalah kapal yang didaftarkan sebagai kapal Indonesia dan dibuktikan dengan Surat Tanda Kebangsaan Kapal (Surat Laut) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Indonesia.	(III, VI, VIII)	33.	Indonesian vessel : Means a vessel registered in Indonesia and supported by a Document of Nationality ('Surat Laut') required by the provision of Indonesian Law and Regulation.	(III, VI, VIII)
34.	Kapal kayu : Adalah kapal yang lambungnya sebagian besar terbuat dari kayu	(III)	34.	Wooden vessel : Means a vessel whose body is mostly made of wood.	(III)
35.	Kapal niaga : Untuk maksud Standar ini berarti : setiap kapal, perahu atau jenis kapal lainnya yang mampu melakukan pelayaran yang digunakan untuk tujuan niaga termasuk kapal penumpang, kapal barang, dinghy, tongkang, dan lain-lain atau suatu struktur yang dirancang untuk dapat mengapung di air yang digunakan untuk tujuan niaga, selain dari : pontoon atau dermaga kecil (jetty) terapung yang digunakan untuk sarana jalan lewat atau tempat penyimpanan; atau tempat sandar kapal-kapal kecil; anjungan (rig) sejenis konstruksi yang ditempatkan dekat tepian sungai atau tepian pantai selama anjungan tersebut tidak ditunda atau ditambah menjauhi pantai.	(I)	35.	Commercial vessel : For the purpose of this standard means Any ship, boat or other type of vessel capable of navigation that is used for commercial purpose, including dinghy, barge and other craft, or a structure designed to float in water that is used for a commercial purpose other than pontoon or floating jetty that is used for the purpose of walkways or storage; or for berthing of small vessels; platforms or constructions situated adjacent to river banks or any other shore in situation that they are not being towed or moored away from the shore.	(I)
36.	Kapal layar: Adalah kapal yang dilengkapi dengan alat layar sebagai alat penggerak utama dan bukan kapal yang ditunda.	(III, VIII)	36.	Sailing boat : Means a vessel fitted with a sail as the prime means of propulsion.	(III, VIII)

NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
37.	Kapal layar motor : Adalah kapal yang dilengkapi dengan layar sebagai penggerak utama dan dilengkapi dengan motor sebagai tenaga bantu.	(III)	37.	Motorised sailing boat : Means a vessel fitted with a sail as the prime mover and supported by a motor as secondary means of power.	(III)
38.	Kapal motor : Adalah Kapal yang dilengkapi dengan motor sebagai alat penggerak utama	(III)	38.	Motorised vessel : Means a vessel fitted with a motor as the prime move.	(III)
39.	Kapal negara : Adalah kapal milik negara digunakan oleh instansi pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas pemerintah lainnya.	(III)	39.	State vessel : Means a state owned or operated vessel that is used by government agencies who is assigned and authorized to conduct law enforcement and other government duties in accordance with the law and regulations.	(III)
40.	Kapal non konvensi : Adalah kapal yang tidak dicakup oleh Konvensi dan Kode yang diterbitkan oleh BADAN INTERNASIONAL yang berkaitan beserta amandemennya.	(I)	40.	Non-convention vessel : Means vessels that are not included in the Convention and Code and their amendments issued by the relevant International Agencies.	(I)
41.	Kapal Novel : Adalah suatu kapal dalam percobaan sehingga bencana dan bahayanya tidak dibahas secara memadai dalam persyaratan Standar ini	(I)	41.	Novel vessel : Means a vessel in the state of innovation and therefore their hazards and risks are not adequately addressed by the provision of this standard. These Vessels are subject to special consideration by the Authority	(I)
42.	Kapal pengangkut bahan kimia cair : Adalah suatu tipe kapal yang dibangun khusus sesuai rancang bangun dan digunakan untuk mengangkut muatan curah produk kimia cair.	(III)	42.	Liquid chemical tanker : Means a type of vessel which was designed and constructed specifically to be used for carrying cargo of liquid chemical.	(III)
43.	Kapal pengangkut gas cair : Adalah suatu tipe kapal barang yang dibangun khusus atau disesuaikan dan digunakan untuk mengangkut produk gas cair dalam bentuk curah.	(VII)	43.	Liquified gas tanker : Means a cargo vessel which has been specifically constructed or adapted to be used to carry liquified gas in bulk.	(VII)
44.	Kapal penumpang : Suatu kapal yang mengangkut, atau mempunyai sertifikat untuk mengangkut, 12 penumpang atau lebih	(I, III)	44.	Passenger vessel : A ship carrying or certificate for loading 12 passenger transport or more.	(I, III)
45.	Kapal penumpang Ro Ro : Kapal penumpang ro ro adalah suatu kapal penumpang yang memuat muatan ke ruangan muatan ruang katagori khusus dengan metode Roll on Roll off	(III) (VIII)	45.	RoRo passenger vessel : Means a passenger vessel which loading and unloading cargoes into special category cargo space by means of Roll-on Roll-off.	(III) (VIII)
46.	Kapal perang : Adalah kapal Tentara Nasional Indonesia yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.	(III)	46.	Warships : Ship is the Indonesia of the national army of Navy determined in accordance with the provisions of the legislation.	(III)
47.	Kapal pesiar : Adalah suatu kapal yang digunakan, atau, merupakan kapal yang sedang dibangun, yang akan digunakan secara keseluruhan untuk kegiatan rekreasi atau olahraga; standar yang diakui adalah standar yang disetujui oleh Administrasi (yang berwenang), yang mungkin mencakup standar internasional atau nasional atau standar yang diadopsi.	(III, VI, VIII)	47.	Pleasure craft : Means a vessel that is used, or in the construction and intended to be used wholly or partly, for recreation and sport purposes; the recognized standard shall be the standard approved by the authority, that may include national or international standard, or adopted standard.	(III, VI, VIII)
48.	Kapal pesiar/pribadi : Adalah kapal milik pribadi yang digunakan untuk berwisata, olah raga, rekreasi atau urusan pribadi dan tidak digunakan untuk berniaga.	(III, VI)	48.	Pleasure /private craft : Means a personal-owned ship used for leisure, sport, recreation, or, personal matters and not intended for commercial purposes	(III, VI)

NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
49.	Kapal peti kemas : Adalah tipe kapal barang yang dirancang dan dibangun khusus untuk mengangkut peti kemas dalam ukuran tertentu dan disertifikasi sebagai kapal tipe peti kemas.	(III)	49.	Container ship : Means a cargo type ship that has been designed and constructed specifically to transport nothing but containers and certificated as a container type of vessel	(III)
50.	Kapal tangki : Adalah tipe kapal barang yang dibangun khusus atau disesuaikan untuk mengangkut muatan curah cair.	(III)	50.	Tanker : Means a cargo vessel which is constructed specifically or adapted to carry liquid (oil, NLS and gas) cargo in bulk.	(III)
51.	Kapal tangki minyak : Adalah suatu tipe kapal yang dibangun sesuai atau disesuaikan rancang bangun penggunaannya untuk mengangkut minyak atau produk minyak bumi.	(III)	51.	Oil tanker : Is the type of ship constructed or adapted in accordance with the plan to bring the oil or oil products of the earth..	(III)
52.	Kapal terbuka : Adalah suatu tipe kapal yang tidak mempunyai geladak kedap cuaca untuk seluruh atau sebagian besar panjang kapal.	(I)	52.	Open vessel : Means a vessel which has no weathertight deck for the whole or part of the length of the ship.	(I)
53.	Kapal terdaftar : Adalah kapal milik umum maupun pribadi yang melakukan pelayaran komersial	(III)	53.	Registered vessel : Means a private or public owned vessel that serves in commercial voyage and registered under Indonesian ship registry	(III)
54.	Kapal tradisional : Adalah kapal yang dibangun secara tradisional atau tidak mengikuti kaidah rancang bangun konvensi.	(III)	54.	Traditional vessel : Means a vessel that is built in traditional way and is not following a conventional design.	(III)
55.	Kapal tunda : Adalah kapal yang di bangun sesuai dengan rancang bangun untuk menarik, menggandeng atau mendorong kapal lain.	(III)	55.	Tug boat : Means a vessel that is built and designed to tow, or push other vessel	(III)
56.	Kapal uap : Adalah kapal yang dilengkapi dengan mesin uap sebagai alat penggerak utama.	(III)	56.	Steamer ship : The ship is equipped with steam engines as prime movers.	(III)
57.	Kapal untuk penggunaan khusus : Adalah kapal yang mempunyai daya gerak sendiri yang karena fungsinya mengangkut lebih 12 personil khusus termasuk penumpang. Kapal ini mencakup: kapal yang digunakan untuk kegiatan penelitian, ekspedisi dan survei; kapal untuk pelatihan dan untuk personil laut; kapal pengolah paus dan ikan namun tidak terlibat dalam penangkapan; kapal yang tidak digunakan untuk memproses sumber daya alam laut lainnya, dan juga bukan untuk menangkap ikan; kapal lainnya dengan fitur rancang bangun dan moda pengoperasian yang sama dengan kapal tersebut di atas yang menurut Menteri dianggap sebagai kelompok kapal ini.	(III)	57.	Special purpose vessel : Means a mechanically, self-propelled ship which by reason of its function carries on board more than 12 special personnel including passengers. This includes: ships engaged in research, expedition and surveys; ships for training of marine personnel; whale and fish factory ships not engaged in catching; ships not processing other living resources at sea, not engaged in catching; other ships with design features and modes of operation similar to ships above which in the opinion of the Authority may be referred to this group	(III)
58.	Kapal yang ditunda : Adalah kapal yang dibangun sesuai dengan rancang bangun untuk ditunda atau kapal yang dikarenakan kondisinya memerlukan bantuan untuk ditunda, digandeng atau didorong.	(III)	58.	Towed vessel : Means a vessel that is built and designed to be towed or by reason of its condition it needs to be towed or pushed	(III)
59.	Kapal yang harus diklasikan : Adalah suatu kapal yang terhadapnya diberlakukan Sertifikat Klasifikasi	(I, VI)	59.	Classed vessel : Means a vessel that Classification Certificate is in force.	(I, VI)
60.	Kategorisasi : Adalah Standar Konstruksi, Perlengkapan, Peralatan Keselamatan, Permesinan dan Perlistrikan,		60.	Categorisation : Means standard of Construction, Equipment, Appliances, Safety, Machinery and Electricity, Free-	

NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
	Lambung timbul, Pengukuran, Pengawakan, dan Pengoperasian kapal yang memenuhi kriteria standar kapal-kapal nasional/standar kapal non-konvensi Indonesia yang dikompilasikan berdasarkan ketentuan-ketentuan yang berlaku, dan ketentuan-ketentuan internasional yang sejenis dan setara, serta kondisi wilayah, kondisi perairan dan kondisi sosial ekonomi.			board, tonnage Measurement, Manning, and Operation Management of the vessels that meet the criteria of national vessels standard/Indonesian non-convention vessel standard that have been compiled based on similar and equivalent national and international provisions, with consideration to the conditions of the area, the sea and the socio economic.	
61.	Kebijakan keselamatan : Kebijakan keselamatan adalah suatu dokumen tertulis yang dibuat oleh pemilik kapal yang mencerminkan komitmen, maksud dan tujuan terhadap hal ini;	(III, IX)	61.	Policy on safety : Means a written document that was made by the owner of the vessel that in general reflecting commitment, intention and goal toward this matter.	(III, IX)
62.	Kecepatan maksimum : Kecepatan yang ditempuh pada kondisi tenaga penggerak maksimum dimana mesin tersebut berada dalam beban operasional maksimum pada kondisi air tenang.	(I)	62.	Maximum speed : Means the speed of the vessel at the maximum continuous propulsion power for which the machinery is rated at maximum operational load in smooth water.	(I)
63.	Kecepatan operasional maksimum : Adalah 90 persen dari kecepatan maksimum	(I)	63.	Maximum operational speed : Is 90 percent of the maximum speed.	(I)
64.	Kedap cuaca : Dalam kondisi cuaca apapun air tidak masuk kedalam kapal atau ruangan kapal.	(VI)	64.	Weathertight : Means that water will not penetrate into the vessel or compartment in any sea conditions	(VI)
65.	Kelasi : Adalah bawahan bagian geladak tingkat paling rendah.	(VIII)	65.	Ordinary seaman : Means the lowest rank of rating on deck duty as referred to in ship's article	(VIII)
66.	Kepala kamar mesin : Adalah perwira kapal bagian mesin yang bertanggung jawab atas penggerak mekanis kapal serta operasi dan perawatan instalasi mekanis dan listrik kapal.	(VIII)	66.	Chief enginer officer : Means the senior engineer officer responsible for the mechanical propulsion and the operation and maintenance of the mechanical and electrical installations of the vessel.	(VIII)
67.	Kepelautan : Adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pendidikan, sertifikat, kewenangan serta hak dan kewajiban pelaut dan pengawakan kapal.	(VIII)	67.	Seamanship : Are those related to education, certificate, authority dan right and duty of seafarer and manning.	(VIII)
68.	Kilowatt (KW) : Adalah satuan kekuatan mesin kapal	(VIII)	68.	Kilowatt : Means unit of power of vessel's engine	(VIII)
69.	Koki (juru masak) : Adalah orang yang mengurus perbekalan dan makanan diatas kapal.	(VIII)	69.	Cook : Means a person on board a vessel that is responsible for supply and food the other position during cargo lifting or retaining	(VIII)
70.	Komite keselamatan dan kesehatan di kapal : Adalah sebuah komite di kapal yang bertugas menilai dan menangani semua aspek keselamatan dan kesehatan di kapal serta masalah terkait lainnya.	(III)	70.	Safety and health committee on board a ship : Committee is responsible for the ship to assess and handle all aspects of safety and health in ship and other related issues.	(III)
71.	Komite Nasional Pengawasan Mutu Kepelautan Indonesia : Adalah lembaga non struktural yang mempunyai tugas melakukan pengawasan sistem standar mutu kepelautan Indonesia.	(VIII)	71.	National Committee of Indonesian Seafarers Quality Control : Means an institution that controls the quality standard system of Indonesian seafarers.	(VIII)
72.	Komunikasi anjungan ke anjungan : Adalah komunikasi keselamatan antara kapal-kapal dari posisi dimana kapal biasanya dinavigasikan.	(III)	72.	Bridge to bridge communication : Means communication of safety among vessels from the position where navigation of the vessels are usually done.	(III)

NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
73.	Komunikasi radio umum : Adalah lalu lintas korespondensi operasional dan umum selain katagori bahaya, segera dan keselamatan melalui radio.	(III)	73.	General radio communication : Means operational and general correspondence via radio, other than that of category of risk, urgent and safety.	(III)
74.	Penugasan (service) : Adalah penugasan diatas kapal yang relevan dengan sertifikat atau kualifikasi lain yang diterbitkan, tampilan suatu tugas yang berkaitan dengan fungsi yang biasanya diijinkan bagi pemegang sertifikat dimana penugasan tersebut dilaksanakan.	(VIII)	74.	Service : On board services relevant to the other certificates or qualifications issued, the display of a function associated with the work that is usually allowed to the holder of the certificate in which the services provided.	(VIII)
75.	Lebar kapal : Adalah acuan terhadap lebar maksimum kapal yang diukur pada bagian tengah kapal dari sisi luar ke sisi luar gading-gading jika kapal mempunyai kulit logam atau sampai permukaan luar lambung jika kulit kapal terbuat dari bahan lain.	(I, VI)	75.	Breadth of a vessel : Means maximum breadth of a vessel measured amidships to the moulded line of the frame if the vessel has a metal shell or to the outer surface of the hull if the vessel has a shell of any other material.	(I, VI)
76.	Locating : Adalah mencari kapal, pesawat udara, kumpulan orang-orang dalam bahaya.	(III)	76.	Locating : Means to search for vessels, airplanes, man on distress.	(III)
77.	Mandor mesin : Adalah kepala kerja bawahan kamar mesin	(VIII)	77.	Engine foreman : Means the chief rating in engine room	(VIII)
78.	Mil laut (nm) : Adalah mil laut internasional sama dengan 1 menit derajat busur pada katulistiwa (1852 m)	(I)	78.	Nautical mile : Means international nautical mile which is equal to 1 minute of degree in equator (1852 metres).	(I)
79.	Mobile Offshore Drilling Unit : Adalah kapal yang digunakan untuk kegiatan pengeboran lepas pantai.	(VIII)	79.	Mobile offshore drilling unit : Means a vessel that is used in offshore drilling activities	(VIII)
80.	Mualim 1 : Adalah perwira kapal bagian geladak yang jabatannya setingkat lebih rendah dari nakhoda kapal dan yang akan menggantikan tugas nakhoda kapal secara otomatis bila mana nakhoda kapal tidak dapat/ tidak mampu (incapacity / disable) untuk melaksanakan tugasnya	(VIII)	80.	Chief officer : Means an officer next in rank to the master and who should automatically receive the responsibility of the master should the master be incapacity/ disable to perform his duty	(VIII)
81.	Nakhoda : Adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan tertinggi diatas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan perundang undangan. Catatan: Sebutan yang diberikan kepada seorang pimpinan, atau nama kualifikasi yang dipegang oleh orang tersebut, tidak mengubah fungsi nakhoda. Seorang pimpinan sebuah kapal dapat disebut diatas kapal tersebut dengan sebutan seperti Kapten, Skipper, Coxswain atau Master, tetapi dianggap berfungsi sebagai nakhoda untuk tujuan Standar ini.	(VIII)	81.	Master : Means one of the ship's personnel that hold the highest position onboard the vessel and has the specific authority and responsibility in accordance with the provision of the Indonesian law and regulation. Note: the title given to the person in command, or the name of the qualification held by that person, does not change the function of the master. A person having command of a vessel may be referred to onboard that vessel by titles such as Captain, Skipper, Coxswain or Master, but is deemed to function as master for the purposes of this standard.	(VIII)
82.	Narrow Band Direct Printing Telegraphy (NBDP) : Adalah teknik telegraf otomatis yang memenuhi rekomendasi terkait dari Komite Konsultasi Radio Internasional (CCIR).	(III)	82.	Narrow Band Direct Printing Telegraphy (NBDP): Means an automatic telegraphic technique that meets the relevant recommendation of the CCIR.	(III)
83.	Operasi dekat pantai : Operasi sepanjang pantai dari pangkalan atau pelabuhan keberangkatan reguler, dan (dalam jarak batas 15 (30 mil laut) kearah laut dari pantai atau dari batas perairan aman yang telah ditetapkan; atau dalam batas yang lebih kecil sesuai ketentuan pejabat yang berwenang.	(I)	83.	Near coastal voyage : Operation along the coast starting from a regular port of departure, and within the distance of 15 nm toward the sea from the coast, or within the closer distance in accordance with the provision of the authority.	(I)

NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
84.	Operasi lepas pantai : Suatu wilayah operasional sebagaimana ditentukan dalam Bab.VI dan Bab.VIII	(I)	84.	Offshore operation : Means an operational area as defined in Chapters VI and VIII	(I)
85.	Operasi perikanan : Adalah pembudidayaan, pengambilan, atau penangkapan ikan untuk tujuan perdagangan atau pabrik pengolahan; pemrosesan atau pengangkutan ikan hasil budidaya, pengambilan, atau penangkapan; atau kegiatan yang mendukung operasi perikanan, termasuk - pemberian pakan, penyimpanan atau pengangkutan ikan hasil budidaya, pengambilan, atau penangkapan oleh kapal ikan; penyaluran makanan, bahan bakar dan pasokan lain terhadap kapal ikan ketika kapal tersebut melakukan operasi perikanan; pengangkutan awak atau personel tertentu menuju dan dari kapal ikan ketika kapal tersebut sedang melakukan operasi perikanan; dan pemeliharaan lahan perikanan.	(I)	85.	Fishing operation : includes: Fish culture, collecting or capture for trade or fishery processing industry; atau processing or transporting fish as a result of fish cultured, collecting or captured, activities supporting fisheries operation feeding, storing or transporting of cultured fish, and collecting or capturing by fishing vessel; food supply, fuel and other supply for a fishing vessel during fishing operation; crew and personnel transportation to and from a fishing vessel during fishing operation; maintenance of fisheries area.	(I)
86.	Operator radio : Adalah seseorang yang memiliki serendah-rendahnya Sertifikat Operator Radio Terbatas (ROC) dan atau Sertifikat Operator Radio Umum (GOC) yang diterbitkan menurut ketentuan peraturan radio dan yang dipekerjakan pada instalasi radio dalam dinas bergerak pelayaran. Operator radio adalah perwira kapal yang memiliki sertifikat yang sesuai dan diterbitkan atau diakui oleh pemerintah sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai radio. Operator radio adalah bertanggung jawab atas tugas jaga radio	(III, VIII)	86.	Radio operator : Means a person that owns at least Certificate of Limited Radio Operator (ROC) and/or Certificate of General Radio Operator (GOC) that has been issued in accordance to the provision of radio regulation and is employed in radio instalation within an office related to navigation. Radio operator is an officer onboard a vessel that owns an appropriate certificate issued or recognized by the government in accordance to the provision of radio regulation. Radio operator is responsible for radio watch Means a person referred to as radio officer in ship's article	(III, VIII)
87.	Orang yang berkompeten : Orang atau perwira yang berkompeten adalah seorang bawahan atau perwira kapal yang memiliki kualifikasi yang cukup, seperti pernah mengikuti pelatihan yang sesuai dan memiliki pengetahuan, pengalaman, dan ketrampilan yang cukup dan termasuk, sertifikat-sertifikat yang diharuskan oleh Otoritas yang berwenang, untuk mengisi jabatan tertentu, melaksanakan tugas tertentu, atau bertanggung jawab terhadap pengawasan. Otoritas yang berwenang dapat menentukan kriteria yang sesuai untuk penunjukan orang-orang tersebut dan dapat menentukan penugasan terhadap mereka.	(I)	87.	Competent person : Means a person that passed through training, qualification, experience, or combination of those element, has acquired knowledge and skill to perform services required by this standard.	(I)
88.	Orang yang bertanggung jawab : Adalah orang yang diberi wewenang baik secara langsung maupun tidak langsung oleh pemilik kapal atau nakhoda untuk melaksanakan atau mengawasi tugas-tugas atau kegiatan operasi yang sedang dilakukan;	(III, IX)	88.	Person responsible : Authorized person is either directly or indirectly by the owner or skipper to carry out or supervise the tasks or operations being carried out;	(III, IX)
89.	Otoritas survei : Adalah suatu institusi yang diberi kewenangan secara tertulis oleh pejabat yang berwenang untuk melakukan survei guna penerbitan sertifikat berdasarkan standar ini.	(VI)	89.	Survey authority : Means the Administration or recognised organisations that have been delegated the authority by the administration in writing to conduct survey related to issuing certificate in accordance to this standard.	(VI)
90.	Otoritas yang berwenang : Adalah Menteri, departemen pemerintah atau instansi lainnya yang memiliki wewenang untuk menerbitkan peraturan, perintah atau instruksi lain-	(III)	90.	Competent authority : Means the Minister, Government Department or other government offices that has the authority to issue legal regulations, orders or other instructions	(III)



NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
	nya yang memiliki kekuatan hukum sehubungan dengan masalah keselamatan, keamanan dan kesehatan di kapal yang terdaftar di wilayah hukum atau kapal manapun yang berada di wilayah hukum perairan atau pelabuhan.			related to the safety, security and health onboard a vessel that is registered in the jurisdiction area or any other vessels that are in the jurisdiction area or in the harbour.	
91.	Otoritas yang menentukan : Adalah otoritas survei dimana permohonan diajukan dan yang menerbitkan penetapan lambung bebas.	(VI)	91.	Assigning authority : Means a survey authority where the application is made for the assignment of freeboards	(VI)
92.	Pakaian Cebur : Adalah pakaian pelindung yang dirancang untuk digunakan oleh awak sekoci penyelamat dan pihak-pihak yang mengoperasikan sistem evakuasi di laut.	(III)	92.	Anti exposure outfit : Means a protective suit that has been designed for use by rescue boat crews and marine evacuation system parties.	(III)
93.	Panggilan pilih digital (DSC) : Adalah suatu teknik menggunakan kode digital yang memungkinkan stasiun radio untuk menyelenggarakan hubungan dan pengaturan informasi dengan stasiun dan atau kumpulan stasiun dan memenuhi rekomendasi terkait dari Komite Konsultasi Radio Internasional (CCIR).	(III)	93.	Digital Selected Call (DSC) : Means a technique of using digital code to enable radio stations to make connection and arrangement of information with a station or a number of stations and meet the related recommendation from CCIR.	(III)
94.	Panjang bangunan atas : Panjang bangunan atas adalah jarak yang diukur ke arah memanjang kapal. Jika sekat ujung suatu bangunan atas tertutup menjulur berbentuk cembung melebihi perpotongan dengan sisi-sisi bangunan atas, maka panjang bangunan atas adalah panjang sebenarnya ditambah dengan duapertiga perpanjangan bagian depan dan belakang dari bagian bangunan yang dibentuk oleh sekat yang melengkung tersebut, dan lengkung maksimum yang dapat diperhitungkan dalam penentuan tambahan adalah setengah dari lebar bangunan atas pada titik perpotongan akhir lengkung bangunan atas dengan sisinya.	(VI)	94.	Length of superstructure : Length of superstructure is the distance measured within the length of the vessel. Where the end bulkhead of an enclosed superstructure extends in a fair convex curve beyond its intersection with the superstructure sides, the length of the superstructure should be the mean length increased by two-thirds of the fore and aft extend of the portion of superstructure formed by the curved bulkhead, and the maximum curvature that may be taken into account in determining the increase is one-half of the breadth of the superstructure at the point of intersection of the curved end of the superstructure with its side.	(VI)
95.	Panjang kapal : Adalah panjang yang diukur pada 96 persen dari panjang garis air dengan sarat 85 persen dari ukuran Dalam Ukur yang terendah diukur dari sebelah atas lunas, atau panjang garis air diukur dari sisi depan linggi haluan sampai ke sumbu poros kemudi, apabila panjang ini yang lebih besar. Pada kapal dengan tajuk berbentuk cembung, panjang diukur pada garis air yang sejajar dengan garis air rancangan. Bila kapal kayu atau kapal komposit – pada jarak, dari sisi bawah alur lunas, sama dengan 85 persen ukuran Dalam Ukur yang terendah pada kapal tersebut; atau Bila suatu kapal yang bentuk bagian tengah bawahnya bersifat cembung atau yang dipasang lempeng pengapit – pada jarak, dari titik dimana garis mendatar pada lempeng dasar menerus memotong sisi lunas kapal, sama dengan 85 persen ukuran Dalam Ukur yang terendah pada kapal tersebut; atau Jika jarak yang diukur dari linggi haluan sampai sumbu poros kemudi pada garis air lebih besar daripada jarak yang digunakan dalam Bab.VI, maka panjangnya adalah jarak tersebut. Bila kapal dirancang dengan lunas condong (rake keel), panjang diukur pada garis air yang sesuai dengan garis air rancangan.	(VI, VII)	95.	Length of a vessel : Should be the length equal to 96 percent of the total length of the vessel measured on a waterline that is at a distance, from the top of the keel, equal 85 percent of the least moulded depth, or the length of waterline measured from fore side of the stem to the axis of the ruder stock, which ever is greater. In the case of a vessel having rounded bottom, length should be measured parallel to the designed waterline. In the case of a wood vessel or a composite vessel – at a distance equal to 85 percent of the least moulded depth of the vessel, measured from the lower edge of keel rabbet; or In the case of a vessel in which the form at the lower part of the midship section is of a hollow character or in which thick garboards are fitted – at a distance equal to 85 percent of the least moulded depth of the vessel, measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel of the vessel; or In the case that the distance measured from fore side of the stem to the axis of ruder stock in the waterline is greater than the distance used in Chapter VI, then the length of the vessel should be that distance. In the case of a vessel designed with a rake of keel, the length should be measured along the water line that equal to the designed waterline	(VI, VII)



NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
96.	Pelaut : Setiap orang yang dipekerjakan dalam kapasitas apapun di atas kapal yang ditetapkan sebagai pelaut yang berlayar di laut atau di kapal yang sedang melakukan pelayaran, baik kapal umum maupun kapal pribadi selain kapal militer;	(III, VIII)	96.	Seafarer : Seafarer means any person having appropriate qualification of competence or proficiency as a crew of a vessel, or any person who is assigned to work in a vessel in any capacity, having assigned as a seafarer onboard a vessel sailing at sea or on-board a public or private vessel that is on the voyage, other than war ship	(III, VIII)
97.	Pelayaran Interinsuler (Pelayaran Indonesia) : Adalah pelayaran yang tidak mencakup pelayaran internasional. Sebuah kapal dinyatakan melayani Pelayaran Interinsuler jika tempat pemberangkatan, tempat singgah, dan tiba berada didalam wilayah Republik Indonesia, tanpa memandang bahwa kapal tersebut mungkin berlayar melalui perairan diluar batas perairan teritorial Indonesia.	(I)	97.	Interinsular voyage : Means a voyage that does not include international voyage. A vessel serves interinsular voyage when the port of departure, port of call and port of arrival are in the Indonesian territory, without considering that the vessel may have crossed the waters beyond the territorial waters of Indonesia	(I)
98.	Pelayaran internasional : Adalah pelayaran antar negara, menggunakan kapal-kapal yang termasuk dalam konvensi.	(VIII)	98.	International voyage : Means a sea voyage from an Indonesia port to a port outside Indonesia, or conversely, using vessels that are categorized as convention vessels	(VIII)
99.	Pemilik : Seseorang yang menggunakan atau mengeluarkan atau menyatakan hak atau menerima kewajiban untuk melakukan atau mengeluarkan kewenangan atau kewajiban seorang pemilik kapal baik atas namanya sendiri atau atas nama orang lain, dan termasuk seseorang yang merupakan pemilik bersama dengan orang lain atau orang-orang lain dan manajer atau kepala dari suatu badan usaha atau perusahaan Pemilik kapal adalah setiap orang atau organisasi yang memiliki kapal atau bertindak atas nama pemilik dan bertanggung jawab untuk kapal beserta perlengkapannya atau untuk para pelaut yang dipekerjakan di sana.	(I, III)	99.	Owner : A person exercising or discharging or claiming the right or accepting the obligation to exercise or discharge any of the powers or duties of an owner of a vessel whether on their own behalf or on behalf of another, and includes a person who is the owner jointly with any other person or persons and the manager or secretary of any body corporate or company. Any person or organisation that owns vessels or acts on behalf of the owner and responsible for the vessel and its equipments or the seafarer assigned onboard	(I, III)
100.	Penanggung jawab keselamatan dan kesehatan : Adalah seorang anggota awak kapal yang dipilih atau ditunjuk oleh kapal atau perusahaan untuk berperan sebagai penanggung jawab keselamatan dan kesehatan di kapal.	(III)	100.	Authorized person responsible for safety and health : is either directly or indirectly by the owner or skipper to carry out or supervise the tasks or operations being carried out;	(III)
101.	Penangkapan ikan : adalah kegiatan untuk memperoleh ikan diperaian yang tidak dalam keadaan dibudidayakan dengan alat atau cara apapun, termasuk kegiatan yang menggunakan kapal untuk memuat, mengangkut, menyimpan, mendinginkan menangani, mengolah dan atau mengawetkan.	(VIII)	101.	Fishing activity : Means activities to collect fish from the waters that is not the cultured fish, by any gears and means that include activities in using vessels for loading, transporting, cooling, processing, and or preserving	(VIII)
102.	Pendidikan kepelautan : Adalah pendidikan dalam berbagai jalur, jenis dan jenjang untuk mendapatkan dan atau meningkatkan keahlian dan keterampilan guna memperoleh ijazah atau sertifikat keahlian pelaut.	(VIII)	102.	Seafarer education : Education in various means, types and levels to obtain and or to improve competence and expertise and to acquire diploma or certificate of competence.	(VIII)
103.	Pendidikan dan pelatihan pelaut : Adalah Pendidikan dan Pelatihan dalam berbagai jalur, jenis dan jenjang untuk meningkatkan keahlian dan atau ketrampilan guna mendapatkan sertifikat kompetensi pelaut	(VIII)	103.	Education and training for seafarer : Means education and training in various forms, types and levels to achieve knowledge and expertise needed for obtaining certificate of competence for seafarers.	(VIII)
104.	Penditeksian : Adalah penentuan lokasi orang atau kapal yang selamat di dalam kecelakaan laut	(VIII)	104.	Detection : Means to locate persons or a ship survived from marine accident	(VIII)

NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
105.	Pengukuhan : Adalah pemberian kewenangan jabatan di atas kapal sesuai dengan jenis dan tingkat sertifikat, ukuran kapal dan daerah pelayaran.	(VIII)	105.	Endorsement : Means to authorize the holder a position on board a vessel in accordance to the type and level of certificate, ship tonnage and navigation area.	(VIII)
106.	Penumpang : Adalah setiap orang selain dari nakhoda dan awak kapal lainnya; orang-orang yang ditunjuk sebagai personel khusus; atau anak yang berumur dibawah satu tahun, yang di bawa seseorang atau walinya.	(I)	106.	Passenger : means every person other than the master and other crew; persons assigned as special personnel; or a child under one year of age, accompanied by some one or caretaker	(I)
107.	Peralatan jinjing : Adalah setiap peralatan yang digunakan untuk menempatkan muatan pada alat pengangkat namun alat ini tidak menjadi bagian integral dari alat pengangkat ataupun muatan.	(III)	107.	Portable equipment : Is any equipment used to put the burden on the lifter but this tool does not become an integral part of the lifting equipment or cargo..	(III)
108.	Perangkat telepon radio : Adalah Pesawat pemancar/penerima (tranceiver) SSB (Single Side Band) yang menggunakan upper side band dan mempunyai daya pancar maksimum 150 watt.	(III)	108.	Radio telephone equipment : Means SSB transmitter/receiver that uses upper side band and has the maximum transmitting power of 150 watts.	(III)
109.	Peraturan radio : Adalah peraturan-peraturan radio yang termasuk, atau yang dianggap melengkapi dalam Konvensi telekomunikasi internasional yang terbaru dan berlaku setiap waktu.	(III)	109.	Radio regulation : Means radio regulations included, or considered as supplement to the current international telecommunication convention that are implemented by Indonesia	(III)
110.	Perjanjian kerja laut : Adalah perjanjian kerja perorangan yang ditanda tangani oleh pelaut In donesia dengan pengusaha angkutan perairan, seperti yang tercantum dalam kitab undang-undang hukum dagang buku ke dua.	(VIII)	110.	Seafarer work agreement : Means an individual work agreement or a collective bargaining agreement signed by a seafarer, the representative of the government and the management of shipping company, as regulated by the Indonesian law	(VIII)
111.	Perlengkapan pelindung diri : Perlengkapan pelindung diri adalah semua perlengkapan yang mencakup alat pelindung diri, namun tidak terbatas pada pakaian pelindung, topi pengaman, pelindung mata dan wajah, pelindung pendengaran, sarung tangan, sepatu pengaman, tali pengaman, jaring pengaman, alat pernafasan dan respirator, sesuai keperluan.	(III)	111.	Individual protective outfit : Appliances that include, among other, protective suit, safety helmet, face and eye protectors, hearing protector, gloves, safety shoes, safety rope, safety net, breathing apparatus and respirator, and other appliances as needed.	(III)
112.	Personil khusus : Semua orang yang mempunyai pengetahuan prosedur keselamatan dan menangani keselamatan bukan penumpang, atau anggota dari awak kapal, atau anak di bawah satu tahun berada di atas kapal untuk tujuan khusus dari kapal tersebut, atau karena pekerjaan khusus sedang dilaksanakan di kapal tersebut; dan Dalam keadaan sehat dan tidak cacat	(II)	112.	Special personnel : all persons who:have knowledge of safety procedures and handling of safety equipment on board; are not passengers, or members of the crew, or children under one year of age; are carried on board in connection with the special purpose of that vessel, or because of special work being carried out aboard that vessel; and are able bodied.	(II)
113.	Personil radio elektronika : Adalah seseorang yang memiliki serendah-rendahnya sertifikat Radio Elektronika Kelas II (SRE-II) dan atau Sertifikat Radio Elektronika Kelas I (SRE-I) yang diberikan menurut peraturan radio dan yang dipekerjakan pada instalasi radio dalam dinas bergerak pelayaran.	(III)	113.	Electronic radio personnel : Means a person having at least SRE-II Certificate and /or SRE-I Certificate issued in accordance to radio regulation, and is assigned in the radio installation related to navigation.	(III)
114.	Perubahan penugasan : Suatu perubahan dalam kategori penugasan yang akan, secara apapun, menempatkan kapal tersebut atau orang-orang diatas kapal tersebut pada tingkat penugasan atau risiko yang berbeda.	(I)	114.	Change of service : A change in service category that will, in any condition, place the vessel or the persons on-board the vessel at different level of service or risk.	(I)

NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
115.	Perusahaan pelayaran : Adalah Badan Hukum Indonesia yang bertanggung jawab atas pengoperasian kapal.	(VIII)	115.	Shipping company : Means an Indonesia incorporated responsible for vessel's operation.	(VIII)
116.	Perwira : Adalah seseorang yang diposisikan sebagai perwira oleh undang-undang atau peraturan.	(III)	116.	Officer : Means a crew that stated as an officer in ship's article.	(III)
117.	Perwira Kamar Mesin : Adalah perwira bagian mesin.	(VIII)	117.	Engineer officer : Means an officer in charge of engine room.	(VIII)
118.	Perwira Satu Kamar Mesin : Adalah perwira kapal yang jabatannya setingkat lebih rendah dari Kepala Kamar Mesin yang akan menggantikan tugas Kepala Kamar Mesin bila Kepala Kamar Mesin tidak dapat (incapacity/disable) melaksanakan tugasnya.	(VIII)	118.	First engineer : Means an officer next in rank to the Chief Engineer who should receive the responsibility of the Chief Engineer should the Chief Engineer be incapacity/disable to perform his duty.	(VIII)
119.	Petugas keamanan kapal : Adalah personil diatas kapal, yang bertanggung jawab kepada nakhoda, ditugaskan oleh perusahaan untuk keamanan diatas kapal, termasuk penerapan dan pemeliharaan rancangan keamanan kapal dan untuk berhubungan dengan petugas keamanan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan.	(IX)	119.	Ship security officer : Means a person onboard a vessel, reporting to the master, and assigned by the company to be responsible for safety onboard the vessel, that includes application and maintenance of the ship security plan and to communicate to security officer of the company and security officer of the port facility.	(IX)
120.	Petugas keamanan perusahaan : Adalah personil yang ditugaskan oleh perusahaan untuk memastikan bahwa penilaian keamanan kapal telah dilaksanakan; bahwa suatu rancangan keamanan kapal diperkuat, disampaikan untuk persetujuan, dan kemudian menerapkannya dan memeliharanya, dan untuk berhubungan dengan petugas fasilitas pelabuhan dan petugas keamanan kapal.	(IX)	120.	Company security officer : Means a person who has been assigned by the company to ensure that assessment of the ship security has been conducted; that ship security plan has been strengthened, submitted for approval, and applied and maintained, and to communicate to port facility officer and ship security officer.	(IX)
121.	Posisi garis geladak : Adalah posisi garis yang terletak atau berimpit dengan geladak ukur, seperti yang di jelaskan dalam "Dalam Aktual" berbentuk garis geladak pada kapal tersebut.	(VI)	121.	Deck line position : Means the position of the line that constitute the moulded deck, as referred to in Actual Deck, in the form of deck line for the vessel.	(VI)
122.	Kebijakan keselamatan : Adalah suatu dokumen tertulis yang dibuat oleh pemilik kapal dan secara umum mencerminkan komitmen, maksud dan tujuan kebijakan ini.	(III, IX)	122.	Policy on safety : Means a written document that was made by the owner of the vessel that in general reflecting commitment, intention and goal toward this matter	(III, IX)
123.	Rancangan pengamanan kapal : Adalah suatu rancangan yang dibuat untuk memastikan penerapannya terhadap langkah/tindakan diatas kapal yang dirancang bangun untuk melindungi manusia diatas kapal, muatannya, unit transportasi muatan perbekalan kapal atau kapalnya sendiri dari resiko peristiwa/kejadian keamanan	(IX)	123.	Ship security plan : Means a plan to ensure the implementation of steps/actions onboard a ship that has been designed to protect the persons onboard, its cargo, the cargo transportation unit, or the vessel itself from the safety risks.	(IX)
124.	Risiko : Adalah kemungkinan bahwa satu bahaya atau lebih akan menyebabkan terjadinya sesuatu yang memberikan dampak yang merugikan pada keselamatan. Ini diukur dalam hal kemungkinan dan akibat yang ditimbulkan oleh kecelakaan, sakit atau kerusakan lingkungan Catatan: adanya korban mungkin menjadi konsekuensi dari kecelakaan atau sakit	(I)	124.	Risks : Means the possibility that one or more risks would cause the occuring of something that creates negative impacts on the safety of the vessel. This should be measured by the possibility and effect caused by an accident, injury or environmental degradation. Notes: casualty probably occurs as the consequence of accident or injury.	(I)
125.	Ruang layanan : Adalah ruang-ruang yang dipakai untuk dapur, pantri utama, toko, ruang penyimpanan (kecuali pantri yang terpisah dan loker pada lantai tersebut yang tidak melebihi 2 m <sup>2</sup> ), ruang surat dan ruang kerja, tidak ter-	(I)	125.	Service space : Means spaces used for galleys, main pantries, sales shops, store rooms (except isolated pantries and lockers of the floor area not greater than 2 square metres), mail rooms and workshops. Workshops	(I)

NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
	masuk ruang kerja yang terletak didalam ruang permesinan atau didalam lorong menuju ruang mesin.			that are located in machinery spaces or in trunks to a machinery space, are excluded.	
126.	Ruang mesin tidak dijaga : Adalah ruang, dimana mesin penggerak terpasang, yang dalam kondisi operasional normal tidak di jaga atau yang di jaga tidak secara terus menerus.	(I)	126.	Unmanned machinery space : Means a main propulsion and machinery space that are under normal operating conditions is not occupied or is intermittently occupied.	(I)
127.	Ruang muatan : Adalah setiap ruang yang diperuntukan dan digunakan untuk muatan termasuk tangki minyak muatan dan saluran yang menuju ruang-ruang tersebut.	(I)	127.	Cargo space : Means any space used for cargo that includes cargo oil tanks and trunks leading to such spaces	(I)
128.	Serang atau boatswain : Adalah kepala kerja seluruh bawahan bagian geladak.	(VIII)	128.	Boatswain : Means the foreman of the deck rating.	(VIII)
129.	Sertifikat : Adalah dokumen yang sah, dikenal dengan nama apapun, yang diterbitkan atau diakui oleh otoritas yang berwenang dan memberikan hak kepada pemegang sertifikat tersebut untuk bekerja atau bertugas dalam kapasitas yang sesuai dengan sertifikat tersebut.	(VIII)	129.	Certificate : Means a valid document, by what ever name it may be known, issued or recognized by authority and authorizing the holder to serve in a capacity appropriate to the certificate.	(VIII)
130.	Sertifikat keahlian pelaut : Adalah dokumen yang diterbitkan oleh Otoritas yang berwenang sebagai bukti pengakuan bahwa pemilik sertifikat telah memenuhi persyaratan tertentu untuk melakukan pekerjaan pada tingkat tertentu dan mengizinkan pemilik sertifikat tersebut untuk bekerja diatas kapal sebagai awak dengan tanggung jawab di atas geladak atau tanggung jawab teknik. Sertifikat Keahlian Pelaut mencakup Sertifikat pengakuan Keahlian, penugasan dan pengesahan dan juga ijin, otoritas atau surat ijin dan setiap perpanjangan atau pengesahan kembali Sertifikat Keahlian. Dokumen ini juga mencakup Sertifikat Keahlian Terbatas dan Ijin Sementara, namun tidak mencakup Sertifikat Kesehatan.	(VIII)	130.	Certificate of competency : Means a document issued by the authority recognizing that the holder of the certificate has met the requirements for the specified grade and permitting the holder to serve in a vessel as a crew member with deck or engineering responsibility. Certificate of Competency includes certificate of proficiency, recognition, service and validity and also a permit, authority or licence and any renewal or revalidation of a Certificate of Competence. Certificate of Competency also includes Restricted Certificates of Competency and temporary permits to serve, but does not include a certificate of medical fitness.	(VIII)
131.	Sertifikat keterampilan khusus pelaut : Adalah bukti pengakuan kecakapan dan keterampilan untuk melakukan tugas dan fungsi khusus dikapal.	(VIII)	131.	Certificate of special competence : Means an acknowledgement of a competence and skill to perform a certain function on board a ship.	(VIII)
132.	Sertifikat klasifikasi : Suatu sertifikat yang diterbitkan oleh Biro Klasifikasi yang menyatakan klasifikasi yang diberikan oleh Biro tersebut terhadap suatu kapal.	(I)	132.	Classification Certificate : Means a certificate issued by a Classification Society that records the classification applies to a vessel by the Society.	(I)
133.	Sertifikat pengukuhan : Adalah sertifikat yang memberikan kewenangan kepada pemegang sertifikat tersebut untuk menduduki suatu jabatan dikapal.	(VIII)	133.	Certificate of proficiency : Means a document of recognition of proficiency of the holder to serve a special function onboard a vessel	(VIII)
134.	Sertifikat yang sesuai : Berarti sertifikat yang diterbitkan dan disahkan sesuai dengan ketentuan pada lampiran dan memberikan hak kepada pemegang yang sah untuk melaksanakan tugas dalam kapasitas dan fungsi yang tercakup dalam tingkat tanggung jawab sebagaimana ditetapkan didalam sertifikat tersebut, diatas kapal dengan jenis, berat, tenaga dan jenis tenaga pendorong tertentu ketika berlayar pada pelayaran tertentu.	(VIII)	134.	Appropriate certificate : Means a certificate issued and recognized under the provision of this annex and entitling the lawful holder to serve in the capacity and perform the function involved at the level of responsibility specified on a ship of type, tonnage, power and means of propulsion concern while engaged on the particular voyage concerned.	(VIII)
135.	Sistem standar mutu : Adalah sistem Standar Mutu Kepelautan Indonesia yang ditetapkan oleh keputusan bersama Menteri Perhubungan, Menteri Pendidikan Nasional dan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi.	(VIII)	135.	Quality standard system : Means the quality management standard system of Indonesian Seafarer determined in accordance with the joint decree of Minister of Transportation, Minister of National Education and Minister of Manpower.	(VIII)

NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.
136.	Slot : Adalah suatu sub-area pada grid di area penanganan peti kemas yang ditandai dengan jelas, memiliki ukuran yang cukup untuk menampung satu kendaraan darat dengan ukuran maksimal; atau sebuah tempat penyimpanan individual di kapal peti kemas, misalnya sebuah sel dalam sistem pemanduan penyimpanan (cell guide storage sistem), diberi nomor secara khusus sebagai identifikasi. Istilah ini juga digunakan untuk mengidentifikasi kompartemen dan baris tertentu di kapal peti kemas.	(III)	136.	Slot : Is a sub-grid areas in the container handling areas clearly marked, have a size sufficient to accommodate one vehicle with a maximum size of land, or individual storage container ships, like the cells in the scouting system storage (storage cell guidance system), given a specific number as identification. The term is also used to identify specific lines from the compartment and container ships.	(III)
137.	Standar : Standar adalah standar nasional yang dibuat dan diberlakukan melalui Peraturan Menteri, dilaksanakan oleh kapal-kapal Indonesia yang berlayar di perairan Indonesia dan negara tetangga yang mempunyai kesepakatan dengan Indonesia.	(III)	137.	Standard : Means the international and/or national establish norm and requirement in a formal documentation that has been arranged and applied in Indonesia through Ministerial Decree, and implemented by Indonesian vessels that navigate in domestic or international waters.	(III)
138.	Stasiun pengendali : Adalah ruang dimana - radio kapal atau peralatan utama navigasi ditempatkan; sumber tenaga listrik darurat dan panel listrik (switch-board) darurat terletak; pencatatan kebakaran atau pelengkapan kebakaran dipusatkan; atau fungsi-fungsi lain yang penting untuk operasi keselamatan kapal dalam kondisi normal dan darurat (misalnya sistem pengumuman publik) ditempatkan.	(I)	138.	Control station : spaces in which vessel's radio or main navigating equipment are located; emergency source of power and emergency switch-board are located; atau fire recording or fire control equipment is centralized; or Other functions essential to the safe operation of the vessel in normal and emergency conditions (such as a public address system) are located.	(I)
139.	Surat ijin kerja : Adalah suatu surat yang dibuat oleh pimpinan di kapal yang member ijin mengerjakan pekerjaan tertentu, memuat prosedur keselamatan kerja yang secara spesifik dibuat secara tertulis bagi para pelaut yang dipercaya untuk melaksanakan tugas yang mungkin berbahaya.	(III)	139.	Work license : Is a letter made by Executive I ' authorization d ' input member ship to make some jobs, the safety of workers are interventions that are specifically addressed in writing to sailors who have relied to perform tasks that might be dangerous.	(III)
140.	Surat ukur : Adalah surat kapal yang memuat ukuran dan tonase kapal berdasarkan hasil pengukuran.	(VII)	140.	Tonnage certificate : Is a ship document that contains volume and tonnage of the ship based on measurement .	(VII)
141.	Survei awal : Suatu proses pemeriksaan untuk pertama kali terhadap kapal komersial dan verifikasi bahwa kapal tersebut memenuhi standar yang ditentukan.	(I)	141.	Initial survey : Means the process by which a commercial vessel is investigated and verified that it meets prescribed standards for the first time.	(I)
142.	Tangga embarkasi : Tangga embarkasi adalah tangga yang disediakan pada setasiun embarkasi pesawat luput maut untuk memungkinkan akses yang aman menaiki pesawat luput maut setelah diluncurkan.	(III)	142.	Embarkation ladder : Means a ladder provided at embarkation station to life boat, to enable safe access to the life boat after launching.	(III)
143.	Tempat lindung : Adalah suatu tempat yang dapat mengurangi bahaya terhadap kapal dan orang-orang di atas kapal sebagai tempat berlindung dari keganasan laut dan cuaca. Tempat lindung termasuk pelabuhan, bandar, tempat berlindung yang telah ditentukan dan alur sungai atau muara yang tepat untuk membuang sauh. Catatan: Apakah suatu tempat merupakan tempat lindung adalah merupakan fungsi dari karakteristik lokasi bersama dengan bahaya yang terkandung pada saat meninggalkan atau saat mencapai tempat lindung tersebut, termasuk kondisi cuaca gelombang saat tersebut dan karakteristik dari kapal yang bersangkutan.	(I)	143.	Safe haven : Means a place that can reduce the risk to a vessel and those persons onboard the vessel by providing shelter from the sea and weather. A safe haven includes a port, harbour, designated sheltered waters and an inlet or rivermouth that offers a good anchorage. Note: Whether a place is a safe haven is dependent on the characteristics of the area and the risks encountered in leaving or reaching the safe haven, including the current weather wave condition and the characteristic of the vessel.	(I)

NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINITION	CHAP.																													
144.	Tenaga penggerak : Adalah tenaga maksimum yang dihasilkan secara terus menerus dalam kilowatt dari semua mesin penggerak utama yang tercantum dalam sertifikat pendaftaran kapal atau dokumen resmi lainnya.	(VIII)	144.	Propulsion power : Means the total maximum continuous related output power in kilowatts of all the vessel's main propulsion engine that appears on the vessel's certificate of registry or other official document.	(VIII)																													
145.	Tengah kapal : Adalah bidang vertikal yang terletak di tengah jarak antara garis tegak kapal dan tegak lurus terhadap bidang tengah kapal.	(VI)	145.	Amidship : Means a vertical plane located in the mid distance between the vessel's perpendicular and at right angles to the plane of the center line of the vessel.	(VI)																													
146.	Tinggi bangunan atas: Adalah tinggi vertikal terkecil diukur pada sisi dari bagian atas balok geladak bangunan atas sampai bagian atas balok geladak lambung bebas. Standar tinggi bangunan atas atau trunk adalah standar ukuran tinggi yang ditentukan sesuai dengan tabel berikut :	(VI)	146.	Height of superstructure : Is the least vertical height measured at side from the top of the superstructure deck beams to the top of the freeboard deck beams. the standard height of a superstructure or trunk shall be the standard height ascertained in accordance with the following table:	(VI)																													
	<table><tr><td></td><td>Tinggi Standar (meter)</td><td></td></tr><tr><td>Panjang kapal (meter)</td><td>Geladak Penggal yang ditinggikan (RQD)</td><td>Bangunan Atas Lain</td></tr><tr><td>30 atau kurang</td><td>0,90</td><td>1,80</td></tr><tr><td>75</td><td>1,20</td><td>1,80</td></tr><tr><td>125 atau lebih</td><td>1,80</td><td>2,30</td></tr></table>		Tinggi Standar (meter)		Panjang kapal (meter)	Geladak Penggal yang ditinggikan (RQD)	Bangunan Atas Lain	30 atau kurang	0,90	1,80	75	1,20	1,80	125 atau lebih	1,80	2,30		<table><tr><td></td><td>Standard Height (in metres)</td><td></td></tr><tr><td>Length of vessel (meter)</td><td>Raised Quarter Deck (RQD)</td><td>All Other Superstructure</td></tr><tr><td>30 or less</td><td>0.90</td><td>1.80</td></tr><tr><td>75</td><td>1.20</td><td>1.80</td></tr><tr><td>125 or more</td><td>1.80</td><td>2.30</td></tr></table>		Standard Height (in metres)		Length of vessel (meter)	Raised Quarter Deck (RQD)	All Other Superstructure	30 or less	0.90	1.80	75	1.20	1.80	125 or more	1.80	2.30	
	Tinggi Standar (meter)																																	
Panjang kapal (meter)	Geladak Penggal yang ditinggikan (RQD)	Bangunan Atas Lain																																
30 atau kurang	0,90	1,80																																
75	1,20	1,80																																
125 atau lebih	1,80	2,30																																
	Standard Height (in metres)																																	
Length of vessel (meter)	Raised Quarter Deck (RQD)	All Other Superstructure																																
30 or less	0.90	1.80																																
75	1.20	1.80																																
125 or more	1.80	2.30																																
	Ukuran tinggi standar suatu bangunan atas atau trunk didalam kapal yang mempunyai panjang antara 30 meter sampai 75 meter atau antara 75 meter dan 125 meter harus ditentukan dengan interpolasi linier.			The standard height of a superstructure or trunk in a vessel having a length that is between 30 metres and 75 metres or between 75 metres and 125 metres shall be ascertained by linear interpolation.																														
147.	Tinggi gelombang yang signifikan : Adalah nilai tengah dari nilai tertinggi sepertiga tinggi gelombang yang diukur dari palung sampai puncak yang dicatat dalam kurun waktu tertentu. CATATAN: Tinggi gelombang yang signifikan mungkin terjadi satu kali dari setiap 1000 gelombang yang mempunyai tinggi gelombang paling kecil 1,86 kali tinggi gelombang yang signifikan.	(I)	147.	Significant wave height : Is the middle of the third value higher height of the hollow wave measured peak recorded in the period of time. Note: the significant wave height could arrive once out of 1000 waves that have the smallest wave height 1.86 times the significant wave height.	(I)																													
148.	Tonase bersih : Adalah volume ruangan kapal yang dapat dimanfaatkan secara komersial.	(VII)	148.	Net tonnage : Means the measure of the ship's space to be used for commercial purposes.	(VII)																													
149.	Tonase kapal : Adalah volume kapal yang dinyatakan dalam tonase kotor/gross tonnage (GT) dan tonase bersih/net tonnage (NT). Tonase adalah tonase kapal sesuai dengan Standar Pengukuran Kapal Indonesia	(VII, VIII)	149.	Ship tonnage : Means ship volume presented in gross tonnage (GT) and net tonnage (NT).	(VII, VIII)																													
150.	Tonase kotor : Adalah volume kapal secara keseluruhan yang diperoleh dari pengukuran yang dilakukan berdasarkan Standar Metode Pengukuran Kapal Non Konvensi ini. Tonase Kotor yang selanjutnya disebut GT adalah satuan volume kapal.	(VII, VIII)	150.	Gross tonnage : Means the total volume of a ship obtained from measurement of the ship by using Standard of tonnage Measurement for non-convention vessels. Gross tonnage, known as GT, is the unit volume of a ship.	(VII, VIII)																													



NO	DEFINISI	BAB	NO	DEFINISI	CHAP.
151.	Pengangkut : Adalah crane yang dipasang pada rel atau crane dengan roda karet yang dilengkapi dengan jembatan horizontal di antara kakinya untuk mengoperasikan satu troli atau lebih yang digunakan bersama peralatan pengangkat, magnet dan pemisah peti kemas. Pengangkut ini mampu melebar melintasi beberapa baris peti kemas.	(III)	151.	Transporter : Crane mounted on rails or a crane equipped with rubber wheels with a horizontal bridge between his legs to operate one or more trolleys that are used with lifting equipment, magnetic separators and containers. These carriers can spread across several lines of container	(III)
152.	Tujuan komersial : untuk maksud Standar ini, penggunaan dalam kaitan dengan setiap transaksi komersial termasuk operasional sebagai suatu usaha; sebagai suatu layanan (termasuk layanan yang disediakan pemerintah) untuk memperoleh keuntungan; atau untuk penelitian.	(I)	152.	Commercial purpose : for the intention of this standard, use in connection with a commercial transaction including operations: as a business; as a service (including government services); for profit; or for research.	(I)
153.	Vakasi : Adalah pendidikan tinggi yang mempersiapkan peserta didik untuk memiliki pekerjaan dengan keahlian terapan tertentu maksimal setara dengan program strata.	(VIII)	153.	Vocational : Higher education is to prepare students for jobs with a specific applied skills equivalent to the maximum strata programs.	(VIII)
154.	Yang berwenang : adalah Departemen yang terkait atau perorangan yang ditunjuk oleh Pemerintah.	(I)	154.	Authority : Means the Department of Transport or competent individual assigned by government.	(I)



**BAGIAN C****Seksi 4 DAERAH OPERASIONAL DAN KLASIFIKASI KAPAL**

- 4.1. Kategori penggunaan kapal  
Untuk tujuan Standar ini, suatu kapal harus dikategorikan sesuai dengan penggunaannya seperti ditunjukkan dalam Tabel 1

Table 2 - Kategori penggunaan kapal

Penggunaan kapal	Diberi tanda
Kapal penumpang	1
Bukan kapal penumpang	2
Kapal ikan	3

Catatan: Setiap penggunaan ditentukan dalam Bagian B

- 4.2. Kategori daerah operasional  
Tujuan pelayaran  
Untuk tujuan standar ini, suatu kapal harus dikategorikan sesuai dengan daerah operasionalnya sebagaimana ditunjukkan dalam Tabel 3.

Tabel 3. Kategori daerah operasional

Daerah operasional	Diberi tanda
<b>Kapal yang berlayar di</b>	
• Daerah pelayaran tidak terbatas	A
• Daerah pelayaran lepas pantai	B
• Daerah pelayaran lepas pantai terbatas	C
<b>Perairan terlindung</b>	
• Daerah pelayaran perairan tenang sebagian	D
• Daerah pelayaran perairan tenang	E

**Kategori daerah operasional**

Dalam kaitan dengan batas daerah operasional suatu kapal, setiap daerah operasional yang tercantum dalam Tabel 3 ditentukan sebagai berikut:

- 4.2.1. Daerah pelayaran tidak terbatas  
semua pelayaran yang melebihi 200 mil laut dari pantai ke arah laut
- 4.2.2. Daerah pelayaran lepas pantai  
pelayaran dalam batas 200 mil laut dari pantai ke arah laut, atau dalam batas yang lebih kecil sebagaimana ditentukan oleh otoritas yang berwenang.
- 4.2.3. Pelayaran lepas pantai terbatas  
pelayaran di dalam
- 1) 30 mil laut dari batas ke arah laut suatu daerah aman, termasuk perairan tenang atau perairan tenang sebagian yang telah ditentukan (mis., perairan terlindung), atau di dalam batas yang lebih kecil sebagaimana ditentukan oleh otoritas yang berwenang; atau
  - 2) perairan yang telah ditentukan oleh otoritas yang berwenang sebagai "lepas pantai terbatas"
- 4.2.4. Pelayaran pada perairan tenang sebagian ---  
pelayaran didalam batas geografi tertentu pada perairan yang ditentukan oleh otoritas yang berwenang sebagai perairan tenang sebagian.

**PART C****Section 4 AREAS AND CLASSIFICATIONS OF VESSELS**

- 4.1. Vessel use categories  
For the purposes of this Standard, a vessel shall be categorised according to its use as shown in Table 1.

Table 2. Vessel use categories

Vessel use	Denoted by
Passenger vessel	1
Non-Passenger vessel	2
Fishing vessel	3

Note: Each use is defined in Part B

- 4.2. Operational area categories  
Designation  
For the purpose of this standard, a vessel shall be categorised in accordance with its area of operation as shown in Table 3.

Table 3. Operational area categories

Operational area	Denoted by
<b>Seagoing</b>	
• Unlimited operations	A
• Offshore operations	B
• Restricted offshore operations	C
<b>Sheltered waters</b>	
• Partially smooth water operations	D
• Smooth water operations	E

**Operational area categories**

In relation to the limits of a vessel's area of operations, each of the operational areas listed in Table 3 is defined as follows:

- 4.2.1. Unlimited operations  
all operations greater than 200 nautical miles to seaward of the coast.
- 4.2.2. Offshore operations  
operations within a limit of 200 nautical miles to seaward of the coast; or within such lesser limits as may be specified by the Authority.
- 4.2.3. Restricted offshore operations  
operations within
- 1) 30 nautical miles from the seaward limit of a safe haven, including designated smooth or partially smooth waters (i.e. sheltered waters), or within such lesser limits as may be specified by the Authority; or
  - 2) specified waters designated by the Authority as "restricted offshore"
- 4.2.4. Partially smooth water operations  
operations within specified geographical limits in waters designated by the Authority as partially smooth waters.

- 4.2.5. Pelayaran pada perairan tenang pelayaran didalam batas geografi tertentu pada perairan yang ditentukan oleh otoritas yang berwenang sebagai perairan tenang.
- 4.3. Kategori penugasan Umum  
Kapal-kapal harus ditentukan kategori penugasannya, sesuai dengan sifat penggunaan kapal dan daerah operasional yang dimaksudkan. Tabel 4 menunjukkan daftar dan uraian berbagai kombinasi yang membentuk kategori penugasan.

Tabel 4 -- Kategori Penugasan

Kategori Penugasan	Uraian
Kelas 1A	Kapal penumpang yang berlayar dilaut untuk penggunaan di semua daerah pelayaran sampai dan termasuk daerah pelayaran tidak terbatas. Catatan: Suatu Kapal Kelas 1A dalam pelayaran internasional harus memenuhi persyaratan SOLAS serta Konvensi dan Kode internasional yang terkait
Kelas 1B	Kapal penumpang yang berlayar dilaut untuk penggunaan di semua daerah pelayaran sampai dan termasuk pelayaran lepas pantai.
Kelas 1C	Kapal penumpang yang berlayar dilaut untuk penggunaan di semua daerah pelayaran sampai dan termasuk pelayaran lepas pantai terbatas.
Kelas 1D	Kapal penumpang yang berlayar di perairan terlindung untuk pelayaran hanya di daerah perairan tenang sebagian dan perairan tenang
Kelas 1E	Kapal penumpang yang berlayar di perairan terlindung untuk pelayaran hanya di perairan tenang.
Kelas 2A	Kapal bukan kapal penumpang yang berlayar dilaut di semua daerah pelayaran sampai dan termasuk pelayaran tidak terbatas. Catatan: Suatu kapal kelas 2A yang lebih besar dari 500 GT dan melakukan pelayaran internasional harus memenuhi persyaratan SOLAS dan Konvensi serta Kode internasional yang terkait
Kelas 2B	Kapal bukan kapal penumpang yang berlayar dilaut di semua daerah pelayaran sampai dan termasuk pelayaran lepas pantai.
Kelas 2C	Kapal bukan kapal penumpang yang berlayar di semua daerah pelayaran sampai dan termasuk daerah pelayaran lepas pantai terbatas.
Kelas 2D	Kapal bukan kapal penumpang untuk perairan terlindung yang hanya berlayar di perairan tenang sebagian dan perairan tenang.
Kelas 2E	Kapal bukan kapal penumpang untuk perairan terlindung yang hanya berlayar di perairan tenang.
Kelas 3A	Kapal ikan yang berlayar dilaut untuk pelayaran di semua daerah pelayaran sampai dan termasuk daerah pelayaran tidak terbatas.
Kelas 3B	Kapal ikan yang berlayar di laut untuk pelayaran di semua daerah pelayaran sampai dan termasuk daerah pelayaran lepas pantai.
Kelas 3C	Kapal ikan yang berlayar dilaut untuk pelayaran di semua daerah pelayaran sampai dan termasuk daerah pelayaran lepas pantai terbatas.
Kelas 3D	Kapal perikanan untuk perairan terlindung yang berlayar di perairan tenang sebagian dan perairan tenang.
Kelas 3E	Kapal perikanan untuk perairan terlindung yang hanya berlayar di perairan tenang.

- 4.4. Kategori kelas kapal terkait dengan lingkungan laut  
Kategori kelengkapan kapal terhadap kemampuan operasional sesuai dengan kelas kapal dan karakteristik lingkungan laut, diperlihatkan dalam Tabel 5.

4.2.5. Smooth water operations operations within specified geographical limits in waters designated by the Authority as smooth waters.

- 4.3. Service categories  
General  
General Vessels shall be assigned a service category, according to the nature of vessel use and the intended operational area. Table 4 lists and describes the various combinations that form the service categories.

Table 4. Service category

Service category	Description
Class 1A	Seagoing passenger vessel for use in all operational areas up to and including unlimited operations. Note: A Class 1A vessel engaged on international voyages has to meet SOLAS and other relevant international Conventions and Code requirements.
Class 1B	Seagoing passenger vessel for use in all operational areas up to and including offshore operations.
Class 1C	Seagoing passenger vessel for use in all operational areas up to and including restricted offshore operations.
Class 1D	Sheltered waters passenger vessel for operations in partially smooth and smooth waters only.
Class 1E	Sheltered waters passenger vessel for use in smooth waters only.
Class 2A	Seagoing non-passenger vessel for use in all operational areas up to and including unlimited operations. Note: A Class 2A vessel greater than 500 GT engaged on international voyages has to meet SOLAS and other relevant international Conventions and Code requirements.
Class 2B	Seagoing non-passenger vessel for use in all operational areas up to and including offshore operations.
Class 2C	Seagoing non-passenger vessel for use in all operational areas up to and including restricted offshore operations.
Class 2D	Sheltered waters non-passenger vessel for operations in partially smooth and smooth waters only.
Class 2E	Sheltered waters non-passenger vessel for use in smooth waters only.
Class 3A	Seagoing fishing vessel for use in all operational areas up to and including unlimited operations.
Class 3B	Seagoing fishing vessel for use in all operational areas up to and including offshore operations.
Class 3C	Seagoing fishing vessel for use in all operational areas up to and including restricted offshore operations.
Class 3D	Sheltered waters fishing vessel for operations in partially smooth and smooth waters only.
Class 3E	Sheltered waters fishing vessel for use in smooth waters only.

- 4.4. Vessel class category related to marine environment  
Category on vessel conditions related to operational capability according to the vessel class and marine environment characteristic, shown in Table 5.

Tabel 5. Parameter dari rancangan berdasarkan lingkungan

Table 5. Design environmental parameters

	<b>Kelas A</b> <i>Class A</i>	<b>Kelas B</b> <i>Class B</i>	<b>Kelas C</b> <i>Class C</i>	<b>Kelas D</b> <i>Class D</i>	<b>Kelas E</b> <i>Class E</i>
Karakteristik daerah operasional <i>Operational characteristics</i>	Daerah pelayaran samudera <i>Independent operation at sea</i>	Daerah pelayaran samudera dekat <i>Independent operation at sea</i>	Daerah pelayaran lepas pantai terbatas <i>Restricted operation within a few hours travel of the coast</i>	Daerah pelayaran perairan tenang sebagian <i>Operation within sheltered waters</i>	Daerah pelayaran perairan tenang <i>Operation within smooth waters</i>
Karakteristik cuaca dan laut <i>Weather and sea characteristics</i>	Mampu bertahan semua kondisi kecuali pada kondisi cuaca dan laut yang sangat ekstrim <i>Survives all but the most ex-treme weather or sea conditions</i>	Mampu bertahan semua kondisi kecuali pada kondisi cuaca dan laut yang sangat ekstrim <i>Survives all but the most extreme weather or sea conditions</i>	Menghindari kondisi cuaca buruk berangin kencang dan laut yang sangat bergelombang <sup>3</sup> <i>Avoids gale-force weather and very rough seas<sup>3</sup></i>	Menghindari kondisi cuaca buruk berangin kencang dan laut yang bergelombang <sup>3</sup> <i>Avoids gale-force weather and rough seas<sup>3</sup></i>	Menghindari cuaca buruk dan berangin kencang serta hanya beroperasi di laut berombak kecil <sup>3</sup> <i>Avoids gale-force weather and operates only in small waves<sup>3</sup></i>
Infrastruktur pertolongan dan penyelamatan <i>Survival and rescue infrastructure</i>	Pertolongan awal tidak dapat dilakukan dengan cepat, mampu bertahan dalam mode survival untuk waktu yang lama <i>Early rescues not likely . Possible lengthy period in survival mode</i>	Pesawat terbang untuk menemukan lokasi dan helikopter untuk memberikan pertolongan sampai sejauh 100 nm <i>Planes for early location and helicopters for rescue out to about 100 nm</i>	Bertahan dalam kondisi yang ada atau penyelamatan dalam waktu yang relatif singkat <i>Survival in being conditions or rescue within a relatively short time</i>	Dekat dengan fasilitas pertolongan dan atau garis pantai <i>Rescue facilities and/or shoreline nearby</i>	Fasilitas pertolongan tersedia dan atau dekat ke garis pantai <i>Rescue facilities and/or shoreline ready available</i>
Asumsi kekuatan angin (Pa) <i>Assumed gusting wind Pressure (Pa)</i>	600	600	450	360	300
Skala Beaufort <i>Beaufort scale</i>	9 (Badai) <i>(Strong gale)</i>	9 (Badai) <i>(Strong gale)</i>	7 (Hampir badai) <i>(Near gale)</i>	6 (Angin kencang) <i>(Strong breeze)</i>	6 (Angin kencang) <i>(Strong breeze)</i>
Tinggi signifikan ombak desain <sup>1,2</sup> (m) <i>Design significant wave height<sup>1,2</sup> (m)</i>	> 6	> 6	4,5	2,5	0,6
Suhu air laut <i>Water temperature</i>	7 - 37°C	7 - 37°C	7 - 37°C	7 - 37°C	7 - 37°C
Suhu udara <i>Air temperature<sup>4</sup></i>	1 - 45°C	1 - 45°C	1 - 45°C	1 - 45°C	1 - 45°C

## Legenda :

1. Kondisi dilokasi pecahnya ombak seperti di muara sungai atau di garis pantai dapat menimbulkan bahaya tambahan.
2. Perkiraan ketinggian ombak maksimum dapat mencapai dua kali ketinggian ombak signifikan.
3. Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika menerbitkan prakiraan cuaca rutin tiap hari.

**BAGIAN D****Seksi 5 UMUM**

Otoritas yang berwenang dapat membatasi daerah pelayaran suatu kapal atau suatu kelas kapal jika pengawakannya, atau kualifikasi

## Legend :

1. Conditions where are breaking such as over river bars or on shorelines present additional hazards.
2. The maximum probable wave height can be up to twice the significant wave height.
3. The bureau of meteorology, climatology and geophysics issues routine coastal waters forecast daily.

**PART D****Section 5 GENERAL**

The Authority on the request of the owner may restrict the area of operation of a vessel or any class of vessel if the manning, or

personelnya tidak memadai untuk suatu daerah pelayaran yang diijinkan oleh sertifikat survei kapal tersebut.

## Seksi 6 PENGECEUALIAN DAN KESETARAAN

### 6.1. Pengecualian

6.1.1. Otoritas yang berwenang dapat membebaskan dari penerapan seluruh atau sebagian Standar:

- 1) kapal-kapal atau kelas kapal-kapal yang berlayar pada perairan yang dapat dilayari sebagaimana ditentukan oleh Otoritas yang berwenang, dimana dianggap bahwa sifat keterlindungan dan kondisi pelayaran tersebut menyebabkan penerapan ketentuan standar tertentu menjadi tidak masuk akal atau tidak perlu; dan
- 2) kapal-kapal yang lunasnya diletakkan sebelum Standar ini diberlakukan.

6.1.2. Otoritas yang berwenang dapat memberikan otorisasi, dalam kaitan dengan navigasi pada perairan nasional, pengecualian dari satu atau lebih ketentuan Standar untuk pelayaran lokal yang terbatas atau didalam wilayah pelabuhan asalkan ia memenuhi persyaratan lainnya yang menurut pertimbangan Otoritas yang berwenang mencukupi untuk pelayaran dimaksud. Pengecualian seperti itu dan daerah pelayaran dimana pengecualian tersebut berlaku harus dinyatakan secara spesifik didalam Sertifikat Survei kapal tersebut.

6.1.3. Jika suatu kapal diberikan pengecualian dari ketentuan Standar ini sesuai 6.1.1, Otoritas yang berwenang dapat mensyaratkan pemenuhan ketentuan Standar tersebut sejauh dapat dilaksanakan dan masuk akal.

6.1.4. Otoritas yang berwenang dapat mengecualikan suatu kapal yang mempunyai jenis bentuk yang baru dari ketentuan Standar, yang penerapannya akan menghalangi penelitian menuju pengembangan dan penggunaan bentuk tersebut pada kapal-kapal. Namun, kapal seperti itu harus tetap memenuhi persyaratan keselamatan yang, dalam pandangan Otoritas yang berwenang, sesuai dengan tujuan penguasaan kapal tersebut dan sesuai dengan tujuan untuk memastikan keselamatan kapal tersebut secara keseluruhan.

### 6.2. Kesetaraan

Jika Standar mensyaratkan bahwa suatu pemasangan tertentu, bahan-bahan, alat, peralatan atau yang sejenis, harus dipasang atau dibawa dalam suatu kapal, atau jika ketentuan tertentu seperti itu akan dibuat, Otoritas yang berwenang dapat memperbolehkan pemasangan, bahan-bahan, alat, peralatan atau yang sejenis dipasang atau dibawa, atau ketentuan lain akan dibuat dalam kapal tersebut, apabila hal itu memenuhi melalui uji coba atau setidaknya pemasangan, bahan-bahan, alat, peralatan atau yang sejenis menunjukkan efektifitas yang minimal sama dengan yang dipersyaratkan oleh Standar.

6.2.1. Persyaratan yang belum dirinci

Dalam kaitan dengan belum adanya persyaratan atau spesifikasi rinci dalam Standar ini, Otoritas yang berwenang akan menentukan persyaratan untuk item tersebut yang cocok dengan tujuan pelayanan dimaksud dan sesuai dengan praktek kemaritiman yang baik.

Sejauh memungkinkan persyaratan tertentu yang sesuai untuk pengoperasiannya akan dipertimbangkan menjadi persyaratan standar minimum yang dapat diadopsi oleh otoritas lokal di bawah pengawasan kantor pusat (DJPL)

6.2.2. Penempatan Perlengkapan

Penempatan perlengkapan yang disyaratkan oleh Standar ini harus sesuai dengan pertimbangan Otoritas yang berwenang

6.2.3. Bahan-bahan

Semua bahan yang digunakan dalam konstruksi suatu kapal harus bermutu baik sesuai dengan praktek maritim yang baik dan bebas dari cacat. Jika diperlukan bahan-bahan harus dilengkapi dengan sertifikat pengujian yang diterbitkan oleh organisasi klasifikasi yang diakui atau organisasi yang disetujui.

6.2.4. Mutu Pekerjaan

Pembuatan peralatan dan konstruksi suatu kapal harus

the qualifications of the personnel are inadequate for the area of operation allowed by the vessels certificate of survey.

## Section 6 EXEMPTIONS AND EQUIVALENTS

### 6.1. Exemptions

6.1.1. The Authority may exempt from the application of all or part of the Standard:

- 1) vessels or classes of vessels operating on navigable waterways as designated by the Authority, where it considers that the sheltered nature and conditions of such operations are such as to render the application of any specific provisions of the standard unreasonable or unnecessary; and
- 2) vessels the keels of which were laid down before the entry into force of this Standard.

6.1.2. The Authority may authorize, in respect of navigation on its national waterways, exemptions from one or more provisions of the Standard for limited local voyages or in harbour areas provided that it complies with such other requirements that are, in the opinion of the Authority, adequate for the intended voyage. Such exemptions and the voyages or areas to which they are to apply shall be specified in the vessel's Certificate of Survey.

6.1.3. Where a vessel is exempted from the provision of this Standard under clause 6.1.1 the Authority may require compliance with the provisions of the Standard as far as is practicable and reasonable.

6.1.4. The Authority may exempt a vessel that embodies features of a novel kind from any of the provisions of the Standard, the application of which might seriously impede research into development of such features and their incorporation in vessels. Any such vessel shall, however, comply with such safety requirements that, in the opinion of the Authority, are adequate for the service for which it is intended and are such as to ensure the overall safety of the vessel.

### 6.2. Equivalents

Where the Standard requires that a particular fitting, material, appliance, apparatus or type thereof, shall be fitted or carried in a vessel, or that particular provision shall be made, the Authority may allow any fitting, material, appliance, apparatus or type thereof to be fitted or carried, or any other provision to be made in that vessel, if it is satisfied by trials thereof or otherwise that such fitting, material, appliance, apparatus or type thereof is at least as effective as that required by the Standard.

6.2.1. Requirements not otherwise specified

In any respect in which detail requirements or specifications are not laid down in this standard, the Authority will specify the requirements for such items that are suitable for the intended service and conform with good maritime practices.

As far as practicable the specified requirement suitable for the intended service will be considered become minimum standard requirements which could be adopted by the local authority under the supervision of the head office (DGST)

6.2.2. Positioning of equipment

Positioning of equipments require by this standard shall be in accordance to the satisfaction of the Authority.

6.2.3. Materials

All materials used in the construction of the vessel shall be of good quality conforming to good maritime practices and free from defects. When required materials must be covered by test certificates issued by a recognised classification society or an approved organisation.

6.2.4. Workmanship

The manufacture of equipment and the construction of a

- sesuai dengan praktek maritim yang baik. Otoritas yang berwenang dapat mensyaratkan bahwa setiap item yang tidak sesuai dengan rencana dan spesifikasi yang telah disetujui, atau setiap bahan, mutu pekerjaan, atau penyusunan yang kurang baik diperlukan perbaikan.
- 6.2.5. Organisasi Klasifikasi  
Jika suatu kapal dibangun sesuai dengan aturan organisasi klasifikasi yang diakui, maka aturan klasifikasi tersebut berlaku selama tidak bertentangan dengan standar ini. Badan klasifikasi yang diakui di Indonesia adalah badan yang berdomisili di Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 6.2.6. Rancangan, tanda, petunjuk, pelat nama dan bahasa
- 1) Semua pelat nama, tanda-tanda, petunjuk, catatan, rancangan dan dokumen diatas kapal, yang berkaitan dengan keselamatan dan operasional kapal tersebut dan mesinnya, harus dalam bahasa Indonesia dan boleh ditambah dengan bahasa yang dimengerti oleh mayoritas penumpang di daerah tersebut.
  - 2) Semua kapal yang digerakkan secara mekanik harus membawa informasi yang mencakup gambar-gambar, rancangan dan petunjuk penggunaan yang perlu untuk keselamatan operasional dan keselamatan kehidupan.
- 6.2.7. Pengelolaan keselamatan dan perlindungan lingkungan
- 1) Perusahaan dan nakhoda kapal harus bertanggung jawab untuk memenuhi ketentuan Standar yang berlaku dan untuk pengelolaan kapal dimaksud sedemikian sehingga dicapai keselamatan operasional dan perlindungan lingkungan.
  - 2) Perusahaan dan nakhoda kapal harus memenuhi persyaratan Bab 9 : Standar Manajemen Operasional Keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- 6.2.8. Identifikasi kapal  
Nomor identifikasi kapal sebagaimana dipersyaratkan oleh peraturan perundang-undangan harus dicantumkan dalam Sertifikat Kapal.
- 6.2.9. Buku harian kapal
- 1) Nahkoda suatu kapal dengan panjang kapal 10 m atau lebih harus menyelenggarakan buku harian kapal dengan cara sesuai persyaratan peraturan perundang-undangan.
  - 2) Nahkoda suatu kapal dengan panjang kurang dari 10 m harus menyelenggarakan buku catatan harian sebagai pengganti buku harian kapal
- 6.2.10 Panjang minimum suatu kapal penumpang yang berlayar ke laut  
Kapal penumpang yang berlayar ke laut kelas 1A, 1B dan 1C harus mempunyai panjang terukur minimum 10 m
- 6.2.11. Pembatasan Penggunaan Kapal Terbuka Di Laut  
Kapal terbuka tidak boleh mengangkut penumpang ke laut kecuali jika kapal tersebut terbatas pada kelas penugasan 2C, dan merupakan kapal kembung (inflatable), *Rigid Inflatable Boat* (RIB), atau kapal sejenis yang dipasang ruang pengapung atau busa pengapung sedemikian sehingga karakteristik daya apung tergenang dan stabilitas rusak adalah ekuivalen dengan kapal-kapal yang mempunyai geladak.

## BAGIAN E

### Seksi 7 INFORMASI DAN RANCANGAN

Tujuan  
Informasi dan rancangan diperlukan untuk menunjukkan bahwa kapal tersebut memenuhi Standar terkait; Bahwa Standar tersebut dipertahankan secara periodik; dan untuk memberikan informasi penting mengenai keselamatan kepada orang yang bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal.  
Catatan: Rancangan mungkin tidak diperlukan untuk kapal-kapal yang lebih kecil. Keterangan lebih lanjut dapat diperoleh dari Otoritas yang berwenang.

- vessel shall conform with good marine practices. The Authority may require that any item not in accordance with the approved plans and specifications, or any material, workmanship, or that any arrangement is deficient may require rectification.
- 6.2.5. Classification societies  
Where a vessel is built to the rules of a recognised classification society, then such an arrangement shall be recognized by the Authority, as far as it does not contradict to the provision of this Standard.  
Classification society means Biro Klasifikasi Indonesia and recognized International Classification Society according to Indonesian law.
- 6.2.6. Plans, signs, instruction manuals, name plates and languages
- 1) All name plates, signs, instructions, notices, plans and documents on board vessels, relating to safety and operation of the vessel and its machinery, shall be drawn up in the official language of Indonesia, and may be added in a language readily understood by the persons on board.
  - 2) All vessels propelled by mechanical means shall carry adequate information including drawings, plans and instruction manuals necessary for their safe operation and safety of life.
- 6.2.7. Management of operation and environment protection
- 1) The Company and the master of the vessel shall be responsible for compliance with the applicable provisions of the Standard and for management of the vessel so as to achieve safety in operations and protection of the environment.
  - 2) The Company and the master of the vessel shall comply with the requirements of chapter 9 of this standard in relation to the ship management operation.
- 6.2.8. Vessel identification  
The identification number of the vessel required by Indonesian regulation shall be entered on the Certificate of Survey.  
Note: reference to Indonesian regulation
- 6.2.9. Official log book
- 1) The master of a vessel 10 m and above in length shall keep and maintain an official log book in the form required by the law and regulation.
  - 2) The master of a vessel of less than 10 m shall keep and maintain a simple logbook in lieu of a ship's logbook.
- 6.2.10. Minimum length of sea going passenger vessels  
Seagoing passenger vessels of class 1A, 1B and 1C shall have minimum measured length of 10 m.
- 6.2.11. Limitation of the use of open vessels at sea  
Open vessels shall not carry passengers to sea except where the vessel is limited to class 2C service, and it is an inflatable, Rigid Inflatable Boat (RIB), or similar vessel that is fitted with buoyancy chambers or buoyancy foam such that its swamped buoyancy and damaged stability characteristics are equivalent to those for a decked vessel.

## PART E

### Section 7 INFORMATION AND PLANS

Purpose  
Information and plans are normally required to verify that the vessel complies with applicable standards.  
Note: Plans may not be required for some smaller vessels. Further advice can be obtained by contacting the Authority.

**Seksi 8 FORMAT**

Informasi dan rancangan harus dapat menunjukkan sebagai persiapan untuk verifikasi mengenai pemenuhan Standar. Oleh sebab itu, informasi dan rancangan tersebut harus:

1. memberi gambaran tentang kapal dan komponennya secara akurat;
2. cukup terinci untuk memastikan bahwa semua persyaratan yang relevan telah dimasukkan kedalam rancangan;
3. disahkan oleh otoritas yang berwenang;
4. dalam bahasa Indonesia
5. Pada skala yang sesuai sehingga dapat memberikan besaran yang akurat langsung dari gambar (misalnya: 1:1, 1:2, 1:5, 1:10, 1:20, 1:25, 1:50, 1:75, 1:100, dsb)
6. bila memungkinkan, disiapkan sesuai dengan Standar terkait sebagaimana diberikan dalam Tabel 6; dan
7. dengan jumlah salinan yang cukup untuk dapat disimpan setidaknya satu salinan oleh Otoritas yang berwenang

Catatan: Otoritas yang berwenang akan memberikan keterangan mengenai jumlah salinan informasi dan rancangan yang diperlukan.

Tabel 6 -- Standar terpakai untuk penyiapan gambar

Label	Deskripsi
KISO 128	Menggambar teknik (semua bagian)
ISO 129	Simbol grafis untuk teknik umum (semua bagian)
	Simbol grafis untuk dokumentasi teknik elektro (semua bagian)
	Rancangan pemadaman kebakaran untuk kapal
	Penyiapan dokumen yang digunakan dalam teknologi listrik
	Menggambar teknik – Prinsip umum presentasi
	Menggambar teknik; memberikan dimensi; prinsip umum, definisi, cara melaksanakan dan indikasi tertentu
ISO 406	Menggambar teknik; memberi toleransi terhadap dimensi garis dan sudut
ISO 3098-1	Menggambar teknik; penulisan huruf; bagian 1: karakter yang kini digunakan
ISO 7000	Simbol grafis untuk digunakan pada perlengkapan – Ingeladaks dan sinopsis

**BAGIAN F****Seksi 9 AMANDEMEN TERHADAP STANDAR**

Untuk mempertahankan agar Standar ini tetap sesuai dengan kecenderungan terkini, Menteri Departemen terkait akan melakukan amandemen terhadap standar ini dari waktu ke waktu. Implementasi dari amandemen akan ditentukan oleh Otoritas yang berwenang.

**Section 8 FORMAT**

Information and plans should facilitate their ready use for verification of compliance with standards. They should therefore be:

1. an accurate representation of the vessel and its components in their intended form;
2. sufficient in detail to ensure that all the relevant requirements have been incorporated in the design;
3. legible;
4. in the Indonesian language; and/or in English
5. if a plan, to an appropriate scale to permit accurate and efficient scaling directly from the drawing (for example: 1:1, 1:2, 1:5, 1:10, 1:20, 1:25, 1:50, 1:75, 1:100, etc);
6. wherever possible, prepared in accordance with applicable standards such as those given in Table 6; and
7. of sufficient number of copies to permit the retention of at least one copy by the Authority.

Note: The Authority will advise on the number of copies of information and plans.

Table 6. Standards applicable for the preparation of drawings

Designation	Description
	Technical drawing (all parts)
	Graphic symbols for general engineering (all parts)
	Graphical symbols for electrotechnical documentation (all parts)
	Fire control plans for ships
	Preparation of documents used in electrotechnology
KISO 128	Technical drawings General principles of presentation
ISO 129	Technical drawings; Dimensioning; General principles, definitions, methods of execution and special indications
ISO 406	Technical drawings; Tolerancing of linear and angular dimensions
ISO 3098-1	Technical drawings; lettering; part 1: currently used characters
ISO 7000	Graphical symbols for use on equipment Index and synopsis

**PART F****Section 9 AMENDMENTS TO THE STANDARD**

In order to keep this standard current with modern trend, the Authority will amend this standard from time to time, as needed. The implementation of amendments will be at the discretion of the Authority.



## ANNEX A METODE UNTUK MEMBUAT PANJANG TERUKUR

- A1 Lingkup**  
Lampiran A menspesifikasi metode-metode untuk membuat panjang yang terukur dari sebuah kapal sebagaimana dimaksud dalam Klausul 1.8 Bagian. Hal ini membentuk sebuah bagian normatif dari dokumen ini.
- A2 Tujuan**  
Tujuan pengukuran panjang adalah untuk menentukan besaran parameter kunci yang digunakan untuk memperkirakan sifat dan besaran resiko yang terkait dengan suatu kapal.  
Catatan: Panjang digunakan untuk menentukan ketentuan yang relevan bagi sejumlah karakteristik kapal termasuk yang berikut:
- Operasi pelayaran laut lepas untuk kapal penumpang.
  - Batas ketentuan rincian konstruksi kapal non konvensional dan permesinannya.
  - Persyaratan awak kapal dan kompetensinya.
  - Garis muat, kekuatan kekedapcuacaan dan kekedapairan.
  - Persyaratan akomodasi dan pagar.
  - Keselamatan kebakaran dan peralatan.
  - Perlengkapan keselamatan
  - Standar stabilitas
- A3 Aplikasi**  
Annex ini diterapkan untuk semua kapal.
- A4 Terminologi**  
Terminology berikut yang digunakan dalam definisi panjang terukur adalah :
- Panjang pada geladak kapal ( $L_D$ ):  
Jarak dari bagian depan lambung ke bagian belakang lambung, diukur sejajar dengan garis air desain muatan penuh.
- Panjang keseluruhan ( $L_{OA}$ ):  
Jarak yang diukur sejajar dengan garis air desain muatan penuh mulai dari bagian terdepan lambung sampai bagian paling belakang lambung, tidak termasuk apendasi.
- Bagian depan lambung :  
Titik perpotongan tepi pelat kulit, papan atau bahan struktur lainnya dengan bagian atas geladak cuaca paling atas atau dalam hal kapal terbuka, pada ketinggian bordu. Dalam hal linggi balok atau tiang linggi, perpotongan yang terletak pada titik dimana bagian luar pelat kulit atau papan bertemu dengan linggi balok atau tiang linggi. Tambahan lain pada bagian luar lambung, misalnya dapradpra, sponson, rubbing strip dan lain-lain tidak termasuk.  
Catatan: petunjuk lebih lanjut mengenai lokasi bagian terdepan lambung ditunjukkan dalam Gambar 1.
- Bagian terdepan lambung :  
Adalah titik paling depan pada kapal. Umumnya yang berikut ini berlaku:
- Bagian yang ditambahkan pada kapal dan bukan merupakan bagian struktur kapal harus tidak diperhitungkan, contoh dapradpra, pulpit rails, pintu haluan atau ramp, sponsons, rubbing strip, cucur, bumpkins dan lain-lain.
  - Kubu-kubu merupakan bagian kapal.
  - Komponen yang menyatu, dilas atau dibentuk secara integral dan apendasi lain yang memberikan daya apung harus dimasukkan dalam pengukuran panjang kapal keseluruhan termasuk geladak alat tangkap long-line yang merupakan bagian integral kapal. Bowsprits, pulpits dan struktur lain yang merupakan bagian integral kapal boleh tidak diperhitungkan jika lebar total struktur tersebut tidak lebih besar dari 30 persen total lebar lambung (atau lambung-lambung jika kapal mempunyai konfigurasi multi lambung).
  - Geladak yang dimasukkan dalam pengukuran area geladak dan kelebihannya yang menjulur keluar dari batas-batas lambung harus dimasukkan dalam pengukuran panjang keseluruhan.
- Catatan: petunjuk lebih lanjut mengenai lokasi bagian terdepan lambung ditunjukkan dalam Gambar 1.
- Bagian belakang lambung:  
Titik perpotongan bagian tepi pelat kulit, papan atau bahan struktur lainnya dengan bagian atas geladak cuaca paling atas atau dalam hal kapal terbuka, pada ketinggian bordu. Dalam hal tiang atau linggi belakang, titik perpotongan yang terletak di-

## ANNEX A METHODS FOR ESTABLISHING MEASURED LENGTH

- A1 Scope**  
This Annex A specifies methods for establishing the measured length of a vessel re-ferred to in section 3 of this chapter. It forms a normative part of this document.
- A2 Objective**  
The objective of the measurement of length is to establish the magnitude of a key parameter used for estimating the nature and magnitude of risks that pertain to a vessel.  
Note: Length is used in determining the relevant provisions for a number of vessel characteristics including the following:
- Operasi pelayaran laut lepas untuk kapal penumpang.
  - Batas ketentuan rincian konstruksi kapal non konvensional dan permesinannya.
  - Persyaratan awak kapal dan kompetensinya.
  - Garis muat, kekuatan kekedapcuacaan dan kekedapairan.
  - Persyaratan akomodasi dan pagar.
  - Keselamatan kebakaran dan peralatan.
  - Perlengkapan keselamatan
  - Standar stabilitas
- A3 Application**  
This Annex applies to all vessels.
- A4 Terminology**  
The following terms used in the definition of Measured Length shall be interpreted as follows:
- length on deck ( $L_D$ ):  
the distance from the fore part of the hull to the after part of the hull, measured parallel to the design loaded waterline.
- length overall ( $L_{OA}$ ):  
the distance measured parallel to the design loaded waterline from the foremost part of the hull to the aftermost part of the hull, excluding appendages.
- Fore part of the hull :  
the point at the intersection of the leading edge of the shell plating, planking or other structural material with the upper side of the uppermost weathertight deck or, in the case of an open vessel, at the height of the gunwale. In the case of bar stems or stem posts, the intersection lies at the point where the outside of the shell plating or planking meets with the stem bar or post. Members added to the exterior of the hull, e.g. fender, sponson, rubbing strip, etc., shall be excluded.  
Note: Further guidance on the location of the fore part of the hull is given in Figure 1.
- Foremost part of the hull :  
is the most forward point of the vessel. In all cases the following applies:
- Members added to the vessel and not forming part of the structure of the vessel shall be excluded, e.g. fenders, pulpits rails, bow door or ramp, sponsons, rubbing strip, bowsprits, bumpkins, etc.
  - Bulwarks shall be taken as part of the vessel.
  - Integrally formed, welded or moulded components and other appendages that provide buoyancy shall be included in the measurement of length overall including integral long-line fishing platforms. Integrally formed bowsprits, pulpits and other such structures may be excluded provided the total width of the structure is not greater than 30 per cent of the total breadth of the hull (or hulls if the vessel is of multihull configuration).
  - Areas of deck that are included in the deck area measurement and overhang beyond the extremities of the hull shall be included in the measurement of length overall.
- Note: Further guidance on the location of the foremost part of the hull is given in Figure 1.
- After part of the hull:  
the point of intersection of the trailing edge of the shell plating, planking or other structural material with the upper side of the uppermost weathertight deck or, in the case of an open vessel, at the height of the gunwale. In the case of stern bars or posts, the



mana bagian luar pelat kulit atau papan bertemu dengan batang atau linggi belakang. Tambahan pada bagian luar lambung tidak dimasukkan, contoh dapra-dapra, sponson, rubbing strip, dan lain-lain.

Catatan: petunjuk lebih lanjut mengenai lokasi bagian belakang lambung ditunjukkan dalam Gambar 2.

Bagian lambung paling belakang :

Titik paling belakang pada kapal. Umumnya yang berikut ini berlaku:

- a. Tambahan pada kapal yang tidak merupakan bagian struktur kapal tidak dimasukkan, contoh daun kemudi, breket mesin luar; platforms renang pada kapal; dapra-dapra; pushpit rails; stern door atau ramp; sponsons; rubbing strip; sternsprit; bumpkins; dan lain-lain.
- b. Kubu-kubu dianggap sebagai bagian kapal.
- c. Komponen yang merupakan bagian kapal, dilas atau dicetak dan apendasi lainnya yang memberikan daya apung harus dimasukkan dalam pengukuran panjang keseluruhan termasuk pods dan platforms renang pada kapal.
- d. Geladak yang dimasukkan dalam pengukuran area geladak dan kelebihanannya yang menjulur keluar dari batas-batas lambung harus dimasukkan dalam pengukuran panjang keseluruhan.

Catatan: petunjuk lebih lanjut mengenai lokasi bagian belakang lambung ditunjukkan dalam Gambar 2.

Geladak kedap cuaca :

Geladak lengkap paling atas (mungkin berbentuk geladak berjenjang) yang terbuka terhadap cuaca dan laut yang mempunyai perlengkapan penutup bukaan yang permanen pada bagian yang terbuka terhadap cuaca dan laut dan semua bukaan di bawah geladak tersebut dilengkapi dengan alat penutup kedap air yang permanen. Tinggi bordu :

Jarak vertikal dari geladak cuaca ke tepi bagian haluan dan buritan kapal yang dipasang sekeliling bagian dalam kapal pada bagian atas pelat kulit, papan atau bahan struktur lainnya.

#### A5 Ilustrasi

Petunjuk lebih lanjut mengenai interpretasi panjang keseluruhan dan panjang pada geladak, ditunjukkan pada Gambar 3.

#### A6 Metode-metode untuk pengukuran

##### A6.1 Pengukuran pada kapal yang ada

Pengukuran harus sedapat mungkin dilakukan pada garis lurus yang sejajar dengan garis air desain muatan penuh antara kedua titik belakang dan depan kapal yang telah ditentukan.

A6.1.1 Kapal yang berada di laut dan di darat  
Pada pengukuran kapal yang ada biasanya dilakukan dengan memasang papan tanda pada linggi buritan dan haluan, bersamaan dengan papan tanda antara sebagaimana diperlukan untuk mengatasi halangan atau terputusnya geladak kedap cuaca paling atas. Gambar 4 (a) menunjukkan metode ini.

A6.1.2 Metode alternatif untuk kapal yang berada di darat  
Untuk kapal yang berada di darat, pengukuran dapat dilakukan dengan menggunakan garis tegak lurus diambil dari kedua titik belakang dan depan kapal. Jika panjang diukur pada garis air desain muatan penuh yang tidak horizontal, pengukuran harus dikoreksi dengan perbedaan sudut. Gambar 4 (b) menunjukkan penggunaan metode ini pada kapal yang terletak diatas bidang miring.

A6.1.3 Metode pendekatan untuk kapal yang berada di laut dan di darat  
Metode pendekatan berikut untuk mengukur panjang kapal dapat digunakan jika pengukuran panjang tidak kritis terhadap penentuan kriteria yang berlaku.

Metode 1

Metode panjang dapat dilakukan sepanjang garis lurus antara dua titik referensi di haluan dan buritan. Jika menggunakan papan tanda

point of intersection lies where the outside of the shell plating or plank-ing meets with the stern bar or post. Members added to the exterior of the hull shall be excluded, e.g. fender, sponson, rubbing strip, etc.

Note: Further guidance on the location of the after part of the hull is given in Figure 2.

Aftermost part of the hull

the most aft point of the vessel. In all cases the following applies:

- a. Members added to the vessel and not forming part of the structure of the vessel shall be excluded, e.g. rudders; out-board motor brackets; non-buoyant swim platforms; fenders; pushpit rails; stern door or ramp; sponsons; rubbing strip; sternsprit; bumpkins; etc.
- b. Bulwarks shall be taken as part of the vessel.
- c. Integrally formed, welded or moulded components and other appendages that provide buoyancy shall be included in the measurement of length overall including integral pods and integral swim platforms.
- d. Areas of deck that are included in the deck area measurement and overhang beyond the extremities of the hull shall be included in the measurement of length overall.

Note : Further guidance on the location of the aftermost part of the hull is given in Figure 2.

Weathertight deck:

the uppermost complete deck (which may be stepped) exposed to the weather and sea that has permanent means of closing all openings in the part exposed to the weather and sea and below which all openings in the sides of the vessel are fitted with permanent means of watertight closing.

Height of gunwale:

the vertical distance from the weather deck to the edge of the fore and aft member which is fitted around the inside of the vessel at the top of the side shell plating, planking or other structural material.

#### A5 Illustrations

As a further guide to the interpretation of length overall and length on deck, reference shall be made to Figure 3.

#### A6 Methods for measuring

##### A6.1 Measuring an existing vessel

Measurement should, wherever possible, be taken in a direct line parallel to the design fully loaded waterline between the two defined extremities.

A6.1.1 Vessel afloat or on shore  
On an existing vessel measurement would normally be undertaken by setting up sight boards at the stem and stern, together with as many intermediate sights as are necessary to circumvent obstructions or breaks in the uppermost weathertight deck. Figure 4(a) illustrates the method.

A6.1.2 Alternative method for vessel on shore  
For a vessel that is out of the water, measurement may be undertaken by setting up plumb lines dropped from the defined extremities. Where the lengths are measured with the design-laden waterline not horizontal, the measurement should be corrected for the difference in declivity. Figure 4 (b) illustrates the application of the method on a vessel that is located on a steeply angled slipway.

A6.1.3 Approximate methods for vessel afloat or on shore  
The following approximate methods for measuring length may be used where the measurement of length is not critical to determining applicable criteria.

Method 1

The length method may be taken along a straight line between the reference points fore and aft. Where sight boards or plumb

atau garis tegak lurus, harus diperhatikan agar pengukuran dilakukan antara titik pada papan tanda atau garis tegak lurus yang berjarak sama dari titik-titik referensi (misalnya bagian atas geladak atau bordu). Hasil pengukuran yang diperoleh dari metode ini mungkin lebih besar dari ukuran sebenarnya, terutama jika tinggi titik referensi di haluan dan buritan diatas garis air desain berbeda secara signifikan. Lihat Gambar 5(a).

#### Metode 2

Pengukuran panjang dapat dilakukan dengan menggunakan pita ukur yang diletakan di sepanjang geladak. Hasil pengukuran ini mungkin lebih besar dari ukuran sebenarnya akibat lengkungan pada geladak. Lihat Gambar 5.

Pada umumnya tambahan panjang ini tidak terlalu diperhatikan; namun jika pengukuran adalah kritis, panjang harus dibandingkan dengan salah satu dari hasil kedua metode pada klausul A6.1.1 dan A6.1.2.

#### A7 Kapal yang tidak umum

Jika karakteristik fisik suatu kapal adalah demikian sehingga menyebabkan definisi pada klausul A4 menjadi tidak jelas atau tidak sesuai, pengukuran harus dilakukan sedemikian sehingga menghasilkan panjang terukur yang sesuai dengan resiko aktual yang berkaitan dengan kapal tersebut, sebagaimana dibandingkan dengan kapal lain yang mempunyai ukuran dan fungsi penugasan yang sama.

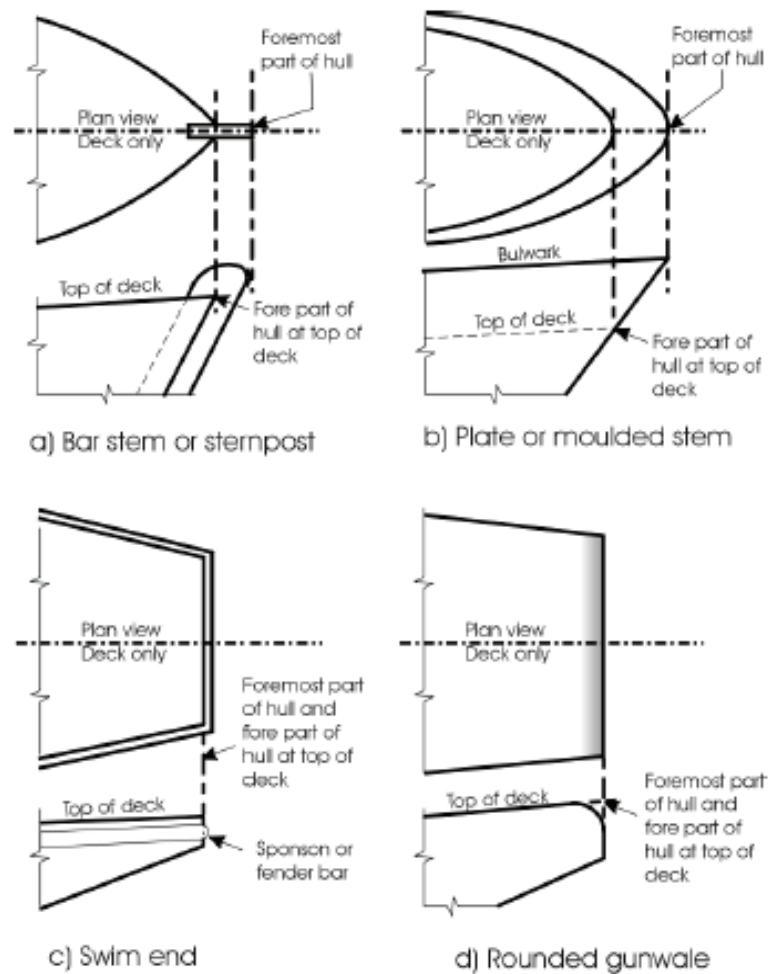
lines are used, care shall be taken to ensure that the measurement is taken between points on the sight boards or plumb lines which are equidistant from the reference points (i.e. the top of deck or gun-wale). The measurement obtained from this method may be in excess of the true method, especially where the height of the fore and aft reference points above the design waterline differs significantly. refer to Figure 5(a).

#### Method 2

The length measurement may be taken by means of a tape laid along the deck or decks. The measurement obtained from this method may be in excess of the true measurement due to the curvature of the deck. Refer to Figure 5. In most cases this increase in length will be of little concern; however, if the measurement is critical, the length shall be checked by either of the two methods described in clauses A6.1.1 and A6.1.2.

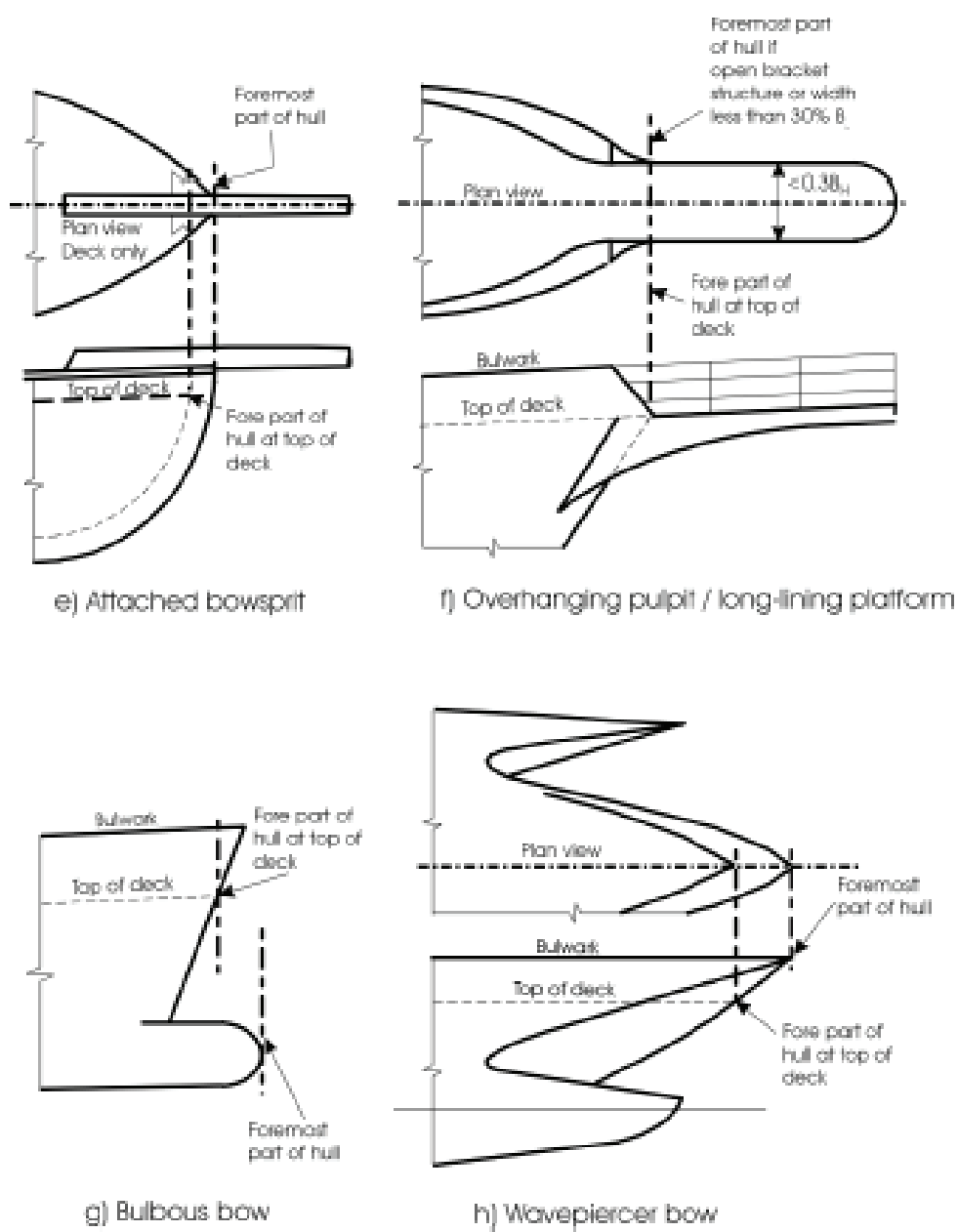
#### A7 Unusual vessels

Where the physical characteristics of a vessel are such as to render the definitions in clause A4 unclear or inappropriate, the measurement shall be interpreted so as to result in a value of measured length that is appropriate to the actual risks associated with the vessel, as compared to other vessels of similar size and service.



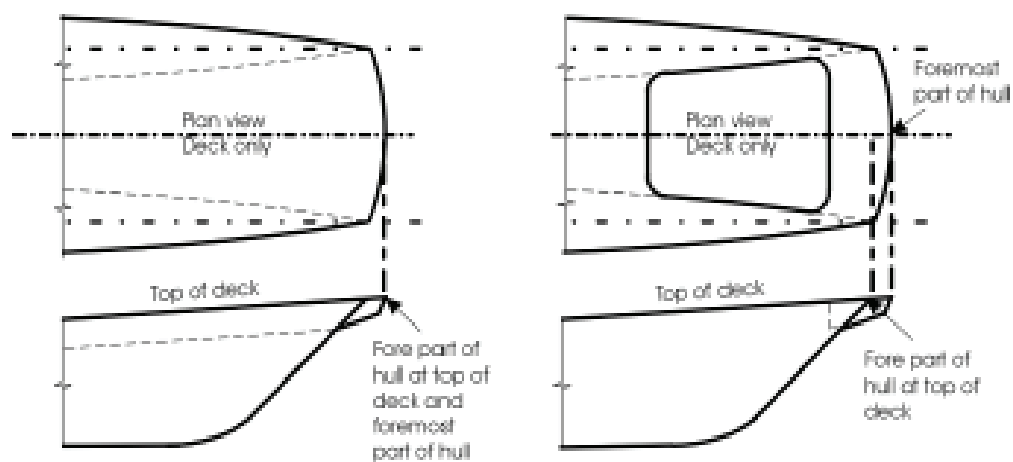
Gambar 1 Titik-titik referensi pada ujung bagian depan kapal

Figure 1 Reference points at the fore end of a vessel



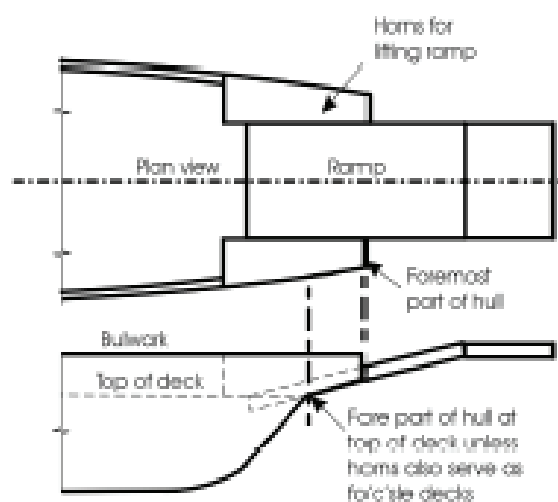
Gambar 1 Lanjutan

Figure 1 Continue



i) Catamaran with buoyant bridging deck or overhanging deck included in deck areas

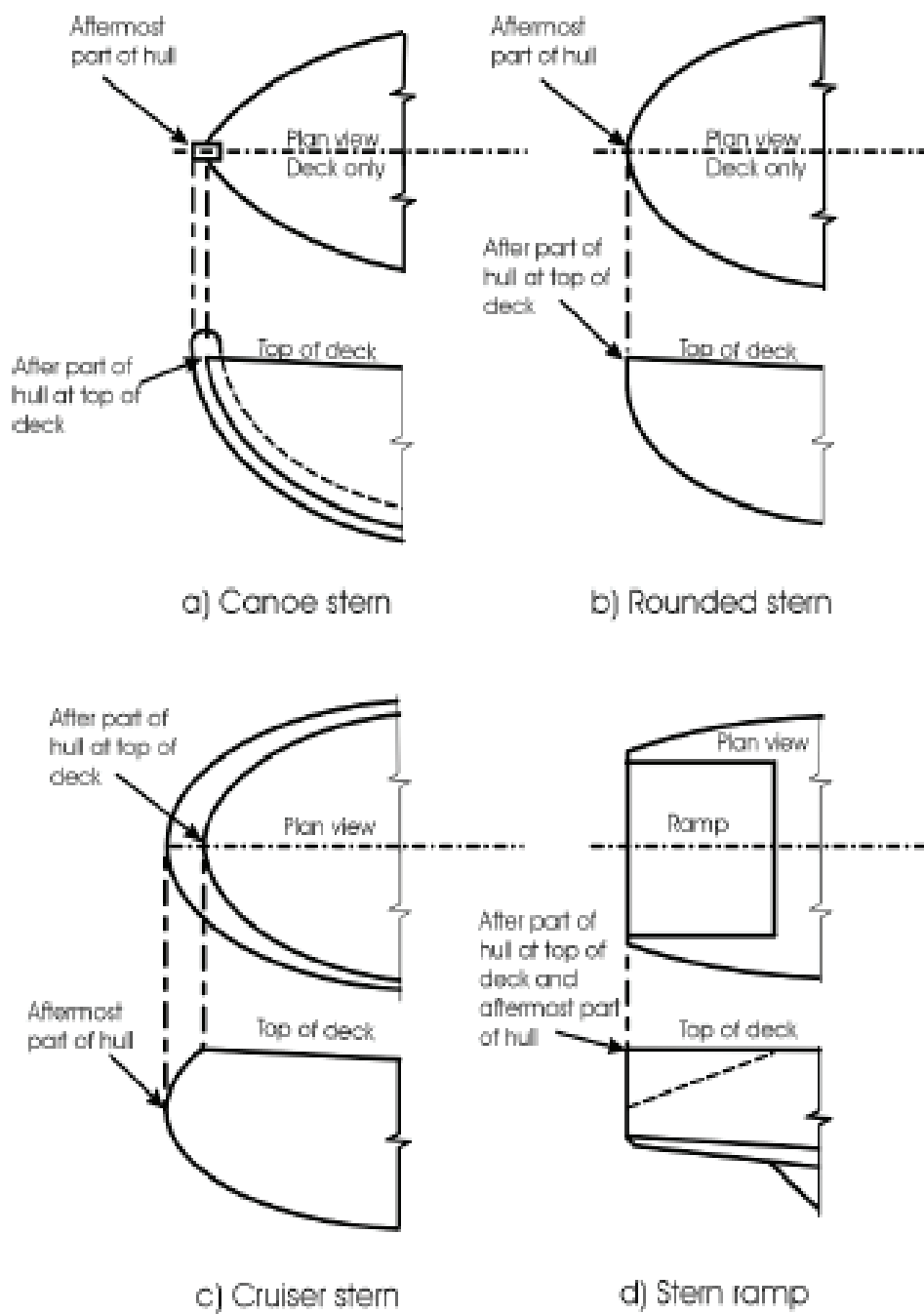
j) Catamaran with bridging beam not intended for the carriage of persons



k) Overhanging ramp on landing barges and vehicular ferries

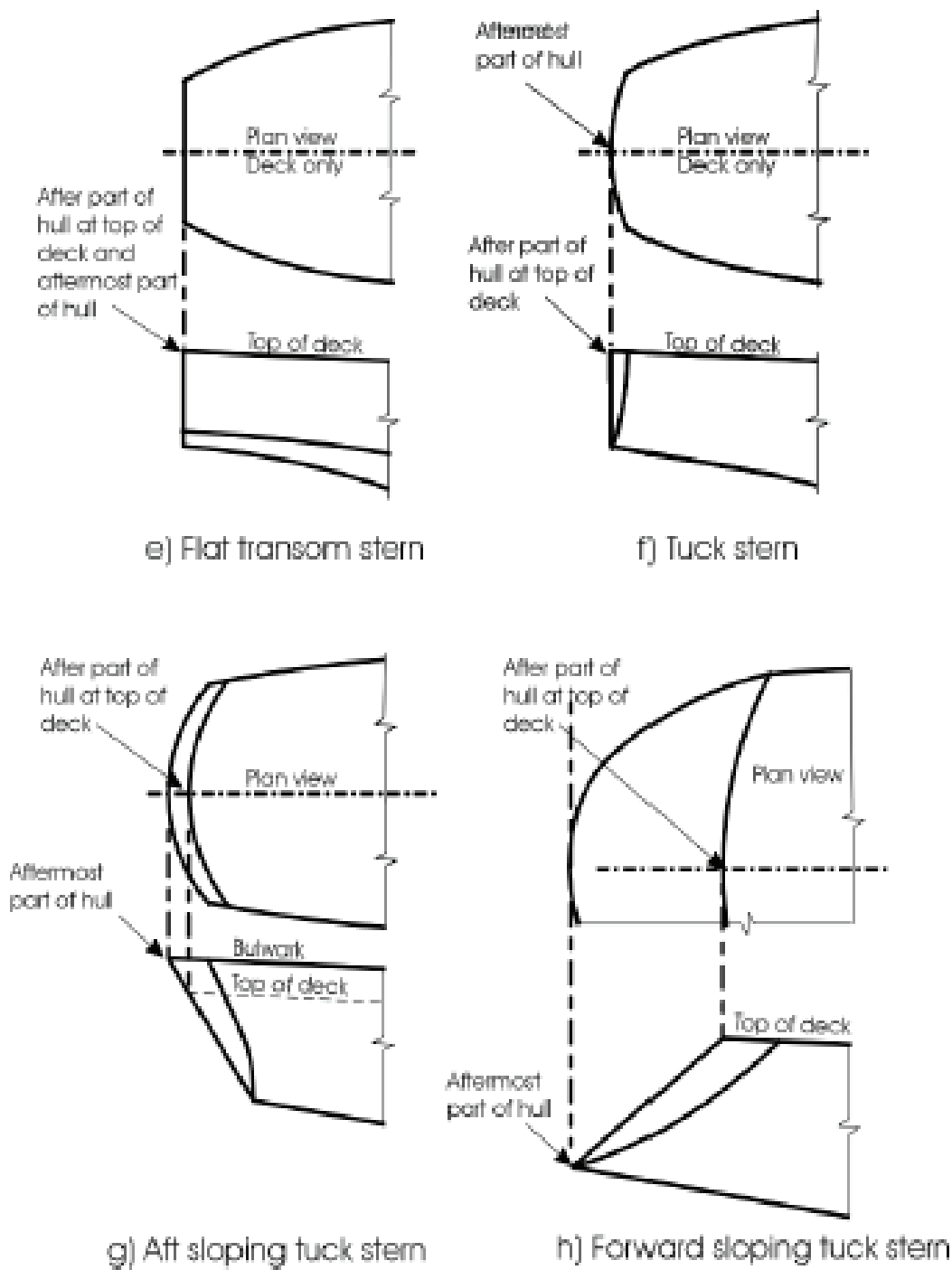
Gambar 1 Lanjutan

Figure 1 Continue



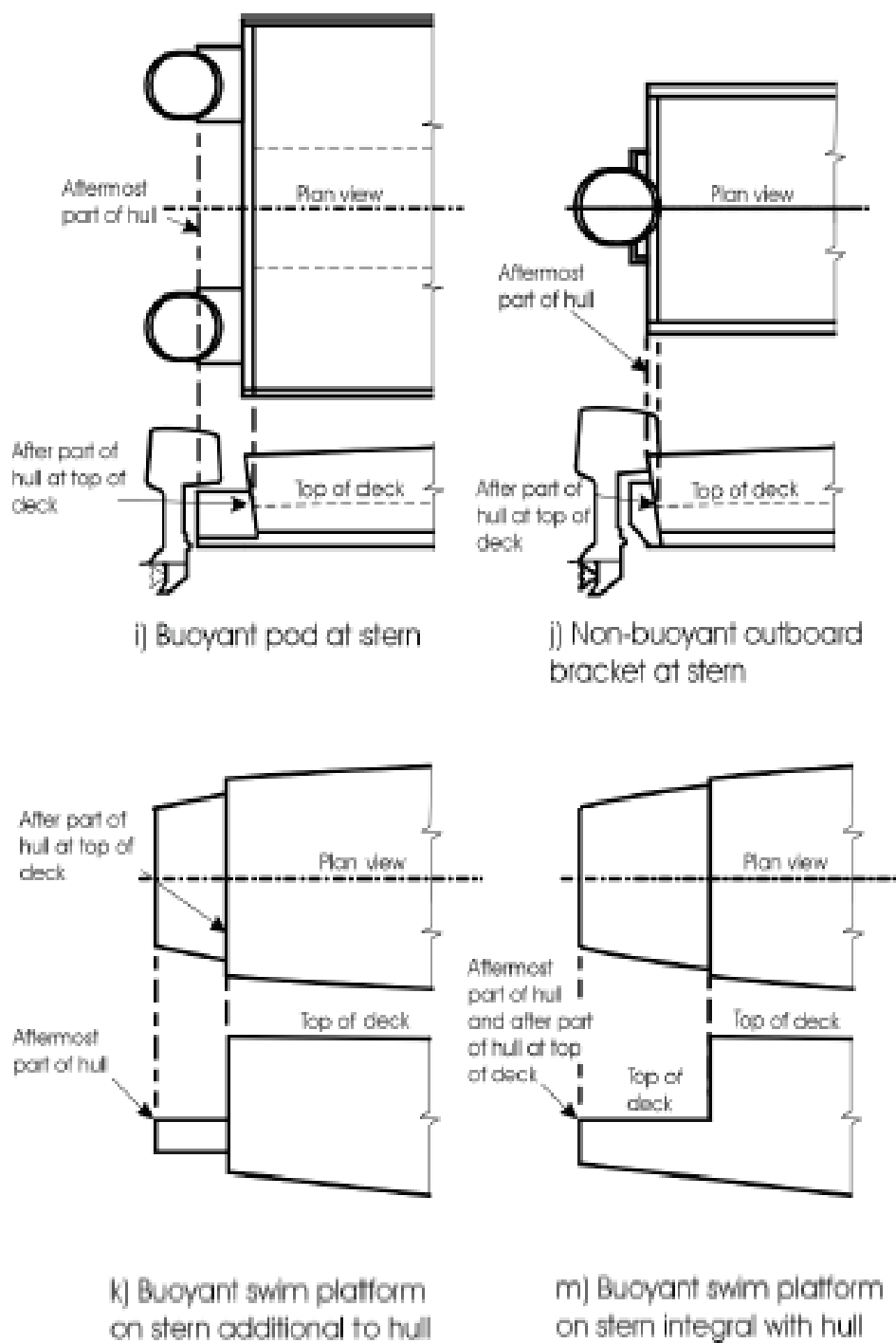
Gambar 2 Titik referensi pada ujung bagian belakang kapal

Figure 2 Reference points at the back end of a vessel



Gambar 2 Lanjutan

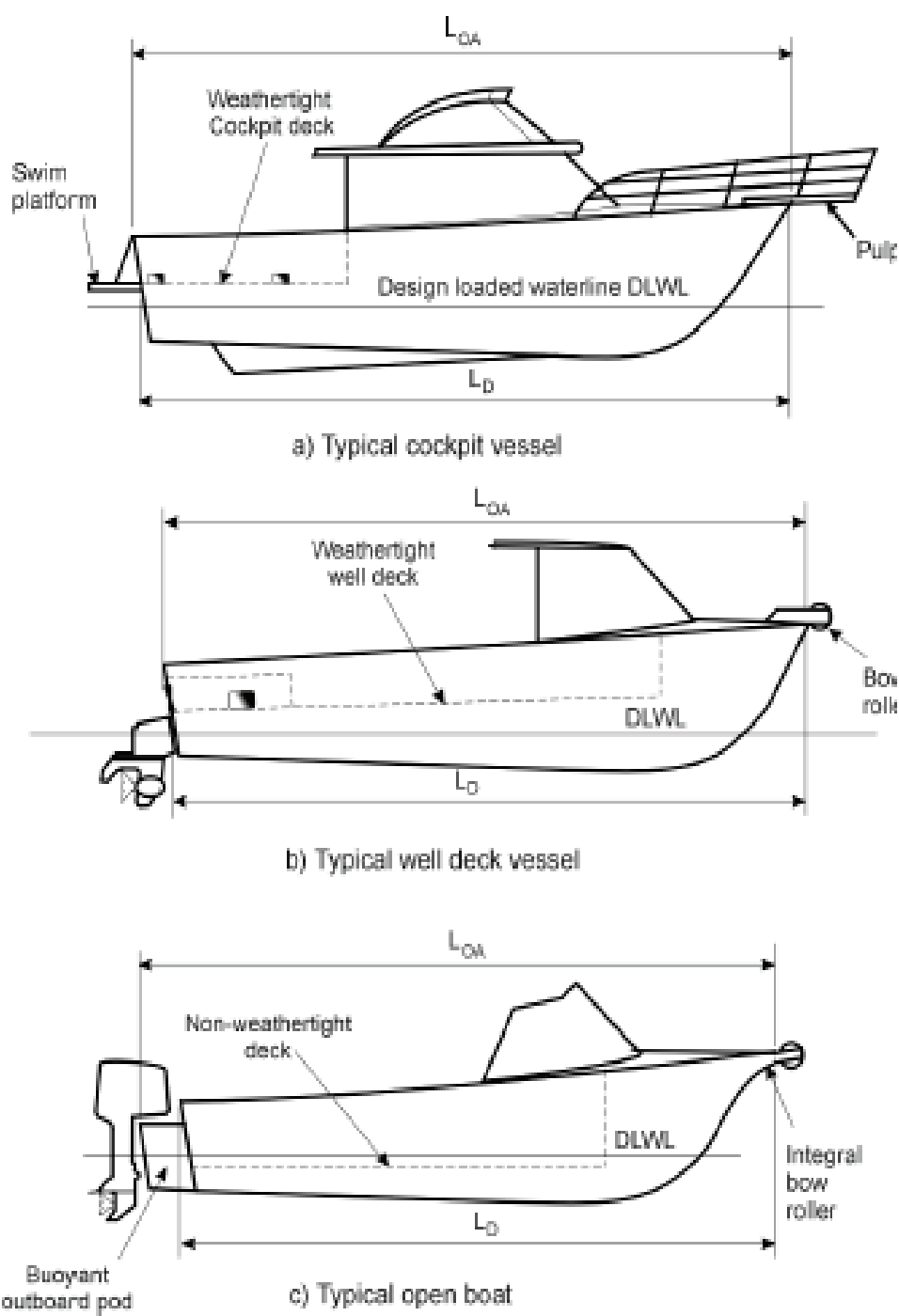
Figure 2 Continue



Gambar 2 Lanjutan

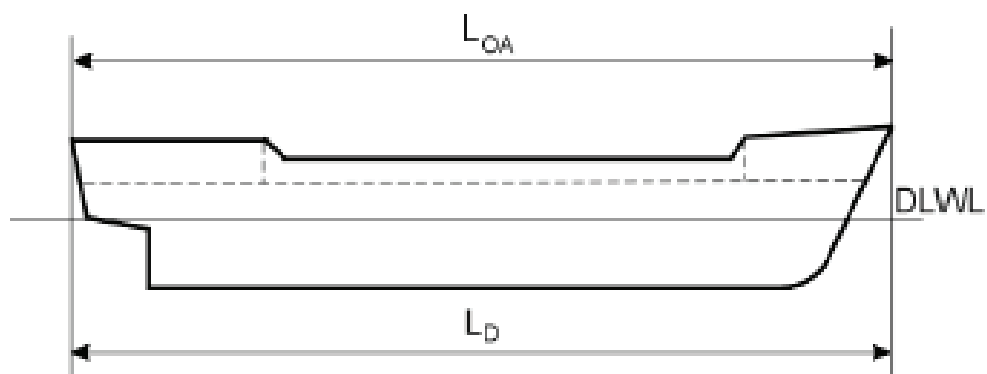
Figure 2 Continue



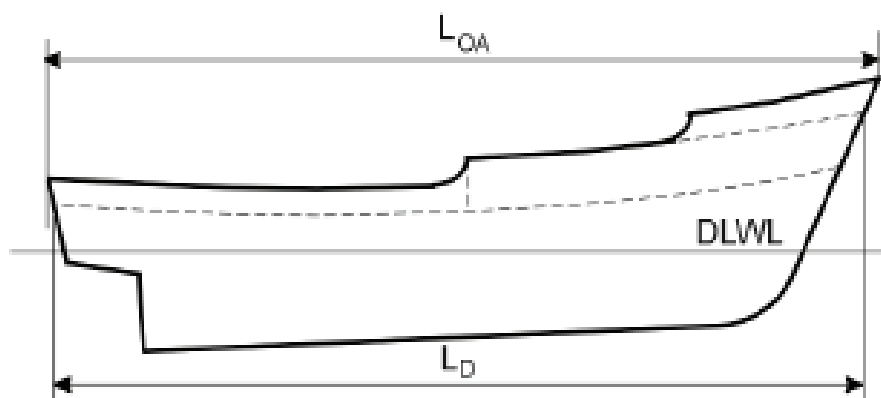


Gambar 3 Pedoman pengukuran panjang

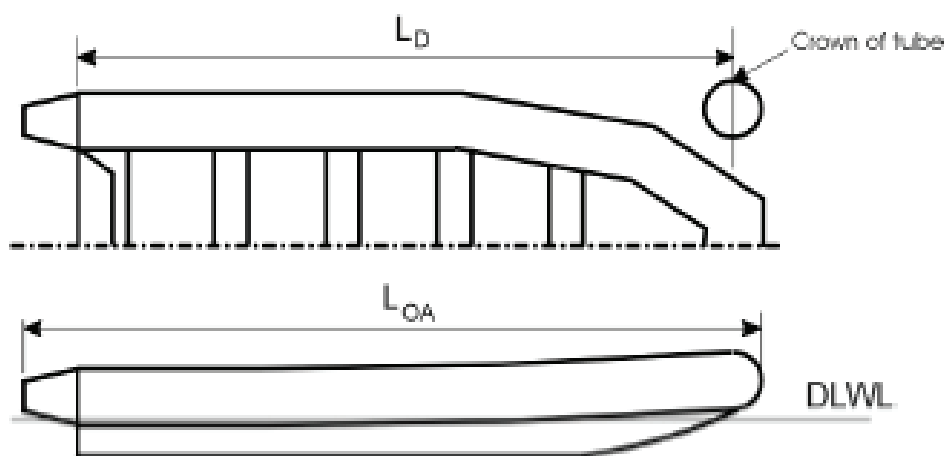
Figure 3 Guidance on measuring length



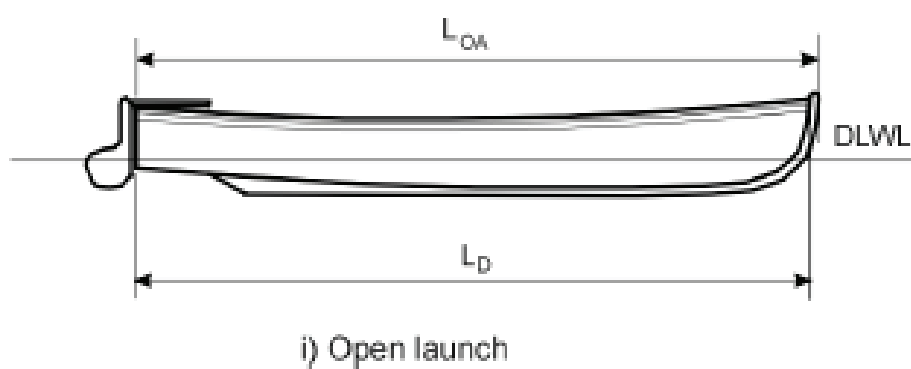
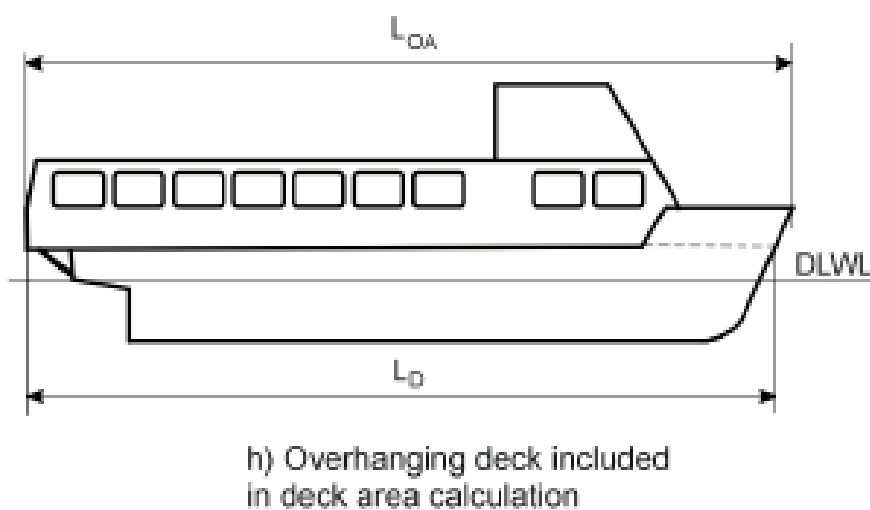
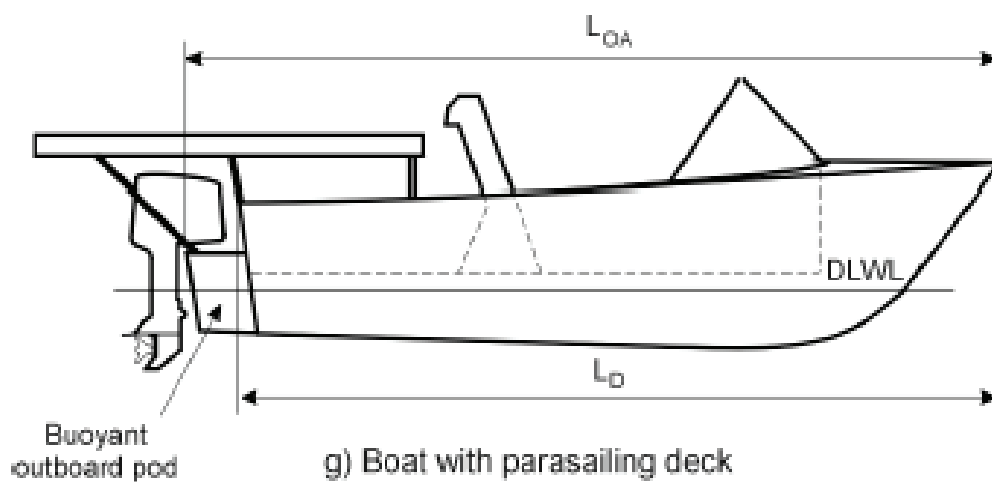
d) Raised fo'c'sle and poop deck



e) Overhang of solid bulwarks

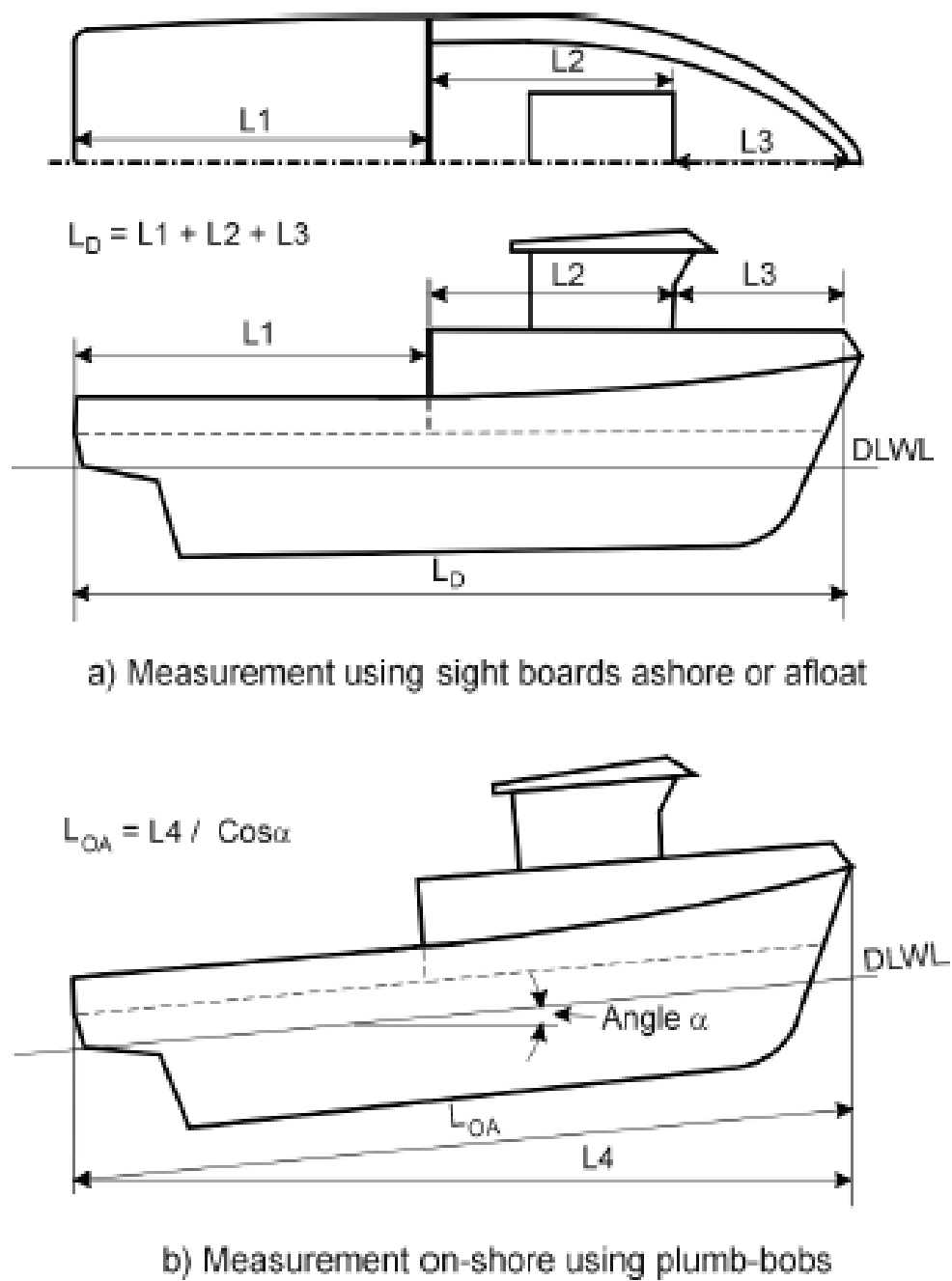


f) RIB or Inflatable



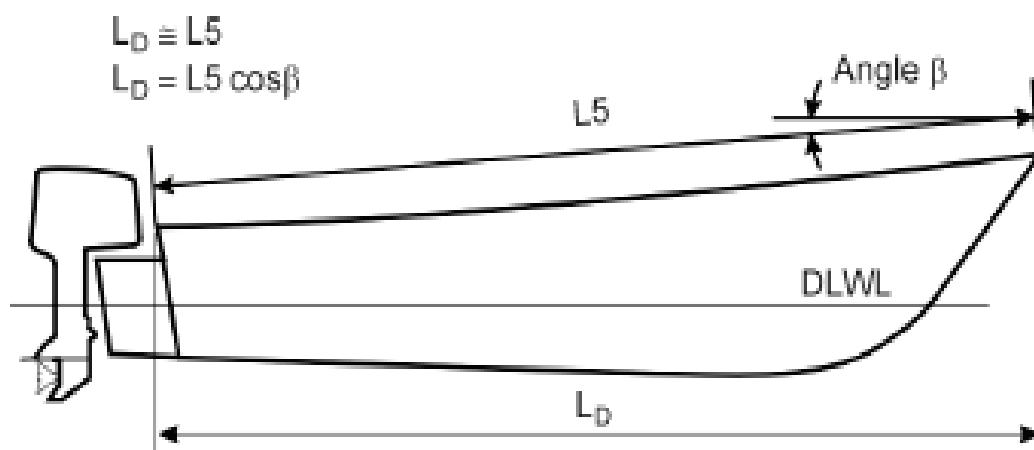
Gambar 3 Lanjutan

Figure 3 Continue

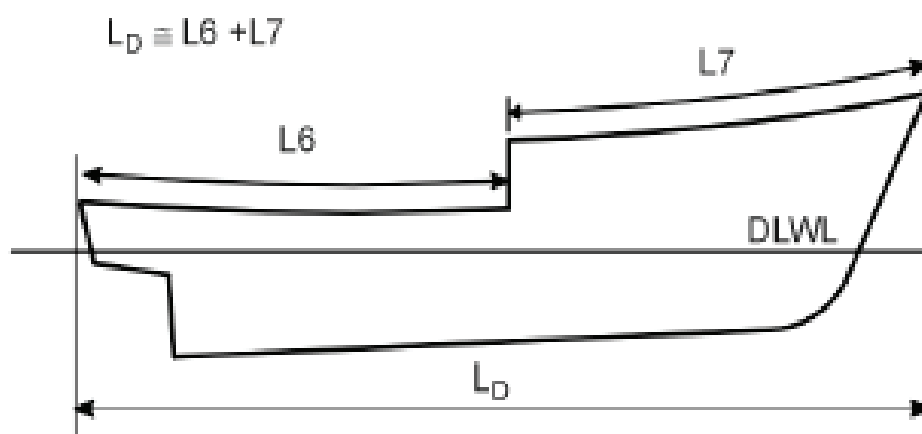


Gambar 4 Metode pengukuran panjang

Figure 4 Methods for measuring length



a) Approximate method 1



b) Approximate method 2

Gambar 5 Metode perkiraan untuk mengukur panjang

Figure 5 Methods for measuring length

**ANNEX B PETUNJUK TENTANG RESIKO YANG DAPAT DITERIMA**

- B1 Ruang lingkup**  
Annex ini memberikan pedoman tentang resiko yang dapat diterima di atas kapal untuk tujuan memenuhi syarat-syarat keselamatan di dalam PARTA, dan memberikan penilaian terhadap solusi yang dilakukan berdasarkan klausul 2.7.3 (metode asesment) diatas. Hal ini menjadi bagian informatif dari dokumen ini kecuali jika diwajibkan oleh Otoritas yang berwenang.
- B2 Aplikasi**  
Annex ini berlaku untuk kapal lama dan baru.
- B3 Tujuan yang ingin dicapai**  
Untuk kegunaan analisis manajemen resiko suatu kapal, kemungkinan terjadinya kecelakaan yang serius pada personil kapal dianggap mempunyai kemungkinan yang kecil dan kemungkinan terjadinya kematian dianggap tidak terjadi.
- B4 Jenis resiko**  
Resiko merupakan fungsi dari kecenderungan di bawah ini.
- B5 Kecenderungan**  
Sering :  
Adalah tingkat kejadian yang cenderung untuk sering terjadi selama masa beroperasinya suatu kapal (kemungkinan lebih dari 10-3 per jam atau per pelayaran, dipilih mana yang kurun waktunya lebih singkat).  
Mungkin :  
Apabila tingkat kejadian yang dianggap tidak mungkin sering terjadi namun dapat terjadi beberapa kali selama masa beroperasinya kapal (kemungkinan antara 10-3 dan 10-5 per jam atau per pelayaran, dipilih mana yang kurun waktunya lebih singkat).  
Jarang :  
Apabila tingkat kejadian dianggap tidak mungkin terjadi pada setiap kapal namun mungkin terjadi pada kapal tipe tertentu selama masa beroperasinya sejumlah kapal dari tipe yang sama (kemungkinan antara 10-5 dan 10-7 per jam atau per pelayaran, dipilih mana yang kurun waktunya lebih singkat).  
Sangat jarang :  
Apabila tingkat kejadian dianggap tidak mungkin terjadi terhadap suatu kapal ketika mempertimbangkan keseluruhan kurun waktu beroperasinya sejumlah kapal namun harus dipertimbangkan sebagai sebagai suatu kemungkinan (kemungkinan antara 10-7 dan 10-9 per jam atau per pelayaran, dipilih mana yang kurun waktunya lebih singkat).  
Tidak mungkin :  
Apabila tingkat kejadian sangat jarang terjadi sehingga dipertimbangkan sebagai tidak mungkin (kemungkinan kurang dari 10-9 per jam atau per pelayaran, dipilih mana yang kurun waktunya lebih singkat).
- B6 Konsekuensi**  
Berbagai tingkat konsekuensi resiko adalah sebagai berikut :  
Kecil :  
Suatu akibat yang dapat ditanggulangi oleh anak buah kapal. Hal ini mungkin berkaitan dengan satu atau lebih dari yang berikut :  
a. Sedikit tambahan tugas operasional awak kapal atau tambahan tingkat kesulitan dalam pelaksanaan tugas operasional.  
b. Terjadi sedikit penurunan dalam karakteristik penanganan operasional.  
c. Terjadi sedikit perubahan pada kondisi yang memungkinkan.  
Besar :  
Suatu akibat yang menghasilkan satu atau lebih dari yang berikut:  
a. Suatu penambahan yang signifikan atau tambahan tingkat kesulitan dalam pelaksanaan tugas operasional awak kapal dimana tugas-tugas itu sendiri tidak berada diluar kapabilitas awak yang kompeten dengan anggapan tidak terjadi kejadian lain pada saat yang sama.  
b. Terjadi penurunan yang signifikan dalam karakteristik penanganan operasional.  
c. Terjadi perubahan yang signifikan dalam kondisi yang memungkinkan, namun tidak menghilangkan kemungkinan untuk tidak menyelesaikan pelayaran yang selamat tanpa kecakapan yang lebih dari kecakapan normal awak kapal.

**ANNEX B GUIDANCE ON ACCEPTABLE RISK**

- B1 Scope**  
This annex A gives guidance on what constitutes acceptable risk on a vessel for the purpose of fulfilling safety obligations under Part A, and assessing solutions under clause 2.7.3. (assessment methods) above. It forms an informative part of this document, unless designated as mandatory by the Authority.
- B2 Application**  
This annex applies to new and existing vessels.
- B3 Desired outcome**  
For the purpose of a risk management analysis of a vessel, the probability of serious injury to personnel should be very remote and probability of deaths should be improbable.
- B4 Nature of risk**  
Risk is a function of likelihood as follows.
- B5 Likelihood**  
Frequent :  
Where an occurrence is likely to occur often during the operational life of particular vessel (probability more than 10-3 per hour or per journey, whichever is the lesser period of time).  
Reasonably probable :  
Where an occurrence is unlikely to occur often but which may occur several times during the total operational life of particular vessel (probability between 10-3 and 10-5 per hour or per journey, whichever is the lesser period of time).  
Remote :  
Where an occurrence unlikely to occur to every vessels but may occur to a few vessels of a type over the total operational life of a number of vessels of the same type (probability between 10-5 and 10-7 per hour or per journey, whichever is the lesser period of time).  
Very remote :  
Where an occurrence unlikely to occur to when considering the total operational life of a number of vessels but nevertheless should be considered as being possible (probability between 10-7 and 10-9 per hour or per journey, whichever is the lesser period of time).  
Improbable :  
Where occurrence is so extremely remote that it should not be considered as possible to occur (probability less than 10-9 per hour or per journey, whichever is the lesser period of time).
- B6 Consequence**  
The various levels of hazard consequence are as follows :  
Minor :  
An effect which be readily compensated for by the operating crew. It may involve one or more of the following :  
a. A small increases in the operational duties of the crew or in their difficulty in performing their duties.  
b. A moderate degradation in handling characteristics.  
c. Slight modification of the permissible conditions.  
Major :  
An effect which produces one or more of the following :  
a. A significant increases in the operational duties of the crew or in their difficulty in performing their duties which by it self should not be outside the capability of a competent crew provided that another major effect does not occur at the same time.  
b. A significant degradation in handling characteristics.  
c. Significant modification of the permissible conditions, but will not remove the capability not complete a safe journey without demanding more than the normal skill on part of the operating crew.

	<p>Kedadaan bahaya :</p> <p>Suatu akibat yang menghasilkan satu atau lebih dari yang berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Suatu penambahan yang berbahaya dalam pelaksanaan tugas operasional awak kapal atau tambahan tingkat kesulitan sedemikian besar sehingga awak kapal tidak dapat mengatasinya dan mungkin memerlukan bantuan dari luar kapal.</li> <li>Terjadi penurunan yang berbahaya dalam karakteristik penanganan operasional.</li> <li>Terjadi penurunan yang berbahaya pada kekuatan kapal.</li> <li>Kondisi aktual atau marginal terjadinya kecelakaan terhadap pelayar.</li> <li>Kebutuhan yang sangat mendesak untuk mendapatkan operasi penyelamatan dari luar.</li> </ol> <p>Bencana :</p> <p>Suatu akibat yang menghasilkan kehilangan kapal dan atau terjadinya korban jiwa.</p>	<p>Hazardous :</p> <p>An effect which produces one or more of the following :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>A dangerous increases in the operational duties of the crew or in their difficulty in performing these duties of such magnitude that they cannot reasonably be expected to cope with them and will probably required outside assistance.</li> <li>Dangerous degradation of handling characteristics.</li> <li>Dangerous degradation of the strength of the vessel.</li> <li>Marginal or actual conditions for, or injury to, occupants.</li> <li>An essential need for outside rescue operations.</li> </ol>
B7	<p>Tingkat resiko yang dapat diterima dan tidak dapat diterima</p> <p>Tingkat resiko relatif ditentukan dengan mempertimbangkan kecenderungan terjadinya terhadap beratnya konsekuensi. Diperlukan suatu penilaian untuk menentukan apakah kombinasi kecenderungan tertentu dan konsekuensinya adalah dapat diabaikan, diterima atau tidak diterima.</p> <p>Resiko yang tidak dapat diterima :</p> <p>Keberadaan bahaya pada sistem atau pada situasi tidak dapat diterima dan tingkat resiko harus dikurangi. Resiko yang tidak dapat diterima pada umumnya harus dihindari. Jika tidak memungkinkan untuk mencapai pengurangan konsekuensi akibat resiko secara efektif, harus dipertimbangkan untuk tidak melaksanakan kegiatan atau sistem tersebut dan mencari opsi lain.</p> <p>Resiko yang dapat diterima :</p> <p>Bahaya dalam sistem atau situasi mungkin mengakibatkan timbulnya kecelakaan, namun kekerapan dan sifat konsekwensi tersebut mungkin dapat diterima. Namun demikian, masih terdapat beberapa tingkat ketidakpastian pada analisis. Jika memungkinkan untuk mengurangi konsekuensi tingkat resiko secara efektif, maka harus dilakukan upaya demikian, khususnya untuk bahaya yang berada di bawah ambang “tidak dapat diterima”. Boleh atau tidak bolehnya resiko yang dapat diterima tergantung pada upaya yang diperlukan untuk mengurangi resiko lebih jauh dibandingkan dengan keuntungan melaksanakan hal tersebut.</p> <p>Untuk menentukan apakah “resiko yang dapat diterima” boleh diterima :</p> <p>Metoda untuk mengurangi tingkat resiko suatu bahaya dapat ditetaskan pada suatu skala dan dibandingkan terhadap upaya yang dibutuhkan pada skala yang lain. Upaya ini mungkin dinyatakan dalam bentuk uang, waktu atau kombinasi keduanya. Jika dapat diperlihatkan bahwa terjadi ketidakseimbangan antara keduanya misalnya; pengurangan tingkat resiko tidak signifikan dibandingkan dengan biaya untuk melaksanakan solusi yang diusulkan. Secara logika solusi ini jangan dilaksanakan.</p> <p>Resiko yang dapat diabaikan :</p> <p>Adalah bahaya dalam sistem atau situasi sangat tidak mungkin menyebabkan timbulnya kecelakaan dan tidak perlu dilakukan upaya untuk mengurangi tingkat resiko. Resiko yang dapat diabaikan pada umumnya dapat diterima,</p>	<p>B7</p> <p>Acceptable and unacceptable levels of risk</p> <p>Relative levels of risk are determined by considering the likelihood of occurrence against the severity of the consequences. An assessment is made to determine whether particular combination of likelihood and consequences are a negligible, tolerable or intolerable.</p> <p>Intolerable risk :</p> <p>The presences of the hazard in the system or situation cannot be justified and the risk level must be reduced. An intolerable risk would almost certainly unacceptable. If it is impossible to achieve risk reduction cost-effectively, serious consideration should be given to abandoning the project, activity or system for another option.</p> <p>Tolerable risk :</p> <p>The hazards in the system or situation will probably give rise to accidents, but that the frequency and nature of the consequences could probably be tolerated. However, there is still some degree of uncertainty in the analysis. If it is possible to reduce the risk levels cost-effectively, then an effort should be made to do so, particularly for hazards that fall just below the intolerable threshold. A tolerable risk may or may not be acceptable depending upon the effort that might be required to further reduce the risk compared to benefits of doing so.</p> <p>To determine whether a tolerable risk is acceptable :</p> <p>The methods of reducing the risk level of a hazard can be put in one scaled and balanced against the effort needed in another. This effort may be represented by money, time, or a combination of the two. If it can be shown that there is gross imbalance between the two : e.g., the reduction in risk level is insignificant compared with the cost of implementing the proposed solution. It would not be reasonably practicable to go ahead.</p> <p>Negligible risk :</p> <p>Means the hazards in the system or situation are most unlikely to lead to accidents and no effort need be expended to reduce their risk levels. A negligible risk would normally be acceptable.</p>
B8	<p>Contoh</p> <p>Suatu tabel yang dihasilkan dari analisis seperti diatas ditunjukkan dalam Tabel A.1. Dalam analisis ini resiko yang “tidak dapat diterima” adalah tidak boleh diterima. Resiko yang “dapat diterima” dan resiko yang “dapat diabaikan” adalah boleh diterima. Hal ini adalah konsisten dengan tujuan yang dinyatakan klausul A.3 dalam Annex ini.</p>	<p>B8</p> <p>Example</p> <p>A typical table resulting from such an analysis is provided in Table A1. In this analysis, intolerable risks are unacceptable. Tolerable and negligible risk are acceptable. This is consistent with the objectives stated in clause A.3 of this Annex.</p>



Tabel 7. Tingkat resiko untuk kombinasi kecenderungan dan konsekuensi tertentu

	TIDAK MUNGKIN	SANGAT JARANG	JARANG	MUNGKIN	SERING
<b>KECIL</b>	Diabaikan	Diabaikan	Diabaikan	Diterima	Diterima
<b>BESAR</b>	Diabaikan	Diabaikan	Diterima	Diterima	Tidak diterima
<b>BERBAHAYA</b>	Diabaikan	Diterima	Tidak diterima	Tidak diterima	Tidak diterima
<b>BENCANA</b>	Diterima	Intolerable	Tidak diterima	Tidak diterima	Tidak diterima

Table 7. Level of risk for given combinations of likelihood and consequence

	IMPROBABLE	VERY REMOTE	REMOTE	REASONABLY PROBABLE	FREQUENT
<b>MINOR</b>	Negligible	Negligible	Negligible	Tolerable	Tolerable
<b>MAJOR</b>	Negligible	Negligible	Tolerable	Tolerable	Intolerable
<b>HAZARDOUS</b>	Negligible	Tolerable	Intolerable	Intolerable	Intolerable
<b>CATASTROPHIC</b>	Tolerable	Intolerable	Intolerable	Intolerable	Intolerable