



**PORT INFORMATION AND REGULATION
(INFORMASI DAN PERATURAN PORT)
BULA KALREZ PETROLEUM (SERAM) TERMINAL**

**SPECIAL JETTY - SKKMIGAS IN BULA
SERAM ISLAND – INDONESIA**

Main Office

Menara Prima I Lantai 5 Ruang 1 – 5

Jl. Dr. Ide Anak Agung Gde Agung Block 6.2

Kawasan Mega Kuningan – Jakarta 12950 - Indonesia

Telp : +6221 50847114

Bula Office

Jl. Airport Bula

Bula – Seram Bagian Timur

Maluku Indonesia

Telp : +62915 2211217

Kalrez Petroleum (Seram) Ltd

List of Contents

1.	PRE ARRIVAL.....	5
1.1.	General Information.....	5
1.2.	Pre-Arrival Information.....	6
2.	ARRIVAL.....	6
2.1.	Berth Approach	7
2.2.	Berthing Limitations.....	7
2.3.	Maximum Berthing Speed	7
2.4.	Anchoring on Arrival	7
2.5.	Mooring.....	8
2.6.	Tugboat.....	8
3.	TERMINAL OPERATIONS.....	9
3.1.	General	9
3.2.	Communications During Pre-transfer.....	10
3.3.	Communications During Transfers	11
3.4.	Responsibility for Loading and Discharging	11
3.5.	Hose Connection.....	12
3.6.	Cargo Transfer Rate.....	12
3.7.	Environmental Criteria for Suspending Operations and Leave Berth	13
3.8.	Emergency Shutdown	13
3.9.	Services While Alongside	14
3.10.	Oil Spill Response	14
3.11.	Tank Cleaning, Purging and Gas Freeing.....	15
3.12.	Dirty Ballast	16
4.	SAFETY REQUIREMENT	16
4.1.	Smoking	16
4.2.	Use of Matches and Lighters	17

4.3.	Drug and Alcohol Policy	17
4.4.	Portable Electric Equipment	17
4.5.	Adverse Weather.....	18
4.6.	Still Air Conditions	18
4.7.	Hot Work	18
5.	FIRE PRECAUTIONS	19

List of Figure

Figure 1.	Location of Special Jetty at Bula	6
-----------	---	---

Appendix

APPENDIX 1.	Location map of Jetty (Special Terminal) Kalrez Petroleum (Seram) Ltd. map
APPENDIX 2.	Telephone Number
APPENDIX 3.	Jetty Layout
APPENDIX 4.	Jetty Bula Kalrez
APPENDIX 5.	Emergency Response (Oil Boom, safety boat and Fire Pump)

1. PRE ARRIVAL

1. SEBELUM KEDATANGAN

1.1. General Information

The special jetty is located at Bula, Northeastern of Seram Island, Maluku Province, inside the Bula Petroleum Working Area. The terminal is operated by Kalrez Petroleum (Seram) Ltd. The terminal consists of jetty design with breasting and mooring dolphin. All activities of the special terminal of Bula Kalrez Petroleum (Seram) Ltd. under the supervision of the Port III Wahai Unit Office (Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan).

1.1. Informasi Umum

Dermaga khusus terletak di Bula, Timur Laut Pulau Seram, Provinsi Maluku, di dalam Wilayah Kerja Bula Petroleum. Terminal dioperasikan oleh Kalrez Petroleum (Seram) Ltd. Terminal ini terdiri dari desain dermaga dengan tempat menyandar dan penambat. Semua kegiatan terminal khusus Bula Kalrez Petroleum (Seram) Ltd. di bawah pengawasan Unit Kantor Pelabuhan III Wahai (Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan).

Terminal Information:

Port Name	: Tersus Bula - Kalrez
Coordinate	: 003° 05' 59,4" S / 130° 30' 08,4" E 003° 05' 59,5" S / 130° 30' 09" E 003° 05' 59,8" S / 130° 30' 09,6" E
Port Type	: Jetty, breasting Dolphin
Head Jetty	: (13 x 5) m ²
Breasting dolphin	: 2 unit @ (5 x 5) m ²
Mooring dolphin	: 2 unit (triangle shape 2.5x2.5x2.5 m)
Trestle	: (65 x 1) m ²
Constructions	: Pilling pipe, concrete cap
Causeway	: (498.5 x 30.3) m ²
LOA	: 150-200 m
Water Depth	: 10-12 m
Seabed condition	: Sand, with mud (~2m thick)
Ship Capacity	: 15,000 - 20,000 DWT

Cargo : +/- 30,000 – 40,000 bbls oil per lifting
 Loading Rate (m3/hour) : 350
 Hose Number : 6" x 9 m x 2 pcs



Figure1. Location of Special Jetty at Bula

1.2. Pre-Arrival Information

Vessels arriving the Terminal Bula, should provide ETA, data of the ship, such as they appear from the ship's current tonnage certificate, current draught and the expected necessary assistance not later than 24 hours prior to arrival or upon departure from the last port.

1.2. Informasi Pra-Kedatangan

Kapal yang tiba di Terminal Bula, harus menyediakan ETA, data kapal, seperti yang muncul dari sertifikat tonase kapal saat ini, rancangan saat ini, dan bantuan yang diperlukan yang diperlukan tidak lebih dari 24 jam sebelum kedatangan atau pada saat keberangkatan dari pelabuhan terakhir.

2. ARRIVAL

2. KEDATANGAN

2.1. Berth Approach

The approach channel from the pilot boarding position to the terminal has a depth from 10.00 m to 12.00 m. There are no specific current and visibility restrictions.

2.1. Dermaga pendekatan

Saluran pendekatan dari posisi pilot board ke terminal memiliki kedalaman dari 10.00 m hingga 12.00 m. Tidak ada batasan khusus saat ini dan jarak pandang.

2.2. Berthing Limitations

The pilots and harbour master will determine the feasibility of berthing operations, based on current weather conditions and taking into account available weather forecasts. Berthing will not be carried out if in the opinion of the pilots conditions are likely to compromise the safety of the tanker, tugs or support craft or their crews.

2.2. Berthing Keterbatasan

Pilot dan master pelabuhan akan menentukan kelayakan operasi berlabuh, berdasarkan kondisi cuaca saat ini dan dengan mempertimbangkan ramalan cuaca yang tersedia. Menambat tidak akan dilakukan jika menurut pendapat kondisi pilot kemungkinan akan membahayakan keamanan kapal tanker, kapal tunda atau kerajinan dukungan atau kru mereka.

2.3. Maximum Berthing Speed

Berthing speed should be minimized in order to reduce the forces on the jetty and fenders.

2.3. Kecepatan Menambat Maksimum

Kecepatan menambat harus diminimalkan untuk mengurangi gaya pada jetty dan fender.

2.4. Anchoring on Arrival

Unladen tankers when entering the area for anchoring will be instructed by the terminal where to anchor.

The Mooring Master may board if weather permits, to carry out safety and pollution checks on the tankers. The terminal will advise the Master on VHF .

2.4. Berlabuh pada saat kedatangan

Tanker yang tidak mengikat ketika memasuki area untuk penahan akan diinstruksikan oleh terminal di mana harus berlabuh.

Pandu mungkin naik jika cuaca memungkinkan, untuk melakukan pemeriksaan keselamatan dan polusi pada tanker. Terminal akan menyarankan Kapten pada VHF.

2.5. Mooring

Vessels moored at the terminals are required as a minimum, to comply with the OCIMF mooring recommendations.

The master is responsible for ensuring that the ship remains securely moored throughout the stay alongside. The master must ensure that all moorings are regularly tended and maintained in a taut condition.

There are two mooring dolphin and two breasting dolphin available in the terminal.

2.5. Tambat

Kapal yang ditambatkan di terminal diharuskan minimum, untuk mematuhi rekomendasi tambat OCIMF.

Kapten bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal tetap tertambat dengan aman selama tinggal bersama. Kapten harus memastikan bahwa semua tambatan secara teratur dirawat dan dipelihara dalam kondisi kencang.

Ada dua mooring dolphin dan dua dolphin breasting yang tersedia di terminal.

2.6. Tugboat

Vessels are berthed either side to with the assistance of tugs. Tugboat for berthing and unberthing need minimum 450 HP.

Tugs may be ordered directly through the private operator who can provide the tug assistance.

2.6. Kapal penarik

Kapal-kapal berlabuh di kedua sisi dengan bantuan kapal tunda. Tugboat untuk berserabut dan unberthing membutuhkan minimal 450 HP.

Kapal tunda dapat dipesan langsung melalui operator swasta yang dapat memberikan bantuan tarik tambang.

3. TERMINAL OPERATIONS

3. OPERASI TERMINAL

3.1. General

After the vessel arrived and was moored at the jetty, the operations carried out were generally:

- The amount of oil to be loaded and schedule is ascertained
- Inspect the vessel tank. The loading of oil will be carried out after the dry certificate is signed by the Vessel and Loading Officer who states that the vessel tank is ready to be filled with oil.
- Connect the loading hose to the vessel tank manifold and make sure there is no oil leakage
- As long as the weather is in good condition, the oil loading into the vessel tank is maintained continuously without interruption. If there is an interruption of loading due to weather or other matters, the loading is continued after the situation is safe
- When installing or releasing a loading hose, it must be maintained so that there is no spill of petroleum into the sea.

3.1. Umum

Setelah kapal tiba dan tertambat di dermaga, operasi yang dilakukan umumnya:

- Jumlah minyak yang akan dimuat dan jadwal dipastikan
- Periksa tangki kapal. Pemuatan minyak akan dilakukan setelah sertifikat kering ditandatangani oleh kapal dan petugas pemuatan yang menyatakan bahwa tangki kapal siap diisi dengan minyak.
- Hubungkan selang pemuatan ke tangki tangki dan pastikan tidak ada kebocoran minyak
- Selama cuaca dalam kondisi baik, pemuatan minyak ke dalam tangki kapal dipertahankan terus menerus tanpa gangguan. Jika ada gangguan pemuatan karena cuaca atau hal-hal lain, pemuatan dilanjutkan setelah situasi aman
- Saat memasang atau melepaskan selang pemuatan, harus dipelihara agar tidak ada tumpahan minyak ke laut.

3.2. Communications During Pre-transfer

During the pre-transfer conference, the terminal representative and the ship cargo officer has to agree on primary communication system and preferable use portable VHF radio : channel 16 . The ships duty officer must keep the radio at all times. The radio is to be used for cargo transfer and emergency use only. VHF radios must be intrinsically safe.

Identification of the name of the ship should always be included in communications to avoid any misunderstanding. The shore identity is the terminal name.

A secondary means of voice communication will be verbal via jetty operator

3.2. Komunikasi Selama Sebelum penyerahan

Selama pembicaraan sebelum penyerahan , perwakilan terminal dan petugas kargo kapal harus menyetujui sistem komunikasi awal dan lebih disukai menggunakan radio VHF portable : channel 16. Petugas jaga kapal harus menjaga radio setiap saat. Radio ini akan digunakan untuk transfer kargo dan penggunaan darurat saja. Radio VHF harus aman secara intrinsik.

Identifikasi nama kapal harus selalu dimasukkan dalam komunikasi untuk menghindari kesalahpahaman. Identitas pantai adalah nama terminal.

Sarana komunikasi suara sekunder akan dilakukan secara verbal melalui operator jetty

3.3. Communications During Transfers

During cargo operations, if it for any reason becomes necessary to stop cargo in an emergency, the party requesting the stop should notify the other party by vhf radio : channel 16 , or any other means requesting “emergency stop”.

All transfer pumps must be immediately stopped and ship and shore manifolds closed until the situation is investigated and joined agreement are reached on resuming operations.

3.3. Komunikasi Selama Penyerahan

Selama operasi kargo, jika untuk alasan apapun menjadi perlu untuk menghentikan kargo dalam keadaan darurat, pihak yang meminta pemberhentian harus memberi tahu pihak lain melalui radio vhf : channel 16 atau cara lain yang meminta "penghentian darurat".

Semua pompa penyerahan harus segera dihentikan dan pengiriman dan shore manifold tertutup sampai situasi diselidiki dan kesepakatan yang bergabung tercapai pada operasi yang dilanjutkan.

3.4. Responsibility for Loading and Discharging

Ship`s personnel are advised that responsibility for the loading and discharging operation onboard the vessel rests solely with the master. It is the responsibility of the ships personnel to operate valves and to ensure safe and secure connection of all transfer equipment to the ships manifold. Ship`s personnel are advice that the responsibility for the discharge or escape of oil from a vessel rests with the vessel.

In the event of a prosecution being taken by the appropriate authorities, heavy penalties together with liability for dispersal costs and damages for pollution damage, is provided for by legislation.

The oil that has been loaded into Ship Tankis not allowed to be pumped back to the Terminal.

3.4. Tanggung jawab untuk Pemuatan dan Pengosongan

Personil kapal diberitahu bahwa tanggung jawab untuk operasi pemuatan dan pengosongan di atas kapal hanya bergantung pada tuannya. Ini adalah tanggung jawab personil kapal untuk mengoperasikan katup dan untuk memastikan koneksi yang aman dan aman dari

semua peralatan transfer ke manifold kapal. Personil kapal adalah saran bahwa tanggung jawab untuk keluarnya atau keluarnya minyak dari kapal ada di kapal.

Dalam hal penuntutan yang dilakukan oleh pihak yang berwenang, hukuman berat bersama dengan tanggung jawab untuk biaya penyebaran dan kerusakan untuk kerusakan akibat pencemaran, disediakan oleh undang-undang.

Minyak yang telah dimuat ke dalam Ship Tankis tidak diizinkan untuk dipompa kembali ke Terminal.

3.5. Hose Connection

The terminal provides hoses for the loading or discharge operation. It is the responsibility of the terminal to ensure that hoses are well tested.

Ship`s crew is responsible for the safe handling, connection/disconnection and correct rigging of the hoses onboard the ship (all bolts mounted).

3,5. Koneksi Selang

Terminal menyediakan selang untuk operasi pemuatan atau pengosongan. Ini adalah tanggung jawab terminal untuk memastikan bahwa selang diuji dengan baik.

Awak kapal bertanggung jawab atas penanganan yang aman, koneksi / pemutusan dan pemasangan yang benar dari selang di kapal (semua baut dipasang).

3.6. Cargo Transfer Rate

The maximum allowable cargo transfer rate will be established and agreed during the pre-transfer conference, and should not be exceeded. When completed cargo operations, the vessel in general has to leave the berth.

3.6. Kapasitas Penyerhan Muatan

Tingkat pengalihan kargo maksimum yang diijinkan akan ditetapkan dan disetujui selama konferensi pra-transfer, dan tidak boleh dilampaui. Ketika menyelesaikan operasi kargo, kapal pada umumnya harus meninggalkan tempat berlabuh.

3.7. Environmental Criteria for Suspending Operations and Leave Berth

Operation may be suspended if (and not limited to):

- Wind speed is considered to strong
- Gas is accumulated in the area
- Electrical storms/lightning occur
- Swell conditions are severe

3.7. Kriteria Lingkungan untuk Menangguhkan Operasi dan Meninggalkan Tempat berlabuh.

Operasi dapat ditangguhkan jika (dan tidak terbatas pada):

- Kecepatan angin dianggap kuat
- Gas terakumulasi di area tersebut
- Badai / petir listrik terjadi
- Kondisi membengkak parah

3.8. Emergency Shutdown

In the event of an emergency, the terminal shall be advised immediately by radio stating “emergency stop” transfer operations shall be stopped immediately in the event of the following conditions:

- Cargo spillage or suspected cargo spillage
- Fire or explosion on the vessel or in the terminal
- Failure of the ship/shore communication system
- Vessel not securely moored
- Loss of electrical power at the vessel or the terminal
- Deck watch absent and not visible from the shore side
- Any incident/occurrence that might affect the safety of the cargo operation

3.8. Berhenti Darurat

Dalam keadaan darurat, terminal harus segera diberitahukan oleh radio yang menyatakan bahwa operasi pengalihan "berhenti darurat" akan segera dihentikan jika terjadi kondisi berikut:

- Tumpahan muatan atau dugaan tumpahan muatan
- Kebakaran atau ledakan pada kapal atau di terminal
- Kegagalan sistem komunikasi kapal / darat
- Kapal tidak ditambat dengan aman
- Hilangnya daya listrik di kapal atau terminal
- Dek tidak hadir dan tidak terlihat dari sisi pantai
- Setiap kejadian / kejadian yang mungkin mempengaruhi keselamatan operasi muatan

3.9. Services While Alongside

Electric or motor driven equipment must not be used to transport supplies or ship provisions on to the berth during operation. No vessels or small craft are allowed alongside a ship moored at the terminal.

During cargo operation. All hatches and openings must be closed while services alongside are performed, and the area should be gasfree.

3.9. Pelayanan Secara Bersama

Peralatan listrik atau motor yang digerakkan tidak boleh digunakan untuk mengangkat persediaan atau mengirimkan persediaan ke tempat selama pengoperasian. Tidak ada kapal atau kapal kecil yang diizinkan di samping kapal yang ditambat di terminal.

Selama operasi kargo. Semua palka dan bukaan harus ditutup sementara layanan bersama dilakukan, dan area harus bebas gas.

3.10. Oil Spill Response

No oil or mixture containing shall be discharged or allowed to escape from the vessel whilst at the terminal. The engine room bilge overboard valve should be closed and locked whilst the vessel is alongside. It is important that the water around the vessel is kept under surveillance as a check against the inadvertent escape of oil. Any oil spill must be reported immediately to the terminal.

The steps of oil spill response can be divided as follow:

- Close/secure oil source rapidly
- Monitor location area by using ship
- Localize the spilled oil by using offshore oil boom
- Remove the oil that has been localized to be placed in temporary floating storage or barge
- Clean the remaining oil by using oil sorbent
- Use dispersant if it cannot be handled by mechanical technique. And it must be noted that dispersant must be using wisely as the last option for oil spill response

3.10. Respon Tumpahan Minyak

Tidak ada minyak atau campuran yang mengandung harus dibuang atau dibiarkan melarikan diri dari kapal sementara di terminal. Ruang mesin lambung kapal katup harus ditutup dan dikunci sementara kapal bersama. Adalah penting bahwa air di sekitar kapal disimpan di bawah pengawasan sebagai pemeriksaan terhadap pelepasan minyak yang tidak sengaja. Setiap tumpahan minyak harus segera dilaporkan ke terminal.

Langkah-langkah respon tumpahan minyak dapat dibagi sebagai berikut:

- Tutup / amankan sumber minyak dengan cepat
- Pantau area lokasi dengan menggunakan kapal
- Lokalkan minyak yang dibelah dengan menggunakan minyak lepas pantai
- Hapus minyak yang telah dilokalisasi untuk ditempatkan di penyimpanan mengambang sementara atau tongkang
- Bersihkan sisa minyak dengan menggunakan oil sorbent
- Gunakan dispersant jika tidak dapat ditangani dengan teknik mekanis. Dan harus dicatat bahwa dispersant harus menggunakan dengan bijaksana sebagai pilihan terakhir untuk respon tumpahan minyak

3.11. Tank Cleaning, Purging and Gas Freeing

Tank cleaning, gas freeing or purging operations are not permitted onboard any ships while alongside the terminal.

3.11. Pembersihan Tangki, Pembersihan dan Pembebasan Gas

Pembersihan tangki, operasi pembebasan gas atau pembersihan tidak diizinkan di atas kapal apa pun saat berada di samping terminal.

3.12. Dirty Ballast

Dirty ballast or clean ballast carried in the vessel's cargo or slop tanks is not allowed to be discharged into harbour waters, and any pollution of the coastal waters will result in heavy fines.

Kalrez Officer together with Surveyor inspects each compartment of the Tanker Ship that will load oil to ensuring the ballast water used is clean (does not pollute sea water). If the tanker vessel uses ballast water containing oil exceeding the threshold value in accordance with the applicable regulations, the tanker ship is not allowed to load oil and the Tanker Ship's Notice of Readiness is refused.

3.12. Ballast kotor

Ballast kotor atau ballast bersih yang dibawa dalam kapal atau tangki slop tidak diizinkan untuk dibuang ke perairan pelabuhan, dan pencemaran perairan pesisir akan mengakibatkan denda berat.

Petugas Kalrez bersama dengan Surveyor memeriksa setiap kompartemen Kapal Tanker yang akan memuat minyak untuk memastikan air pemberat yang digunakan bersih (tidak mencemari air laut). Jika kapal tanker menggunakan air ballast yang mengandung minyak melebihi nilai ambang batas sesuai dengan peraturan yang berlaku, kapal tanker tidak diizinkan untuk memuat minyak dan Pemberitahuan Kesiapan Kapal Tanker ditolak.

4. SAFETY REQUIREMENT

4. KEBUTUHAN KESELAMATAN

4.1. Smoking

Smoking is strictly prohibited on the jetties, in the shore terminal area and onboard vessels alongside the berths. Exceptions can be made in those areas onboard the ship designated as "smoking area" by the master and jointly agreed by the terminal representative.

4.1. Merokok

Merokok dilarang keras di dermaga, di area terminal pantai dan di atas kapal di sepanjang tempat berlabuh. Pengecualian dapat dilakukan di area-area tersebut di atas kapal yang ditunjuk sebagai "pebijakan " oleh kapten kapal dan disepakati bersama oleh perwakilan terminal.

4.2. Use of Matches and Lighters

Under no circumstances are members of the ship`s crew or terminal staff allowed to carry matches, lighters inflammable liquid or any similar sources of ignition while at the terminal.

4.2. Penggunaan Korek Api dan Pencetus Api

Dalam keadaan apapun anggota awak kapal atau staf terminal tidak diizinkan untuk membawa korek api, cairan yang mudah terbakar, atau sumber penyalaan yang serupa saat berada di terminal.

4.3. Drug and Alcohol Policy

Master are advised that operations will cease if it is considered that the actions of a person or persons involved in operations are not under proper control as a result of use of alcohol/drugs and/or fatigue. Operation will not resume until the matter has been solved.

4.3. Kebijakan Narkoba dan Alkohol

Kapten diberitahu bahwa operasi akan berhenti jika dianggap bahwa tindakan seseorang atau orang yang terlibat dalam operasi tidak berada di bawah kontrol yang tepat sebagai akibat dari penggunaan alkohol / obat-obatan dan / atau kelelahan. Pengoperasian tidak akan dilanjutkan sampai masalah selesai.

4.4. Portable Electric Equipment

Only intrinsically safe rated electrical equipment may be used on the terminal or within the hazardous zone of the ship.

Portable electrical equipment including computers, mobile phones and cameras if not certified intrinsically safe must be switched off and may only be used within permanent buildings or areas designated by the ship`s master.

4.4. Peralatan Listrik Portabel

Hanya peralatan listrik yang dinilai aman secara intrinsik yang dapat digunakan di terminal atau di dalam zona berbahaya kapal.

Peralatan listrik portabel termasuk komputer, ponsel dan kamera jika tidak bersertifikat aman secara intrinsik harus dimatikan dan hanya dapat digunakan dalam bangunan permanen atau area yang ditunjuk oleh master kapal.

4.5. Adverse Weather

In the event that the ship has to stay within the port during adverse weather, consultation between master, and the terminal representative of appropriate corrective actions has to be taken.

4.5. Cuaca merugikan

Jika kapal harus tinggal di pelabuhan selama cuaca buruk, konsultasi antara master, dan perwakilan terminal tindakan korektif yang tepat harus diambil.

4.6. Still Air Conditions

If there is little air movement, gas may persist on deck in heavy concentrations on ships that are loading volatile products or ballasting tanks that have previously contained volatile products.

Consideration should be given to stop operations while these conditions persist.

4.6. Kondisi Udara Masih

Jika ada sedikit pergerakan udara, gas dapat bertahan di dek dalam konsentrasi berat pada kapal yang memuat produk volatil atau tangki ballasting yang sebelumnya mengandung produk volatil.

Pertimbangan harus diberikan untuk menghentikan operasi sementara kondisi ini bertahan.

4.7. Hot Work

No hot work is permitted while the vessel with flammable liquid is alongside the berths.

4,7. Pekerjaan Panas

Tidak ada pekerjaan panas yang diizinkan ketika kapal dengan cairan yang mudah terbakar berada di samping tempat berlabuh.

5. FIRE PRECAUTIONS

The fire watch must be maintained at the following occasions:

- While the vessel is discharging/loading volatile cargoes with a flashpoint below 50 deg C.
- The vessel has finished cargo operations and has to bunker or deliver slops, stores etc.
- The vessel arrives at terminal prior to commence operations.
- The vessel remains at the terminal after cargo operations are completed.
- The vessel has finished cargo operations and has to leave the terminal.

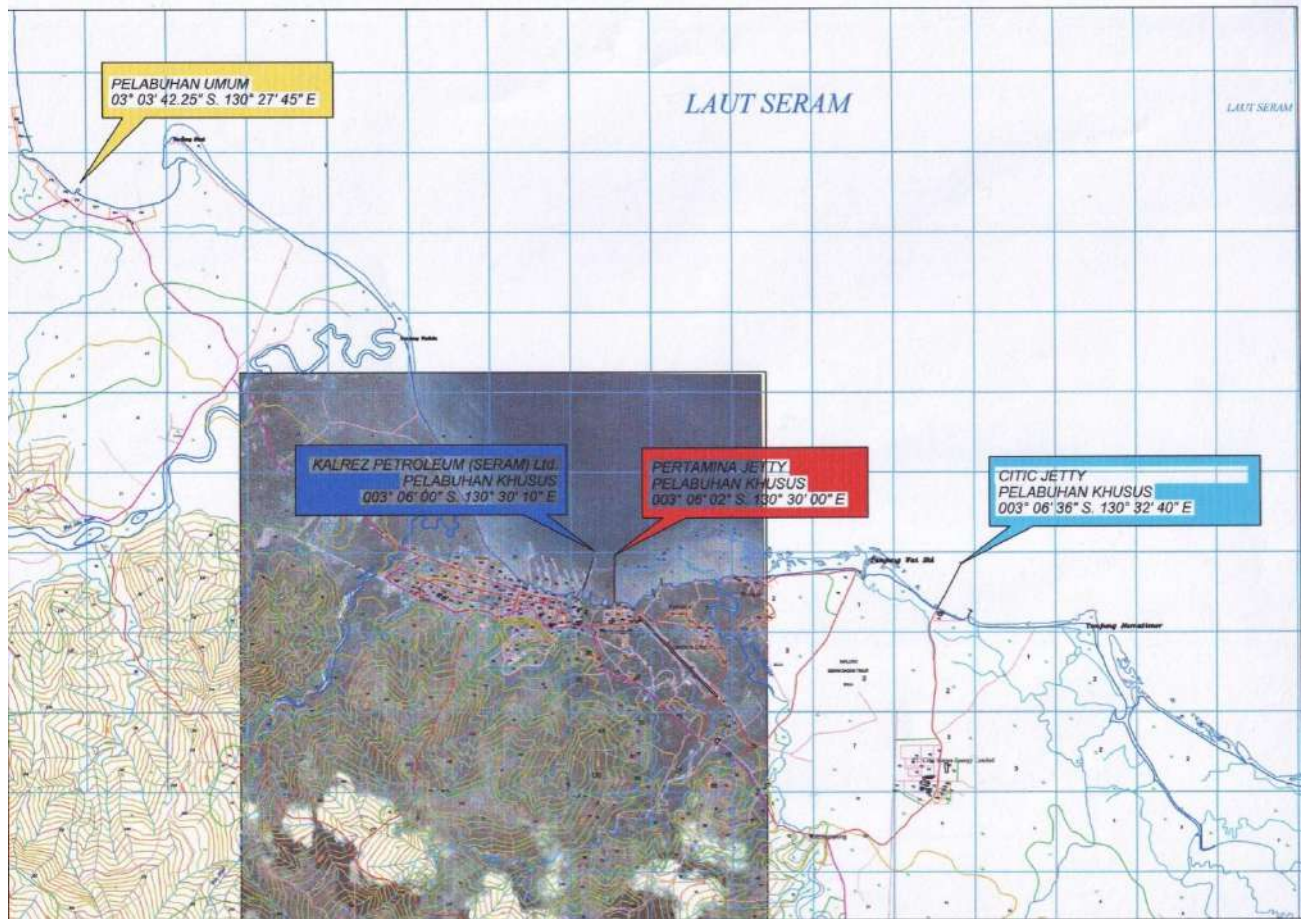
5. PENCEGAHAN KEBAKARAN

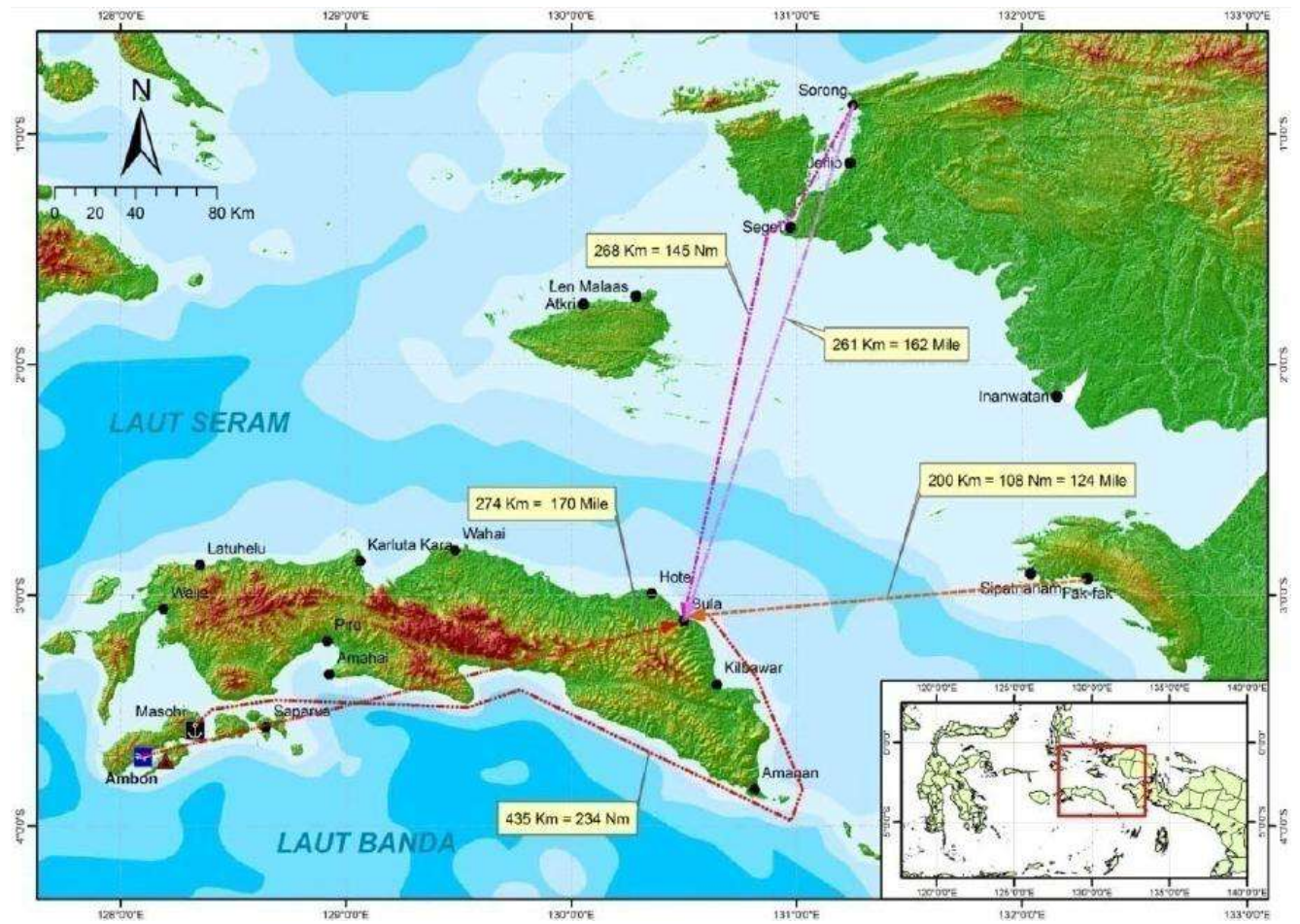
Memperhatikan api harus dijaga pada kesempatan berikut:

- Saat kapal mengeluarkan / memuat kargo yang mudah menguap dengan titik nyala di bawah 50 derajat C.
- Kapal telah menyelesaikan operasi kargo dan harus bunker atau mengirimkan slops, perbekalan dll.
- Kapal tiba di terminal sebelum memulai operasi.
- Kapal tetap di terminal setelah operasi kargo selesai.
- Kapal telah menyelesaikan operasi kargo dan harus meninggalkan terminal.

APPENDIX 1

Location map of Jetty (Special Terminal) Kalrez Petroleum (Seram) Ltd. map





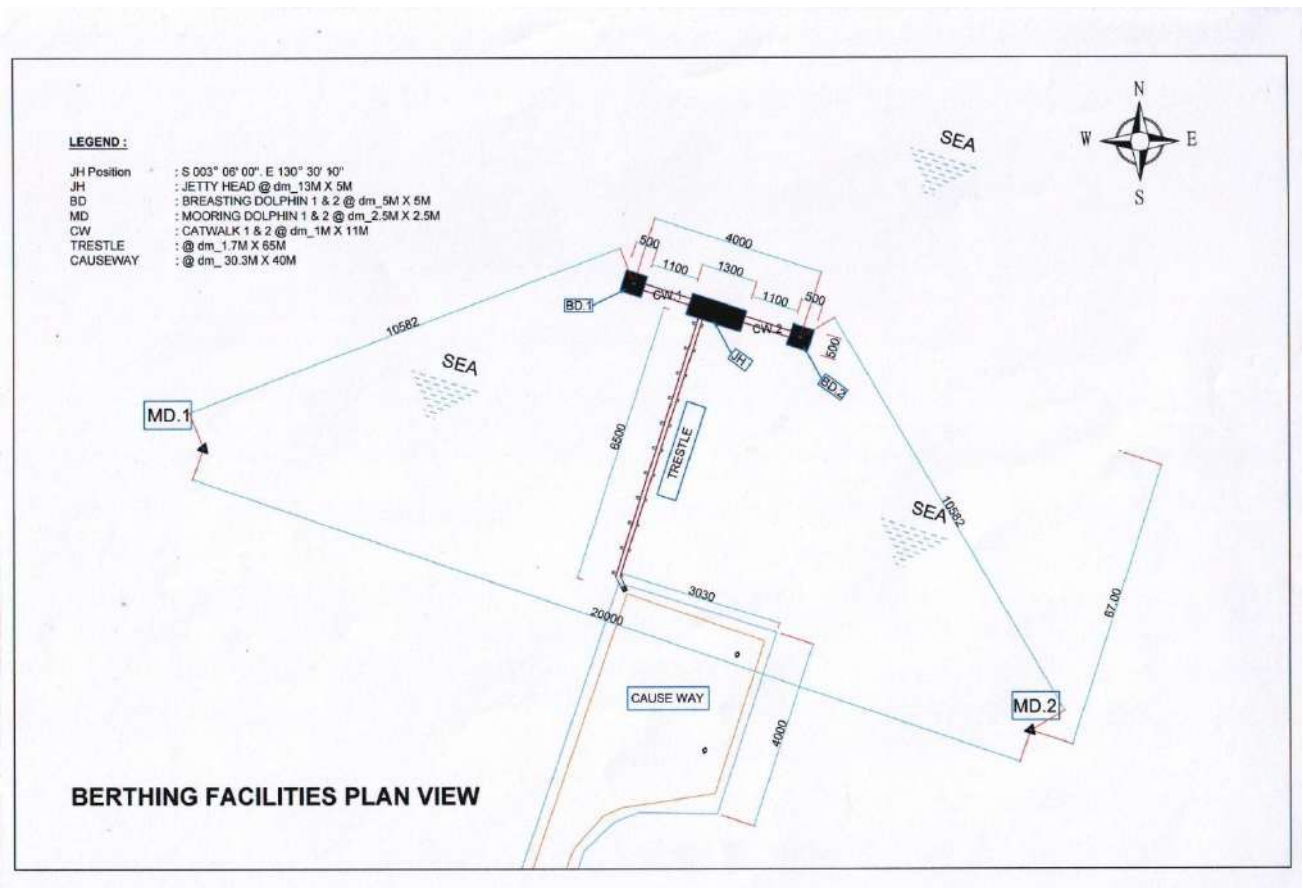
APPENDIX 2

Telephone Number

INDIVIDUALS/ORGANISATIONSTO BE CONTACTED	TELEPHONE
Kalrez Petroleum (Seram) Ltd. Personel:	
1. Manager Operations	+6221-8379 3125
2. Field Manager	+62915-21146
3. Bula Kalrez Jetty Terminal (Main Office)	+62915-2211255
GOVERNMENT AUTHORITY OFFICES	
1. Syahbandar Bula (Bula Harbour Master)	+62915-21130
2. Kanpel Wahai (Wahai Harbour Master)	+62914-81259
3. Kantor Kab.SBT(Local Government)	+62915-21455
4. Kepala Desa Bula (Chief Of Bula Village)	+62915-21020
5. Polsek/Polres Bula Office (Bula Police Office)	+62915-21110
6. Kapolsek Bula (Bula Police Chief Office	+62915-21431
7. Koramil Bula (Bula Army Chief Office)	+62915-21020
OTHERS	
CITIC SERAM ENERGY LIMITED – Waihul Office	+6221-7662850

APPENDIX 3

Jetty Layout



APPENDIX 4

Jetty Bula Kalrez



APPENDIX 5

Emergency Response (Oil Boom, safety boat and Fire Pump)

