

Lampiran 7

SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST For Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers

(Checklist Keselamatan Kapal/Pelabuhan)

(Untuk Pemuatan atau Pembongkaran Pembawa Kargo Curah Kering)

According to IMO Resolution A.862(20)

Date(Tanggal): **13 April 2017**

Cargo: **Clinker on Bulk**

Port(Pelabuhan) **Garongkong**

Available depth of water in berth: N/A Minimum Air draft.: N/A

(Tersedia kedalaman air di dermaga)

Ship's name>Nama Kapal) **MV.KT 05**

Arrival draft (read/calculated) :**Fwd= 4.30M , Aft- 6.25M** Air draft: 14.2M

(Kedatangan Kapal)

Calculated departure draft : **Fwd=10.51M, Aft=11.05M** Air draft : 7.6M

(Menghitung rancangan kedatangan)

The Master and terminal manager, or their representatives, should complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively and the boxes ticked. If this is not possible, the reason should be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining why if appropriate.

(Nakhoda dan manajer terminal, atau perwakilan mereka, harus menyelesaikan daftar periksa bersama-sama. Atur ulang poin yang perlu dipertimbangkan diberikan dalam pedoman yang menyertainya. Keselamatan operasi mensyaratkan bahwa semua pertanyaan harus dijawab dengan tegas dan kotak berdetak. Jika hal ini tidak mungkin, alasannya harus diberikan, dan kesepakatan yang dicapai pada tindakan pencegahan yang harus diambil antara kapal dan terminal. Jika pertanyaan dianggap tidak berlaku menulis "N/A", menjelaskan mengapa jika sesuai)

SHIP TERMINAL

1. Is the depth of water at the berth, and the air draft, adequate for the cargo operation? (Apakah kedalaman air di dermaga, dan draft udara, cukup untuk operasi kargo?)

2. Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? (Apakah pengaturan tambat yang

memadai untuk semua efek lokal pasang, arus, cuaca, pengangkutan dan sepanjang kapal?)

3. In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?

(Dalam keadaan darurat, apakah kapal mampu meninggalkan pelabuhan?)

(*) Note: The term air draft should be constructed carefully : if the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on the berth it usually refers to the height available or required under the loader or unloader.

(Catatan: Istilah draft udara harus dibangun dengan hati-hati: Jika kapal di dalam sungai atau muara, biasanya mengacu pada maksimum tiang tinggi untuk melewati jembatan, sementara di pelabuhan biasanya mengacu ke tersedia tinggi atau diperlukan bongkar muat.)

4. Is there safe access between the ship and the wharf?

(Apakah ada akses yang aman antara kapal dan dermaga?)

- Tended by Ship/Terminal (Cenderung kapal/terminal)

(Cross out the appropriate) (mencoret tepat)

SHIP TERMINAL

5. Is the agreed ship/terminal communication system operative?

(Apakah kapal / sistem komunikasi terminal disepakati operasi?)

- Communication method Language.....

(Metode Komunikasi, Bahasa)

- Radio channels/phone numbers

(Saluran Radio/Nomor telepon)

6. Are the liaison contact persons during operations positively identified?

(Apakah kontak penghubung orang-orang selama operasi positif diidentifikasi?)

- Ship contact persons

- Shore contact persons(s)

- Location.

7. Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency?

(Apakah memadai kru diatas kapal, dan memadai pegawai di terminal untuk keadaan

darurat)

- | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 8 . Have any bunkering operations been advised and agreed?
(Apakah operasi pengisian bahan bakar telah disarankan dan disepakati?) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed?
(Apakah ada tujuan perbaikan dermaga atau kapal sedangkan bersama disarankan dan disepakati?) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed?
(Apa prosedur untuk laporan dan mencatat kerusakan dari operasi kargo yang telah disepakati?) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. Has the ship been provided with copies of port and terminal , including safety and pollution requirements and details of emergency services?
(Apakah kapal menyediakan salinan pelabuhan dan terminal, termasuk keselamatan dan persyaratan polusi dan rincian layanan darurat?) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | SHIP | TERMINAL |
| 12. Has the shipper provided the Master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of chapter VI of SOLAS?
(Apakah pengirim menyediakan Master property kargo sesuai dengan persyaratan SOLAS bab VI?) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?
(Apakah suasana aman dalam memegang dan tertutup untuk mengakses mungkin diperlukan, telah difumigasi kargo telah diidentifikasi, dan membutuhkan untuk pemantauan atmosfer telah disepakati oleh kapal dan terminal?) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

14. Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal?
- (Apakah penanganan kapasitas kargo dan pembatasan perjalanan untuk setiap bongkar muat telah diteruskan ke kapal/terminal)
- Loader
- Loader
- Loader
- (Pemuat)
15. Has a cargo loading or unloading plan been calculated for all stage of loading/deballasting or unloading/ballasting?
- (Apakah rencana pemuatan atau pembongkaran telah dihitung untuk semua tahap pemuatan/deballasting atau pembongkaran/ballasting?)
- Copy lodged with.....
- (Salinan diajukan dengan.....)
16. Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?
- (Memiliki memegang harus bekerja telah jelas diidentifikasi dalam rencana pemuatan atau pembongkaran, menunjukkan urutan kerja, dan kelas dan tonase kargo yang akan ditransfer setiap waktu penahanan tersebut bekerja?)
17. Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed?
- (Apakah kebutuhan untuk trimming kargo telah dibahas, dan metodenya, dan memeperpanjang disepakati?)
18. Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up?
- (Apakah kedua kapal dan terminal memahami dan menerima itu jika program ballast keluar langkah dengan operasi kargo, itu akan diperlukan untuk menangguhkan operasi kargo sampai operasi ballast bias menyusul?)

SHIP TERMINAL

19. Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading, been explained to the ship and accepted?

(Apakah prosedur yang diharapkan untuk menghilangkan sisa kargo diajukan dalam menahan ketika pembongkaran, telah dijelaskan ke kapal dan diterima?)

20. Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed?

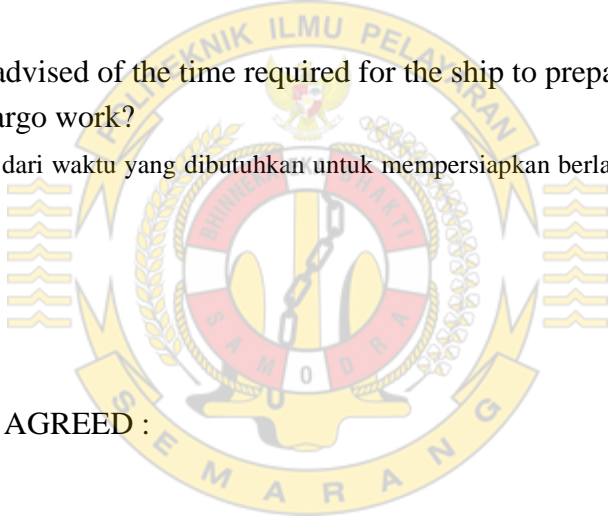
(Apakah prosedur untuk mengatur trim terakhir dari pemuatan kapal diputuskan dan diterima)

- Tonnage held by the terminal conveyor system
.....

(Tonase yang diselenggarakan oleh sistem conveyor terminal)

21. Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare sea on completion of cargo work?

(Apakah terminal disarankan dari waktu yang dibutuhkan untuk mempersiapkan berlayar di penyelesaian pekerjaan kargo?)



THE ABOVE HAS BEEN AGREED :

(Diatas telah disetujui)

Time
(Waktu.....)

Date: **13 April 2017**
(Tanggal.....)

For Ship
(Untuk Kapal.....)

For Terminal
(Untuk terminal.....)

Rank : **Chief Officer**
(Jabatan)

Position/title: **Foreman /**
(Posisi/gelar.....)

C/O : _____

Master : _____

IMO Resolution A.862(20)

GUIDELINES FOR COMPLETING THE SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST
(Pedoman Untuk Menyelesaikan Checklist Keselamatan Kapal/Pelabuhan)

The purpose of the Ship/Shore Safety Checklist is to improve working relationships between ship and terminal, and thereby to improve the safety of operations. Misunderstandings occur and mistakes can be made when ships' officers do not understand the intentions of the terminal personnel, and the same applies when terminal personnel do not understand what the ship can and cannot safely do. Completing the checklist together is intended to help ship and terminal personnel to recognize potential problems, and to be better prepared for them.

(Tujuan Checklist Keselamatan Kapal/Pelabuhan adalah untuk meningkatkan hubungan kerja antara kapal dan terminal, dan dengan demikian untuk meningkatkan keselamatan operasi. Terjadi kesalahpahaman dan kesalahan bias terjadi ketika petugas kapal tidak memahami tujuan pegawai terminal, dan berlaku sama ketika pegawai terminal tidak memahami apa yang kapal bisa dan tidak melakukan dengan aman. Lengkapi checklist yang dimaksud untuk membantu kapal dan petugas terminal untuk mengenali potensi masalah, dan untuk persiapan yang lebih baik)

1. Is the depth of water at the berth, and the air draught,* adequate for the cargo operations to be completed ?

(Apakah kedalaman air di dermaga tersebut, dan draft udara,* memadai untuk menyelesaikan operasi kargo?)

* The term air draught should be construed carefully: if the ship is in a river or an estuary it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on the berth it usually refers to the height available or required under the loader or unloaders.

(Istilah Draft udara harus ditafsirkan dengan hati-hati: jika kapal tersebut di sungai atau muara biasanya mengacu pada ketinggian tiang maksimum untuk lewat di bawah jembatan, sementara di tempat berlabuh itu biasanya mengacu pada ketinggian tersedia atau dipersyaratkan dalam muat tau bongkar)

The depth of water should be determined over the entire area the ship will occupy, and the terminal should be aware of the ship's maximum air draught and water draught requirements during operations. Where the loaded draught means a small underkeel clearance at departure, the Master should consult and confirm that the proposed departure draught is safe and suitable. The ship should be provided with all available information about density and contaminates of the water at the berth.

(Kedalaman air harus ditentukan di seluruh wilayah kapal akan menempati, dan terminal harus menyadari maksimum rancangan udara dan rancangan kebutuhan air kapal selama operasi. Dimana rancangan dimuat berarti izin underkeel kecil pada keberangkatan, Master harus berkonsultasi dan pastikan bahwa draft keberangkatan yang diusulkan aman dan cocok. Kapal harus dilengkapi dengan semua informasi yang tersedia tentang kepadatan dan mencemari air di dermaga tersebut)

2. Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside?

(Apakah pengaturan tambat yang memadai untuk semua efek pasang, arus, cuaca, lalu lintas dan kerajinan bersama?)

Due regard should be given to the need for adequate fendering arrangements. Ships should remain well secured in their moorings. Alongside piers or quays, ranging of the ship should be prevented by

keeping mooring lines taut; attention should be given to the movement of the ship caused by tides, currents or passing ships and by the operation in progress.

(Memperhatikan harus diberikan kepada kebutuhan untuk pengaturan fendering memadai. Kapal harus tetap baik aman di tambatan mereka. Di samping dermaga atau dermaga, mulai dari kapal harus dicegah dengan menjaga tali tambat tegang; Perhatian harus diberikan untuk pergerakan kapal yang disebabkan oleh pasang surut, arus atau lewat kapal dan oleh operasi berlangsung)

Wire ropes and fibre ropes should not be used together in the same direction because of differences in their elastic properties.

(Tali kawat dan tali serat tidak boleh digunakan bersama-sama dalam arah yang sama karena perbedaan sifat elastis mereka)

3. In emergency, is the ship able to leave the berth at any time ?

(Dalam keadaan darurat, apakah kapal mampu meninggalkan tempat berlabuh kapan saja?)

The ship should normally be able to move under its own power at short notice, unless agreement to immobilize the ship has been reached with the terminal representative, and the port authority where applicable.

(Kapal biasanya harus mampu untuk bergerak dibawah kekuasaannya sendiri pada pemberitahuan singkat, kecuali kesepakatan untuk menghentikan kapal telah tercapai dengan perwakilan terminal, dan otoritas pelabuhan yang berlaku)

In an emergency a ship may be prevented from leaving the berth at short notice by a number of factors. These include low tide, excessive trim or draught, lack of tugs, no navigation possible at night, main engine immobilized, etc. Both the ship and the terminal should be aware if any of these factors apply, so that extra precautions can be taken if need be.

(Dalam keadaan darurat kapal mungkin dicegah meninggalkan pelabuhan saat pemberitahuan singkat oleh sejumlah factor. Itu termasuk surut, kekeringan hebat, kurangnya kapal tunda, tidak memungkinkan bernavigasi di malam hari, berhentinya mesin utama, dll. Kedua kapal dan terminal harus menyadari jika ada faktor-faktor ini berlaku, sehingga tindakan pencegahan ekstra dapat diambil jika perlu.)

The method to be used for any emergency unberthing operation should be agreed taking into account the possible risks involved. If emergency towing-off wires are required, agreement should be reached on their position and method of securing.

(Metode yang akan digunakan untuk setiap operasi unberthing darurat harus disepakati dengan mempertimbangkan risiko yang mungkin terlibat. Jika towing-off kabel darurat yang diperlukan, kesepakatan harus dicapai pada posisi dan metode mengamankan mereka)

4. Is there safe access between the ship and the wharf ?

(Apakah ada akses yang aman antara kapal dan dermaga?)

The means of access between the ship and the wharf must be safe and legal, and may be provided by either ship or terminal. It should consist of an appropriate gangway or accommodation ladder with a properly fastened safety net underneath it. Access equipment must be tended, since it can be damaged as a result of changing heights and draughts; persons responsible for tending it must be agreed between the ship and terminal, and recorded in the checklist.

(Cara akses antara kapal dan dermaga harus aman dan legal, dan dapat diberikan baik oleh kapal atau terminal. Ini harus terdiri dari gang sesuai atau akomodasi tangga dengan jaring pengaman diikat dengan baik di bawahnya. Peralatan akses harus cenderung, karena bisa rusak akibat perubahan ketinggian dan konsep; orang yang bertanggung jawab untuk merawat itu harus disepakati antara kapal dan terminal, dan dicatat dalam checklist)

The gangway should be positioned so that it is not underneath the path of cargo being loaded or unloaded. It should be well illuminated during darkness. A lifebuoy with a heaving line should be available on board the ship near the gangway or accommodation ladder. 5 Is the agreed ship/terminal communications system operative ?

(Gang harus diposisikan sehingga tidak di bawah jalur kargo yang dimuat atau dibongkar. Harus baik diterangi selama kegelapan. Sebuah pelampung dengan garis naik-turun harus tersedia di atas kapal dekat gang atau akomodasi tangga. 5 Apakah kapal / terminal komunikasi sistem operasi yang disepakati?)

5. Communication should be maintained in the most efficient way between the responsible officer on duty on the ship and the responsible person ashore. The selected system of communication and the language to be used, together with the necessary telephone numbers and/or radio channels, should be recorded in the checklist.

(Komunikasi harus dipertahankan dengan cara yang paling efisien antara petugas yang bertanggung jawab bertugas di kapal dan orang yang bertanggung jawab darat. Sistem yang dipilih komunikasi dan bahasa yang akan digunakan, bersama dengan nomor telepon yang diperlukan dan / atau saluran radio, harus dicatat dalam daftar.)

6. Are the liaison contact persons during operations positively identified?
(Apakah penghubung contact persons selama operasi positif diidentifikasi?)

The controlling personnel on ship and terminal must maintain an effective communication with each other and their respective supervisors. Their names, and if appropriate where they can be contacted, should be recorded in the checklist.

(Pegawai pengendali kapal dan terminal harus menjaga komunikasi yang efektif dengan satu sama lain dan pengawas masing-masing. Nama mereka, dan jika sesuai di mana mereka dapat dihubungi, harus dicatat dalam checklist)

The aim should be to prevent development of hazardous situations, but if such a situation does arise, good communication and knowing who has proper authority can be instrumental in dealing with it.

(Tujuannya adalah untuk mencegah perkembangan situasi yang membahayakan, tetapi jika situasi seperti ini tidak muncul, komunikasi yang baik dan mengetahui siapa yang memiliki kewenangan yang tepat dapat berperan dalam berurusan dengan itu)

7. Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency ?
(Apakah kru yang memadai di kapal, dan staf yang memadai di terminal, darurat?)

It is not possible or desirable to specify all conditions, but it is important that a sufficient number of personnel should be on board the ship, and in the terminal throughout the ship's stay, to deal with an emergency.

(Hal ini tidak mungkin atau diinginkan untuk menentukan semua kondisi, tetapi penting bahwa sejumlah personel yang memadai harus di atas kapal, dan di terminal sepanjang kapal tinggal, untuk menangani keadaan darurat)

The signals to be used in the event of an emergency arising ashore or on board should be clearly understood by all personnel involved in cargo operations.

(Sinyal yang akan digunakan dalam keadaan darurat yang timbul di pelabuhan atau di kapal harus jelas dipahami oleh seluruh personel yang terlibat dalam operasi kargo.)

8. Have any bunkering operations been advised and agreed ?
(Apakah ada operasi pengisian bahan bakar telah disarankan dan disepakati?)

The person on board in charge of bunkering must be identified, together with the time, method of

delivery (hose from shore, bunker barge, etc.) and the location of the bunker point on board. Loading of bunkers should be coordinated with the cargo operation. The terminal should confirm agreement to the procedure.

(Orang kapal yang bertanggung jawab atas bunkering harus dikenali, bersama dengan waktu, metode pengiriman (selang dari pelabuhan, bunker barge, dll) dan lokasi titik bunker di kapal. Pemuatan bunker harus dikoordinasikan dengan operasi kargo. Terminal harus mengkonfirmasi perjanjian untuk prosedur)

- 9.** Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed?
(Apakah ada diharapkan perbaikan dermaga atau kapal sementara bersama disarankan dan disepakati?)

Hot work, involving welding, burning or use of naked flame, whether on the ship or the wharf may require a hot work permit. Work on deck which could interfere with cargo work will need to be coordinated. In the case of combination carrier a gas free certificate (including for pipelines and pumps) will be necessary, issued by a shore chemist approved by the terminal or port authority.

(Pekerjaan panas, yang melibatkan pengelasan, pembakaran atau penggunaan api telanjang, apakah di kapal atau dermaga mungkin memerlukan ijin kerja panas. Bekerja di geladak yang bisa mengganggu pekerjaan kargo perlu dikoordinasikan. Dalam kasus kombinasi pembawa gas sertifikat gratis (termasuk untuk jaringan pipa dan pompa) akan diperlukan, yang dikeluarkan oleh seorang ahli kimia pelabuhan disetujui oleh terminal atau pelabuhan otoritas)

- 10.** Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed?
(Apakah prosedur untuk pelaporan dan pencatatannya kerusakan dari operasi kargo telah disepakati?)

Operational damage can be expected in a harsh trade. To avoid conflict, a procedure must be agreed, before cargo operations commence, to record such damage. An accumulation of small items of damage to steel work can cause significant loss of strength for the ship, so it is essential that damage is noted, to allow prompt repair.

(Kerusakan Operasional dapat terjadi dalam perdagangan yang keras. Untuk menghindari konflik, prosedur harus disepakati, sebelum operasi kargo dimulai, untuk merekam kerusakan tersebut. Akumulasi benda-benda kecil dari kerusakan pekerjaan baja dapat menyebabkan kerugian yang signifikan dari kekuatan untuk kapal, sehingga sangat penting jika kerusakan tercatat, untuk memungkinkan perbaikan secepatnya)

- 11.** Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services ?
(Apakah kapal tersedia dengan salinan pelabuhan dan peraturan terminal, termasuk keselamatan dan peraturan polusi dan rincian layanan darurat?)

Although much information will normally be provided by a ship's agent, a fact sheet containing this information should be passed to the ship on arrival, and should include any local regulations controlling the discharge of ballast water and hold washings.

(Although much information will normally be provided by a ship's agent, a fact sheet containing this information should be passed to the ship on arrival, and should include any local regulations controlling the discharge of ballast water and hold washings)

- 12.** Has the shipper provided the master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of chapter VI of SOLAS?
(Apakah pengirim disediakan master dengan barang-barang kargo sesuai dengan peraturan pasal VI dari SOLAS?)

The shipper should pass to the master, for example, the grade of cargo, particle size, quantity to be loaded, stowage factor, and cargo moisture content. The IMO BC Code gives guidance on this.

(Pihak pengirim harus melewati master, misalnya, kelas kargo, ukuran partikel, kuantitas yang akan dimuat, faktor penyimpanan, dan kadar air kargo. IMO BC Kode memberikan panduan ini)

The ship should be advised of any material which may contaminate or react with the planned cargo, and the ship should ensure that the holds are free of such material.

(Kapal harus diberitahu dari berbagai bahan yang dapat mencemari atau bereaksi dengan kargo yang direncanakan, dan kapal harus memastikan bahwa memegang bebas dari materi tersebut)

- 13.** Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?

(Apakah suasana aman di memegang dan tertutup spasi untuk yang mengakses mungkin diperlukan, ini barang difumigasi telah diidentifikasi, dan memiliki kebutuhan untuk pemantauan atmosfer telah disepakati oleh kapal dan terminal?)

Rusting of steelwork or the characteristics of a cargo may cause a hazardous atmosphere to develop. Consideration should be given to: oxygen depletion in holds; the effect of fumigation either of cargo to be discharged, or of cargo in a silo before loading from where gas can be swept on board along with the cargo with no warning to the ship; and leakage of gases, whether poisonous or explosive, from adjacent holds or other spaces.

(Besi Berkarat atau karakteristik kargo dapat menyebabkan suasana berbahaya untuk berkembang. Pertimbangan harus diberikan untuk: depleksi oksigen dalam memegang; pengaruh fumigasi baik kargo untuk dipulangkan, atau kargo di silo sebelum loading dari mana gas bisa dibersihkan dikapal bersama dengan kargo tanpa peringatan ke kapal; dan kebocoran gas, baik beracun atau bahan peledak, dari yang berdekatan memiliki atau ruang lainnya)

- 14.** Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal ?

(Apakah kapasitas penanganan kargo dan batasan perjalanan untuk setiap bongkar/muat telah diteruskan ke kapal / terminal?)

The number of loaders or unloaders to be used should be agreed, and their capabilities understood by both parties. The agreed maximum transfer rate for each loader/unloader should be recorded in the checklist.

(Jumlah Pemuatan atau Pembongkaran yang akan digunakan harus disepakati, dan kemampuan mereka dipahami oleh kedua belah pihak. Kecepatan transfer yang disepakati maksimum untuk setiap loader / unloader harus dicatat dalam checklist)

Limits of travel of loading or unloading equipment should be indicated. This is essential information when planning cargo operations in berths where a ship must be shifted from one position to another due to loading. Gear should always be checked for faults and that it is clear of contaminates from previous cargoes. The accuracy of weighing devices should be ascertained frequently.

(Batas perjalanan peralatan bongkar atau muat harus ditunjukkan. Ini adalah informasi penting ketika merencanakan operasi kargo di tempat berlabuh di mana kapal harus bergeser dari satu posisi ke posisi lain untuk pemuatan. Aksesoris harus selalu diperiksa untuk kesalahan dan bahwa itu adalah jelas mencemari dari kargo sebelumnya. Ketepatan berat perangkat harus dipastikan sering)

- 15.** Has a cargo loading and unloading plan been calculated for all stages of loading/deballasting or unloading/ballasting?

(Apakah perencanaan bongkar muat kargo dihitung untuk semua tahap pemuatan / deballasting atau bongkar / ballasting?)

Where possible the ship should prepare the plan before arrival. To permit her to do so the terminal should provide whatever information the ship requests for planning purposes. On ships which require longitudinal strength calculations, the plan should take account of any permissible maxima for bending moments and shear forces.

(Bila memungkinkan kapal harus mempersiapkan rencana sebelum kedatangan. Untuk izin dia untuk melakukannya terminal harus memberikan informasi apa pun permintaan kapal untuk tujuan perencanaan. Pada

kapal yang membutuhkan perhitungan kekuatan longitudinal, rencana tersebut harus mempertimbangkan setiap maxima diperbolehkan untuk momen lentur dan gaya geser)

The plan should be agreed with the terminal and a copy passed over for use by terminal staff. All watch officers on board and terminal supervisors should have access to a copy. No deviation from the plan should be allowed without agreement of the master. According to SOLAS regulation VI/7, it is required to lodge a copy of the plan with the appropriate authority of the port State. The person receiving the plan should be recorded in the checklist.

(Rencana tersebut harus setuju dengan terminal dan salinan melewati untuk digunakan oleh staf terminal. Semua petugas jaga di kapal dan pengawas terminal harus memiliki akses ke salinan. Tidak ada penyimpangan dari rencana harus dibiarkan dengan persetujuan dari master. Menurut SOLAS peraturan VI / 7, diperlukan untuk mengajukan salinan rencana dengan otoritas yang tepat dari pelabuhan Negara. Orang yang menerima rencana tersebut harus dicatat dalam checklist)

- 16.** Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked ? (Memiliki tanggung jawab pekerjaan telah jelas diidentifikasi dalam rencana pemuatan atau pembongkaran, menunjukkan urutan kerja, dan tingkatan dan tonase kargo yang akan ditransfer setiap waktu penahanan tersebut bekerja?)

The necessary information should be provided in the form as set out in appendix 2 of this Code.

(Informasi yang diperlukan harus disediakan dalam bentuk sebagaimana tercantum dalam Lampiran 2 Kode Etik ini)

- 17.** Has the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and the method and extent been agreed ? (Apakah kebutuhan untuk trimming kargo dalam peranan yang telah dibahas, dan metode dan sejauh yang disepakati?)

A well-known method is spout trimming, and this can usually achieve a satisfactory result. Other methods use bulldozers, front-end loaders, deflector blades, trimming machines or even manual trimming. The extent of trimming will depend upon the nature of the cargo, and must be in accordance with the BC Code.

(Sebuah metode yang terkenal adalah moncong pemangkasan, dan hal ini biasanya dapat mencapai hasil yang memuaskan. Metode lain menggunakan bulldoser, loader front-end, pisau deflektor, mesin pemangkasan atau bahkan pemangkasan manual. Tingkat pemangkasan akan tergantung pada sifat kargo, dan harus sesuai dengan Kode BC.)

- 18.** Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operations, it will be necessary to suspend cargo operations until the ballast operation has caught up ? (Apakah kedua kapal dan terminal memahami dan menerima bahwa jika program ballast menjadi keluar dari langkah dengan operasi kargo, maka akan diperlukan untuk menghentikan operasi kargo sampai operasi ballast menyusul?)

All parties will prefer to load or discharge the cargo without stops if possible. However, if the cargo or ballast programmes are out of step a stop to cargo handling must be ordered by the master and accepted by the terminal to avoid the possibility of inadvertently overstressing the ship's structure.

(Semua pihak akan lebih memilih untuk memuat atau membongkar kargo tanpa berhenti jika memungkinkan. Namun, jika program kargo atau pemberat yang keluar dari langkah hentikan penanganan kargo harus diperintah oleh master dan diterima oleh terminal untuk menghindari kemungkinan tidak sengaja terlalu menekankan struktur kapal)

A cargo operations plan will often indicate cargo check points, when conditions will also allow confirmation that the cargo and ballast handling operations are in alignment.

(Sebuah rencana operasi kargo akan sering menunjukkan kargo cek poin, ketika kondisi juga akan memungkinkan konfirmasi bahwa kargo dan penanganan ballast operasi yang sejalan)

If the maximum rate at which the ship can safely accept the cargo is less than the cargo handling capacity of the terminal, it may be necessary to negotiate pauses in the cargo transfer programme or for the terminal to operate equipment at less than the maximum capacity.

(Jika tingkat maksimum di mana kapal dengan aman dapat menerima kargo kurang dari kapasitas penanganan kargo dari terminal, mungkin perlu untuk menegosiasikan jeda dalam program transfer kargo atau terminal untuk mengoperasikan peralatan kurang dari kapasitas maksimum)

In areas where extremely cold weather is likely, the potential for frozen ballast or ballast lines should be recognized.

(Di daerah di mana cuaca kemungkinan sangat dingin, potensi ballast beku atau garis ballast harus diakui)

- 19.** Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading been explained to the ship and accepted ?

(Memiliki prosedur yang dimaksudkan untuk menghilangkan residu kargo diajukan dalam memegang sementara bongkar telah dijelaskan ke kapal dan diterima?)

The use of bulldozers, front-end loaders or pneumatic/hydraulic hammers to shake material loose should be undertaken with care, as wrong procedures can damage or distort ships' steel work. Prior agreement to the need and method intended, together with adequate supervision of operators, will avoid subsequent claims or weakening of the ship's structure.

(Penggunaan bulldozer, front-end pemuat atau palu pneumatik / hidrolik untuk menjabat material lepas harus dilakukan dengan hati-hati, karena prosedur yang salah dapat merusak atau mengubah pekerjaan baja kapal. Perjanjian Sebelum kebutuhan dan metode yang dimaksud, bersama dengan pengawasan yang memadai dari operator, akan menghindari klaim berikutnya atau melemahnya struktur kapal)

- 20.** Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed ?

(Apakah prosedur untuk menyesuaikan trim akhir dari pemuatan kapal telah diputuskan dan disepakati?)

Any tonnages proposed at the commencement of loading for adjusting the trim of the ship can only be provisional, and too much importance should not be attached to them. The significance lies in ensuring that the requirement is not overlooked or ignored. The actual quantities and positions to be used to achieve final ship's trim will depend upon the draft readings taken immediately beforehand. The ship should be informed of the tonnage on the conveyor system since that quantity may be large and must still be loaded when the order "stop loading" is given. This figure should be recorded in the checklist.

(Setiap tonase yang diusulkan pada saat dimulainya pemuatan untuk menyesuaikan trim kapal hanya bisa sementara, dan terlalu banyak kepentingan tidak boleh melekat pada mereka. Signifikansi terletak dalam memastikan bahwa persyaratan tersebut tidak diabaikan atau diabaikan. Kuantitas dan posisi yang sebenarnya yang akan digunakan untuk mencapai langsing kapal akhir akan tergantung pada rancangan pembacaan diambil segera terlebih dahulu. Kapal harus diberitahu tentang tonase pada sistem conveyor karena kuantitas yang

mungkin besar dan masih harus dimuat ketika order "berhenti memuat" diberikan. Angka ini harus dicatat dalam checklist)

21. Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work?

(Apakah terminal telah diberitahu dari waktu yang diharuskan kepada kapal untuk mempersiapkan berlayar, pada saat penyelesaian pekerjaan kargo?)

The procedure of securing for sea remains as important as it ever was, and should not be skimped. Hatches should be progressively secured on completion so that only one or two remain to be closed after cargo work is finished.

(Prosedur pengamanan untuk berlayar tetap sama pentingnya seperti yang pernah ada, dan tidak boleh mengubah anggaran. Lubang palka pengamanan harus ditambahkan pada penyelesaian sehingga hanya satu atau dua tetap ditutup setelah pekerjaan kargo selesai)

Modern deep water terminals for large ships may have very short passages before the open sea is encountered. The time needed to secure, therefore, may vary between day or night, summer or winter, fine weather or foul weather.

(Terminal air modern untuk kapal besar mungkin memiliki bagian-bagian yang sangat singkat sebelum menuju laut lepas. Waktu yang dibutuhkan untuk mengamankan, oleh karena itu, dapat bervariasi antara siang atau malam, musim panas atau musim dingin, cuaca cerah atau cuaca buruk)

Early advice must be given to the terminal if any extension of time is necessary.

(Pemberitahuan awal harus diberikan ke terminal jika ada perpanjangan waktu diperlukan)

