

Annexe 3

PROCEDURES RELATIVES AUX NAVIRES

1 HOMOLOGATION DES NAVIRES

La Procédure d'Homologation est publiée sur le site Internet de l'Exploitant (« Ship Approval Procedure »). Elle est définie conformément à la procédure d'autorisation des Navires méthaniers du GLE (Gas Liquefied Europe ; Groupement des Terminaux Européens).

L'Homologation d'un Navire constitue un Service Auxiliaire du Contrat d'Accès au Terminal Méthanier.

L'Expéditeur peut demander à tout moment l'Homologation d'un Navire. L'Exploitant enregistre la demande et en précise la faisabilité dans les délais souhaités par l'Expéditeur.

L'Expéditeur fait son affaire de la diligence de l'Armateur pour l'Homologation du Navire. L'Exploitant fait ses meilleurs efforts pour assurer le bon déroulement de la procédure et la bonne communication à l'Armateur des informations relatives au Terminal.

Les noms des Navires homologués au Terminal sont publiés sur une liste disponible sur le site internet de l'Exploitant.

Le statut d'Homologation du Navire au Terminal peut être revu à tout moment, en particulier lorsque le Navire change de nom, de pavillon, de gestionnaire technique ou d'Armateur.

L'établissement et la mise à jour d'un Plan Commun de Sécurité Terre – Navire (PCSTN, cf. paragraphe 3) matérialise l'Homologation du Navire au Terminal.

2 PROGRAMMATION DES NAVIRES AU TERMINAL

L'Expéditeur précise le nom du Navire homologué dans sa demande de Programme Mensuel.

Pour tout Navire homologué qui ne serait pas venu depuis plus d'un an au Terminal, l'Expéditeur joint, au plus tard à sa demande de Programme Mensuel, le Questionnaire de Pré-Acceptation publié sur le site Internet de l'Exploitant dûment rempli.

L'Exploitant notifie les conditions de programmation du Navire avec la Notification du Programme Mensuel (telle que définie aux Conditions Générales du Contrat). Ces conditions de programmation peuvent se matérialiser sous la forme de garanties demandées à l'Armateur, d'inspection de sécurité préalable, d'impositions techniques ou opérationnelles ayant pour but d'assurer la Sécurité et le bon déroulement des escales.

Les demandes de programmation concernant des Navires nominés par l'expéditeur (i) dans sa demande de Programme Mensuel et non homologués, ou (ii) dans le cadre d'une demande de reprogrammation intra-mensuelle (telle que définie à aux Conditions Générales du Contrat), ou (iii) dans le cadre d'une demande de programmation liée à la souscription d'un Service Spot seront traitées au cas par cas.

3 PLAN COMMUN DE SECURITE TERRE - NAVIRE (PCSTN) ET REUNION PREALABLE

L'Exploitant et l'Armateur du Navire se rencontrent à l'occasion de la Réunion d'interface qui se tient au Terminal avant la Date du Premier Déchargement afin d'établir conjointement un Plan Commun de Sécurité Terre – Navire (PCSTN).

Le PCSTN rassemble toutes les données techniques, opérationnelles et de sécurité/sûreté concernant le Navire et le Terminal et applicables lorsque le Navire est dans l'enceinte portuaire ou à quai. Il comprend a minima :

- les procédures et consignes permanentes documentant la Liste de Contrôle Terre - Navire réglementaire (Check-list telle que décrite dans les définitions des Conditions Générales), en traitant les points suivants :
 1. Moyen(s) d'accès à bord
 2. Amarrage
 3. Communication Navire ↔ Terre
 4. La disponibilité des moyens de lutte contre l'incendie
 5. Procédures de manutention de la Cargaison¹, du combustible et du ballast et d'Arrêt d'urgence déchargement
 6. Dispositifs d'équilibrage des cuves-réservoirs, le fonctionnement des systèmes de sécurité pression-dépression, les paramètres du retour gaz
 7. Précautions contre les courants électriques et les précautions relatives aux feux nus
 8. Les issues de secours
 9. Les limites opérationnelles
 10. Sûreté
 11. Prescriptions pour certaines opérations annexes
 12. Le fonctionnement des vannes télécommandées
 13. Le fonctionnement des équipements relatif à la manutention de la cargaison
 14. Les paramètres de transfert
- les scénarios d'accident et incident identifiés par le Terminal et le Navire, et pour chaque scénario les actions immédiates à mener par chaque Partie ;
- les signaux utilisés à terre ou à bord en cas d'accident ou incident ;
- les moyens et équipements (lutte contre l'incendie, secours...) pouvant être mis à disposition d'une Partie en cas d'accident ou incident ;
- les interlocuteurs responsables de la gestion des informations et de la communication pour le Navire, le Terminal et les Autorités Portuaires en cas d'accident à terre ou à bord, et les circuits d'information utilisés.

NOTA :

- Le Capitaine et le Chef d'Exploitation du Terminal sont responsables de la conduite des opérations dans leurs domaines géographiques respectifs, délimités par la coupée et la bride de raccordement des bras de déchargement.
- En cas de prêt de matériel de sécurité ou d'outillage, la responsabilité de son utilisation incombe à l'emprunteur.

¹ La procédure de manutention de la cargaison est propre à chaque Terminal et intègre les conditions thermodynamiques du GNL conformément au §8.3 des Conditions Générales.

DOCUMENT NON CONTRACTUEL

Lors de la première Escale du Navire, le PCSTN est signé par les représentants désignés du Navire et du Terminal ; il est ensuite conservé à bord et à terre.

Le PCSTN est mis à jour ou modifié :

- en cas de modification d'informations contenues dans le PCSTN ;
- lors de mises à jour réglementaires de la Liste de Contrôle Terre-Navire (Check-list) par les Autorités Portuaires ;
- à tout moment pour des raisons de sécurité tant sur le Navire qu'au Terminal ;
- le cas échéant, par suite d'évolutions de bonnes pratiques applicables aux opérations provenant par exemple du SIGTTO ou de l'OCIMF.

Toute mise à jour ou modification du PCSTN doit être approuvée selon la même procédure par l'Exploitant et par le Navire avant application.

A défaut d'accord entre les Parties sur le PCSTN, le statut d'Homologation au tel que défini aux Conditions Générales n'est pas accordé ou bien est retiré.

Un exercice de sécurité pourra être réalisé avec le Navire qui fréquente le Terminal.

4 INFORMATIONS ECHANGEES ENTRE LE NAVIRE OU L'EXPEDITEUR ET L'EXPLOITANT

4.1 GÉNÉRALITÉS

Les informations suivantes doivent être échangées par fax, e-mail ou tout autre moyen convenu :

LIEU, CIRCONSTANCE	DATE,	NATURE	AUTEUR(S)	DESTINATAIRE(S)
Préalable à la première escale		PCSTN Compte-rendu de la réunion d'interface	Exploitant et Navire	Navire et Exploitant
Préalable à l'escale		Etablissement d'une Déclaration de Sureté (le cas échéant)	Exploitant et Navire	Exploitant et Navire
Au Port de Chargement - Début de Route Libre		ETA Caractéristiques de la Cargaison (Certificat de Chargement) Valeur prévue de ces caractéristiques (volume, qualité, température) à l'arrivée au Exploitant	Navire	Exploitant
Au Port de Chargement ou 72 Heures avant l'arrivée, pour les voyages de plus de 72 Heures		Le cas échéant : Demandes de services spécifiques au Navire Opérations particulières sur la Cargaison (assèchement, ...), en mentionnant la durée estimée de chaque opération	Navire	Exploitant
24 heures avant		Liste d'équipage, Liste des visiteurs	Navire	Exploitant
7 Jours, 48 Heures, 24 Heures & 6 Heures avant l'arrivée		Position et ETA	Navire	Exploitant
A la zone d'embarquement du pilote ou au mouillage avant l'escale		Avis d'Arrivée	Navire	Exploitant
A quai, avant et après Déchargement		Relevé d'Opérations élaboré et signé conjointement par le Capitaine et le Terminal	Navire et Exploitant	Navire et Exploitant
En mer en cas d'ETA modifiée		Position, nouvelle ETA et origine de la modification	Navire	Exploitant
A tout instant		Tout événement affectant le Expéditeur ou Navire, le Exploitant, leurs équipements ou tout ou partie de la Cargaison pouvant affecter la sécurité des opérations, l'heure d'arrivée ou de départ, les opérations commerciales, changement de niveau ISPS, ...	Exploitant, Expéditeur ou Navire	Exploitant, Expéditeur ou Navire

DOCUMENT NON CONTRACTUEL

Tout message d'échange d'informations mentionnées dans le tableau précédent entre Expéditeur ou Navire et Exploitant doit comporter :

- un numéro de référence du message,
- le nom du Navire,
- le numéro de la cargaison,
- l'heure d'envoi du message,
- le corps du message.

Tous les temps indiqués doivent l'être en temps universel GMT (*Greenwich Mean Time*).

4.2 AVIS D'ARRIVÉE (« NOTICE OF ARRIVAL »)

NAVIRE / *VESSEL* :CONTRAT / *CONTRACT* :CARGAISON N° / *CARGO Nr* :DATE / *DATE* (JJ/MM/AA) :HEURE / *HOUR* (HH/MM) :EMETTEUR / *FROM* (Navire / *Vessel*) :DESTINATAIRE / *TO* : Elengy Terminal Méthanier deCOPIE / *COPY* : Elengy DSDC

En accord avec l'article 7 « Conditions de Réception et de Déchargement d'une Cargaison » des Conditions Générales du Contrat, nous vous informons que le Navire :

- a franchi l'entrée du chenal du Port de Déchargement matérialisée par....., et
- a réuni de la part des Autorités Portuaires du Port de Déchargement toutes les autorisations nécessaires pour pénétrer dans le port et s'amarrer au quai du Terminal, et
- a réuni de la part de son Armateur, de l'affréteur et de l'Expéditeur toutes les autorisations nécessaires pour effectuer le Déchargement de la Cargaison, et
- est prêt à accoster au Terminal

Restrictions connues empêchant le Navire de décharger sa Cargaison à l'intérieur de la Durée Totale de Déchargement Garantie (à compléter le cas échéant par le Capitaine) :

In accordance with article 7 "Conditions for the Reception and Unloading of a Cargo" of the Contract's General Conditions, we hereby inform you that the Vessel:

- reached the entry of the Unloading Port materialized by line, and
- gathered from Port Authorities all necessary authorisations to enter the port and come at Terminal's berth, and
- gathered from its Owner, Charterer and Shipper all necessary authorisations to proceed to the Cargo's Unloading, and
- is ready to proceed to berth.

Known restrictions preventing the Ship to complete the Unloading of the Cargo within the Total Guaranteed Unloading Time (to be filled by the Master if applicable):

Nous vous informons également que les principales caractéristiques thermodynamiques de la cargaison dans chaque cuve sont les suivantes :

We hereby also inform you that the main thermodynamic characteristics of the cargo of each Tank are the followings:

N° de cuve / <i>Tank nr</i>	Température moyenne de GNL / LNG average <i>temperature</i> (°C)	Température de la phase gaz / gaseous phase <i>temperature</i> (°C)	Pression de la phase gaz / gaseous phase <i>pressure</i> (mbar absolu)
1			
2			
3			
4			
5			
6			

Pour le Navire / *For the Ship* :Pour le Terminal / *For the Terminal* :

DOCUMENT NON CONTRACTUEL

4.3 FEUILLE D'OPERATIONS (« TIME SHEET »)

NAVIRE / <i>VESSEL</i> :		CONTRAT N° / <i>CONTRACT Nr</i> :	
PROVENANCE / <i>COMING FROM</i> :		DATE / <i>DATE</i> :	
ORDRE DU JOUR DE LA REUNION AVANT DECHARGEMENT /PRE UNLOADING MEETING AGENDA			
DESCRIPTION DE L'OPERATION / <i>OPERATION'S DESCRIPTION</i>		REMARQUES / <i>REMARKS</i>	HEURE / <i>TIME</i> (HH:MM)
A	Avis d'Arrivée envoyé / <i>Notice of arrival sent</i>		
B	Bord à quai / <i>Side alongside</i>		
C	1 ^{ère} amarre à terre / <i>First line ashore</i>		
D	Fin d'amarrage / <i>All fast</i> Accès à bord établi / <i>Ship/Shore access fitted</i>		
E	Réunion avant Déchargement (début et fin) / <i>Pre Unloading meeting (starting and finishing)</i>		
F	Bras de Déchargement connectés et bras utilisés / <i>Unloading arm connected and arms used</i>		
G	Paramètres du transfert / <i>Transfer parameters</i>	Test d'étanchéité et purge avec N ₂ (oui/non) / <i>Tightness test and purging with N₂ (yes/no)</i> : Test d'étanchéité et purge avec Gaz Naturel (oui/non) / <i>Tightness test and purging with Natural Gas (yes/no)</i> : Quantité à décharger (m ³ de GNL) / <i>Quantity to Unload (m³ of LNG)</i> : Pression des cuves / <i>Tanks' pressure (Bar)</i> : Débit de mise en froid des bras (m ³ GNL/h) / <i>Arms cooling down rate (m³LNG/h)</i> : Réservoirs de destination / <i>Receiving tanks</i> : RV1 <input type="checkbox"/> RV2 <input type="checkbox"/> RV3 <input type="checkbox"/> Débit nominal des pompes (m ³ GNL/h) / <i>Pumps' nominal rate (m³LNG/h)</i> : Débit maximal du Terminal (m ³ GNL/h) / <i>Terminal maximum receiving rate (m³LNG/h)</i> : Pression et température du gaz retour / <i>Return gas pressure and temperature (mBar and deg°C)</i> : Arrêt du gaz aux machines (oui/non) / <i>Gas to boilers stopped (yes/no)</i> :	
H	Reconnaissance initiale de Cargaison (début et fin) / <i>Cargo initial gauging (starting and finishing)</i>		
I	Mise en froid des collecteurs du Navire (début et fin) / <i>Cooling down of deck piping (starting and finishing)</i>		
J	Début de la mise en froid des bras et du Déchargement / <i>Starting of arms cooling down and Unloading</i>		

Visa réunion avant déchargement / *Pre Unloading meeting validation*

Pour le Navire / *For the Ship* :

Pour le Terminal / *For the Terminal* :

DOCUMENT NON CONTRACTUEL

REUNION DE CLOTURE / CLOSING MEETING			
K	Pompes disponibles en service / <i>Available pumps running</i>		
L	Fin du Déchargement / <i>End of Unloading</i>		
M	Vidange, purge et réchauffage des bras (début et fin) / <i>Purging, purge and warming up of arms (starting and finishing)</i>		
N	Reconnaissance finale de Cargaison (début et fin) / <i>Cargo's final gauging (starting and finishing)</i>		
O	Fin de déconnexion des bras liquide / <i>Liquid arm disconnected</i>		
P	Fin de déconnexion du bras gaz / <i>Vapour arm disconnected</i>		
Q	Appareillage programmé / <i>Sailing scheduled</i>		
R	Retard imputable au Navire (début et fin) / <i>Delay due to the Ship (starting and finishing)</i>		
S	Retard imputable au Terminal (début et fin) / <i>Delay due to the Terminal (starting and finishing)</i>		
T	Avitaillement (début et fin) / <i>Ship stores (starting and finishing)</i>		
U	Soutage (début et fin) / <i>Bunkering (starting and finishing)</i>		
V	Autres Services (début et fin) / <i>Other services (starting and finishing)</i> - - -		
W	Observations / <i>Remarks</i>		

Pour le Navire / *For the Ship* :

Pour le Terminal / *For the Terminal* :