

## Annexe 2 PROCEDURES RELATIVES AUX NAVIRES

La présente annexe est une annexe opérationnelle qui s'applique sans préjudice des dispositions du Contrat cadre.

Les termes commençant par une majuscule dans la présente annexe ont le sens qui leur est donné dans les définitions du Contrat cadre.

### 1 PROGRAMMATION DES NAVIRES AU TERMINAL

L'Expéditeur précise le nom du Navire dans sa Demande de Programme Mensuel faite conformément à l'article 23.2.1 du Contrat cadre.

Les demandes de programmation concernant des Navires nominés par l'Expéditeur et non homologués sont traitées au cas par cas.

L'Opérateur notifie les modalités de réalisation de la Cargaison avec la notification du Programme Mensuel (telle que définie au Contrat cadre). Les modalités de réalisation de la Cargaison comprennent les conditions de programmation du Navire ainsi que des conditions liées aux autres caractéristiques de la Cargaison telles que la Fenêtre d'Arrivée, le Contenu Energétique à transférer, la qualité du GNL, etc.

Les conditions de programmation du Navire 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.

### 2 HOMOLOGATION DES NAVIRES

La Procédure d'Homologation de l'Opérateur (« Ship Approval Procedure »<sup>1</sup>) est publiée sur son site Internet. Elle respecte les principes de la procédure « LNG Ship Approval Procedure » établie par le GLE<sup>2</sup>.

L'Expéditeur peut demander à tout moment l'Homologation d'un Navire. L'Opérateur 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'Opérateur fait ses meilleurs efforts pour assurer le bon déroulement de la procédure et la bonne communication à l'Armateur des informations relatives au Terminal.

L'établissement et la mise à jour d'un Plan Commun de Sécurité Terre – Navire (PCSTN) matérialisent l'Homologation du Navire au Terminal (voir article 4 de la présente annexe).

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

L'Expéditeur fait son affaire du respect par l'Armateur des conditions nécessaires au maintien du statut d'Homologation du Navire.

Le statut d'Homologation du Navire au Terminal peut être revu à tout moment par l'Opérateur conformément aux dispositions de la « Ship Approval Procedure », en particulier lorsque le Navire change de nom, de pavillon, de gestionnaire technique ou d'Armateur, ou si son questionnaire de pré-acceptation (« Pre-Acceptance Questionnaire » ou PAQ) n'a pas été actualisé depuis au moins deux ans.

<sup>1</sup> Document en anglais uniquement.

<sup>2</sup> Gas LNG Europe : groupement des opérateurs de terminaux méthaniers en Europe.

### 3 CONDITIONS OPERATIONNELLES DE RECEPTION

#### 3-1 INFORMATIONS TRANSMISES PAR L'EXPEDITEUR PREALABLES A L'ESCALE

Dans le cadre des Déchargements, pour chaque Fenêtre d'Arrivée au titre du Programme Mensuel, l'Expéditeur informe notamment l'Opérateur, entre le Chargement et le Déchargement du Navire, du Contenu Energétique de la Cargaison et de son heure prévue d'arrivée au Terminal, conformément à la procédure d'information décrite à l'article 5.1 de la présente annexe.

Dans le cadre des Rechargements, pour chaque Fenêtre d'Arrivée au titre du Programme Mensuel, l'Expéditeur informe notamment l'Opérateur, du Contenu Energétique du Navire, des conditions thermodynamiques des cuves du Navire et de son heure prévue d'arrivée au Terminal, conformément à la procédure d'information décrite à l'article 5.1 de la présente annexe.

#### 3-2 AVIS D'ARRIVEE ET MISE A QUAI

Un Avis d'Arrivée, rédigé selon la forme prévue à l'article 5.2 de la présente annexe, est adressé par le Capitaine à l'Opérateur à l'adresse du Terminal indiquée aux Conditions Particulières, dès que l'ensemble des conditions ci-dessous sont réunies :

- i. le Navire est homologué au Terminal conformément à l'article 7.1 du Contrat cadre et à l'article 2 de la présente annexe,
- ii. le Navire a franchi la ligne délimitant l'entrée du Port telle que définie aux Conditions Particulières,
- iii. le Capitaine a réuni de la part des Autorités Portuaires du Port toutes les autorisations nécessaires pour que le Navire pénètre dans le Port,
- iv. le Capitaine a réuni de la part de l'Affréteur et de l'Expéditeur toutes les autorisations nécessaires pour effectuer le Transfert de la Cargaison,
- v. le Capitaine a commandé les Services Portuaires nécessaires à la mise à quai du Navire.

Toute restriction éventuelle susceptible d'affecter la durée du séjour à quai doit être signalée à l'Opérateur par le Capitaine dans l'Avis d'Arrivée.

Si l'Avis d'Arrivée est émis à l'intérieur de la Fenêtre d'Arrivée et qu'aucune restriction empêchant le Transfert de Cargaison à l'intérieur de la Durée d'Escale n'est signalée, sauf opposition expresse du représentant désigné de l'Expéditeur, l'Opérateur donne son accord pour accueillir le Navire à l'appontement du Terminal.

Si l'Avis d'Arrivée est émis avant le début de la Fenêtre d'Arrivée, sauf opposition expresse du représentant désigné de l'Expéditeur, l'Opérateur donne son accord pour accueillir le Navire à l'appontement du Terminal selon les disponibilités de sa programmation.

Si l'Avis d'Arrivée est émis après la fin de la Fenêtre d'Arrivée ou si une restriction empêche le Navire de transférer la Cargaison à l'intérieur de la Durée d'Escale, et sous réserve de l'accord du représentant désigné de l'Expéditeur, l'Opérateur donne son accord pour accueillir le Navire à l'appontement du Terminal selon les disponibilités de sa programmation, notamment en respectant la priorité des Navires arrivés ou prévus d'arriver à l'intérieur de leur Fenêtre d'Arrivée.

Dans tous les cas, l'Opérateur formalise son accord pour accueillir le Navire en déclenchant la mise à quai auprès des Autorités Portuaires. L'autorisation pour que le Navire vienne s'amarrer au quai du Terminal est donnée par les Autorités Portuaires.

#### 3-3 TRANSFERT DE CARGAISON

Le Capitaine disposant de tous les droits pour y procéder, le Transfert de Cargaison peut s'effectuer lorsque :

- i. le Capitaine et l'Opérateur ont rempli et validé sans restriction la Liste de Contrôle Terre-Navire (« *Check-list* ») réglementaire, y compris les points à contrôler périodiquement
- ii. la reconnaissance de la Cargaison a été effectuée par le Navire en présence de l'Opérateur.

La reconnaissance de la Cargaison indique notamment les pressions de ciel du Navire et les températures de la phase liquide dans chaque cuve, qui doivent être conformes aux prescriptions de l'article 3.4 de la présente annexe.

## DOCUMENT NON CONTRACTUEL

L'Opérateur prend alors toutes les mesures appropriées conformément aux procédures décrites dans le PCSTN à l'article 4 de la présente annexe pour assurer le Transfert de Cargaison. Au cas où le Transfert de Cargaison ne peut avoir lieu immédiatement, il est procédé à une nouvelle reconnaissance de la Cargaison avant le déclenchement des opérations de Transfert de Cargaison. C'est alors cette deuxième reconnaissance qui est utilisée pour l'élaboration du certificat de quantité tel que défini en annexe 3.

Le Navire est tenu de libérer le quai dès que les opérations de Transfert de Cargaison sont terminées, sauf accord dérogatoire de l'Opérateur ou instruction particulière des Autorités Portuaires. L'Opérateur, agissant en Opérateur Prudent et Raisonnable, se réserve le droit de suspendre le Transfert de Cargaison et d'exiger le retrait du Navire du Terminal dans les cas suivants :

- suivant la requête de l'Autorité Portuaire,
- non établissement des deux documents (i) et (ii) indiqués plus haut dans un délai maximum de six (6) Heures après le début de l'amarrage,
- violation ou non-respect de la réglementation des Autorités Portuaires,
- non-respect du PCSTN établi conformément à l'article 4 de la présente annexe,
- considération par l'Opérateur que l'état du Navire ou la conduite de ses opérations met en péril la sécurité des biens et/ou des personnes,
- non-conformité du GNL amené par le Navire au Terminal par rapport aux spécifications visées à l'article 8 du Contrat cadre ou acceptées par l'Opérateur dans les conditions visées à l'article 8 du Contrat cadre,
- survenance d'une circonstance visée aux articles 9 (Force majeure et suspension des obligations contractuelles) ou 10 (Sécurité et instructions opérationnelles) du Contrat cadre,
- non atteinte des performances du Navire ou de son équipage telles que communiquées à l'Opérateur lors de la programmation de la Cargaison.

Les horaires, équipements utilisés, événements et informations utiles sont indiqués dans le Relevé d'Opérations du Terminal dont un modèle est fourni à l'article 5.3 de la présente annexe et qui est signée par le Capitaine du Navire et par l'Opérateur au début et à la fin du Transfert de Cargaison.

### 3-4 GESTION DES EVAPORATIONS

L'état thermodynamique des phases liquide et vapeur dans chaque cuve du Navire doit être conforme aux prescriptions suivantes :

- dans le cas d'un Déchargement : pour chaque cuve devant faire l'objet d'un Déchargement, la pression de la phase vapeur, à l'équilibre thermodynamique avec la phase liquide, est inférieure à 1100 mbar absolus ;
- dans le cas d'un Rechargement : pour chaque cuve devant faire l'objet d'un Rechargement, la température de la phase vapeur est inférieure à -130°C.

Les conditions d'exploitation du Terminal et/ou du Navire (notamment l'état thermodynamique des phases liquide et vapeur des cuves du Navire) peuvent rendre momentanément impossible la réincorporation des évaporations. Dans ce cas l'Opérateur pourra demander à l'Expéditeur une réduction de la cadence du Transfert de Cargaison. En cas de refus de l'Expéditeur de réduire la cadence de Transfert de Cargaison, les évaporations qui ne pourront être réincorporées seront torchées. Toutefois, pour des raisons de sécurité, l'Opérateur pourra imposer à l'Expéditeur une réduction de la cadence du Transfert de Cargaison. La quantité de gaz torché sera imputée à l'Expéditeur selon les conditions énoncées à l'article 7.3 du Contrat cadre.

### 3-5 DUREE D'ESCALE

Pour chaque Terminal, la Durée d'Escale est liée au débit nominal de Transfert de Cargaison et à la Quantité Transférée.

(i) Terminal de Montoir-de-Bretagne :

Dans la mesure où l'accès nautique au Terminal est lié aux étales de marées, la Durée d'Escale prend également en compte cette contrainte.

- Déchargement :

Le débit nominal de Déchargement est de 14 000 m<sup>3</sup>/h.

## DOCUMENT NON CONTRACTUEL

La Durée d'Escale est la suivante :

- 5 étales de marées consécutives (environ 25 Heures) lorsque la Quantité Déchargée est inférieure à 180 000 m<sup>3</sup> de GNL ;
- 7 étales de marées consécutives (environ 37 Heures) lorsque la Quantité Déchargée est supérieure à 180 000 m<sup>3</sup> de GNL, en association avec une prolongation de la Durée d'Escale à demander par l'Expéditeur.

- Rechargement :

Le débit nominal de Rechargement est de 4 000 m<sup>3</sup>/h.

La Durée d'Escale est de 9 étales de marées consécutives (environ 50 Heures) pour une Quantité Rechargée inférieure à 150 000 m<sup>3</sup> de GNL. Au-delà de cette Quantité Rechargée, une prolongation de la Durée d'Escale est à demander par l'Expéditeur.

(ii) Terminal de Fos Tonkin :

Le débit nominal de Déchargement est de 4 500 m<sup>3</sup>/h.

La Durée d'Escale est égale à 26 Heures.

### 3-6 SERVICES SPECIFIQUES

Les opérations spécifiques menées par les Navires au Terminal, telles que mise en gaz, mise en froid, assèchement, soutage, avitaillement, approvisionnement en matériel, etc. ne sont pas couvertes par la Durée d'Escale. Ces opérations peuvent être tolérées par l'Opérateur en plus du Transfert de Cargaison à condition que :

- (i) une demande formelle ait été formulée au plus tard cinq (5) jours avant la Fenêtre d'Arrivée auprès de l'Opérateur, et que cette demande ait été acceptée et,
- (ii) la durée d'Escale prévue ne dépasse pas la Durée d'Escale. Une prolongation de la Durée d'Escale peut être accordée par l'Opérateur en cas de demande préalable de l'Expéditeur. L'Opérateur se garde le droit de refuser cette demande.

Un catalogue des Services Spécifiques est publié sur le site internet de l'Opérateur.

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

L'Opérateur et l'Armateur du Navire se rencontrent à l'occasion de la réunion d'interface qui se tient au Terminal avant la première Escale du Navire afin d'établir conjointement un Plan Commun de Sécurité Terre – Navire (PCSTN).

Lors de la première Escale du Navire, pendant la réunion préalable au Transfert de Cargaison, le PCSTN est signé par les représentants désignés de l'Opérateur et de l'Armateur ; il est ensuite conservé à bord et à terre.

Le PCSTN rassemble toutes les données techniques, opérationnelles, de sécurité et de 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 du Contrat cadre), en traitant les points suivants :
  1. Moyen(s) d'accès à bord.
  2. Amarrage.
  3. Communication Navire ⇔ Terre.
  4. Disponibilité des moyens de lutte contre l'incendie.
  5. Procédures de manutention de la Cargaison, du combustible et du ballast.
  6. Procédures d'arrêt d'urgence Déchargement et Rechargement.
  7. Dispositifs d'équilibrage des cuves-réservoirs, fonctionnement des systèmes de sécurité pression-dépression, paramètres du retour gaz.
  8. Précautions contre les courants électriques et précautions relatives aux feux nus.
  9. Issues de secours.
  10. Limites opérationnelles.
  11. Sûreté.
  12. Prescriptions pour certaines opérations annexes.
  13. Fonctionnement des vannes télécommandées.
  14. Fonctionnement des équipements relatifs à la manutention de la Cargaison.
  15. Paramètres de transfert.
- les scénarios d'accident et incident identifiés par l'Opérateur et l'Armateur, et pour chaque scénario les actions immédiates à mener par chacun ;
- 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 en œuvre en cas d'accident ou incident ;
- les interlocuteurs responsables de la gestion des informations et de la communication pour l'Opérateur, l'Armateur et les Autorités Portuaires en cas d'accident à terre ou à bord, et les circuits d'information utilisés.

Le PCSTN est mis à jour par l'Opérateur et l'Armateur :

- 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 ;
- le cas échéant, par suite d'évolutions de bonnes pratiques applicables aux opérations provenant par exemple du SIGTTO<sup>3</sup> ou de l'OCIMF<sup>4</sup> ;
- à tout moment pour des raisons de sécurité tant sur le Navire qu'au Terminal.

A défaut d'accord entre l'Opérateur et l'Armateur du Navire sur le PCSTN, le statut d'Homologation n'est pas accordé ou bien est retiré.

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

<sup>3</sup> Society of International Gas Tanker & Terminal Operators.

<sup>4</sup> Oil Companies International Marine Forum.

## 5 INFORMATIONS ECHANGEES RELATIVES A L'ESCALE

## 5-1 GENERALITES

Les informations suivantes doivent être échangées par courriel ou tout autre moyen convenu, et préciser le nom du Navire, le numéro de la Cargaison, la date et l'heure de leur envoi.

Toutes les dates et heures indiquées doivent l'être en Temps Universel Coordonné (UTC).

LIEU, DATE, CIRCONSTANCE	NATURE	AUTEUR(S)	DESTINATAIRE(S)
Préalable à la première Escale	<b>PCSTN</b> <b>Compte-rendu de la réunion d'interface</b>	Opérateur et Armateur	Opérateur et Capitaine
Préalable à l'Escale	Etablissement d'une <b>déclaration de sûreté</b> (DOS) le cas échéant	Opérateur et Capitaine	Opérateur et Capitaine
Préalable à l'Escale	Le cas échéant, organisation Inspection SIRE à l'initiative de l'Opérateur : demande d'accès à bord inspecteur(s)	Opérateur	Armateur et Expéditeur
Au plus tard 7 jours avant le début de la Fenêtre d'Arrivée ou dès le départ du Port de Chargement (début de route libre) si le Navire charge moins de 7 jours avant le début de la Fenêtre d'Arrivée	ETA Caractéristiques de la Cargaison, indiquant qualité, température, pression, masse et volume de la Cargaison, le cas échéant <b>Certificat de Chargement</b> , ainsi que la valeur prévue de ces caractéristiques à l'arrivée au Terminal	Expéditeur	Opérateur
Au plus tard 5 jours avant le début de la Fenêtre d'Arrivée	Le cas échéant, demandes de Services Spécifiques relatifs au Navire	Capitaine et Expéditeur	Opérateur
	Le cas échéant, demandes de Services Spécifiques relatifs à la Cargaison qui ne figurent pas au Programme Mensuel, en mentionnant la durée estimée de chaque opération	Expéditeur	Opérateur
7 jours, 48 Heures, 24 Heures (« noon report ») & 6 Heures avant le début de la Fenêtre d'Arrivée	Mise à jour de la position du Navire et de son ETA. Température moyenne du GNL, température moyenne et pression de la phase vapeur de chacune des cuves du Navire.	Capitaine	Opérateur
24 Heures avant le début de la Fenêtre d'Arrivée	Liste d'équipage Liste des visiteurs	Capitaine	Opérateur
A la zone d'embarquement du pilote ou au mouillage avant l'Escale	<b>Avis d'Arrivée</b>	Capitaine	Opérateur
	Déclenchement de la mise à quai	Opérateur	Autorités Portuaires

**DOCUMENT NON CONTRACTUEL**

<b>LIEU, DATE, CIRCONSTANCE</b>	<b>NATURE</b>	<b>AUTEUR(S)</b>	<b>DESTINATAIRE(S)</b>
A quai, avant et pendant le Transfert de Cargaison	<b>Liste de Contrôle Terre-Navire</b>	Opérateur et Capitaine	Opérateur, Capitaine et Autorités Portuaires
A quai, avant et après le Transfert de Cargaison	<b>Relevé d'Opérations</b> (« <i>Time Sheet</i> »)	Opérateur et Capitaine	Opérateur et Capitaine

Et le cas échéant :

<b>LIEU, DATE, CIRCONSTANCE</b>	<b>NATURE</b>	<b>AUTEUR(S)</b>	<b>DESTINATAIRE(S)</b>
En mer en cas d'ETA modifiée, i.e. modification de l'ETA prévue, par rapport à la dernière prévision envoyée par le Capitaine à l'Opérateur au cours de son voyage en mer, supérieure à : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3 Heures pour les prévisions données 7 jours, 48 Heures et 24 Heures avant l'arrivée</li> <li>▪ 1 Heure pour la prévision donnée 6 Heures avant l'arrivée</li> </ul>	Mise à jour de la position du Navire et de sa nouvelle ETA, origine de la modification	Capitaine et Expéditeur	Opérateur
A tout instant	Tout événement affectant l'Expéditeur ou le Navire, l'Opérateur, leurs équipements ou tout ou partie de la Cargaison pouvant affecter la sécurité des opérations ou leur déroulement	Opérateur, Expéditeur ou Capitaine	Opérateur, Expéditeur et Capitaine
A tout instant	Toute autre information manquante ou nécessaire pour assurer le bon déroulement de l'Escale	Opérateur, Expéditeur ou Capitaine	Opérateur, Expéditeur et Capitaine

**DOCUMENT NON CONTRACTUEL**

**5-2 AVIS D'ARRIVÉE / NOTICE OF ARRIVAL**

**NAVIRE / VESSEL**

**CARGAISON N° / CARGO #**

DATE (JJ/MM/AA) / DATE (DD/MM/YY) :

HEURE / TIME (hh:mm) :

EMETTEUR (Navire) / FROM (Vessel) :

DESTINATAIRE / TO : Elengy - Terminal Méthanier de  
Elengy - LNG Terminal of .....

COPIE / COPY TO : Elengy Scheduling Department

En accord avec l'article 3 « Conditions opérationnelles de Réception » des Procédures relatives aux Navires du Contrat, nous vous informons que le Navire :

- a franchi l'entrée du Port matérialisée par ....., et
- a été autorisé par les Autorités Portuaires à pénétrer dans le port, et
- est prêt à accoster au Terminal, le Capitaine ayant commandé les Services Portuaires nécessaires à la mise à quai.

Restrictions connues empêchant le Navire de d'effectuer le Transfert de Cargaison à l'intérieur de la Durée d'Escale (à compléter le cas échéant par le Capitaine) :

*In accordance with article 3 « Conditions for Reception » of the Ship related-Procedures of the Contract, we hereby inform you that the Vessel:*

- *reached the entry of the Port materialized by line ....., and*
- *gathered from Port Authorities all necessary authorisations to enter the Port, and*
- *is ready to proceed to berth after the Captain has ordered all the Port Services required for berthing.*

*Known restrictions preventing the Ship to proceed to the Cargo Transfer within the Laytime (to be filled by the Captain if applicable):*

Nous vous informons que les principales caractéristiques thermodynamiques pour chacune des cuves du Navire sont les suivantes. *We hereby inform you that the main thermodynamic characteristics are the followings for each tank of the Ship:*

N° cuve Tank #	Température moyenne du GNL LNG average temperature (°C)	Température de la phase gaz Gas phase temperature (°C)	Pression de la phase gaz Gas phase pressure (mbar abs)
1			
2			
3			
4			
5			
6			

Le Capitaine du Navire  
Vessel Captain

Accusé de réception de l'Opérateur  
Acknowledged for receipt only by Terminal Operator

**DOCUMENT NON CONTRACTUEL**

**5-3 RELEVÉ D'OPÉRATIONS / OPERATIONS SHEET (« TIME SHEET »)**

Au début de l'Escale, l'Opérateur fournit un Relevé d'Opérations qui comporte a minima l'ensemble des éléments suivants :

<b>NAVIRE / VESSEL</b>		<b>DATE / DATE</b>	
<b>CARGAISON N° / CARGO #</b>		<b>ESCALE PRECEDENTE LAST PORT OF CALL</b>	
<b>ORDRE DU JOUR DE LA REUNION PREALABLE / PRE-TRANSFER MEETING AGENDA</b>			
DESCRIPTION DE L'OPERATION / OPERATION DESCRIPTION		REMARQUES / COMMENTS	HEURE / TIME (hh:mm)
<b>A</b>	Avis d'Arrivée envoyé / <i>Notice of arrival sent</i>		
<b>B</b>	Pilote à bord / <i>Pilot on board</i>		
<b>C</b>	Bord à quai / <i>Side alongside</i>	Bâbord à quai / <i>Port side</i> <input type="checkbox"/> Tribord à Quai / <i>Starboard side</i> <input type="checkbox"/>	
<b>D</b>	1 <sup>ère</sup> amarre à terre / <i>First line ashore</i>		
<b>E</b>	Fin d'amarrage / <i>All fast</i>		
<b>F</b>	Accès à bord établi / <i>Ship/shore access fitted</i>		
<b>G</b>	Réunion préalable / <i>Pre-transfer meeting</i>	Début / <i>start</i>	
		Fin / <i>end</i>	
<b>H</b>	Branchement liaison terre-Navire <i>Ship-shore link connected</i>	Liaison PYLE / <i>PYLE link</i> <input type="checkbox"/> Liaison Optique / <i>Optical link</i> <input type="checkbox"/>	
<b>I</b>	Test des communications / <i>Communication tests</i>		
<b>J</b>	Test de l'arrêt d'urgence Navire à chaud / <i>Warm ESD test</i>		
<b>K</b>	Bras de transfert connectés et utilisés <i>Transfer arms connected and used</i>		
<b>L</b>	Test d'étanchéité et purge <i>Tightness test and purging</i>	Oui / <i>YES</i> <input type="checkbox"/> Non / <i>NO</i> <input type="checkbox"/>	
<b>M</b>	<p>Les <b>paramètres du transfert</b> sont détaillés dans le Relevé d'Opérations pour chaque Escale, en fonction du Terminal, du Navire et des conditions opérationnelles ; il s'agit par exemple de la quantité à transférer, de la pression des cuves du Navire, des réservoirs du Terminal impliqués dans le transfert, du débit de mise en froid des bras, du débit des pompes, etc.</p> <p><i>The <b>transfer parameters</b> are detailed in the Time Sheet specific to each call, depending on the Terminal, of the Vessel and of the operational conditions, such as the quantity to be transferred, the Ship tank pressure, the Terminal tanks involved in the cargo transfer, the arms cooling down rate, the pump flow rate, etc.</i></p>		
<b>N</b>	Reconnaissance initiale de Cargaison <i>Cargo initial gauging</i>	Début / <i>start</i>	
		Fin / <i>end</i>	

**DOCUMENT NON CONTRACTUEL**

<b>O</b>	Signature de la Liste de Contrôle Terre-Navire <i>Signature of the Ship/Shore Checklist</i>		
<b>P</b>	Mise en froid des collecteurs du Navire <i>Cooling down of deck piping</i>	Début / <i>start</i>	
		Fin / <i>end</i>	
<b>Q</b>	Début de la mise en froid des bras <i>Starting of arms cooling down</i>		
<b>R</b>	Fin de la mise en froid des bras et début du transfert <i>Ending of arms cooling down and starting of LNG transfer</i>		

Visa réunion préalable / *Pre-transfer meeting validation*

Le Capitaine du Navire  
*Vessel Captain*

L'Opérateur du Terminal  
*Terminal Operator*

**DOCUMENT NON CONTRACTUEL**

<b>ORDRE DU JOUR DE LA REUNION DE CLOTURE / POST-TRANSFER MEETING AGENDA</b>			
DESCRIPTION DE L'OPERATION / OPERATION DESCRIPTION		REMARQUES / COMMENTS	HEURE / TIME (hh:mm)
<b>S</b>	Pompes disponibles en service <i>Available pumps running</i>		
<b>V</b>	Début de la descente en débit <i>Start of ramp -down</i>		
<b>W</b>	Fin du transfert <i>End of LNG transfer</i>		
<b>X</b>	Vidange, purge et, le cas échéant, réchauffage des bras <i>Draining, purge and, if necessary, warming up of arms</i>	Début / <i>start</i>	
		Fin / <i>end</i>	
<b>Y</b>	Reconnaissance finale de Cargaison <i>Cargo final gauging</i>	Début / <i>start</i>	
		Fin / <i>end</i>	
<b>Z</b>	Fin de déconnexion des bras liquide <i>Liquid arms disconnected</i>		
<b>AA</b>	Fin de déconnexion du bras gaz <i>Vapour arm disconnected</i>		
<b>BB</b>	Appareillage programmé / <i>Sailing scheduled</i>		
<b>CC</b>	Avitaillement <i>Ship stores</i>	Début / <i>start</i>	
		Fin / <i>end</i>	
<b>DD</b>	Soutage <i>Bunkering</i>	Début / <i>start</i>	
		Fin / <i>end</i>	
<b>EE</b>	Autres (début et fin) / <i>Others (start and end)</i> - -		
<b>FF</b>	Observations, en particulier : tout événement ayant eu un impact sur la durée du séjour à quai (début et fin) <i>Comments, in particular : any event impacting laytime (start and end)</i>		

Visa réunion de clôture / *Post-transfer meeting validation*

Le Capitaine du Navire  
*Vessel Captain*

L'Opérateur du Terminal  
*Terminal Operator*