

## 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 complété et validé sans restriction le PCSTN et la Liste de Contrôle Terre-Navire (« *Check-list* ») réglementaire,
- 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.

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 :

- o suivant la requête de l'Autorité Portuaire,
- o 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,
- o violation ou non-respect de la réglementation des Autorités Portuaires,
- o non-respect du PCSTN établi conformément à l'article 4 de la présente annexe,
- o 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,
- o 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,
- o survenance d'une circonstance visée aux articles 9 (Force majeure et suspension des obligations contractuelles) ou 10 (Sécurité et instructions opérationnelles) du Contrat cadre,
- o 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, évènements 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 :

- o 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 ;
- o 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 et un niveau de GNL est détectable.

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.

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 maximal de Déchargement est de 4 500 m<sup>3</sup>/h.

La Durée d'Escale est égale à 32 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.

Les opérations de Soutage doivent être réalisées conformément à l'article 6 de la présente annexe.

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

Le PCSTN est le « Plan Commun de Sécurité Terre-Navire ». Il est propre à chaque opération, à chaque Navire et à chaque Terminal.

Il rassemble toutes les données techniques, opérationnelles, de sécurité et de sûreté partagées par le Navire et le Terminal lorsque le Navire est dans l'enceinte portuaire ou à quai, afin de garantir la sécurité des opérations. Les informations contenues permettent également de compléter la Liste de Contrôle Terre-Navire (Check-list) réglementaire avant le démarrage des opérations de Transfert de Cargaison.

Il comprend notamment des informations partagées entre le Navire et le Terminal :

- Description de l'environnement et des instructions nautiques et portuaires
- Description des équipements du terminal
- Informations générales et plans du navire
- Liste des contacts des interlocuteurs impliqués
- Amarrage
- Communication Navire ↔ Terre
- Moyens d'accès à bord
- Procédures de manutention de la Cargaison
- Instructions de sécurité et limites opérationnelles
- Moyens de lutte contre l'incendie
- Procédures d'arrêt d'urgence du Transfert de Cargaison
- Procédures d'urgence en cas d'accident et incident
- Prescriptions pour les opérations annexes.

Le PCSTN se matérialise sous la forme suivante :

- Livret d'accueil du Terminal (« Terminal Handbook »)
- Plan d'opérations spécifique à l'Escale
- Liste de Contrôle Terre-Navire
- Documents du navire collectés au cours de la Procédure d'Homologation du Navire

Afin de conclure l'Homologation du Navire et de valider conjointement le PCSTN, l'Opérateur et l'Armateur du Navire organisent une réunion d'interface (réunion physique au Terminal ou réunion téléphonique à l'appréciation de l'Opérateur) avant la première Escale du Navire.

A chaque Escale du Navire au Terminal, pendant la réunion préalable au Transfert de Cargaison, le PCSTN est revu, mis à jour le cas échéant et validé conjointement par les représentants désignés de l'Opérateur et de l'Armateur. Ses prescriptions sont mises en œuvre tout au long de l'Escale.

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

- 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 par l'Opérateur.

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)
Lors de l'Homologation et préalable à l'Escale	<b>PCSTN</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. Volume de GNL dans chacune des cuves.	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>PCSTN dont 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 (« Time Sheet »)</b>	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

## 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)	Volume GNL LNG quantity (m <sup>3</sup> LNG)
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*

## 6 REGLES GENERALES POUR LES OPERATIONS DE SOUTAGE

Les règles suivantes s'appliquent pour la réalisation d'opérations de Soutage pendant l'Escale.  
La demande de telles opérations doit être effectuée conformément au formulaire fourni (voir aussi l'article 3.6 de la présente Annexe).

### **Bunkering of LNG Carriers – GENERAL RULES**

Bunkering of LNG carriers alongside at the Terminal is permitted according to the following rules. These general rules aim to ensure safe and smooth bunkering operations, without interfering in any way with LNG commercial operations.

1. A formal request for bunkering shall be sent to the Terminal at least 5 days before the arrival of the vessel according to the attached request form. Bunkering request shall be confirmed by the Shipper (customer of the Terminal).
2. Bunkering request may be accepted by Elengy only if the ship arrives at the beginning of her allocated window of arrival.
3. It is the ship responsibility to obtain any other authorization from Port Authority.
4. Bunkering shall be performed within the laytime notified to the vessel. Laytime may be extended provided that the Shipper agrees in advance to pay call extension fees. Unscheduled last-minute laytime extension will be submitted to inflated laytime extension fees.
5. Bunkering operations shall never be rushed against safety.
6. Bunkering operations shall be carried out from a bunkering barge alongside the LNG carrier.
7. The vessel shall comply with all operational and safety procedures and other requirements from the Port Authority, the Terminal and any regulation in force, and shall implement all required safety means.
8. At any step of the call, bunkering may be allowed by the Terminal only if there is enough time to complete bunkering operations smoothly and safely within the allocated laytime, based on current progress of commercial operations and bunkering operations schedule provided by the vessel:
  - 8.a) Bunkering timing will be discussed during ship/shore pre-transfer meeting prior to LNG transfer operations, especially regarding consequences of any unexpected delay and as per agreement signed between parties prior to arrival. Bunker barge cast off time and LNG carrier departure schedule shall be agreed with Terminal during the meeting.
  - 8.b) Bunkering shall start once LNG transfer operations completed, and after green light is given by the Terminal and Port Authority. Bunkering barge may come alongside during draining/purging of transfer arms or during stores/provision handling, provided that the Terminal permission has been granted and sufficient staff is available onboard for performing simultaneous operations safely.
  - 8.c) Should the bunker barge still be alongside at scheduled LNG carrier unmooring time, then vessel departure shall be postponed and updated time of sailing shall be re-scheduled as soon as possible, whatever the option chosen by the Shipper in the request form.
9. At any time, the Terminal may decide to cancel a scheduled bunkering operation or to stop an ongoing bunkering operation for safety or operational reasons.
10. Any breach of the rules by the ship or her service providers shall lead to the permanent refusal by the Terminal of future bunkering operations for this LNG carrier.
11. In any case, the Shipper is strictly liable for bunkering operations. Elengy accepts no liability whatsoever for any damages and/or costs due to bunkering operations. Thus, the Shipper undertakes to indemnify Elengy against any potential damages and/or costs and against any claims by third parties due to bunkering operations.

1/2

LNG Terminal	LNG carrier	
	Vessel name:	IMO:
	Operator:	Charterer:
	Ship agency:	Contact (phone #):

### 1 Bunkering request *(to be filled by ship representative)*

LNG carrier ETA (day, time):	Ship representative name
Bunker supplier name:	Date
Bunker barge name:	
Type of bunker fuel:	Signature & stamp
Quantity to be bunkered (MT):	
Overall estimated duration for bunkering (hours):	
Ship representative comments:	

### 2 Elengy's agreement *(to be filled by Elengy)*

Berthing scheduled date (day, time):	Elengy representative name
Initial laytime without bunkering (hours):	Date
Estimated laytime extension for bunkering (hours):	
Bunkering request: <input type="checkbox"/> accepted <input type="checkbox"/> rejected	Signature & stamp
Elengy representative comments / conditions:	

### 3 Shipper's agreement *(to be filled by Terminal's customer)*

<input type="checkbox"/> Agrees with above schedule & bunkering conditions. <u>In case of unexpected delay</u> disturbing above schedule, following option shall apply: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="radio"/> No further laytime extension, bunkering quantity to be reduced within above schedule.</li> <li><input type="radio"/> No further laytime extension, bunkering to be cancelled.</li> <li><input type="radio"/> Further laytime extension to bunker a minimum of ..... MT.</li> <li><input type="radio"/> Further laytime extension within max. .... hours, quantity bunkered to be adapted consequently.</li> </ul> <input type="checkbox"/> Does not agree with bunkering request & conditions.	Shipper representative name
	Date
	Signature & stamp
<p><i>If laytime extension, the Shipper shall bear additional fees according to Specific Services and shall have to face any consequences whatsoever (damages and/or costs) of laytime extension, including but not limited to, indemnify Elengy against any claims by third parties.</i></p>	
Shipper representative comments:	

*Port Authority instructions in force and their updates (available on Port Authority website) but also, General Rules attached, are strictly applicable to bunkering operations.*