

ANNEXE 3
PROCEDURES RELATIVES AUX NAVIRES

Document non contractuel

La présente annexe est une annexe opérationnelle qui s'applique sans préjudice des dispositions des Conditions Générales.

Les termes commençant par une majuscule dans la présente annexe ont le sens qui leur est donné dans les définitions des Conditions Générales.

1 PROGRAMMATION DES NAVIRES AU TERMINAL

L'Expéditeur précise le nom du Navire dans sa Demande de Programme Mensuel faite conformément au paragraphe 7.3 des Conditions Générales.

L'Opérateur notifie les modalités de programmation de la Cargaison avec la notification du Programme Mensuel. Les modalités de programmation de la Cargaison comprennent : (i) les caractéristiques de la Cargaison telles que la Fenêtre d'Arrivée, le Contenu Energétique à décharger ou recharger estimé et (ii) les modalités de Réception du Navire.

Les modalités de Réception du Navire consistent en des inspections de sécurité du Navire ou des impositions techniques ou opérationnelles de la part de l'Opérateur ayant pour but d'assurer la sécurité et le bon déroulement des Escales, l'Opérateur agissant en tant qu'Opérateur Prudent et Raisonnable.

2 PROCEDURE D'HOMOLOGATION DES NAVIRES

Tout navire pour lequel l'Expéditeur demande l'accès au Terminal doit remplir les conditions d'acceptabilité décrites dans la Procédure d'Homologation pour bénéficier de l'Homologation visée au paragraphe 10.1 des Conditions Générales. La Procédure d'Homologation (« Ship Approval Procedure »¹) est publiée sur le Site Internet de l'Opérateur. Elle respecte les principes de la procédure « LNG Ship Approval Procedure » établie par le GLE².

L'Homologation d'un navire constitue une Prestation Spécifique du Contrat.

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, cf. article 4 de la présente annexe) matérialisent l'Homologation du Navire au Terminal.

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 de l'Homologation du Navire.

L'Homologation du Navire au Terminal peut être revue 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 n'a pas été actualisé depuis au moins deux ans.

L'Opérateur se réserve le droit de vérifier pour tout Navire le respect des conditions d'homologation, notamment par des inspections, et, en cas de non-respect, le droit de subordonner le maintien de son Homologation à la mise en œuvre de mesures correctives, de lui refuser l'accès au Terminal ou de lui retirer son Homologation.

L'Opérateur peut à tout moment modifier la configuration d'un appontement pour des motifs de sécurité ou d'efficacité. Dans ces cas, il en informe l'Expéditeur avec lequel il se concerta.

¹ Document en anglais uniquement.

² Gas LNG Europe, groupement des opérateurs de terminaux méthaniers en Europe.

3 CONDITIONS OPERATIONNELLES DE RECEPTION

3.1 Estimation de l'heure d'arrivée par l'Expéditeur, envoi des ETA

Pour chaque Fenêtre d'Arrivée, l'Expéditeur informe l'Opérateur de l'heure estimée d'arrivée (ETA) du Navire à la Zone d'Embarquement du Pilote pour l'accès au Terminal, conformément à la procédure d'échange d'informations entre le Navire et le Terminal décrite au paragraphe 5.1 de la présente annexe.

3.2 Plage d'Arrivée Ajustée

L'Expéditeur peut demander à tout moment de faire arriver le Navire avant le début ou après la fin de la Fenêtre d'Arrivée déterminée conformément aux dispositions de l'article 7 des Conditions Générales.

Si la demande concerne une arrivée avant le début de la Fenêtre d'Arrivée, l'Opérateur définit une Plage d'Arrivée Ajustée au plus tôt selon les disponibilités de sa Programmation et qui débute au plus tard au début de la Fenêtre d'Arrivée.

Si la demande concerne une arrivée après la fin de la Fenêtre d'Arrivée, l'Opérateur donne son accord au Capitaine et aux Autorités Portuaires du GPMM pour accueillir le Navire à l'appontement du Terminal, en définissant une Plage d'Arrivée Ajustée, dans les plus brefs délais 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 ou de leur Plage d'Arrivée Ajustée. Tout refus de l'Opérateur est dûment motivé.

3.3 Avis d'Arrivée et mise à quai

Un Avis d'Arrivée, rédigé selon la forme indiquée au paragraphe 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 a rejoint la Zone d'Embarquement du Pilote,
- (ii) le Capitaine a réuni de la part des Autorités Portuaires du GPMM toutes les autorisations nécessaires pour pénétrer dans le port et venir s'amarrer au quai du Terminal,
- (iii) le Capitaine a réuni de la part de son Armateur et de l'Expéditeur toutes les autorisations nécessaires pour effectuer le Déchargement ou le Rechargement,
- (iv) le Capitaine a reçu de la part de l'Opérateur une Plage d'Arrivée Ajustée le cas échéant,
- (v) le Capitaine a commandé les Services Portuaires nécessaires à la mise à quai du Navire,
- (vi) le Navire est prêt à accoster.

Tout Navire est tenu d'émettre un Avis d'Arrivée à l'intérieur de sa Fenêtre d'Arrivée, programmée conformément aux dispositions de l'article 7 des Conditions Générales, ou à l'intérieur de sa Plage d'Arrivée Ajustée communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3.2 de la présente annexe.

Lorsque l'Avis d'Arrivée est émis, l'Opérateur donne son accord au Capitaine et aux Autorités Portuaires du GPMM pour accueillir le Navire à l'appontement du Terminal dans les plus brefs délais. L'autorisation pour que le Navire vienne s'amarrer au quai du Terminal est donnée par les Autorités Portuaires.

3.4 Déchargement, Rechargement et Relevé d'Opérations

Le Capitaine disposant de tous les droits pour y procéder, le Déchargement ou le Rechargement 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 du paragraphe 3.5 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 Déchargement ou le Rechargement.

Le Navire est tenu de libérer le quai dès que les Opérations Commerciales sont terminées sauf accord préalable de l'Opérateur ou instruction particulière des Autorités Portuaires.

L'Opérateur, agissant en Opérateur Prudent et Raisonnable, se réserve le droit de ne pas commencer ou de suspendre le Déchargement ou le Rechargement et d'exiger le retrait du Navire du Terminal dans les cas suivants :

- (iii) suivant la requête des Autorités Portuaires,
- (iv) non obtention de toutes les autorisations administratives et douanières par le Navire pour effectuer le

Document non contractuel

Déchargement ou le Rechargement dans un délai maximum d'une Heure après la validation de la Liste de Contrôle Terre-Navire (*Check-List*) ou dans un délai maximum de six Heures après l'amarrage,

- (v) violation ou non-respect de la réglementation des Autorités Portuaires ou des règles fixées au Contrat,
- (vi) non-respect de la Liste de Contrôle Terre-Navire (*Check-List*) ou du PCSTN,
- (vii) mise en péril de la sécurité des biens et/ou des personnes et notamment celle du Navire, de son équipage, du personnel de l'Opérateur, du Terminal ou du milieu environnant,
- (viii) non-conformité du GNL amené par le Navire au Terminal par rapport aux spécifications visées au paragraphe 14.1 des Conditions Générales ou expressément acceptées par l'Opérateur dans les conditions visées au paragraphe 14.3 des Conditions Générales,
- (ix) survenance d'une circonstance visée aux articles 16 ou 18 des Conditions Générales,
- (x) non atteinte des performances du Navire ou de son équipage telles que communiquées par l'Expéditeur à l'Opérateur lors de la programmation du Déchargement ou du Rechargement.

Les heures, équipements utilisés, événements et informations utiles sont indiqués dans le Relevé d'Opérations du Terminal dont un modèle est fourni au paragraphe 5.3 de la présente annexe. Le Relevé d'Opérations est signé par le Capitaine du Navire et par l'Opérateur au début et à la fin du Déchargement ou du Rechargement.

3.5 Gestion des évaporations lors du Déchargement ou du Rechargement et conséquences

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(a) (mbar absolus), la pression mesurée de la phase vapeur étant inférieure à 140 mbar(g) (mbar relatifs) ;
 - la température du GNL est supérieure à -161,5 °C (plus chaude) ;
- o dans le cas d'un Rechargement : pour chaque cuve devant faire l'objet d'un Rechargement, un niveau de GNL est détectable et :
 - pour les cuves de type membrane, la température moyenne de la phase vapeur est inférieure à -130°C (en excluant du calcul les deux (2) capteurs situés en haut de chaque cuve),
 - pour les cuves sphériques de type Moss Rosenberg, la température de la phase vapeur est inférieure à -115°C au niveau de l'équateur,
 - pour les cuves IMO type C, la température moyenne de la phase vapeur est inférieure à -140°C,
 - pour tout autre type de cuves, la consigne de température de la phase vapeur est évaluée au cas par cas par l'Opérateur.

Lorsque l'état des cuves du Navire ne répond pas aux prescriptions ci-dessus, l'Expéditeur peut demander à l'Opérateur d'étudier la faisabilité et les conditions spécifiques requises pour réaliser le Déchargement ou le Rechargement par accord dérogatoire ; l'acceptation par l'Opérateur est alors conditionnée à son analyse de la demande en tant qu'Opérateur Prudent et Raisonnable.

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. Selon les conditions énoncées au paragraphe 10.3 des Conditions Générales, il est procédé à une réduction de la cadence du Déchargement ou du Rechargement, ou au torchage des évaporations qui ne peuvent être réincorporées.

3.6 Durée d'Escale

L'Escale comprend les opérations suivantes :

1. Chenalage, mise à quai et amarrage,
2. Connexion des bras, procédures et reconnaissance,
3. Déchargement ou Rechargement,
4. Assèchement des cuves en cas de Déchargement,
5. Purge, reconnaissance et réchauffage,
6. Avitaillement(s),
7. Déconnexion des bras,
8. Appareillage et chenalage.

Les Opérations Commerciales sont les opérations 2 à 7. Dans tous les cas l'Expéditeur est tenu de réaliser l'ensemble des opérations 1 à 8 de manière à respecter la Durée d'Escale.

Document non contractuel

L'Expéditeur peut effectuer les opérations 4 et 6 lors de l'Escale au Terminal. Il doit néanmoins demander l'autorisation préalable de l'Opérateur dans les délais prévus au paragraphe 5.1 de la présente annexe pour les Prestations Spécifiques et obtenir l'autorisation des Autorités Portuaires. L'Opérateur accepte ces opérations dans la mesure où la Durée d'Escale est respectée et si l'exploitation du Terminal le permet.

L'Expéditeur peut demander à l'Opérateur l'autorisation de prolonger la Durée d'Escale. L'Opérateur accepte si cette prolongation ne crée pas de perturbation dans la Programmation du Terminal.

Les Prestations Spécifiques sont présentées dans le catalogue des services publié sur le Site Internet de l'Opérateur.

Pour les besoins d'avitaillements, l'Opérateur autorisera, sous la responsabilité de l'Expéditeur, l'accès de tiers à l'appontement.

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

- Pour un Déchargement :

La Durée d'Escale est de 30 Heures pour les Cargaisons dont le volume de GNL déchargé est inférieur ou égal à 160 000 m³. Pour les Cargaisons dont le volume de GNL déchargé est supérieur à 160 000 m³, la Durée d'Escale est mesurée en Heures et définie par la formule suivante, arrondie à l'Heure supérieure :

$$\text{Durée d'Escale} = 30 + ((Q - 160\,000) / 12\,000)$$

- Q étant le volume de GNL déchargé ;
- 12 000 étant le débit moyen de Déchargement.

- Pour un Rechargement :

$$\text{Durée d'Escale} = 21 + Q / 4\,000$$

- Q étant le volume de GNL rechargé ;
- 4 000 étant le débit moyen de Rechargement.

La Durée d'Escale Effective commence à la date de réception de l'Avis d'Arrivée par l'Opérateur et finit à la date correspondant à l'appareillage + trois (3) Heures.

Tout élément susceptible de prolonger l'Escale au-delà de la Durée d'Escale, notamment lié à la capacité de pompage du Navire ou à la capacité de Réception du Terminal indépendamment des cas visés au paragraphe 3.4 de la présente annexe, doit être signalé à l'autre Partie au plus tôt.

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

Le PCSTN, visé au paragraphe 10.5 des Conditions Générales, 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 Transfert 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 du livret d'accueil du Terminal (« *Terminal Handbook* ») et des documents du Navire collectés au cours de la Procédure d'Homologation du Navire. Il est accompagné pour chaque Escale du plan d'opérations spécifique à l'Escale et de la Liste de Contrôle Terre-Navire (*Check-List*) réglementaire en vigueur.:

Afin de conclure l'Homologation du Navire et de valider conjointement le PCSTN, l'Opérateur peut organiser une réunion d'interface avec l'Armateur du Navire (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 ;
- le cas échéant, par suite d'évolutions de bonnes pratiques applicables aux opérations provenant par exemple du SIGTTO ou de l'OCIMF ;
- 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 sur le PCSTN, le statut d'Homologation au sens du paragraphe 10.1 des Conditions Générales 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.

5 INFORMATIONS RELATIVES A L'ESCALE

5.1 Généralités

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	PCSTN	Opérateur et Armateur	Opérateur et Capitaine
Préalable à l'Escale	Etablissement d'une déclaration de sûreté (DOS) le cas échéant	Opérateur et Capitaine	Opérateur et Capitaine
Préalable à l'Escale	Le cas échéant, organisation Inspection SIRE : Demande accès à bord inspecteur(s)	Opérateur	Opérateur, Armateur et Expéditeur
Au plus tard 7 jours avant le début de la Fenêtre d'Arrivée ou au plus tard le Jour suivant le Chargement si le Navire charge moins de 7 jours avant le début de la Fenêtre d'Arrivée	ETA Caractéristiques de la Cargaison, Certificat de Chargement incluant un certificat de qualité (qualité, température, pression de la Cargaison) et un certificat de quantité (masse et volume de la Cargaison), certificat d'origine et connaissance, le cas échéant Valeurs prévues de ces caractéristiques (volume, qualité, température) pour le GNL et la phase vapeur 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 Prestations Spécifiques relatifs au Navire	Capitaine et Expéditeur	Opérateur
	Le cas échéant, demandes de Prestations Spécifiques relatifs à la Cargaison (assèchement...) qui ne figurent pas au Programme Mensuel, en mentionnant la durée estimée de chaque opération	Expéditeur	Opérateur
7 jours, 48 heures, 24 heures & 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liste d'équipage ▪ Liste des visiteurs 	Capitaine	Opérateur
A l'entrée du chenal, au passage de la bouée Omega	Position et ETA	Capitaine	Opérateur
A la Zone d'Embarquement du Pilote avant l'Escale	Avis d'Arrivée	Capitaine	Opérateur
	Accord pour accueillir le Navire à	Opérateur	Autorités Portuaires et

Document non contractuel

LIEU, DATE, CIRCONSTANCE	NATURE	AUTEUR(S)	DESTINATAIRE(S)
	l'apponnement		Capitaine
A quai, avant et pendant le transfert	PCSTN et Liste de Contrôle Terre-Navire	Opérateur et Capitaine	Opérateur, Capitaine et Autorités Portuaires
A quai, avant et après le transfert	Relevé d'Opérations (« Time Sheet »)	Opérateur et Capitaine	Opérateur et Capitaine

Et le cas échéant :

LIEU, DATE, CIRCONSTANCE	NATURE	AUTEUR(S)	DESTINATAIRE(S)
En mer en cas d'ETA modifiée, i.e. modification de l'ETA prévue, par rapport à la dernière prévision envoyée par le Navire à l'Opérateur au cours de son voyage en mer, supérieure à : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 Heures pour les prévisions données 7 jours, 48 Heures et 24 Heures avant l'arrivée ▪ 1 Heure pour la prévision donnée 6 Heures avant l'arrivée 	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 :

Terminal Méthanier de Fos Cavaou/ LNG Terminal of Fos Cavaou

COPIE / COPY TO :

En accord avec l'article 3 de l'annexe 3 du Contrat, nous vous informons que :

- o le Navire a rejoint la Zone d'Embarquement du Pilote des bassins Ouest du GPMM,
- o le Navire a réuni de la part des Autorités Portuaires du GPMM toutes les autorisations nécessaires pour pénétrer dans le port et venir s'amarrer au quai du Terminal,
- o le Navire a réuni de la part de son Armateur et de l'Expéditeur toutes les autorisations nécessaires pour effectuer le Déchargement ou le Rechargement,
- o le Navire a reçu de la part de l'Opérateur une Plage d'Arrivée Ajustée le cas échéant,
- o le Navire est prêt à accoster, le Capitaine ayant commandé les Services Portuaires nécessaires à la mise à quai.

Restrictions connues empêchant le Navire de respecter la Durée d'Escale (à compléter le cas échéant par le Capitaine) :

In accordance with article 3 of the Appendix 3 of the Contract, we hereby inform you that the Vessel:

- reached the Pilot Boarding area of the West harbours of the Grand Port Maritime de Marseille-Fos, and
- gathered from Port Authorities all necessary authorisations to enter the port and come at berth in the Terminal, and
- gathered from its Owner and Shipper all necessary authorisations to proceed to the Cargo's Unloading, and
- received from the Operator an adjusted Window of Arrival
- is ready to proceed to berth after the Captain has ordered all the Port Services required for berthing.

Known restrictions preventing the Ship to complete the Call within the Call Duration (to be filled by the Master if applicable):

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

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 (m3 LNG)
1				
2				
3				
4				
5				
6				

Le Capitaine du Navire
Vessel Captain

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

5.3 Relevé d'Opérations / Time sheet

Au début de l'Escale, l'Opérateur fournit un Relevé d'Opérations qui compte a minima les éléments suivants :

NAVIRE / VESSEL		DATE / DATE	
CARGAISON N° / CARGO #		ESCALE PRECEDENTE LAST PORT OF CALL	
ORDRE DU JOUR DE LA REUNION PREALABLE / PRELIMINARY MEETING AGENDA			
DESCRIPTION DE L'OPERATION / OPERATION DESCRIPTION		REMARQUES / COMMENTS	HEURE / TIME (hh:mm)
A	Avis d'Arrivée envoyé / Notice of arrival sent		
B	Réception de l'Avis d'Arrivée par l'Opérateur une fois pilote à bord / Notice of Arrival received by the Operator once pilot on board		
C	Bord à quai / Side alongside	Bâbord à quai / Port side <input type="checkbox"/> Tribord à Quai / Starboard side <input type="checkbox"/>	
D	1 ^{ère} amarre à terre / First line ashore		
E	Fin d'amarrage / All fast		
F	Accès à bord établi / Ship/shore access fitted		
G	Réunion Préalable / Preliminary Meeting	Début / start ----- Fin / end	
H	Branchement liaison terre-Navire Ship-shore link connected	Liaison PYLE / PYLE link <input type="checkbox"/> Liaison Optique / Optical link <input type="checkbox"/>	
I	Test des communications / Communication tests		
J	Test de l'arrêt d'urgence Navire à chaud / Warm ESD test		
K	Bras de transfert connectés et utilisés Transfer arms connected and used		
L	Test d'étanchéité et purge Tightness test and purging	Oui / YES <input type="checkbox"/> Non / NO <input type="checkbox"/>	
M	<p>Les paramètres du transfert 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 transfer parameters 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>		
N	Reconnaissance initiale de Cargaison Cargo initial gauging	Début / start ----- Fin / end	
O	Signature de la Liste de Contrôle Terre-Navire Signature of the Ship/Shore Check-List		
P	Mise en froid des collecteurs du Navire Cooling down of deck piping	Début / start ----- Fin / end	
Q	Début de la mise en froid des bras Starting of arms cooling down		
R	Fin de la mise en froid des bras et début du transfert Ending of arms cooling down and starting of LNG transfer		

Visa Réunion Préalable / Preliminary Meeting validation

Le Capitaine du Navire
Vessel Captain

L'Opérateur
The Operator

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

Visa réunion de clôture / *Closing meeting validation*

Le Capitaine du Navire
Vessel Captain

L'Opérateur
The 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): Bunker supplier name: Bunker barge name: Type of bunker fuel: Quantity to be bunkered (MT): Overall estimated duration for bunkering (hours):	Ship representative name Date Signature & stamp
Ship representative comments:	

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

Berthing scheduled date (day, time): Initial laytime without bunkering (hours): Estimated laytime extension for bunkering (hours): Bunkering request: <input type="checkbox"/> accepted <input type="checkbox"/> rejected	Elengy representative name Date 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. <i>In case of unexpected delay disturbing above schedule, following option shall apply:</i> <input type="radio"/> No further laytime extension, bunkering quantity to be reduced within above schedule. <input type="radio"/> No further laytime extension, bunkering to be cancelled. <input type="radio"/> Further laytime extension to bunker a minimum of MT. <input type="radio"/> Further laytime extension within max. hours, quantity bunkered to be adapted consequently. <input type="checkbox"/> Does not agree with bunkering request & conditions. <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>	Shipper representative name Date Signature & stamp
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.