

**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 7.2 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 Énergétique 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 (inspections réalisées selon le questionnaire SIRE (Ship Inspection Report de l'OCIMF) 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 »<sup>1</sup>) est publiée sur le Site Internet de l'Opérateur. Elle respecte les principes de la procédure « LNG Ship Approval Procedure » établie par le GLE<sup>2</sup>.

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 concerte.

---

<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 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 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,
- (iii) 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,
- (iv) le Navire a reçu de la part du GTM 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 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 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 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, évènements 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 absolus ;
- o dans le cas d'un Rechargement : pour chaque cuve devant faire l'objet d'un Rechargement, la température moyenne 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. 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,
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.

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.

- 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 m<sup>3</sup>. Pour les Cargaisons dont le volume de GNL déchargé est supérieur à 160 000 m<sup>3</sup>, la Durée d'Escale est mesurée en Heures et définie par la formule suivante, arrondie à l'Heure supérieure :

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

## Document non contractuel

- Q étant le volume de GNL déchargé ;
  - 12 000 étant le débit moyen de Déchargement.
- 
- Pour un Rechargement :  
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**

---

L'Opérateur, l'Armateur et l'Expéditeur se rencontrent à l'occasion de la réunion d'interface qui se tient au Terminal avant la date de la première Escale afin d'établir conjointement un Plan Commun de Sécurité Terre – Navire (PCSTN), visé au paragraphe 10.5 des Conditions Générales.

Lors de la première Escale du Navire, pendant la Réunion Préalable, 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 des Conditions Générales), 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 ;

## Document non contractuel

- 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 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.

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)
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 (DOS)</b> 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	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, <b>Certificat de Chargement</b> le cas échéant Valeur prévue de ces caractéristiques (volume, qualité, température) 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	Capitaine	Opérateur
24 heures avant le début de la Fenêtre d'Arrivée	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Liste d'équipage</li> <li>▪ Liste des visiteurs</li> </ul>	Capitaine	Opérateur
A l'entrée du chenal, au passage de la bouée Omega	<b>Position et ETA</b>	Capitaine	Opérateur
A la Zone d'Embarquement du Pilote avant l'Escale	<b>Avis d'Arrivée</b>	Capitaine	Opérateur
	Accord pour accueillir le Navire à l'appontement	Opérateur	Autorités Portuaires et Capitaine
A quai, avant et pendant le transfert	<b>Liste de Contrôle Terre-Navire</b>	Opérateur et Capitaine	Opérateur, Capitaine et Autorités Portuaires
A quai, avant et après le transfert	<b>Relevé d'Opérations</b>	Opérateur et Capitaine	Opérateur et Capitaine

## Document non contractuel

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"><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, le GTM, 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 :

- le Navire a rejoint la Zone d'Embarquement du Pilote,
- 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,
- 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,
- le Navire a reçu de la part de l'Opérateur une Plage d'Arrivée Ajustée le cas échéant,
- 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 Port Autonome 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)
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

## Document non contractuel

### 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 :

<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 / PRELIMINARY MEETING AGENDA</b>			
<b>DESCRIPTION DE L'OPERATION / OPERATION DESCRIPTION</b>		<b>REMARQUES / COMMENTS</b>	<b>HEURE / TIME (hh:mm)</b>
<b>A</b>	Avis d'Arrivée envoyé / <i>Notice of arrival sent</i>		
<b>B</b>	Réception de l'Avis d'Arrivée par l'Opérateur une fois pilote à bord / <i>Notice of Arrival received by the Operator once 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>Preliminary 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>	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.  <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>		
<b>N</b>	Reconnaissance initiale de Cargaison <i>Cargo initial gauging</i>	Début / <i>start</i> ----- Fin / <i>end</i>	-----
<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 / *Preliminary Meeting validation*

Le Capitaine du Navire  
*Vessel Captain*

L'Opérateur  
*The Operator*

## Document non contractuel

<b>ORDRE DU JOUR DE LA REUNION DE CLOTURE / CLOSING 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 / start ----- Fin / end	
<b>Y</b>	Reconnaissance finale de Cargaison <i>Cargo final gauging</i>	Début / start ----- Fin / end	
<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 / start ----- Fin / end	
<b>DD</b>	Soutage <i>Bunkering</i>	Début / start ----- Fin / end	
<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 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*