

Informations spécifiques

Specific information

Terminal Montoir Liquides

Liquid Bulk Terminal

Sommaire

Contents

Avis aux capitaines de navires <i>Notice to masters</i>	P 3
Chapitre 1 - Informations nautiques <i>Chapter 1 - Nautical information</i>	P 4-7
Chapitre 2 - Informations sur l'arrivée, l'amarrage, le départ et les opérations du navire <i>Chapter 2 - Arrival, mooring, departure and cargo operation information</i>	P 8-14
Chapitre 3 - Caractéristiques du terminal <i>Chapter 3 - Terminal information</i>	P 15-20

Livret d'accueil des navires

Ship reception booklet

Avis aux capitaines de navires

Ce livret d'accueil est un guide pratique, qui se veut aussi complet que possible, dans l'objectif de faciliter votre escale au Port de Nantes Saint-Nazaire.

Il contient des informations à caractère permanent destinées à la préparation de votre séjour dans notre port. Il vient en complément du livret général.

Les livrets sont consultables sur le site internet de Port Atlantique de Nantes Saint-Nazaire : www.nantes.port.fr, Ils sont communiqués aux agents et délivrés aux navires lors de leur première touchée de l'année.

Dès que votre escale sera confirmée, et préalablement à votre arrivée au port, nous vous adresserons, soit directement, soit par l'intermédiaire de votre agent, les dernières informations et instructions dont vous aurez besoin sous la forme d'un dossier d'escale.

Dans le cas où ce dossier ne vous serait pas parvenu avant votre arrivée sur rade, un exemplaire vous sera remis à l'embarquement du pilote.

Nous vous souhaitons la bienvenue et un agréable séjour dans notre port.

Le Président du Directoire

Notice to Masters

This reception booklet is a practical guide for your call at the Port of Nantes Saint-Nazaire.

It includes all the standing information you may need to prepare your call. It completes the general booklet.

These booklets can be downloaded on Port Atlantique Nantes Saint-Nazaire web site at www.nantes.port.fr. They are also provided to ship' agents and delivered to each vessel at her first call of the year.

As soon as your call is confirmed, and before your arrival, you will receive, either directly or through your shipping agent, the port call file including the latest information and instructions you may need.

If we are not able to send you this file before your arrival, the pilot will deliver it to you.

*Welcome to our port
we hope you will enjoy your stay.*

Managing Director



Chapitre I : Informations nautiques

Chapter I : *Nautical information*

1.	Le Terminal <i>Terminal Information</i>	P 5
2.	Service de trafic maritime <i>Traffic regulation</i>	P 5
3.	Pilotage <i>Pilotage</i>	P 5
4.	Mouillage <i>Anchorage</i>	P 5
5.	Transit <i>Inbound distances</i>	P 6
6.	Tirant d'eau <i>Draught</i>	P 6
7.	Communications <i>Communications</i>	P 6
8.	Marées et courant <i>Tide and current</i>	P 6
9.	Remorqueurs <i>Tugs</i>	P 6
10.	Lamanage <i>Boatmen service</i>	P 6
11.	Sondage et dragage <i>Sounding and dredging</i>	P 7
12.	Accès à l'appontement <i>Access to berth</i>	P 7
13.	Accès au navire <i>Access to vessel</i>	P 7

Sommaire

Contents

1. Le terminal

Le terminal Montoir Liquides est exploité par cinq sociétés pour l'import de produits chimiques, d'adjuvants pour l'alimentation animale et l'export de Diester et d'huiles végétales.

Le poste est un appontement avec fond de vase.

Longueur max⁽¹⁾ : 220 m - Longueur min : 70 m

Largeur : sans restriction

Cote de référence : 11,10 m

Tirant d'eau maximal = sonde⁽²⁾ + résiduel de BM – 0,60 m

Tirant d'air (Pont de St Nazaire) : 61,40 m

Déplacement maximum : 47000 TDW

(1) Le terminal est en mesure d'accepter des navires plus importants après étude particulière (fond et dragage).

(2) La sonde est donnée par le dernier sondage et peut-être différente de la cote de référence.

Heure locale :

TU +1 (heure d'hiver)

TU + 2 (heure d'été du dernier dimanche de mars au dernier dimanche d'octobre)

2. Service de Trafic Maritime

Demande de place à quai et demande de sortie : voir chapitre 2 «Informations concernant l'arrivée, l'amarrage, le départ et les opérations du navire».

La largeur du chenal (du couple B1 / B2 à Donges) est de 300 mètres.

Le service de régulation du trafic en Loire est assuré par LOIRE PORTS CONTROLE sur le canal VHF 14.

Les navires doivent se signaler à LOIRE PORTS CONTROLE avant d'entrer dans le chenal de navigation (bouée d'atterrissage SN 1).

Il leur sera alors communiqué les instructions d'accostage ou de mouillage.

Les navires doivent maintenir une veille permanente et attentive sur le canal VHF 14 durant toute leur escale et ce même après la fin de l'amarrage (voir 7. Communications).

3. Pilotage

Les pilotes embarquent par canot depuis le bateau pilote «La Couronnée» au point d'embarquement du pilote soit 4 milles dans l'ouest de la Pointe Saint-Gildas (Pointe Saint-Gildas : lat. 47°08N long. 002°14,8W).

La position normale du bateau pilote est dans l'Ouest de la bouée latérale «La Couronnée» (La Couronnée : lat. 47°07,6N long. 002°20,1W / FI(2)G.6s - Racon)

Le bateau pilote «La Couronnée» assure une veille permanente du canal VHF 12. Le pilotage est obligatoire pour les navires transportant des matières dangereuses.

Lorsqu'une coupée est utilisée combinée avec l'échelle de pilote, elle doit être saisie sur le bordé de muraille (sur des mains de fer notamment) et ce afin d'assurer la sécurité des opérations d'embarquement et de débarquement du pilote lorsque le navire roule.

4. Mouillage

Une zone de mouillage d'attente est située à l'embouchure de l'estuaire.

De forme triangulaire la zone de mouillage d'attente est délimitée :

Au Nord par le parallèle 47°09N,

Au Sud-Est par une ligne rejoignant les bouées Thérèsia et Lancastria.

Au Sud-Ouest par une ligne joignant le phare de la Banche à celui de l'île du Pilier.

Profondeur : 19 à 30 mètres

Fond : Vase

1. Terminal information

Liquid bulk terminal of Montoir is operated by five companies to import chemical products, animal food adjuvants and to export Diester oil and vegetable oils.

The berth is a wharf type with bottom mud,

LOA max⁽¹⁾: 220 m - LOA min : 70 m - Beam : no restriction

Theoretical dredged depth : 11.10 m

Maximum draft alongside = depth⁽²⁾ + low tide – 0,60 m

Air draft under Saint Nazaire bridge : 61.40 m

Maximum displacement : 47000 TDW

(1) Terminal is capable of berthing larger vessels after specific compatibility study (mud berth - dredging)

(2) Depth is the one given by the last sounding survey and may be deeper than theoretical dredged depth.

Local time:

UTC + 1 (wintertime)

UTC + 2 (summertime from the last Sunday in March to the last Sunday in October)

2. Traffic regulation (VTS)

Berthing and sailing requests: see chapter 2 «Arrival, mooring, departure and operations Information».

The fairway (from N°1/N°2 buoys to Donges Oil terminal) is 300 meters wide.

Vessel traffic service is provided by LOIRE PORT CONTROL on VHF channel 14.

Vessels must report to LOIRE PORT CONTROL before entering the fairway (SN1 buoy)

They will be given berthing or anchoring instructions.

Vessels must keep continuous watch VHF 14 during their call even after mooring is completed (see 7. Communications).

3. Pilotage

Pilots board from launch working from Pilot Boat «La Couronnée» at the Pilot boarding point 4 miles West of Pointe Saint-Gildas (Pointe Saint-Gildas lat. 47°08N long. 002° 14. 8W).

The stand by position of the Pilot Boat is West of lateral buoy «La Couronnée» (La Couronnée: lat. 47°07. 6N long. 002°20.1 W / FI(2)G. 6s - Racon)

Pilot boat «La Couronnée» keeps a continuous watch on VHF channel 12. Pilot is compulsory for vessels carrying dangerous goods.

When pilot ladder is used combined with accommodation ladder, it must be properly secured to the ship side (i.e. on lug pads) to ensure pilot safe boarding and disembarking operations when the ship is rolling.

4. Anchorage

An anchorage waiting area is located at the Loire river mouth.

The anchorage waiting area has a triangular shape limited :

In the North by parallel 47°09N

In the South-East by a line from the Thérèsia buoy to the Lancastria one.

In the South-West by a line from La Banche Lighthouse to Ile du Pilier Lighthouse.

Depth : 19 to 30 meters

Bottom : Mud

5. Transit

De	A	Distance
Bouée SN1	Pilote	14,6 MN
Pilote	Pont Saint-Nazaire	12,5 MN
Pilote	Terminal Montoir Liquides	15,0 MN

6. Tirant d'eau et tirant d'air

Le **tirant d'eau maximum** quotidien dans le chenal est calculé mensuellement en fonction de la cote adoptée pour le chenal et de la hauteur d'eau à la pleine mer de Saint-Nazaire.

Un clair sous quille minimum de 10 % du tirant d'eau maximum à l'arrivée doit être respecté dans le chenal intérieur.

La profondeur du chenal est maintenue par dragages réguliers.

Le tirant d'air maximum pour les navires est déterminé en fonction de la hauteur disponible sous le Pont de Saint-Nazaire (61,40 m au zéro des cartes).

Tirant d'air max = 61.40 m – hauteur d'eau

Le tirant d'air maximum admissible peut être inférieur compte tenu de circonstances particulières de sécurité (houle, surcote, météo ...)

7. Communications

Les navires doivent maintenir une veille permanente sur VHF canal 14 durant toute leur escale.

Des messages de sécurité sont susceptibles d'être diffusés à tout moment par LOIRE PORTS CONTRÔLE.

Les communications relatives à l'accostage, à l'amarrage ou à l'appareillage des navires en escale à Montoir Liquides se font sur les canaux VHF 72, 73, 83, et 87. Le canal de travail pour ces manœuvres est attribué par LOIRE PORTS CONTRÔLE.

L'exploitant fournit une liaison téléphonique ou un poste UHF pour assurer les communications terre - navire durant les opérations commerciales.

8. Marées et courant

Le terminal est soumis aux courants de marée.

Marnage à Donges :

Pleine Mer de Vives Eaux (coeff. 95) : 6,05 m

Basse Mer de Vives Eaux (coeff. 95) : 0,65 m

En jusant, les plus forts courants de marées peuvent atteindre 6 nœuds en périodes de vives eaux (notamment entre 2h30 avant la Basse Mer et la Basse Mer).

La densité moyenne de l'eau en Loire au droit des appontements est de 1,025 mais varie notamment sous l'effet de la marée, des crues ou des fortes pluies. Il est donc parfois constaté une densité proche de celle de l'eau douce.

9. Remorqueurs

En exploitation normale, le Pilotage de la Loire conseille aux capitaines des navires le nombre de remorqueurs jugé nécessaire à la bonne réalisation et à la sécurité de la manœuvre considérée.

La Capitainerie peut imposer à tout moment le recours à des remorqueurs lorsque la sécurité l'exige durant le transit ou à quai (navire s'écartant du quai, manque de surveillance de l'amarrage...)

10. Lamanage

Le service du lamanage est fourni par une société de lamanage agréée par le port. Les équipes de lamanage sont commandées par l'agent du navire.

5. Inbound Distances

From	To	Distance
SN1 buoy	Pilot	14.6 NM
Pilot	Pont Saint-Nazaire	12.5 NM
Pilot	Liquid Bulk Terminal	15.0 NM

6. Draught and Air Draft

Daily maximum draughts in the fairway are calculated monthly depending on the tide.

A minimum under keel clearance of 10 % of maximum arrival draught is requested anytime during passage.

The depth of the fairway is maintained by regular dredging.

Maximum air draft for the ships depends on their capability to navigate under the bridge of Saint Nazaire (61.40m at Chart Datum). An air clearance of 61.40 m reduced by tide level is available.

Max air draft = 61.40 m - tide level

Maximum air draft may be reduced by Harbour Authority for any safety reason (swell, weather conditions ...)

7. Communications

Vessels must keep continuous watch on VHF 14 during their call from port approach to sailing.

Safety information may be given anytime by LOIRE PORT CONTROL.

Berthing and mooring communications for vessels calling at Liquid Bulks Terminal are carried out on channels 72, 73, 83, 87 given by VTS when inbound passage commences.

During commercial operations, company, which operates the terminal, provides a communication mean between ship and terminal by phone or terminal UHF.

8. Tide and current

The terminal is subjected to tidal currents.

Range of tide at Donges:

MHWS: 6.05m

MLWS: 0.65m

During the ebb tide, tidal currents up to 6 knots are experienced at Spring Tide periods (especially from 2h30 before low tide to low water).

The admitted density of the river waters at Donges Terminal averages 1.025 but varies at different levels, at different states of the tide and after periods of heavy min and flood. Consequently fresh water density can be experienced.

9. Tugs

In normal condition, Loire Pilots inform Masters about the number of tug they recommend.

Any tug requirement may be requested by Harbour Authority especially for safety reason during passage or when vessels alongside (off the berth conditions, lack of mooring overseeing...).

10. Boatmen service

An agreed company by port authority provides boatmen service. This service is ordered by ship agent.

11. Sondage et dragage

La profondeur du chenal et des postes à quai est contrôlée régulièrement par sondage et maintenue par dragage lorsque cela est nécessaire.

Les hauteurs d'eau aux marégraphes sont diffusées sur VHF 23 toutes les 15 minutes.

L'Annuaire des marées édité par le Port de Nantes - Saint-Nazaire est disponible via l'agent du navire ou chez les shipchandlers suivants :

- PROSHIP (Nantes)
- Comptoir de la Mer (Saint-Nazaire).

L'annuaire des marées édité par le Port de Nantes Saint-Nazaire est donné en heures locales.

Semaine 1 : du 04 janvier 2010 au 10 janvier 2010							
Q	DATE	COEFF	SAINT-NAZAIRE		DONGES		
			Heure	Hauteur	Heure	Hauteur	
4	04/01 LUN	BM	1h09	0,7	1h20	0,5	
		98 PM	6h50	6	6h58	6,2	
		95 PM	13h40	0,55	13h51	0,35	
5	05/01 MAR	BM	1h58	0,85	2h09	0,65	
		91 PM	7h31	5,8	7h39	5,95	
		86 PM	14h29	0,8	14h40	0,6	
6	06/01 MER	BM	2h49	1,1	3h00	0,9	
		80 PM	8h11	5,5	8h18	5,65	
		74 PM	15h20	1,15	15h31	0,95	
7	07/01 JEU	BM	3h42	1,45	3h53	1,35	
		67 PM	8h53	5,15	8h58	5,25	
		61 PM	16h15	1,55	16h26	1,45	
8	08/01 VEN	BM	4h40	1,75	4h51	1,65	
		55 PM	9h44	4,75	9h48	4,85	
		50 PM	17h16	1,9	17h27	1,8	
9	09/01 SAM	BM	5h44	2,05	5h53	1,95	
		47 PM	11h08	4,5	11h11	4,6	
		BM	18h22	2,1	18h33	2	
10	10/01 DIM	45 PM	1h25	4,65	1h28	4,75	
		BM	6h52	2,15	7h03	2,05	
		BM	14h19	4,6	14h22	4,7	
			19h30	2,15	19h41	2,05	

Les heures de cette page sont en heure légale (GMT+1h)

11. Sounding and dredging

The fairway and berth depths are monitored by regular soundings and maintained by dredging when necessary.

Sea level at tide gauges is broadcasted every 15 minutes on VHF 23 in French only).

A Nantes - Saint-Nazaire Port annual Tide Tables (in French only) can be supplied by following Ship chandlers via agent :

- PROSHIP (Nantes)
- Comptoir de la Mer (Saint-Nazaire)

All hours in the Nantes Saint-Nazaire port annual tide Table are given in local time.

Semaine 1 : du 04 janvier 2010 au 10 janvier 2010							
Q	DATE	COEFF	SAINT-NAZAIRE		DONGES		
			Heure	Hauteur	Heure	Hauteur	
4	04/01 LUN	BM	1h09	0,7	1h20	0,5	
		98 PM	6h50	6	6h58	6,2	
		95 PM	13h40	0,55	13h51	0,35	
5	05/01 MAR	BM	1h58	0,85	2h09	0,65	
		91 PM	7h31	5,8	7h39	5,95	
		86 PM	14h29	0,8	14h40	0,6	
6	06/01 MER	BM	2h49	1,1	3h00	0,9	
		80 PM	8h11	5,5	8h18	5,65	
		74 PM	15h20	1,15	15h31	0,95	
7	07/01 JEU	BM	3h42	1,45	3h53	1,35	
		67 PM	8h53	5,15	8h58	5,25	
		61 PM	16h15	1,55	16h26	1,45	
8	08/01 VEN	BM	4h40	1,75	4h51	1,65	
		55 PM	9h44	4,75	9h48	4,85	
		50 PM	17h16	1,9	17h27	1,8	
9	09/01 SAM	BM	5h44	2,05	5h53	1,95	
		47 PM	11h08	4,5	11h11	4,6	
		BM	18h22	2,1	18h33	2	
10	10/01 DIM	45 PM	1h25	4,65	1h28	4,75	
		BM	6h52	2,15	7h03	2,05	
		45 PM	14h19	4,6	14h22	4,7	
			19h30	2,15	19h41	2,05	

Les heures de cette page sont en heure légale (GMT+1h)

French-English glossary :

1st column Q: number of the day in the year.

2nd column Date: LUN means Monday, MAR - Tuesday, MER - Wednesday, JEU - Thursday, VEN - Friday, SAM - Saturday, DIM - Sunday.

3rd column Coeff: numbers are the tide coefficients. BM is Low Tide and PM High Tide.

4th column : tide at Saint-Nazaire 5th column : tide at Donges

HEURE: time / HAUTEUR: height of tide.

12. Accès à l'appontement

Toute personne autorisée à embarquer sur un navire ou à accéder à l'appontement doit vérifier et porter les Equipements de Protection Individuelle exigés.

13. Accès au navire

L'accès au navire n'est autorisé qu'une fois la coupée disposée et correctement saisie.

La coupée doit être vérifiée et sa position ajustée par l'équipage en fonction du niveau de la marée et des modifications de tirant d'eau résultant des opérations commerciales.

Si un accès sûr n'est pas disponible entre le navire et la terre, toutes les opérations de transfert de cargaison, de soutes ou de ballast seront stoppées jusqu'à ce qu'une situation normale soit rétablie.

12. Access to berth

Any persons authorized to board a vessel or to access the jetty must check and wear the minimum requested personal protective equipment.

13. Access to vessel

No access will be permitted until the gangway is safe and secured.

The gangway position must be continuously checked and adjusted by ship's crew due to tide level and commercial operations.

If a safe access to the vessel is not available, all cargo, bunkering, ballasting operations will be stopped.





Chapitre II : Informations sur l'arrivée, l'amarrage, le départ et les opérations du navire

Chapter II : *Arrival, mooring, departure and cargo operations information*

1.	Conditions générales <i>General restrictions</i>	P 9
2.	Demande de place à quai <i>Arrival request</i>	P 9
3.	Généralités sur l'amarrage <i>Mooring generalities</i>	P 9-10
4.	Amarres de terre complémentaires <i>Shore lines</i>	P 10
5.	Crocs d'amarrage <i>Mooring hooks</i>	P 11.
6.	Equipements d'accostage et d'amarrage <i>Berthing fittings mooring/breasting dolphins</i>	P 11
	Plan d'amarrage prévu <i>Expected mooring plan</i>	P 12
7.	Procédure de demande de sortie <i>Procedure for departure request</i>	P 13
8.	Coupée <i>Gangway</i>	P 14

Sommaire Contents

1. Conditions Générales

Les navires à destination de Montoir Liquides peuvent se présenter à toute heure à la station pilote pour monter aussitôt selon la disponibilité du poste.

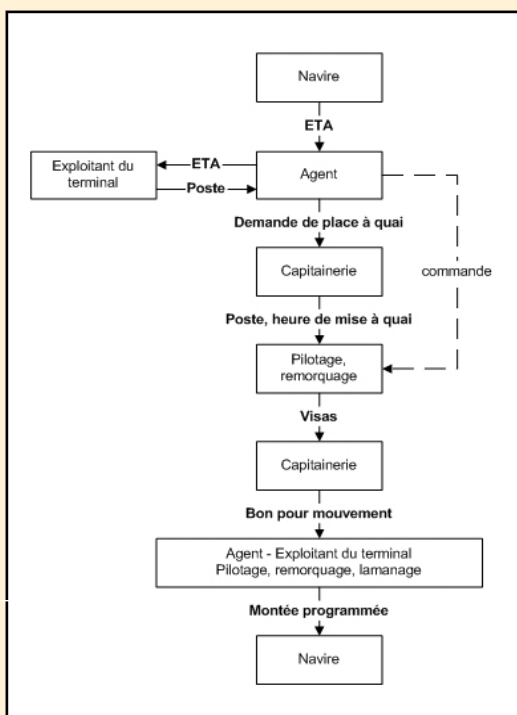
- Prendre contact avec «LOIRE PORTS CONTROLE» sur VHF canal 14 et ensuite avec «LOIRE PILOTE» sur VHF canal 12 pour l'heure d'embarquement du pilote.

Si deux navires se présentent pour la même marée, l'ordre de mise à quai est donné selon les règles en vigueur pour le terminal.

Un navire accostera s'il peut effectuer son déchargement en totalité et dans le temps imparti.

2. Demande de place à quai

Procédure de Demande Place à Quai



Les navires sont accostés indifféremment bâbord ou tribord en fonction du courant. Le navire se positionne le long de l'appontement par rapport à la marque de positionnement.

3. Généralités sur l'amarrage

Les vents dominants orientés du Sud à l'Ouest et Nord-Est ont un impact limité.

Le risque provient davantage des effets du courant de la Loire, 5 à 6 nœuds, qui peuvent être amplifiés par les vents, et qui nécessitent une veille particulière, avant la renverse de courant de basse mer. La principale conséquence d'une grande marée est la force induite par un courant transversal provoqué par l'effet de berge.

Prévision des courants à hauteur des postes

Table permettant de prévoir les instants de renverse de courant par rapport aux étales de marées et les valeurs de vitesse maximale de courant.

	Courant de flot	Pleine Mer	Courant de jusant	Basse Mer
Marées de mortes eaux				
En étiage	BM+00h45	1.6 nds	PM+01h10	2 nds
Débit moyen	BM+00h30	1.6 nds	PM+01h20	2.4 nds
Crue	BM	1.2 nds	PM+01h45	3 nds
Marées de vives eaux				
En étiage	BM+00h35	3.6 nds	PM+01h10	4 nds
Débit moyen	BM+00h40	3.4 nds	PM+01h30	4.4 nds
Crue	BM	3 nds	PM+01h20	6 nds

1. General Restrictions

Vessels to Liquid Bulk Terminal can berth anytime according to terminal availability.

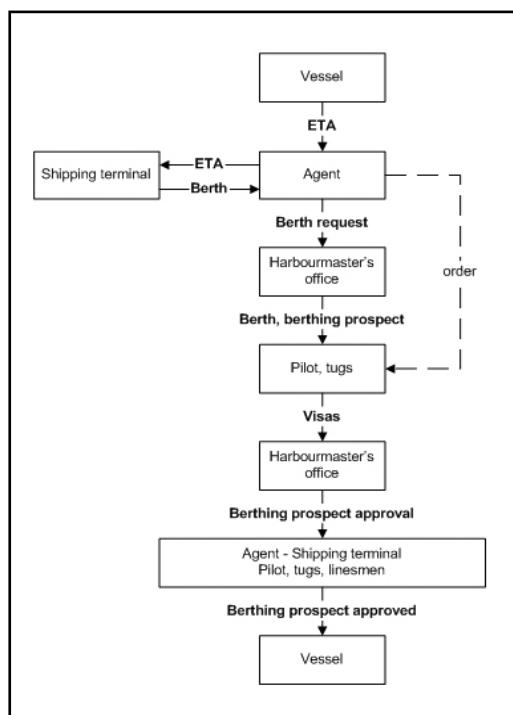
- VHF approach contact with "LOIRE PORTS CONTROL" on channel 14 and with "LOIRE PILOT" on channel 12 for pilot boarding time.

If two vessels are ready to berth at the same tide, berthing decision depends rules in force for this terminal.

Vessel will berth if she is fully able to discharge within the time allowed.

2. Arrival request

Procedure of arrival request



Vessels are berthed, portside or starboard side, according current tide. The spotting line gives to the ship's berthing alongside the right position.

3. Mooring generalities

The prevailing winds of South to West and North-East have a limited sheer off action.

The main concern is the river Loire current, 5 to 6 knots, in addition to the wind which requires a particularly watch of the mooring, watch turn of low fide. Main effect of strong tide is beam current loading due to «bank effect».

Expected current at berth.

Table allowing to provide change of ride with regard to slack water and value of maximum speed current:

	Flood maxi	High Tide	Ebb maxi	Low Tide
Mean Neap tide				
Low water mark	LT+00h45	1.6 knot	HT+01h10	2 knots.
middle	LT+00h30	1.6 knot	HT+01h20	2.4 knots
Freshet	LT	1.2 knot	HT+01h45	3 knots
Mean spring tide				
Low water mark	LT+00h35	3.6 knots	HT+01h10	4 knots.
middle	LT+00h40	3.4 knots	HT+01h30	4.4 knots
Freshet	LT	3 knots	HT+01h20	6 knots

«La sécurité du navire et donc son amarrage est avant tout de la responsabilité du capitaine» ISGOTT V5.

Les Capitaines sont responsables des bonnes pratiques d'amarrage suivantes :

- Une veille attentive doit être maintenue sur le pont en continu pendant toute l'escale.

- Les amarres du navires doivent être homogènes et en bon état.

- Il n'est pas souhaitable que les amarres soient choquées si le navire n'est pas en contact avec ses défenses et ce même si elles semblent raides.

- Loire Ports Contrôle doit être Informé avant tout ajustement de l'amarrage sur le canal VHF 14 pour autorisation.

- Toute reprise d'amarrage doit être indiqué au terminal. Pendant cette reprise, le transfert de cargaison est stoppé.

4. Amarres de terre complémentaires

Ces amarres se composent de l'amarre principale et de son avençon.

Fabricant : BEXCO

Amarre :



Type : Ultraline HMPE (Dyneema SK75)

Matériau : High Modulus polyethylene

Ame : 8 torons

Gaine : tressage circulaire

Diamètre : 40 mm

Charge de rupture : 100 tonnes

Poids : 88 kg / 100m

Densité : 0.975, matériau flottant

Point de fusion : 145°C

Résistance à l'abrasion : excellente

Résistance aux UV : excellente

Résistance chimique : excellente

Elongation : linéaire, 2% (80t)

Avençon :



Type : Compo 110 / BexcoFlex

Matériau : High tenacity polyester

High tenacity Bex-yarn

Ame : 8 torons

Diamètre : 80 mm

Charge de rupture : 125 tonnes

Poids : 319 kg / 100m

Densité : 1.1, matériau non flottant

Point de fusion : 165°C – 260°C

Résistance à l'abrasion : excellente

Résistance aux UV : bonne

Résistance chimique : bonne

Elongation : non linéaire, 5% (20t) / 10%(50t) / 15% (100t).

Les avençons **Compo 110 / BexcoFlex** sont en fibres composites qui offrent d'excellentes caractéristiques de résistance à l'usure et à l'abrasion. Ils ont les caractéristiques de résistance à l'usure et à l'abrasion du polyester et la densité du nylon. En conséquence, ces avençons sont particulièrement faciles à manipuler.

Les amarres complémentaires sont disponibles pour renforcer l'amarrage selon les besoins.

«The safety of the ship, and hence its proper mooring, is the prime responsibility of the Master» ISGOTT V5.

Masters of vessels are responsible for the following mooring practices:

- An efficient watch must be maintained on deck throughout the call.

- All ship's ropes and wires leading in the same direction of restraint shall be made of the same material and must be in good condition.

- Mooring lines shouldn't be slacked If the vessel is not firmly in contact with the fenders even if they appear taut.

- Loire Port Control must be informed before any mooring adjustment on VHF channel 14 (port authority authorization).

- Any mooring adjustment must be reported to the terminal and during this adjustment, cargo handling must be interrupted.

4. Shore lines

Shore lines consist of two parts, main line and tail.

Manufacturer : BEXCO

Main line :



Type : Ultraline HMPE (Dyneema SK75)

Material : High Modulus polyethylene

Core : 8 strands

Cover : circular braid design

Diameter : 40 mm

MBL : 100 tons

Weight : 88 kg / 100m

Specific Density : 0.975, floating

Melting point : 145°C

Abrasion resistance : excellent

UV resistance : excellent

Chemical resistance : excellent

Elongation : linear, 2% (80t)

Tail :



Type : Compo 110 / BexcoFlex

Material : High tenacity polyester

High tenacity Bex-yarn

Core : 8 strands

Diameter : 80 mm

MBL : 125 tons (wet or dry)

Weight : 319 kg / 100m

Specific Density : 1.1, no floating

Melting point : 165°C – 260°C

Abrasion resistance : excellent

UV resistance : good

Chemical resistance : good

Elongation : non linear, 5% (20t) / 10%(50t) / 15% (100t).

Compo 110 / BexcoFlex is a mixed / composite fiber with an excellent fatigue characteristics and abrasion resistance.

It combines fatigue characteristics and abrasion resistance of polyester with low density of nylon. Fatigue life is comparable to pure polyester but the weight is comparable to nylon, consequently the line has excellent handling characteristics.

Note that shore dyneema ropes are available in order to provide necessary mooring restraint capacity.

ÉQUIPEMENTS DESTINÉS À L'AMARRAGE

L'appontement est équipé de quatre ducs d'albe avec défenses et de deux ducs d'albe pour les amarres de pointes. Quatre massifs à terre complètent le dispositif d'amarrage pour les traversiers. Deux fois deux amarres complémentaires sur tourets sont disponibles à l'amont et à l'aval.



5. Crocs d'amarrage

Les crocs ne sont pas équipés de système de largage automatique à distance. Le terminal n'est pas équipé d'appareils mesurant la tension dans les aussières.



6. Equipements d'accostage et d'amarrage



MOORING FITTINGS

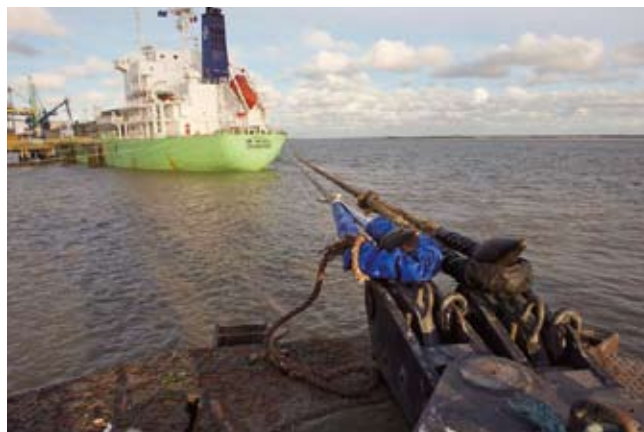
The wharf is fitted with four mooring dolphins with fenders, two mooring dolphins for aft lines and headlines, four mooring blocks on shore for breast lines.

Four shore lines on drums complete the mooring fittings, two on upstream and two on downstream



5. Mooring hooks

Mooring hooks are not fitted with a remote automatic release system. Montoir Terminal is not fitted with a mooring lines tension monitoring system.



6. Berthing fittings, mooring/breasting dolphins



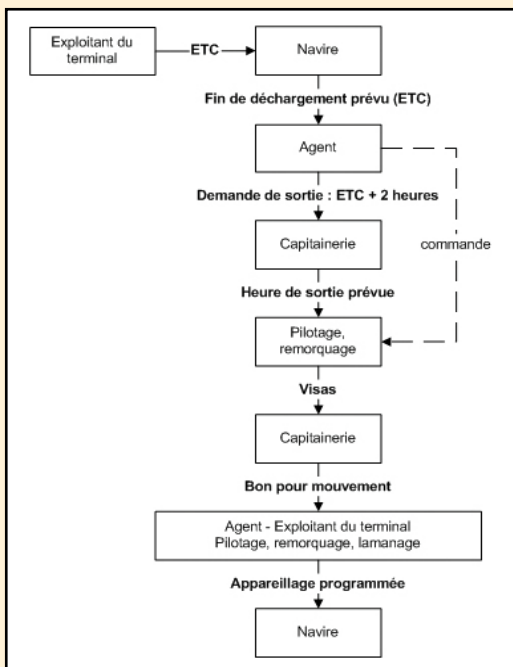
MONTOIR LIQUIDES : EQUIPEMENTS D'AMARRAGE LIQUID BULK TERMINAL: MOORING FITTINGS

		DA6	MAV2 and Drums	MAV1	DA5	DA4	DA3	DA2	MAM2	MAM1	Drums	DA1
Position longitudinale à l'axe <i>Longitudinal position from arms</i>	m	155	112	66	45	17	17	45	66	109	128	155
Distance à la ligne d'accostage <i>Distance to berthing line</i>	m	21	64	53	1	1	1	1	53	53	56	21
Crocs / Hooks	U	2	2 and 1 bollard	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Hauteur au zéro des cartes <i>Height above CD</i>	m	7,90	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	7,90
QRH Stenght	tons	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Présence de cabestans <i>Capstans fitted</i>			Yes	Yes					Yes	Yes		
Amarres HMPE <i>Shore ropes HMPE</i>	U		2								2	
MBL	tons		110								110	
Longueur / <i>Lenght</i>	m		120								120	
Diamètre / <i>Diameter</i>	mm		40								40	

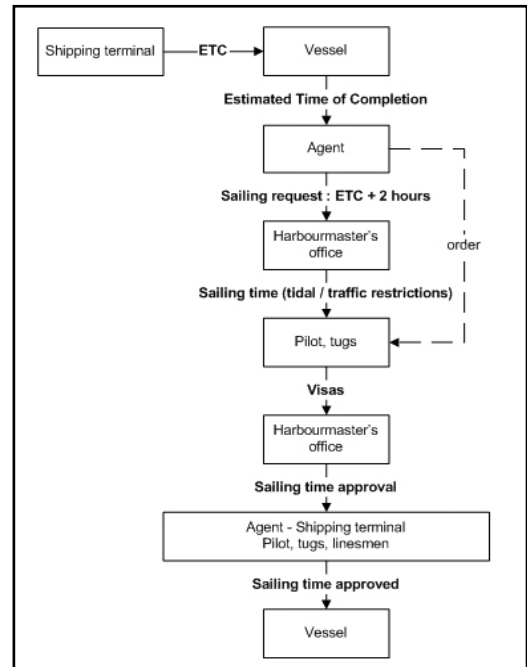
NB : DA : duc d'Albe / Dolphin - MAM et MAV : Massif d'amarrage amont, aval / mooring block : *upstream and downstream*
Voir la photo ci-après / *See snap below*



7. Procédure de demande de sortie

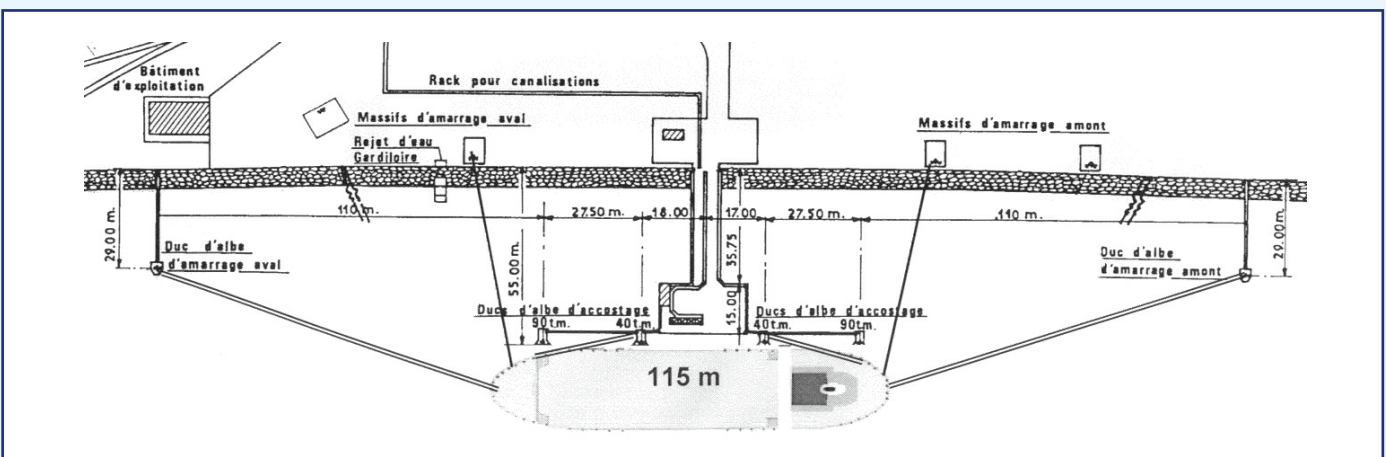
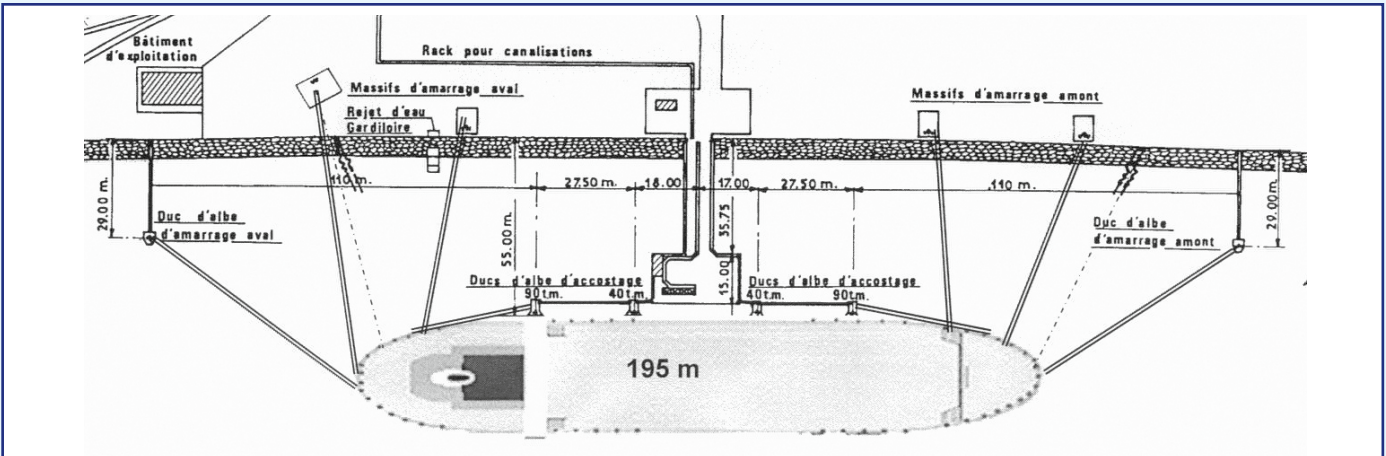
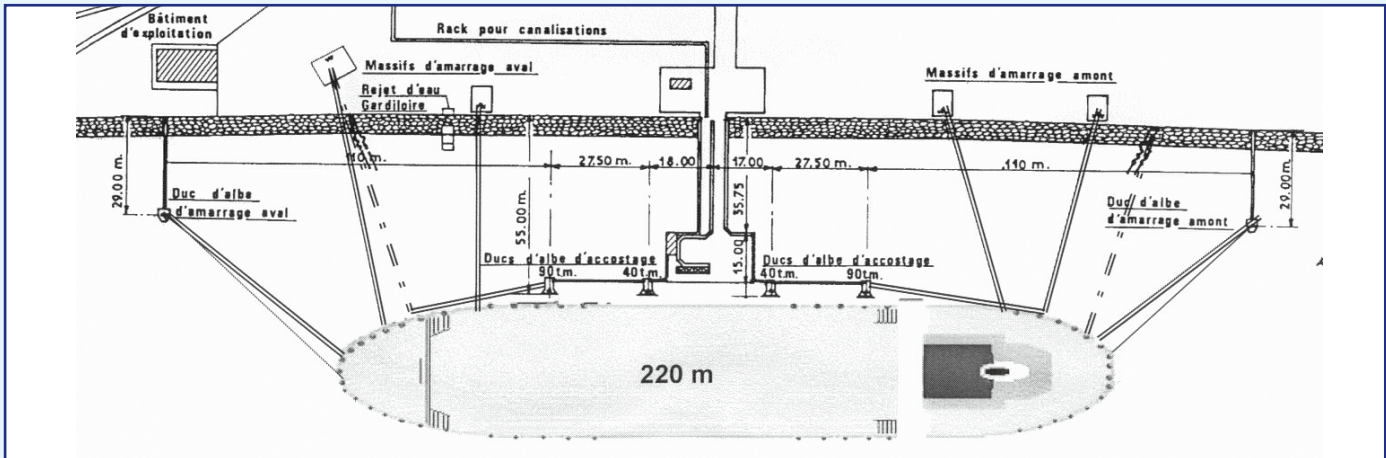


7. Procedure for departure request



Plans d'amarrages prévus

Expected Mooring plans



NB Si le navire n'a pas le nombre d'amarrages nécessaire le port dispose d'amarrages complémentaires "Dyneema"

If the vessel cannot supplied the requiered ropes, the harbour is able to supply complementary ropes "Dyneema"

8. Coupée

MISE EN PLACE ET RETRAIT DE LA COUPEE

Lors de la mise en place et du retrait de la coupée, un opérateur du navire doit être présent sur le pont du navire pour assurer la surveillance, la coordination et le contrôle des opérations.

Coupée mobile

L'appontement est équipé d'une coupée mobile dont les caractéristiques sont les suivantes :

Longueur : 12 m

Largeur : 0,9 m

CMU : 0,3 t pour trois personnes maximum

La coupée ne nécessite pas de dispositif de fixation mécanique sur le navire mais il faut la saisir.



8. Gangway

INSTALLATION AND REMOVAL OF THE GANGWAY

During the installation and removal of the gangway, a Ship operator must be present on the Ship's deck in order to insure the monitoring, coordination, and the control of the operation.

Removable gangway

The wharf is fitted with a removable gangway with the following characteristics :

Length: 12 m

Breadth: 0.9 m

SWL: 0.3 tm for only three people

Terminal gangway does not require to be fixed mechanically on ship but the gangway must be lashed and secured.





Chapitre III : Caractéristiques du Terminal

*Chapter III : terminal
information*

Informations par produits <i>Information by products</i>	P 16 - 17
Risques et alarmes <i>Risks and alarms</i>	P 18
Contacts <i>Contacts</i>	P 19
Services <i>Services</i>	P 20

Sommaire
Contents



CARACTÉRISTIQUES DU TERMINAL PAR PRODUITS

POSTE DE MONTOR LIQUIDES : Spécifications

PRODUITS	Acide sulfurique	Acide phosphorique	Ammoniac	Gaz carbonique	Mélasses	Mélasses	Huiles végétales	Diester
EXPLOITANTS	YARA	YARA	YARA	YARA	TIMAB	LOIRET HAENTIENS	CARGILL	DIESTER INDUSTRY
IMPORT/EXPORT	I	I	I	I	I	I	E	E+I
EQUIPEMENTS	Flexible	Flexible	Bras bleu	Flexible	Flexible	Flexible	Bras vert	Bras blanc
DIAMETRE BRIDE	6 " 150 lbs	6 " 150 lbs	8 " ansi 300 R	DN150 mm PN25 DN80mmPN25(gaz)	8"	8"	6"	6"
FIXATION	8 boulons	8 boulons	3 crampons	8 boulons	4 boulons	4 boulons	3 crampons	8 boulons
LIMITES de connection, distance bride du bras au front d'accostage : 4 m								
Distance connection navire au front d'accostage	/ 2,00 m	/ 2,00 m	1,00 / 5,00 m	/	/	/	1,50 / 4,25 m	1,50 / 4,25 m
LIMITES d'utilisation :								
CAVALEMENT	/	/	+/- 3,00 m	/	/	/	+/- 3,00 m	+/- 2,50 m
DEPLACEMENT LATERAL	/	/	2,50 m	/	/	/	2,50 m	2,50 m
- Max. au Ø des cartes	/	/	22,90 m	/	/	/	21,90 m	21,90 m
- Min. au Ø des cartes	/	/	1,40 m	/	/	/	1,40 m	1,40 m
Max connection navire à connection terre	/	/	/	/	14 m	14 m	/	/
DEBIT MOYEN	75 t/h	175 t/h	250 t/h	100 t/h	400 t/h à 5 bars**	200 t/h	200 t/h	350 t/h
DEBIT MAXIMUM	150 t/h	300 t/h	600 t/h	300 t/h	700 t/h à 7 bars	700 t/h	350 t/h	500 t/h
ARRET D'URGENCE	Manuel	Manuel	Vanne automatique	Vanne automatique	Manuel	Manuel	Manuel	Manuel
CONTROLE	/	/	Connexion électrique du terminal vers les pompes du navire	Connexion électrique du terminal vers les pompes du navire	Manuel	Manuel	Manuel	Manuel
CONTRE-PRESSION de L'INSTALLATION	PA*	PA*	PA*	14 bars	de PA* à 1,9 bars	de PA* jusqu'à 2 bars	PA*	PA*
CAPACITES DU TERMINAL	3750 t	20.000 t	27.000 t	1800 t	2 X 6000 t	2 X 6000 t	9000 t	6500 t
CODE IMDG :								
- Classes :	8	8	2.3	2.2	Sans	Sans	Sans	Sans
- Numéros UN :	1830	1805	1005	2187				
COMMUNICATION NAVIRE/TERMINAL :								
UHF :	CANAL 4							
- Fréquence	445,2625 MHz							
- Fourniture du poste	Par le terminal							
Autres systèmes	Aucun							
En cas d'urgence	Loire Ports Control sur VHF 14							
					Talkie-walkie	Talkie-walkie	Talkie-walkie	Téléphone

*PA : Pression Atmosphérique

** Le débit moyen peut descendre à moins de 100 t/h sous 2 bars selon les capacités de pompage du navire, de la viscosité et de la température du produit.

TERMINAL INFORMATIONS BY PRODUCTS

LIQUID BULK TERMINAL: Specifications									
PRODUCTS	Sulfuric acid	Phosphoric acid	Ammonia	Carbon dioxide	Molasses	Molasses	Vegetable Oils	Diester	
COMPANIES	YARA	YARA	YARA	YARA	TIMAB	LOIRET HAENTJENS	CARGILL	DIESTER INDUSTRY	
IMPORT/EXPORT	I	I	I	I	I	I	E	E+I	
FITTINGS	Hose pipe	Hose pipe	Blue Arm	Hose pipe	Flexible hose	Hose pipe	Green Arm	White Arm	
FLANGE SECTION	6 " 150 lbs	6 " 150 lbs	8 " ansi 300 R	DN150 mm PN25 DN80mmPN25 (gas)	8"	8"	6"	6"	
CLAMPING	8 bolts	8 bolts	3 cramps	8 bolts	4 bolts	4 bolts	3 cramps	8 bolts	
LIMITS for connection, arm flange to ship side: 4 m									
Distance ship's connexion to ship's side Mini / Maxi	/ 2.00 m	/ 2.00 m	1.00 / 5.00 m	/	/	/	1.50 / 4.25 m	1.50 / 4.25 m	
LIMITS for using:									
SURGE	/	/	+/- 3.00 m	/	/	/	+/- 3.00 m	+/- 2.50 m	
SWAY	/	/	2.50 m	/	/	/	2.50 m	2.50 m	
- Max. above CD	/	/	22.90 m	/	/	/	21.90 m	21.90 m	
- Min. above CD	/	/	1.40 m	/	/	/	1.40 m	1.40 m	
Distance max from ship's connexion to hose pipe flange	/	/	/	/	14 m	14 m	/	/	
AVERAGE RATE	75 t/h	175 t/h	250 t/h	100 t/h	400 t/h on 5 bars**	200 t/h	200 t/h	350 t/h	
MAXIMUM RATE	150 t/h	300 t/h	600 t/h	300 t/h	700 t/h on 7 bars	700 t/h	350 t/h	500 t/h	
EMERGENCY SHUTDOWN	Manual	Manual	Automatic valves	Automatic valves	Manual	Manual	Manual	Manual	
CONTROL	Visual	Visual	Electric connexion of terminal on ship's pumps	Electric connexion of terminal on ship's pumps	Visual	Visual	Visual	Visual	
BACK PRESSURE	AP*	AP*	AP*	14 bars	from AP* to 1,9 bars	up to 2 bars	AP*	AP*	
TERMINAL CAPACITIES	3750 t	20.000 t	27.000 t	1800 t	2 X 6000 t	2 x 6000 t	9000 t	6500 t	
CODE IMDG:									
- Classes :	8	8	2.3	2.2	None	None	None	None	
- UN Numbers :	1830	1805	1005	2187					
SHIP/SHORE COMMUNICATION									
Shore UHF:	CHANNEL 4								
- Frequency	445.2625 MHz								
- Furniture set	By terminal								
Others system	None								
Emergency	None								
					Mobile phone	Talkie-walkie	Talkie-walkie	Phone	
Loire Ports Control on VHF 14									

*AP: Atmospheric Pressure

** Average rate can be lower 100 t/h according to ship pumps and viscosity and temperature of product.

RISQUES ET ALARMES

RISKS AND ALARMS

Risques par produits

- CO2 (asphyxie en phase gazeuse, brûlures en contact en phase liquide),
- AMMONIAC LIQUEFIE (corrosif, toxique, brûlures par contact),
- ACIDE PHOSPHORIQUE (corrosif, brûlures par contact)
- ACIDE SULFURIQUE (corrosif, brûlures par contact)

Alarmes par sirènes et feu orange

- son continu = incendie
- son modulé = fuite toxique

Evacuation immédiate

Risks by products

- CARBON DIOXIDE (asphyxia if gas, burn if liquid)
- LIQUEFIED AMMONIA (corrosive, toxic, burn if contact)
- PHOSPHORIC ACID (corrosive, burn if contact)
- SULFURIC ACID (corrosive, burn if contact)

Alarms by horn and orange light

- continuous sound = fire alarm
- modulated sound = toxic leak

Immediate evacuation



Lumière rouge Red light

Arrêt d'urgence déchargement NH3
Emergency stop ammonia unloading

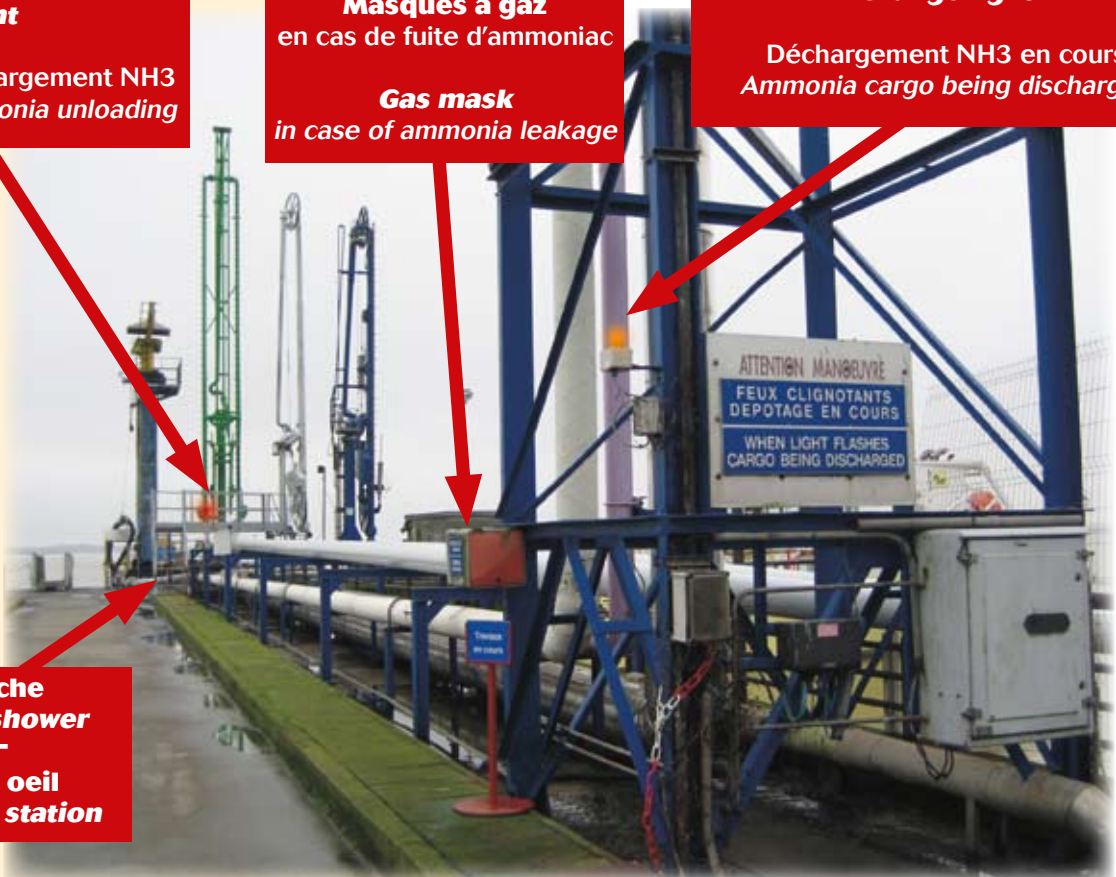
Masques à gaz en cas de fuite d'ammoniac

Gas mask
in case of ammonia leakage

Lumière orange Orange light

Déchargement NH3 en cours
Ammonia cargo being discharged

Douche
Safety shower
+
Rince oeil
Eyewash station



Informations

Terminal informations

CONTACT

Autorité portuaire Port authority

PORT DE NANTES SAINT-NAZAIRE
La Capitainerie
Centre Administratif de Montoir
Rue de la Pierre Percée
BP9
44550 MONTOIR DE BRETAGNE

Téléphone +33 (0)2 40 45 39 00
Fax +33 (0)2 40 91 03 17
VHF Canal 14 *Channel 14*
e-mail kstm@nantes.port.fr

Informations et accès au terminal Terminal access and scheduling department

Le terminal est situé sur la zone portuaire, rue de la Goélette à Montoir de Bretagne.

L'accès est interdit à toute personne étrangère au service, le terminal est fermé par deux clôtures à franchir par deux portails.

Lors de manutention de matières dangereuses, un gardien contrôle l'accès au deuxième portail ; le terminal devient Zone d'Accès Restreint temporaire (ZAR).

*The terminal is located on port area, Goélette street in Montoir de Bretagne.
Access is reserved. The terminal is closed by two railings with two doors.
In case of handling hazardous cargo, a keeper checks access at the second door;
the terminal becomes Restricted Area.*

Adresse des exploitants du terminal Company addresses using the terminal

Yara France, rue de la Goélette, BP 11, 44550 MONTOIR DE BRETAGNE
Phone : +33 (0)2 40 17 16 15

Diester Industrie, rue du Doris, 44550 MONTOIR DE BRETAGNE
Phone : +33 (0)2 40 42 79 30

Cargill, boulevard Leferme, BP 41701, 44600 SAINT NAZAIRE
Phone : +33 (0)2 40 17 28 00

Timab, 55 boulevard Jules Verger, BP 10180, 35803 DINARD CEDEX
Phone : +33 (0)2 99 16 51 50

Loiret et Haentjens, 2 place de la Bourse, BP 90705, 44007 NANTES Cedex 1
Phone : +33 (0)2 51 82 14 00

CARACTÉRISTIQUES DU TERMINAL

TERMINAL INFORMATION

SERVICES

NOTE : l'accès d'un seul véhicule est possible sur le terminal en marche arrière, la largeur est de trois mètres. Il est interdit lors des manutentions de marchandises dangereuses.

Les opérations de soutage et d'avitaillement se font avec l'autorisation du terminal et de la capitainerie.

Aucune opération de soutage ou d'avitaillement n'est autorisée pendant les manutentions de marchandises dangereuses de classe 2 (Code IMDG).

MDO/gazole : avitaillement par camion (25 tonnes environ) à l'aide d'un flexible de 3 pouces. Un avitaillement par barge est une alternative possible sous la responsabilité du navire.

Fuel lourd : avitaillement par barge (850 à 900 tonnes). La barge est amarrée à couple du navire et utilise un flexible de 8 pouces.

Ballast sale : pas de moyen de déballastage.

Marpol : voir page 15 du livret général.

Eau douce : par manche de 65 mm sur raccord normalisé de 50 mm. Toutes adaptations disponibles.

Avitaillement (provisions et marchandises) : L'avitaillement se fait sur autorisation écrite de la capitainerie.

Immobilisation et réparation : voir page 12 du livret général.

Sûreté : voir page 14 du livret général.

Ballastage : Le ballastage est effectué durant les opérations de déchargement et doit respecter les consignes, de tirant d'eau autorisé et d'assiette, spécifiées par la capitainerie. Le déballastage est autorisé sous réserve d'en avertir la capitainerie.

SERVICES

NOTE : Access of alone vehicle is possible to reverse in the terminal; the available width is three meters. It is prohibited during handling hazardous cargo.

Bunkering, stores and supplies shall be arranged with approval port and terminal.

None bunkering, provision or store are allowed during handling hazardous cargo of class 2 (IMDG Code).

Diesel Oil : supplied through truck (capacity 25 metric tons about) and 3 inches hose. Bunkering by barge can be done under ship responsibility.

Heavy Fuel Oil : through barge of capacity 850 to 900 metric tons. The barge is moored alongside and uses a stiff arm ended with an 8 inches size hose.

Dirty ballast : not available.

Marpol : see page 15 of general booklet.

Fresh water : with 65 mm hose on French standard connexion of 50 mm, all international adaptations are available on request.

Stores/supplies : it requires approval from Harbour Master's Office.

Immobilization and repair: See page 13 of general booklet.

Security : See page 15 of general booklet

Ballasting : The ballasting can be performed during the unloading operations: if the authorized draught and trim specified by the port authority are maintained throughout cargo operations, if the vertical limits of unloading arms are respected. The discharge ballast shall not be done without advising Harbour Master's Office.

GRAND PORT MARITIME DE NANTES SAINT NAZAIRE

Direction des Opérations Nautiques
Capitainerie / *Harbour Master Office*
BP9 - 44550 MONTOIR DE BRETAGNE
tel : + 33 240453900 fax : +33 240910317 (VHF14)

LISTE DE CONTRÔLE NAVIRE/TERMINAL / *SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST*

Nom du navire/ *Ship's name:*

Poste / *Berth:*

Date d'arrivée / *Date of arrival:*

Heure / *Time:*

INSTRUCTIONS

Après l'accostage du navire et avant le début des opérations de manutention, le Capitaine et le Responsable du terminal, ou leurs représentants, doivent remplir et signer la liste de contrôle conjointement. Une réponse par l'affirmative à toutes les questions est nécessaire pour garantir la bonne sécurité des opérations.

Toutes les cases doivent être cochées.

Si tel n'est pas le cas, une justification doit être fournie et un accord trouvé entre Navire et Terminal sur les mesures préventives à mettre en place.

Si une question est considérée comme "non applicable", mettre N/A dans la case, en fournissant un motif le cas échéant.

INSTRUCTIONS

After berthing and before cargo operations, the Captain and terminal Manager, or their representatives, should fill in and sign the check list jointly.

The safety of operations requires that all the questions should be answered affirmatively and the boxes ticked. If it is not possible, the reason must be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal.

If a question is considered to be "not applicable", write "N/A" in the box explaining why, if appropriate.

Code :

A-(Agrément) Toute procédure ou accord doit figurer par écrit dans la colonne "REMARQUES" ou sur document particulier.

A-(Agreement) This indicates an agreement or procedure that should be identified in the "Remarks" column of the Check List, or communicated in some other mutually acceptable form.

P-(Permission) En cas de réponse négative, les opérations ne peuvent débuter sans l'autorisation écrite de la Capitainerie.

P-(Permission) In the case of a negative answer to the statement coded "P", operations should not be conducted without the written permission of the Port authority.

R-(Re-check) Signifie que le point doit faire l'objet de contrôles réguliers, selon la fréquence fixée par tous les signataires de la déclaration.

R-(Re-check) this indicates items to be re-checked at appropriate intervals, as agreed between both parties, at periods stated in the declaration.

PARTIE "A" - Vrac liquides généralités - Vérifications physiques - *PART "A" - Bulk Liquid General - Physical Checks*

Vrac Liquides - Généralités - <i>Bulk Liquid - General</i>	Ship	Terminal	Code	Remarques / <i>Remarks</i>
1 Il existe un accès sûr entre le navire et la terre. <i>There is safe access between the ship and shore.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	Moyen: <i>Mean:</i>
2 Le navire est bien amarré. <i>The ship is securely moored.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
3 Le système de communication convenu entre le navire et la terre fonctionne. <i>The agreed ship/shore communication system is operative.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	Système : <i>System:</i> Système de secours : <i>Back up system:</i>
4 Les câbles de remorquage d'urgence sont correctement disposés, à l'emplacement adéquat. <i>Emergency towing-off pennants are correctly rigged and positioned.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
5 Les manches à incendie et le matériel de lutte contre l'incendie du navire sont disposés et prêts à l'emploi. <i>The ship's fire hoses and fire-fighting equipment are positioned and ready for immediate use.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
6 Le matériel de lutte contre l'incendie du terminal est disposé et prêt à l'emploi. <i>The terminal's fire-fighting equipment is positioned and ready for immediate use.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
7 Les flexibles et collecteurs cargaison et combustible du navire sont en bon état, correctement disposés et adaptés à l'utilisation prévue. <i>The ship's cargo and bunker hoses, pipelines and manifolds are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
8 Les flexibles et les bras cargaison et de combustible du terminal sont en bon état, correctement disposés et adaptés à l'utilisation prévue. <i>The terminal's cargo and bunker hoses or arms are in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
9 Les collecteurs et bras sont suffisamment isolés et vidangés pour permettre la dépose des joints pleins en toute sécurité avant la connexion. <i>The cargo transfer system is sufficiently isolated and drained to allow safe removal of blank flanges prior to connection.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
10 Les dalots à bord sont efficacement obturés et les gattes sont en place et vides. <i>Scuppers and save-alls on board are effectively plugged and drip trays are in position and empty.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
11 Les bouchons de dalot retirés temporairement seront surveillés constamment. <i>Temporarily removed scupper plugs will be constantly monitored.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
12 Les aires de rétention et les puisards à terre sont correctement préparés. <i>Shore spill containment and sumps are correctly managed.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
13 Les connexions cargaison et combustible du navire non utilisées sont obturées au moyen de joints pleins complètement boulonnés. <i>The ship's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	

Exemplaire Blanc : Terminal / *White form:Terminal* - Exemplaire Rose : Navire / *Pink form:Ship* - Exemplaire Jaune : Capitainerie / *Yellow form:Harbour master's Office*

14 Les connexions cargaison et combustible du terminal non utilisées sont obturées au moyen de joints pleins complètement boulonnés. <i>The terminal's unused cargo and bunker connections are properly secured with blank flanges fully bolted.</i>	<input type="checkbox"/>			
15 Tous les capots des citernes cargaison, ballast et combustible sont fermés. <i>All cargo, ballast and bunker tank lids are closed.</i>	<input type="checkbox"/>			
16 Les vannes de coque et de rejet à la mer sont fermées et visiblement sécurisées lorsqu'elles ne sont pas utilisées. <i>Sea and overboard discharge valves, when not in use, are closed and visibly secured.</i>	<input type="checkbox"/>			
17 Toutes les portes extérieures des emménagements, des magasins et des espaces machine sont fermées. Les événements de la salle des machines peuvent demeurer ouverts. <i>All external doors, ports and windows in the accommodation, stores and machinery spaces are closed. Engine room vents may be open.</i>	<input type="checkbox"/>		R	
18 Les plans d'urgence incendie du navire sont disposés à l'extérieur des emménagements. <i>The ship's emergency fire control plans are located externally.</i>	<input type="checkbox"/>			Localisation : <i>Location:</i>

Si le navire est, ou doit être équipé d'une installation de gaz inerte (IGS), les points suivants doivent être physiquement vérifiés :
If the ship is fitted, or is required to be fitted, with an inert gas system (IGS), the following points should be physically checked:

Installation de gaz inerte / <i>Inert gas system</i>	Ship	Terminal	Code	Remarques / <i>Remarks</i>
19 Les enregistreurs de pression et de teneur en oxygène de l'installation de gaz inerte sont en fonction. <i>Fixed IGS pressure and oxygen content recorders are working.</i>	<input type="checkbox"/>		R	
20 La pression de toutes les citernes de cargaison est positive et la teneur en oxygène de leur atmosphère inférieure à 8% en volume. <i>All cargo tank atmospheres are at positive pressure with oxygen content of 8% or less by volume.</i>	<input type="checkbox"/>		P R	

PARTIE "B" - Vrac liquides généralités - Vérifications verbales - PART "B" - Bulk Liquid General - Verbal Verification				
Vrac Liquides - Généralités / <i>Bulk Liquid - General</i>	Ship	Terminal	Code	Remarques / <i>Remarks</i>
21 Le navire est prêt à se déplacer par ses propres moyens. <i>The ship is ready to move under its own power.</i>	<input type="checkbox"/>		P R	
22 Une veille efficace sur le pont du navire et une surveillance adéquate des opérations à bord du navire et sur le terminal sont assurées. <i>There is an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision of operations on the ship and in the terminal.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
23 Il y a à bord et à terre un personnel suffisant pour faire face à une situation d'urgence. <i>There are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
24 Les procédures de manutention de la cargaison, des soutes et du ballastage ont fait l'objet d'un accord. <i>The procedures for cargo, bunker and ballast handling have been agreed.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	Voir procédure jointe : <i>See attached procedure:</i>
25 Le signal d'urgence et la procédure d'arrêt d'urgence à utiliser par le navire et la terre ont été expliqués et compris. <i>The emergency signal and shutdown procedure to be used by the ship and shore have been explained and understood.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	Procédure d'arrêt d'urgence : <i>Emergency shutdown procedure:</i>
26 La Fiche de Donnée Sécurité (FDS) de la cargaison transférée a été échangée si nécessaire. <i>Material Safety Data Sheets (MSDS) for the cargo transfer have been exchanged where requested.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P R	
27 Les dangers liés aux produits toxiques contenus dans la cargaison manutentionnée ont été identifiés et compris. <i>The hazards associated with toxic substances in the cargo being handled have been identified and understood.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Teneur en H2S : <i>H2S Content:</i> Teneur en Benzène : <i>Benzene Content:</i>
28 Un raccord international incendie est disponible. <i>An International Shore Fire Connection has been provided.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
29 Le système agréé de ventilation des citernes sera utilisé. <i>The agreed tank venting system will be used.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	Méthode : <i>Method:</i>
30 Les exigences pour les opérations de manutention en système clos ont été convenues. <i>The requirements for closed operations have been agreed.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R	
31 Le fonctionnement du système de sécurité pression-dépression a été vérifié. <i>The operation of the P/V system has been verified.</i>	<input type="checkbox"/>			
32 Dans le cas où une ligne de retour gaz est branchée, les paramètres de fonctionnement ont été convenus. <i>Where a vapour return line is connected, operating parameters have been agreed.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	Paramètres : <i>Parameters:</i>
33 Les alarmes indépendantes de niveau haut, si installées, sont en service et ont été testées. <i>Independent high level alarms, if fitted, are operational and have been tested.</i>	<input type="checkbox"/>		A R	Date du dernier test : <i>Tested on:</i>
34 Les précautions contre les effets de l'électricité statique ont été prises. <i>Adequate electrical insulating means are in place in the ship/shore connection.</i>		<input type="checkbox"/>	A R	Moyen : <i>Mean:</i>
35 Les lignes du terminal sont équipés d'un clapet de non-retour, ou des procédures afin d'éviter un retour de produit ont été convenues. <i>Shore lines are fitted with a non-return valve, or procedures to avoid back filling have been discussed.</i>		<input type="checkbox"/>	P R	Clapet de non-retour : Oui - Non <i>Non return valve: Yes - No</i>

Exemplaire Blanc : Terminal / *White form:Terminal* - Exemplaire Rose : Navire / *Pink form:Ship* - Exemplaire Jaune : Capitainerie / *Yellow form:Harbour master's Office*

36 Les locaux fumeurs sont identifiés et les règles sur l'interdiction de fumer sont respectées. <i>Smoking rooms have been identified and smoking requirements are being observed.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	Salles fumeurs: <i>Nominated smoking rooms:</i>
37 Les prescriptions relatives aux feux nus sont observées. <i>Naked light regulations are being observed.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	Pas de travaux à chaud à bord : Distance de sécurité est de 25m sur pétroliers et 50m sur gaziers. <i>No hot work on board: Safety distance is 25m for oil tankers and 50m for gas carriers.</i>
38 Les prescriptions relatives à l'utilisation du téléphone navire/terre, des téléphones portables et des pagers sont respectées. <i>Ship/shore telephones, mobile phones and pager requirements are being observed.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A R	Équipement électrique non-ATEX interdit sur le pont du navire et sur l'appontement. <i>Non-intrinsically safe elect. equipment forbidden on main deck and on the pier.</i>
39 Les lampes électriques à main sont d'un type agréé. <i>Hand torches (flashlights) are of an approved type.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
40 Le réglage de la puissance des émetteurs VHF/UHF et de l'AIS est correct ou ces équipements sont mis hors circuit. <i>Fixed VHF/UHF transceivers and AIS equipment are on the correct power mode or switched off.</i>	<input type="checkbox"/>			
41 Les émetteurs-récepteurs portatifs VHF ou UHF sont d'un type certifié de sécurité (ATEX ou équivalent). <i>Portable VHF/UHF transceivers are of an approved type.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
42 Les antennes des émetteurs radio MF/HF des navires sont mises à la masse et les radars mis hors circuit. <i>The ship's main radio transmitter aerials are earthed and radars are switched off.</i>	<input type="checkbox"/>			
43 Les câbles d'alimentation des appareils électriques portatifs en zone dangereuse sont mis hors circuit. <i>Electric cables to portable electrical equipment within the hazardous area are disconnected from power.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
44 Les unités de climatisation extérieures sont débranchées. <i>Window type air conditioning units are disconnected.</i>	<input type="checkbox"/>			
45 Une surpression est maintenue à l'intérieur des emménagements et les prises d'air de la climatisation, qui pourraient laisser entrer des vapeurs de la cargaison, sont fermées. <i>Positive pressure is being maintained inside the accommodation, and air conditioning intakes, which may permit the entry of cargo vapours, are closed.</i>	<input type="checkbox"/>			
46 Des mesures ont été prises pour assurer une ventilation mécanique suffisante de la chambre des pompes. <i>Measures have been taken to ensure sufficient mechanical ventilation in the pumproom.</i>	<input type="checkbox"/>		R	
47 Un moyen d'évacuation de secours est prévu. (Rayer la mention inutile) <i>There is provision for an emergency escape. (Delete as appropriate)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Embarcation de sauvetage / <i>Lifeboat</i> Coupée / <i>Accommodation ladder</i> Echelle de pilote / <i>Pilot ladder</i>
48 Les limites maximales de vent et de houle sont connues et acceptées. <i>The maximum wind and swell criteria for operations have been agreed.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	Arrêt transfert / <i>Stop cargo at:</i> Déconnexion / <i>Disconnect at:</i> Appareillage / <i>Unberth at:</i>
49 Les protocoles de sûreté entre l'Agent de Sûreté du Navire et l'Agent de Sûreté de l'Installation Portuaire ont été agréés le cas échéant. <i>Security protocols have been agreed between the Ship Security Officer and the Port Facility Security Officer, if appropriate.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	DOS demandée par le navire : oui / non <i>DOS requested by the vessel: yes / no</i> DOS remplie : oui / non <i>DOS filled up: yes / no</i>
50 Si nécessaire, les procédures pour la réception d'azote fournie par le terminal, que ce soit pour inertier ou balayer les citernes du navire ou pour le soufflage des lignes vers le navire, ont été convenues. <i>Where appropriate, procedures have been agreed for receiving nitrogen supplied from shore, either for inerting or purging ship's tanks, or for line clearing into the ship.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A P	Procédure : <i>Procedure:</i>

Si le navire est, ou doit être équipé d'une installation de gaz inerte (IGS), la liste suivante devra être complétée :

If the ship is fitted, or is required to be fitted, with an inert gas system (IGS), the following statements should be addressed :

Installation de gaz inerte / <i>Inert gas system</i>	Ship	Terminal	Code	Remarques / <i>Remarks</i>
51 L'installation de gaz inerte est opérationnelle et en bon état de marche. <i>The IGS is fully operational and in good working order.</i>	<input type="checkbox"/>		P	
52 Les siphons de pont ou dispositifs équivalents sont en bon état de marche. <i>Deck seals, or equivalent, are in good working order.</i>	<input type="checkbox"/>		R	
53 Les niveaux dans les casse-vides sont corrects. <i>Liquid levels in pressure/vacuum breakers are correct.</i>	<input type="checkbox"/>		R	
54 Les analyseurs d'oxygène fixes et portables ont été étalonnés et fonctionnent correctement. <i>The fixed and portable oxygen analysers have been calibrated and are working properly.</i>	<input type="checkbox"/>		R	
55 Toutes les vannes d'alimentation des citernes en gaz inerte (lorsque le navire en est équipé) sont en position correcte et verrouillées. <i>All the individual tank IG valves (if fitted) are correctly set and locked.</i>	<input type="checkbox"/>		R	
56 Tout le personnel en charge des opérations commerciales sait qu'en cas de défaut de l'installation de gaz inerte, les opérations de déchargement doivent stopper et le terminal doit être prévenu. <i>All personnel in charge of cargo operations are aware that, in the case of failure of the inert gas plant, discharge operations should cease and the terminal be advised.</i>	<input type="checkbox"/>			

Si le navire est équipé d'une installation de lavage au pétrole brut et prévoit de l'utiliser, la liste ci-dessous devra être complétée :

If the ship is fitted with a Crude Oil Washing (COW) system, and intends to crude oil wash, the following statements should be addressed :

Lavage au pétrole brut / Crude Oil Washing	Ship	Terminal	Code	Remarques / Remarks
57 La liste de contrôle avant l'escale, telle que définie dans le manuel de lavage au pétrole brut, est convenablement remplie. <i>The pre-Arrival COW check-list, as contained in the approved COW manual, has been satisfactorily completed.</i>	<input type="checkbox"/>			
58 La liste de contrôle contenue dans le manuel de lavage au pétrole brut pour les opérations avant, pendant et après le lavage est disponible et utilisée. <i>The COW check-lists for use before, during and after COW, as contained in the approved COW manual, are available and being used.</i>	<input type="checkbox"/>		R	

Si le navire prévoit de laver des citernes à quai, la liste ci-dessous devra être complétée :

If the ship is planning to tank clean alongside, the following statements should be addressed :

Lavage à l'eau / Tank cleaning	Ship	Terminal	Code	Remarques / Remarks
59 Une opération de lavage de citernes est prévue pendant l'escale du navire à son poste. <i>Tank cleaning operations are planned during the ship's stay alongside the shore installation.</i>	Yes/No*	Yes/No*		
60 Si 'oui', les procédures ont été mutuellement approuvées et l'autorisation de la capitainerie et l'accord du terminal obtenus. <i>If 'yes', the procedures and approvals for tank cleaning have been agreed. Harbour Master Office permission and terminal approval have been granted.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
61 L'autorisation de la Capitainerie et l'accord du Terminal ont été obtenus pour les opérations de dégazage des citernes. <i>Harbour Master permission and terminal approval have been granted for gas freeing operations.</i>	Yes/No*	Yes/No*		

*Rayer la mention inutile

* Delete Yes or No as appropriate

PARTIE "C" - Liquides chimiques en vrac - Vérifications verbales - PART "C" - Bulk liquid chemicals - Verbal Verification

Liquides chimiques en vrac / Bulk Liquid Chemicals	Ship	Terminal	Code	Remarques / Remarks
1 Les Fiches de Données de Sécurité (FDS) sont disponibles, indiquant les informations nécessaires à la manutention de la cargaison en toute sécurité. <i>Material Safety Data Sheets (MSDS) are available giving the necessary data for the safe handling of the cargo.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2 Un certificat d'inhibition du fabricant a été fourni si requis pour la cargaison. <i>A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P	
3 Les tenues et les équipements de protection (y compris les appareils respiratoires autonomes) sont en nombre suffisant, prêts à être utilisés immédiatement et sont adaptés au produit manutentionné. <i>Sufficient protective clothing and equipment (including self-contained breathing apparatus) is ready for immediate use and is suitable for the product being handled.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
4 Les mesures à prendre en cas de contact accidentel avec la cargaison ont été mutuellement approuvées. <i>Countermeasures against accidental personal contact with the cargo have been agreed.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
5 La cadence de manutention est compatible avec le système d'arrêt automatique, s'il est en service. <i>The cargo handling rate is compatible with the automatic shutdown system, if in use.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	Cadence maximale : <i>Maximum rate:</i>
6 Les systèmes de mesure et d'alarme de la cargaison sont convenablement réglés et fonctionnent correctement. <i>Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good order.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7 Les appareils portables de détection de gaz de la cargaison pour les produits manutentionnés sont immédiatement disponibles. <i>Portable vapour detection instruments are readily available for the products being handled.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
8 Les informations et les procédures concernant les méthodes de lutte contre l'incendie ont été échangées. <i>Information on fire-fighting media and procedures has been exchanged.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
9 Les flexibles de transfert de la cargaison sont conformes à l'usage pour lequel ils sont conçus et résistent à l'action des produits manutentionnés. <i>Transfer hoses are of suitable material, resistant to the action of the products being handled.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
10 La cargaison est manutentionnée au moyen de conduites fixes. <i>Cargo handling is being performed with the permanent installed pipeline system.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P	
11 Si nécessaire, les procédures pour la réception d'azote fournie par le terminal, que ce soit pour inerte ou balayer les citernes du navire ou pour le soufflage des lignes vers le navire, ont été convenues. <i>Where appropriate, procedures have been agreed for receiving nitrogen supplied from shore, either for inerting or purging ship's tanks, or for line clearing into the ship.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A P	Procédure : <i>Procedure:</i>

Exemplaire Blanc : Terminal / *White form:Terminal* - Exemplaire Rose : Navire / *Pink form:Ship* - Exemplaire Jaune : Capitainerie / *Yellow form:Harbour master's Office*

PARTIE "D" - Gaz liquéfiés en vrac - Vérifications verbales - PART "D" - Bulk liquefied gases - Verbal Verification				
Gaz liquéfiés en vrac / <i>Bulk Liquefied Gases</i>	Ship	Terminal	Code	Remarques / <i>Remarks</i>
1 Les Fiches de Données de Sécurité (FDS) sont disponibles, indiquant les informations nécessaires à la manutention de la cargaison en toute sécurité. <i>Material Safety Data Sheets (MSDS) are available giving the necessary data for the safe handling of the cargo.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2 Un certificat d'inhibition du fabricant a été fourni si requis pour la cargaison. <i>A manufacturer's inhibition certificate, where applicable, has been provided.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	P	
3 Le système d'arrosage en pluie est prêt à être utilisé immédiatement. <i>The water spray system is ready for immediate use.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
4 Les équipements de protection adéquats (y compris les appareils respiratoires autonomes) sont en nombre suffisant, et les tenues de protection prêtes à être utilisées immédiatement. <i>There is sufficient suitable protective equipment (including self-contained breathing apparatus) and protective clothing ready for immediate use.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
5 Les capacités et les espaces inter-barrières sont correctement inertés ou saturés à l'air sec comme préconisé. <i>Hold and inter-barrier spaces are properly inerted or filled with dry air, as required.</i>	<input type="checkbox"/>			
6 Toutes les vannes télécommandées fonctionnent correctement. <i>All remote control valves are in working order.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7 Les pompes et compresseurs utilisés pour la cargaison fonctionnent correctement et les pressions maximales de service ont été échangées entre le navire et la terre. <i>The required cargo pumps and compressors are in good order, and the maximum working pressures have been agreed between ship and shore.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	Pression maximale de service : <i>Maximum working pressure:</i>
8 Les équipements de reliquéfaction ou de contrôle de l'évaporation de la cargaison fonctionnent correctement. <i>Re-liquefaction or boil-off control equipment is in good order.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
9 Le système de détection de gaz est réglé correctement pour la cargaison, calibré, testé, inspecté et est en bon état de marche. <i>The gas detection equipment has been properly set for the cargo, is calibrated, has been tested and inspected and is in good order.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
10 Les systèmes de mesure et d'alarme de la cargaison sont convenablement réglés et fonctionnent correctement. <i>Cargo system gauges and alarms are correctly set and in good order.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
11 Les arrêts d'urgence ont été testés et fonctionnent correctement. <i>Emergency shutdown systems have been tested and are working properly.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
12 Le navire et le terminal se sont informés mutuellement des délais de fermeture de leurs vannes d'arrêt d'urgence, vannes automatiques ou dispositifs similaires. <i>Ship and shore have informed each other of the closing rate of ESD valves, automatic valves or similar devices.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	Navire / <i>Ship:</i> Terminal / <i>Shore:</i>
13 Des informations ont été échangées entre le navire et la terre sur les températures/pressions maximum/minimum de la cargaison. <i>Information has been exchanged between ship and shore on the maximum/minimum temperatures/pressures of the cargo to be handled.</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	Θ° max. : Θ° min. : P max :
14 Les citernes sont protégées, tout au long des opérations, contre un risque éventuel de débordement. <i>Cargo tanks are protected against inadvertent overfilling at all times while any cargo operations are in progress.</i>	<input type="checkbox"/>			
15 Le local des compresseurs est correctement ventilé, le local des moteurs électriques convenablement pressurisé et les alarmes en état de marche. <i>The compressor room is properly ventilated, the electrical motor room is properly pressurised and the alarm system is working.</i>	<input type="checkbox"/>			
16 Les soupapes de sûreté des citernes sont correctement tarées et la pression réelle d'ouverture clairement et visiblement affichée (inscrire les valeurs ci-dessous). <i>Cargo tank relief valves are set correctly and actual relief valve settings are clearly and visibly displayed. (Record settings below.)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Tank No 1

Tank No 2

Tank No 3

Tank No 4

Tank No 5

Tank No 6

Tank No 7

Tank No 8

Tank No 9

Tank No 10

DECLARATION

Nous, les soussignés, avons vérifié conjointement et conformément aux instructions tous les items Partie A et B ci-dessus, ainsi que les items Partie C et D quand cela était nécessaire, et avons donné les réponses appropriées, au mieux de nos connaissances.

Nous nous sommes également entendus pour renouveler quand cela était nécessaire, les vérifications concernant les items code "R" de la Liste de Contrôle à des intervalles n'excédant pas.....heures.

DECLARATION

We, the undersigned, have checked the above items in parts A and B, and where appropriate Part C or D, in accordance with the instructions, and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items with code "R" in Check list should be re-checked at intervals not exceeding.....hours.

Pour le navire / <i>For Ship</i>	Pour le terminal / <i>For Shore</i>
Nom / <i>Name:</i>	Nom / <i>Name:</i>
Rang / <i>Rank:</i>	Position ou Titre / <i>Position or Title:</i>
Signature / <i>Signature:</i>	Signature / <i>Signature:</i>
Date / <i>Date:</i>	Date / <i>Date:</i>
Heure / <i>Time:</i>	Heure / <i>Time:</i>

Enregistrement des contrôles périodiques :
Record of repetitive checks:

Date / <i>Date</i>											
Heure / <i>Time</i>											
Initiales pour le navire / <i>Initials for ship</i>											
Initiales pour le terminal / <i>Initials for shore</i>											

Présentée à la Capitainerie / *Submitted to Harbour Master Office:*
Visa de l' Officier de port / *Port Officer visa*

Date / *Date:*





Capitainerie du Port
Harbour Master's Office
BP 9, 44550 Montoir-de-Bretagne
Tél. +33 (0)2 40 45 39 00 - Fax +33 (0)2 40 91 03 17

PORT ATLANTIQUE Nantes Saint-Nazaire
18, quai Ernest Renaud
B.P. 18609 - 44186 Nantes Cedex 4 - France
Tél. +33 (0)2 40 44 20 20 - Fax +33 (0)2 40 44 20 01
www.nantes.port.fr