

livret d'accueil
Welcome booklet

Terminal multivrac
Multi-bulk terminal



Ce document est accessible sur / This booklet is available on line at : www.nantes.port.fr



SOMMAIRE / CONTENTS

INFORMATIONS SPÉCIFIQUES SPECIFIC INFORMATION

- P 5**
 - Chapitre 1 - Informations nautiques
 - *Chapter 1 - Nautical information*
 - Informations sur l'escale
 - Call information*
- P 10**
 - Chapitre 2 - Caractéristiques du terminal Poste 1 à 4
 - *Chapter 2 - Terminal informations berth 1 to 4*
- P 26**
 - Chapitre 3 - Renseignements à fournir
 - *Chapter 3 - Informations to be supplied*
- P 29**
 - Chapitre 4 - Amarrage
 - *Chapter 4 - Mooring*
- P 35**
 - Chapitre 5 - Liste de contrôle navire terminal
 - *Chapter 5 - Ship - shore check-list*
- P 38**
 - Informations du terminal
 - *Terminal information*

Avis aux capitaines de navires

Ce livret d'accueil est un guide pratique 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 entrée et de votre séjour dans notre port. Il vient en complément du livret général.

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

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 ».

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

Le Président du Directoire de Nantes Saint-Nazaire Port

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 Nantes Saint-Nazaire Port web site at www.nantes.port.fr. They are also provided to ships and shipping agents to each vessel at their first call.

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.

Welcome to our port. We hope you will enjoy your stay.

The Chairman of the management board of Nantes Saint-Nazaire Port

CHAPITRE I : INFORMATIONS NAUTIQUES / CHAPTER I : NAUTICAL INFORMATION

SOMMAIRE

CONTENTS

- | | | | |
|------------|---|------------|--|
| P 6 | <ul style="list-style-type: none">• 1. Le Terminal• <i>Terminal Information</i> | P 7 | <ul style="list-style-type: none">• 8. Marées et courant• <i>Tide and current</i> |
| P 6 | <ul style="list-style-type: none">• 2. Service de trafic maritime• <i>Traffic regulation</i> | P 7 | <ul style="list-style-type: none">• 9. Remorqueurs• <i>Tugs</i> |
| P 6 | <ul style="list-style-type: none">• 3. Pilotage• <i>Pilotage</i> | P 7 | <ul style="list-style-type: none">• 10. Lamanage• <i>Boatage</i> |
| P 6 | <ul style="list-style-type: none">• 4. Mouillage• <i>Anchorage</i> | P 8 | <ul style="list-style-type: none">• 11. Sondage et dragage• <i>Sounding and dredging</i> |
| P 7 | <ul style="list-style-type: none">• 5. Transit• <i>Inbound distances</i> | P 8 | <ul style="list-style-type: none">• 12. Accès à l'appontement• <i>Acces to berth</i> |
| P 7 | <ul style="list-style-type: none">• 6. Tirants d'eau / Tirants d'air• <i>Drafts / Air drafts</i> | P 8 | <ul style="list-style-type: none">• 13. Accès au navire• <i>Access to vessel</i> |
| P 7 | <ul style="list-style-type: none">• 7. Communications• <i>Communications</i> | P 8 | <ul style="list-style-type: none">• 14. Généralités sur l'amarrage• <i>Mooring generalities</i> |

INFORMATIONS SUR L'ESCALE / CALL INFORMATION

- | | |
|------------|---|
| P 9 | <ul style="list-style-type: none">• 1. Conditions générales• <i>General restrictions</i> |
| P 9 | <ul style="list-style-type: none">• 2. Demande de place à quai• <i>Arrival request</i> |
| P 9 | <ul style="list-style-type: none">• 3. Demande de sortie• <i>Departure request</i> |

1. LE TERMINAL

Le terminal Multivrac est exploité par deux sociétés, pour l'import et l'export de produits d'alimentation animale, de ciment et de céréales. Le terminal est composé de 4 postes à quai avec fond de vase.

Longueur max⁽¹⁾ : 240 à 250 m

Largeur : sans restriction

Côte de référence : 12,60 m pour les postes 1 et 4, 13,50 m pour les postes 2 et 3

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

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

⁽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.

La largeur du chenal du couple de bouées 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 (voir 7. Communications).**

3. PILOTAGE

Les pilotes embarquent par canot depuis le bateau pilote *La Couronnée* au point d'embarquement du pilote soit 4' 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. La zone de mouillage d'attente est délimitée par les 4 points suivants :

- 47° 08' 94 N – 002° 20' 28 W (WGS 84),

- 47° 08' 94 N – 002° 26' 70 W (WGS 84),

- 47° 08' 34 N – 002° 27' 98 W (WGS 84),

- 47° 05' 74 N – 002° 25' 78 W (WGS 84).

Profondeur : 19 à 30 mètres

Profondeur : vase

1. TERMINAL INFORMATION

The Multi-bulk terminal is operated by two companies to import and export animal feed products, cement and cereals.

The terminal is composed by four berths with bottom mud,

LOA max⁽¹⁾: 240 à 250 m

Beam : no restriction

Theoretical dredged depth : 12.60 m for berths n° 1 and 4, 13.50 m for berths n° 2 and 3

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

⁽¹⁾Terminal is capable of berthing larger vessels after specific compatibility study.

⁽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)

TRAFFIC REGULATION (VTS)

Berthing and sailing requests:

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 (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 is delimited by the following 4 points:

- 47° 08' 94 N – 002° 20' 28 W (WGS 84),

- 47° 08' 94 N – 002° 26' 70 W (WGS 84),

- 47° 08' 34 N – 002° 27' 98 W (WGS 84),

- 47° 05' 74 N – 002° 25' 78 W (WGS 84).

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 agro-alimentaire et multivrac	14,5 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 pied de pilote minimum de 10 % du tirant d'eau maximum à l'arrivée doit être respecté dans le chenal d'accès.

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...). Les navires peuvent abaisser leur mât. Si les radars ne peuvent pas être utilisés, le mouvement sera autorisé par l'Autorité Portuaire seulement si la visibilité est bonne.

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 PORT CONTROLE.

Les communications relatives à l'accostage, à l'amarrage ou à l'appareillage des navires en escale au Terminal agro-alimentaires et multi-vracs se font sur les canaux VHF 72, 73, 83, et 87. Le canal de travail pour ces manoeuvres est attribué par LOIRE PORT CONTROLE.

8. MARÉES ET COURANT

Le terminal est soumis aux courants de marée (flot et jusant).

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 noeuds en périodes de vives eaux et en période de crue (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 selon la profondeur, 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 SN	To	Distance
SN1 buoy	Pilot	14,6 NM
Pilot	Saint-Nazaire Bridge	12,5 NM
Pilot	Agri-bulk / multi bulk terminal	14,5 NM

6. DRAFTS AND AIR DRAFTS

Daily maximum drafts in the fairway are calculated monthly depending on the tide and the dredge results.

A minimum clearance of 10 % of maximum arrival draft is requested anytime during passage.

The depth of the fairway is maintained by regular dredging.

Ships maximum air draft 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 ship's Air draft may be reduced by Harbour Authority for any safety reason (swell, weather conditions...)

Vessels can pull down their mast. If radars can't be used, the movements of ship must be authorized by port authority - only when the visibility is good.

7. COMMUNICATIONS

Vessels must keep continuous watch on VHF 14 during their call.

Safety information may be given anytime by LOIRE PORT CONTROL.

Berthing and mooring communications for vessels calling at agri-bulks/ multi-bulk Terminal are carried out on channels 72, 73, 83, 87 given by VTS when pilot embarks.

8. TIDE AND CURRENT

The terminal is subjected to tidal current (flood and ebb current).

Range of tide at Donges :

MHWS : 6.05 m

MLWS : 0.65 m

During the ebb tide, tidal currents up to 6 knots are experienced at Spring Tides period and when the river is in spate (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 rain 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).

Il est également mis à disposition sur le site internet : www.nantes.port.fr (LOIRE PORT CONTROL - VHF 14).

12. ACCÈS À L'APPELLEMENT

Toute personne autorisée à embarquer sur un navire ou à accéder au terminal doit 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.

14. 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, jusqu'à 6 noeuds, qui peuvent être amplifiés par les vents, et qui nécessitent une veille particulière, avant la renverse de courant de basse mer.

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

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 indiquée au terminal.

Semaine 38 : du 16 septembre 2013 au 22 septembre 2013						
Q	DATE	COEFF	Saint-Nazaire		Donges	
			Heure	Hauteur	Heure	Hauteur
259	16/09 LUN	63 PM BM 70 PM BM	3h15	5,05	3h20	5,15
			8h54	1,65	9h05	1,55
			15h37	5,40	15h43	5,50
260	17/09 MAR	78 PM BM 85 PM BM	4h00	5,30	4h06	5,40
			9h57	1,25	10h08	1,10
			16h19	5,75	16h26	5,90
261	18/09 MER	92 PM BM 97 PM BM	4h34	5,55	4h42	5,70
			10h51	0,90	11h02	0,75
			16h53	5,95	17h01	6,15
262	19/09 JEU	101 PM BM 104 PM BM	5h05	5,75	5h14	5,90
			11h39	0,65	11h50	0,45
			17h24	6,10	17h33	6,30
263	20/09 VEN	105 PM BM 105 PM BM	0h01	0,50	0h12	0,30
			5h36	5,90	5h45	6,10
			12h24	0,55	12h35	0,35
264	21/09 SAM	104 PM BM 101 PM BM	0h43	0,55	0h54	0,35
			6h07	5,90	6h16	6,10
			13h06	0,65	13h17	0,45
265	22/09 DIM	97 PM BM 93 PM BM	1h23	0,75	1h34	0,55
			6h40	5,85	6h48	6,00
			13h46	0,85	13h57	0,65
			19h00	5,90	19h08	6,10

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)

It is also available on the web site :

www.nantes.port.fr

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. ACCESS TO BERTH

Any persons authorized to board a vessel or to access the terminal must 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.**

14. 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, up to 6 knots, in addition to the wind which requires a particularly watch of the mooring, before the change of tide (at low tide). **«The safety of the ship, and hence its proper mooring, is the prime responsibility of the Master.»**

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 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.

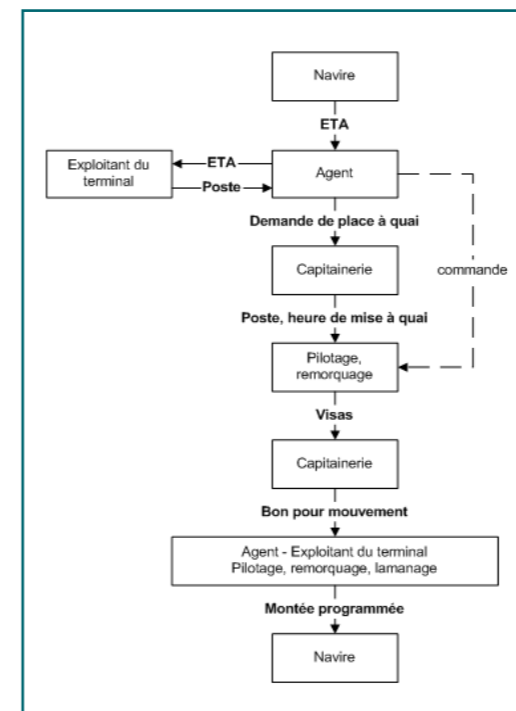
Informations sur l'escale Call Information

1. CONDITIONS GÉNÉRALES

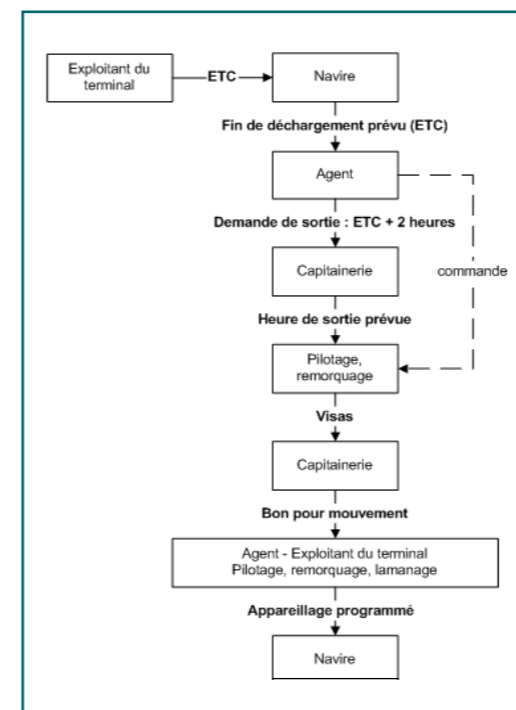
- Prendre contact avec «LOIRE PORTS CONTROL» sur VHF canal 14 et ensuite avec «LOIRE PILOTE» sur VHF canal 12 pour l'heure d'embarquement du pilote.

2. DEMANDE DE PLACE À QUAI

Les navires sont accostés indifféremment bâbord ou tribord en fonction du courant et selon la demande du terminal.



3. DEMANDE DE SORTIE

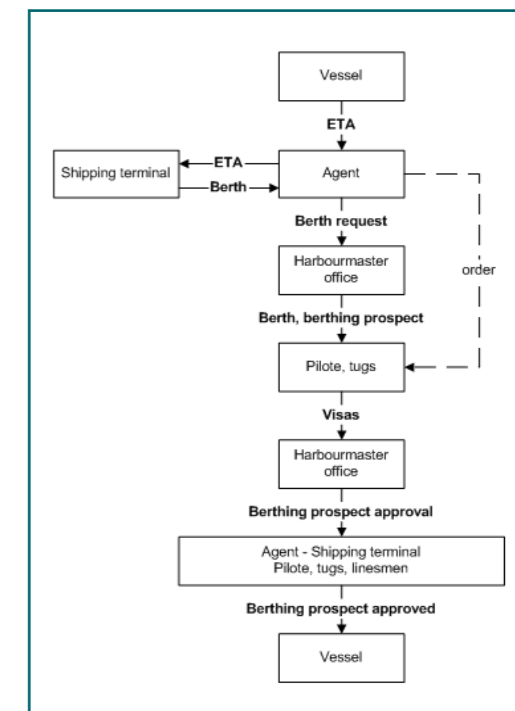


1. GENERAL RESTRICTIONS

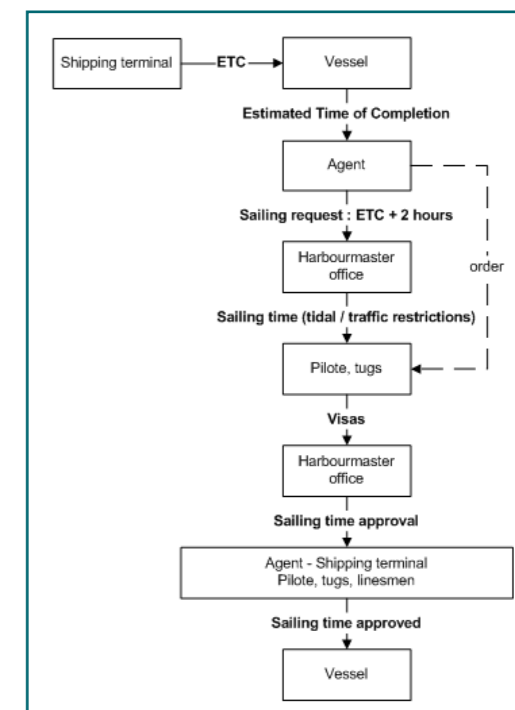
- VHF approach contact with "LOIRE PORTS CONTROL" on channel 14 and with "LOIRE PILOT" on channel 12 for pilot boarding time.

2. ARRIVAL REQUEST

Vessels are berthed, portside or starboard side alongside, according to tidal current and terminal request.



3. DEPARTURE REQUEST



CHAPITRE II : CARACTÉRISTIQUES DU TERMINAL POSTE 1 À 4 /CHAPTER II : TERMINAL INFORMATION BERTH 1 TO 4

SOMMAIRE CONTENTS

P 11	• Poste 1 • Berth 1
P 14	• Poste 2 • Berth 2
P 17	• Poste 3 • Berth 3
P 21	• Poste 4 • Berth 4

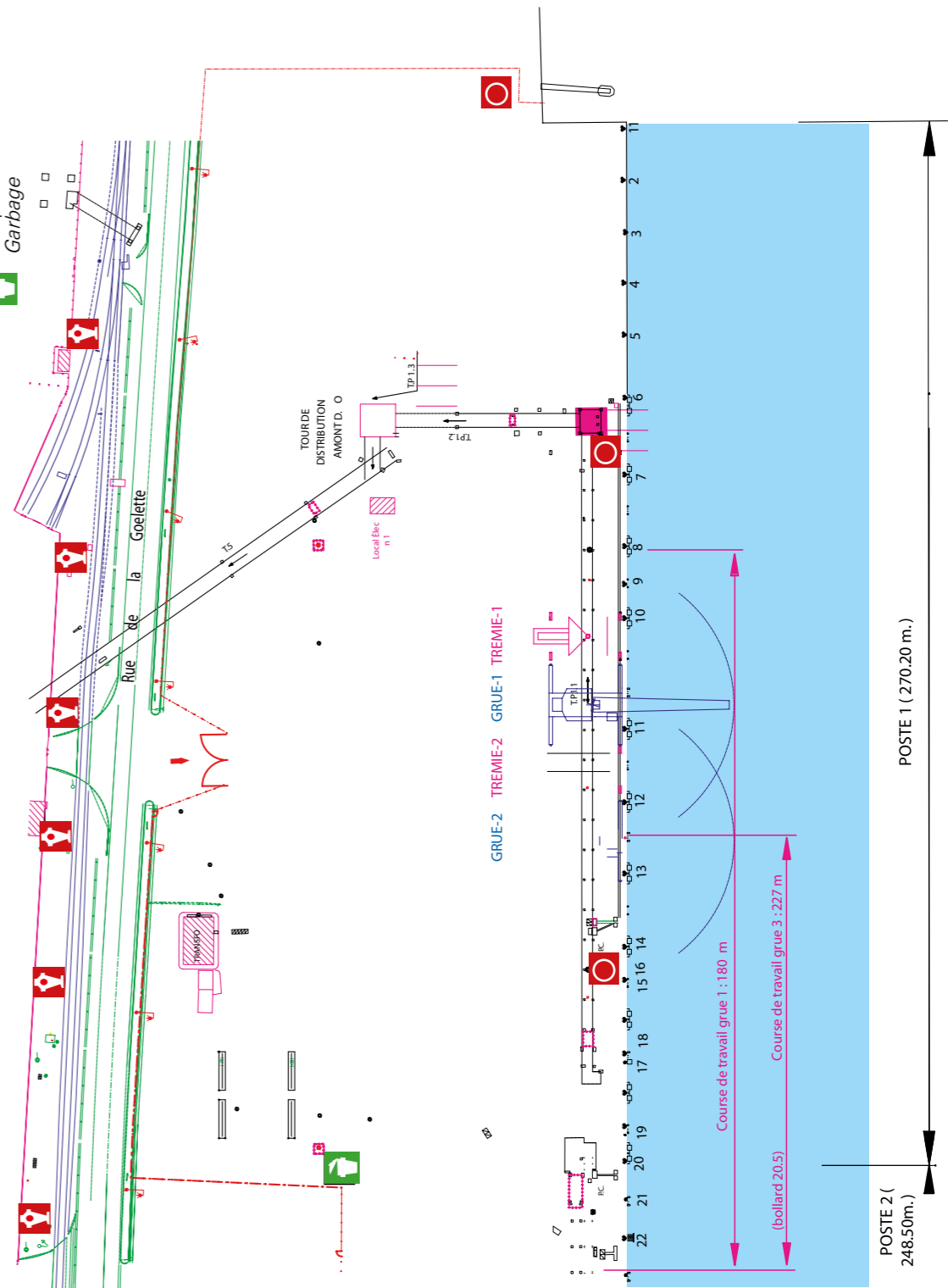
Bouée de sauvetage
Life buoy

Poteau incendie
Fire Hydrant

Ecopoint
Garbage

Heures supplémentaires
Overtime
22h/04h

De Samedi - A Lundi
From Saturday - To monday
14h 06h



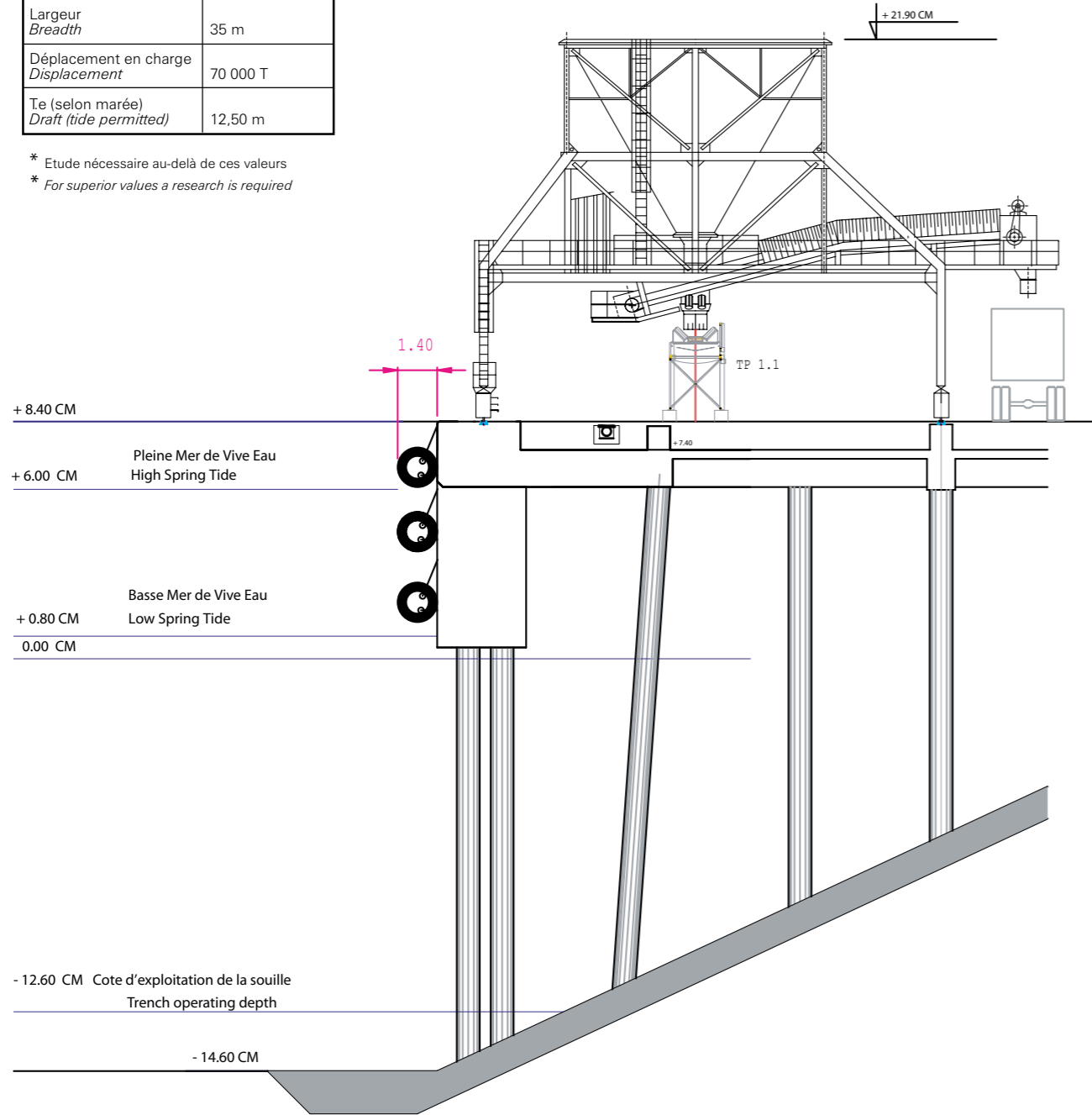


POSTE / BERTH 1
 TREMIE DE 40 m³ / HOPPER OF 40 m³ N° 1
 (Poids théorique 90t.)

Navire : valeurs maximales *
 Vessel : maximum values *

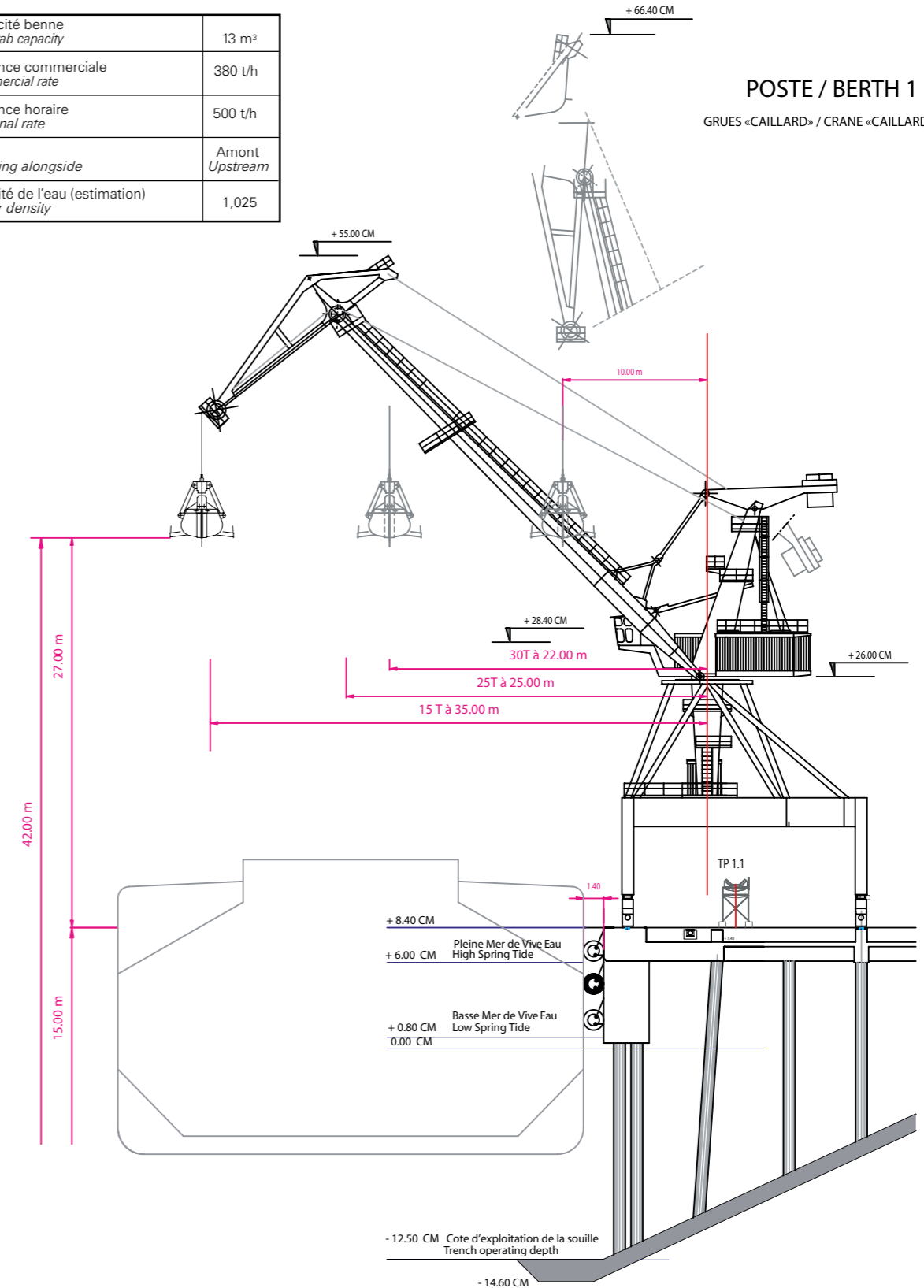
L.H.T L.O.A	225 m
Largeur Breadth	35 m
Déplacement en charge Displacement	70 000 T
Te (selon marée) Draft (tide permitted)	12,50 m

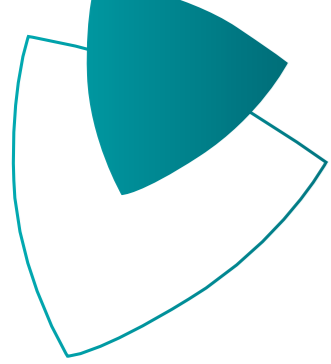
* Etude nécessaire au-delà de ces valeurs
 * For superior values a research is required



Capacité benne Full grab capacity	13 m ³
Cadence commerciale Commercial rate	380 t/h
Cadence horaire Nominal rate	500 t/h
Cap Heading alongside	Amont Upstream
Densité de l'eau (estimation) Water density	1,025

POSTE / BERTH 1
 GRUES «CAILLARD» / CRANE «CAILLARD» N° 1





POSTE / BERTH 2

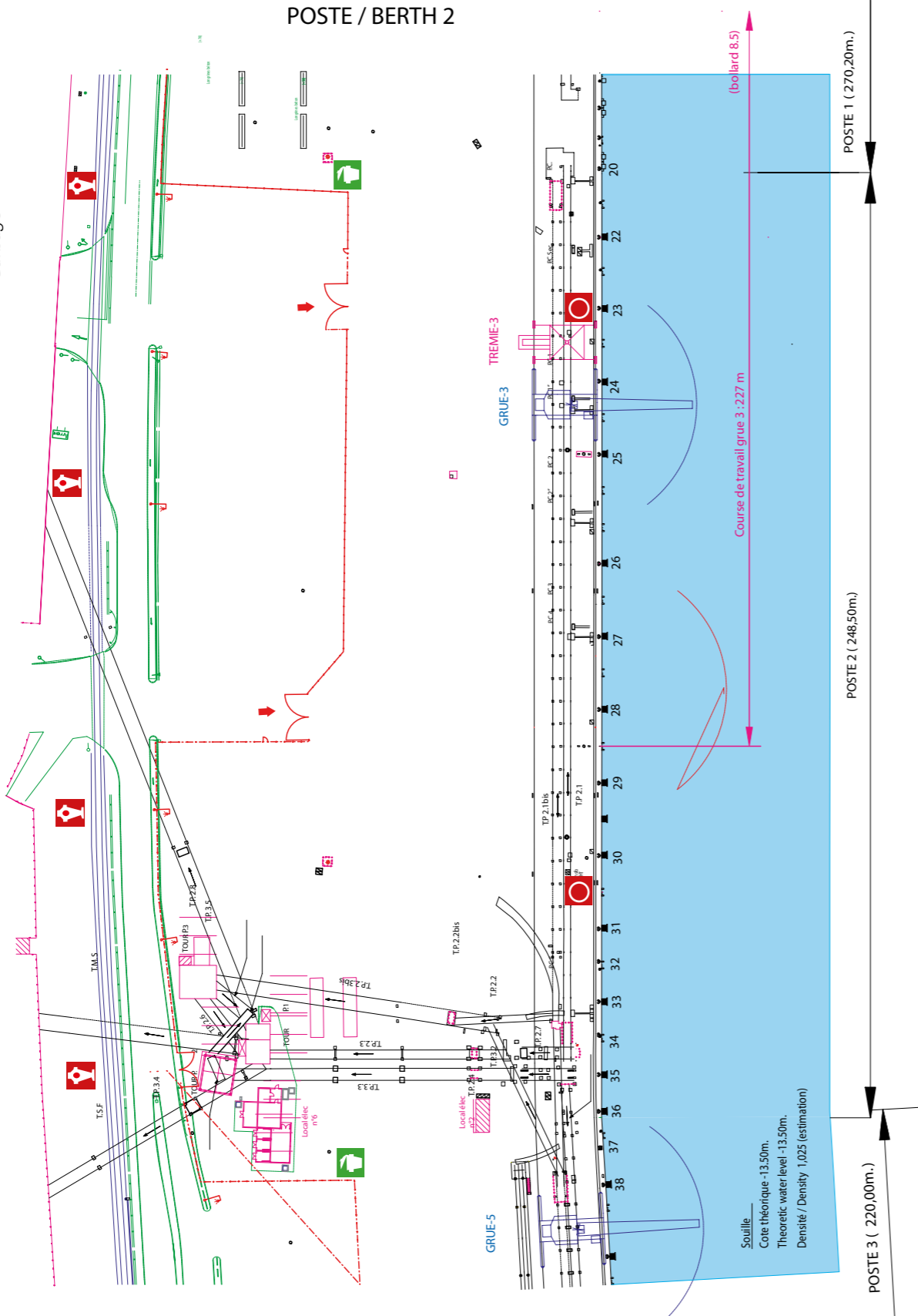
- Bouée de sauvetage
Life buoy
- Poteau incendie
Fire Hydrant
- Ecopoint
Garbage

INFORMATIONS ENTREPRISE MANUTENTION
STEVEDORING INFORMATIONS

Heures supplémentaires
Overtime
22h/06h

De Samedi - A Lundi
From Saturday - To monday
14h 06h

Périodes de travail
Working Periods
06h/14h - 14h/22h



POSTE 1 (270,20m.)

POSTE 2 (248,50m)

POSTE 3 (220,00m.)

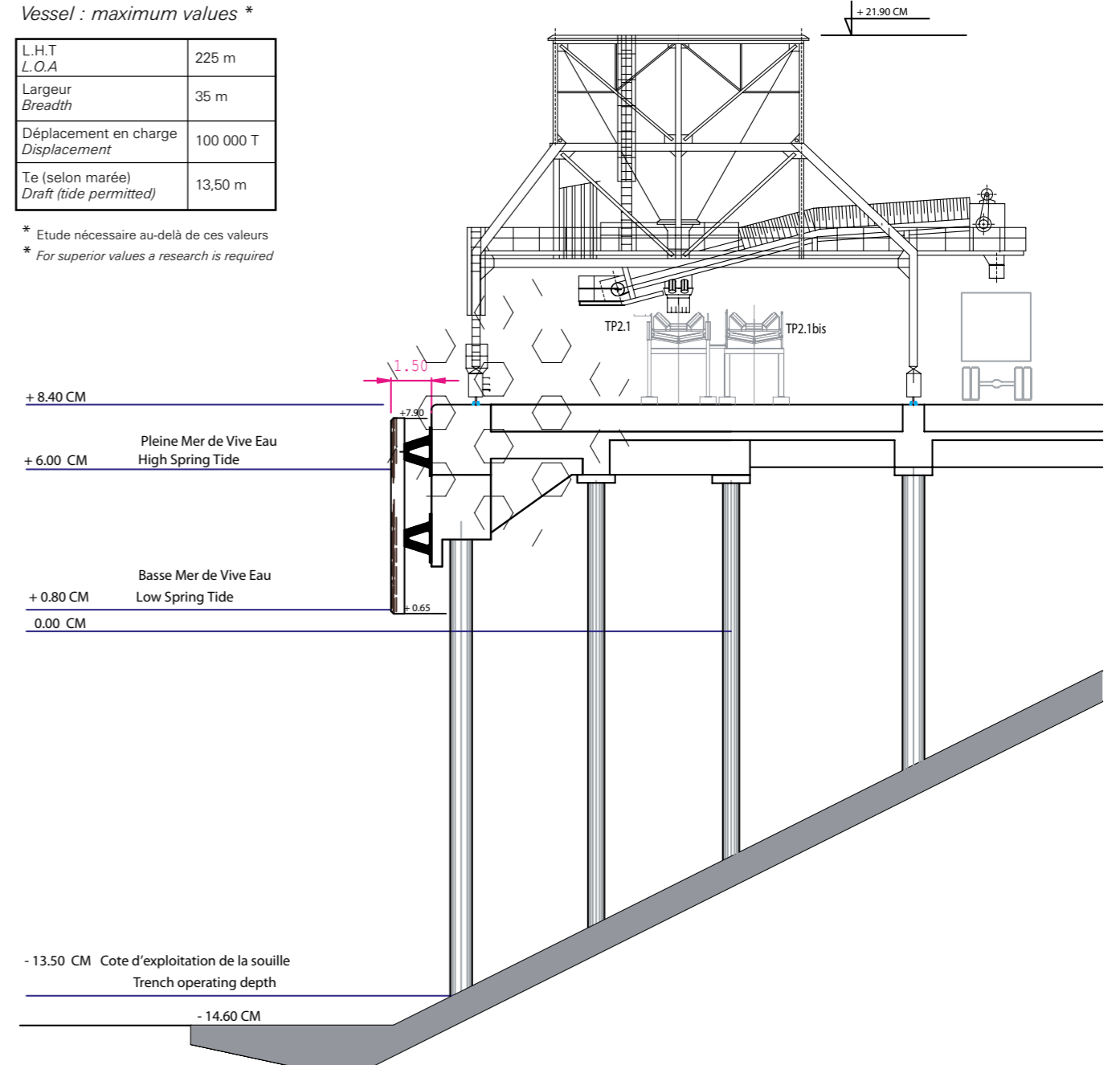
POSTE / BERTH 2

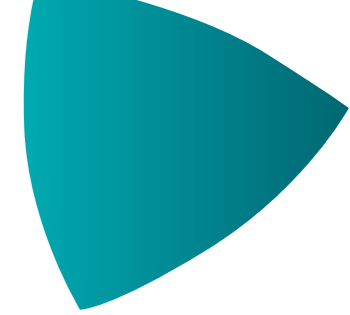
TREMIES TQ1 et TQ2 (100 m3 chacun) / HOPPERS TQ1 & TQ2 (100 m3 each one) TQ1
(Poids théorique 90t.)

Navire : valeurs maximales *
Vessel : maximum values *

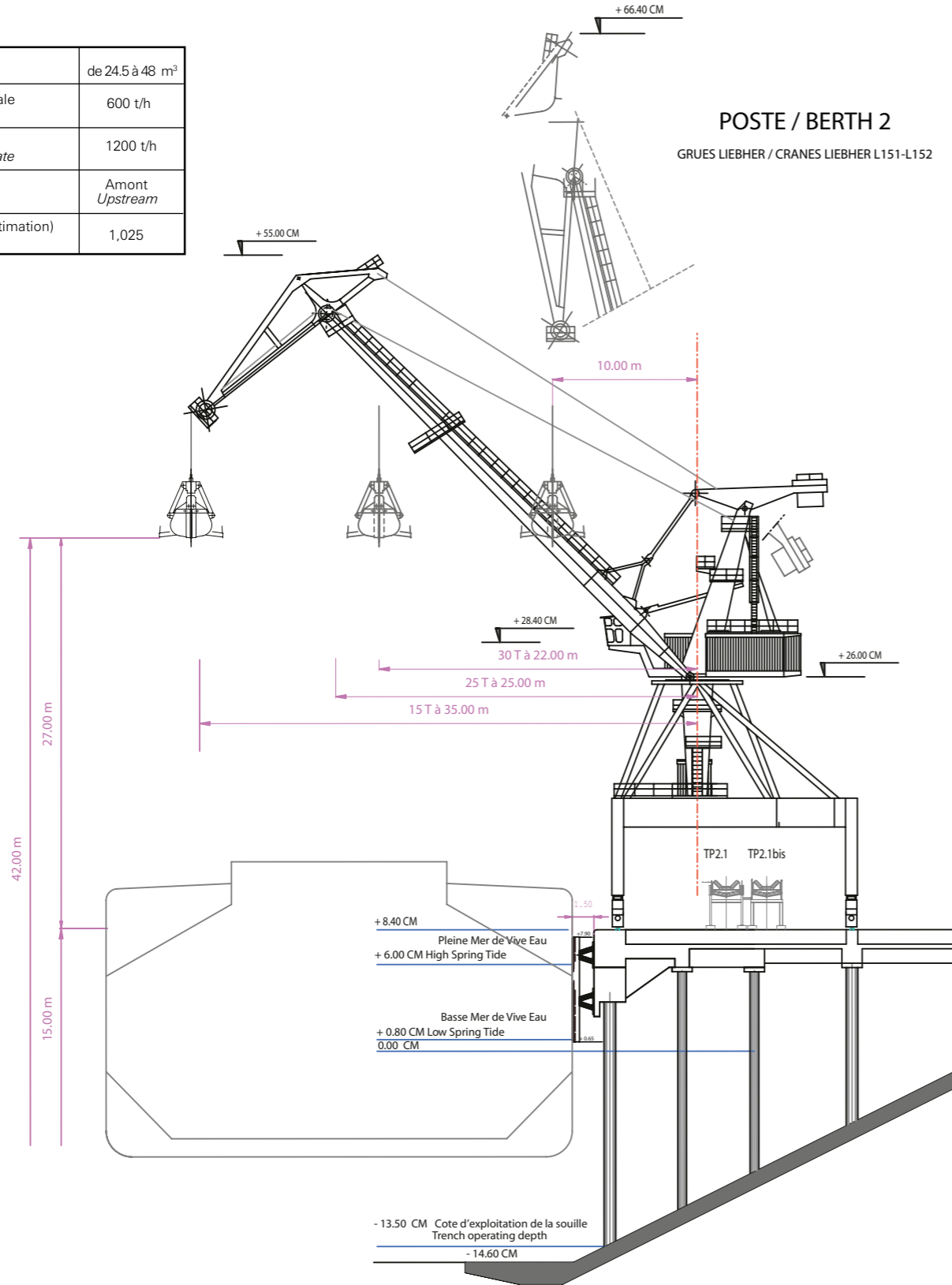
L.H.T L.O.A	225 m
Largeur Breadth	35 m
Déplacement en charge Displacement	100 000 T
Te (selon marée) Draft (tide permitted)	13,50 m

* Etude nécessaire au-delà de ces valeurs
* For superior values a research is required





Capacité benne Full grab capacity	de 24.5 à 48 m ³
Cadence commerciale Commercial rate	600 t/h
Cadence maximum Maximum loading rate	1200 t/h
Cap Heading alongside	Amont Upstream
Densité de l'eau (estimation) Water density	1,025



POSTE / BERTH 2

GRUES LIEBHER / CRANES LIEBHER L151-L152

- Bouée de sauvetage / Life buoy
- Poteau incendie / Fire Hydrant
- Ecopoint / Garbage

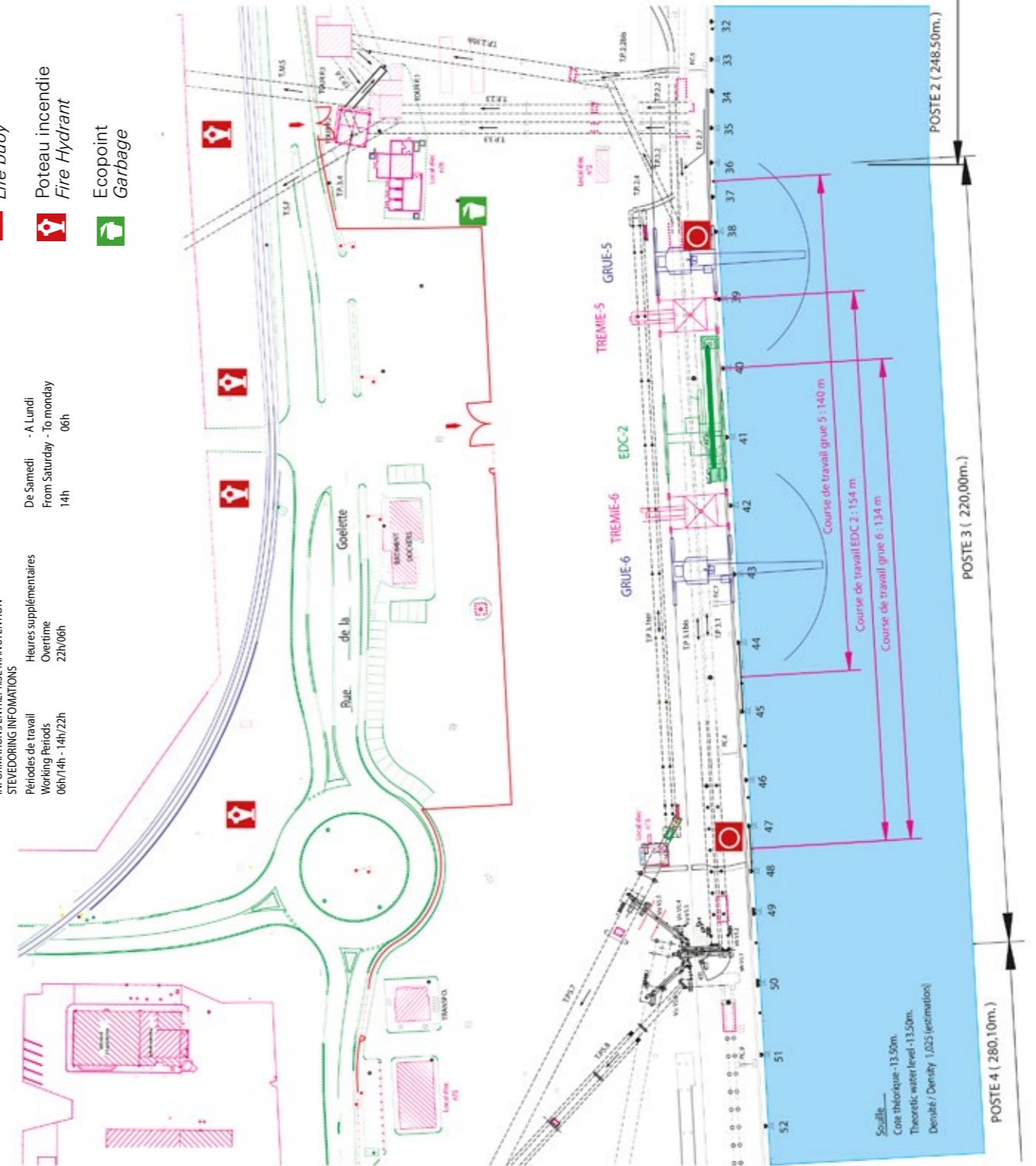
INFORMATIONS ENTREPRISE MAINTENANCE
STEVEDORING INFORMATION

Heures supplémentaires
Overtime 22h/06h

Périodes de travail
Working Periods 06h/14h - 14h/22h

De Samedi - A Lundi
From Saturday - To monday 14h 06h

POSTE / BERTH 3



Souille
Cote théorique -13.50m.
Theoric water level -13.50m.
Densité / Density 1,025 (estimation)



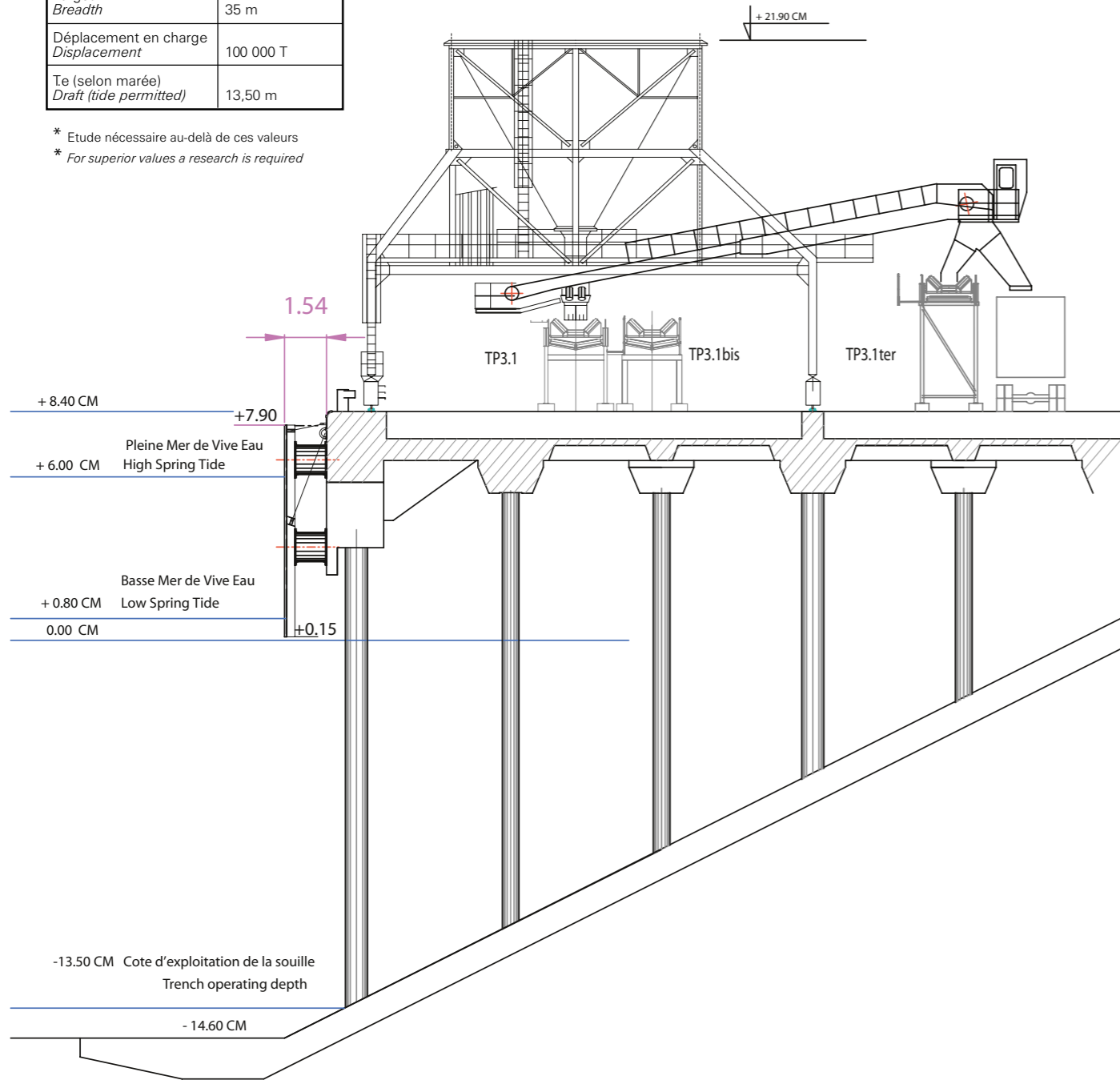
POSTE / BERTH 3

TREMIE DE 40 m³ / HOPPER OF 40 m³ N° 6
(Poids théorique 90t.)

Navire : valeurs maximales *
Vessel : maximum values *

L.H.T L.O.A	225 m
Largeur Breadth	35 m
Déplacement en charge Displacement	100 000 T
Te (selon marée) Draft (tide permitted)	13,50 m

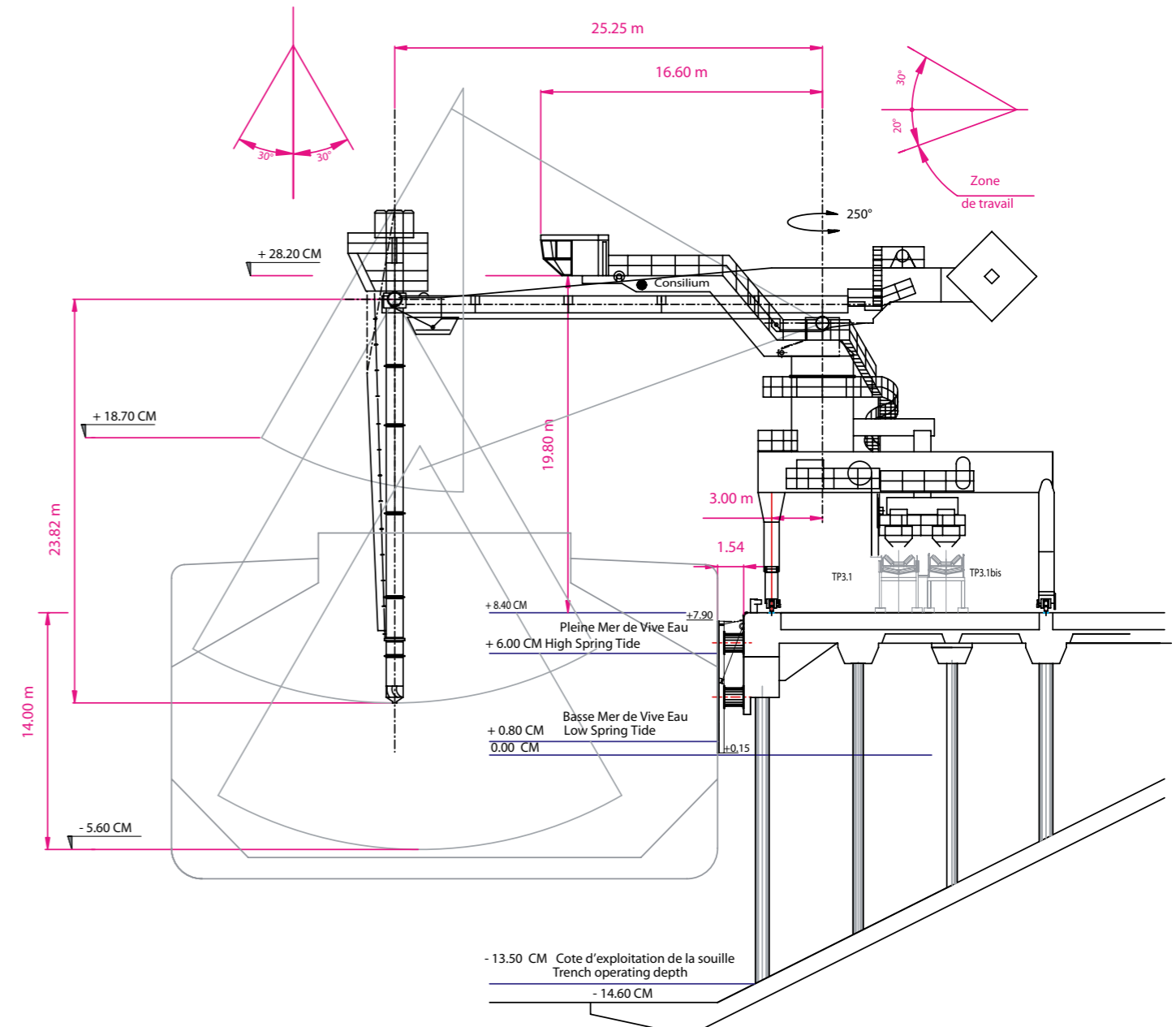
* Etude nécessaire au-delà de ces valeurs
* For superior values a research is required

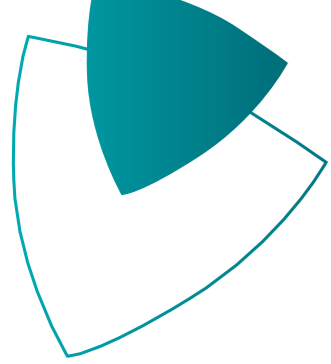


Cadence commerciale Commercial rate	800 t/h
Cadence horaire Nominal rate	1200 t/h
Cap Heading alongside	Amont Upstream
Densité de l'eau (estimation) Water density	1,025

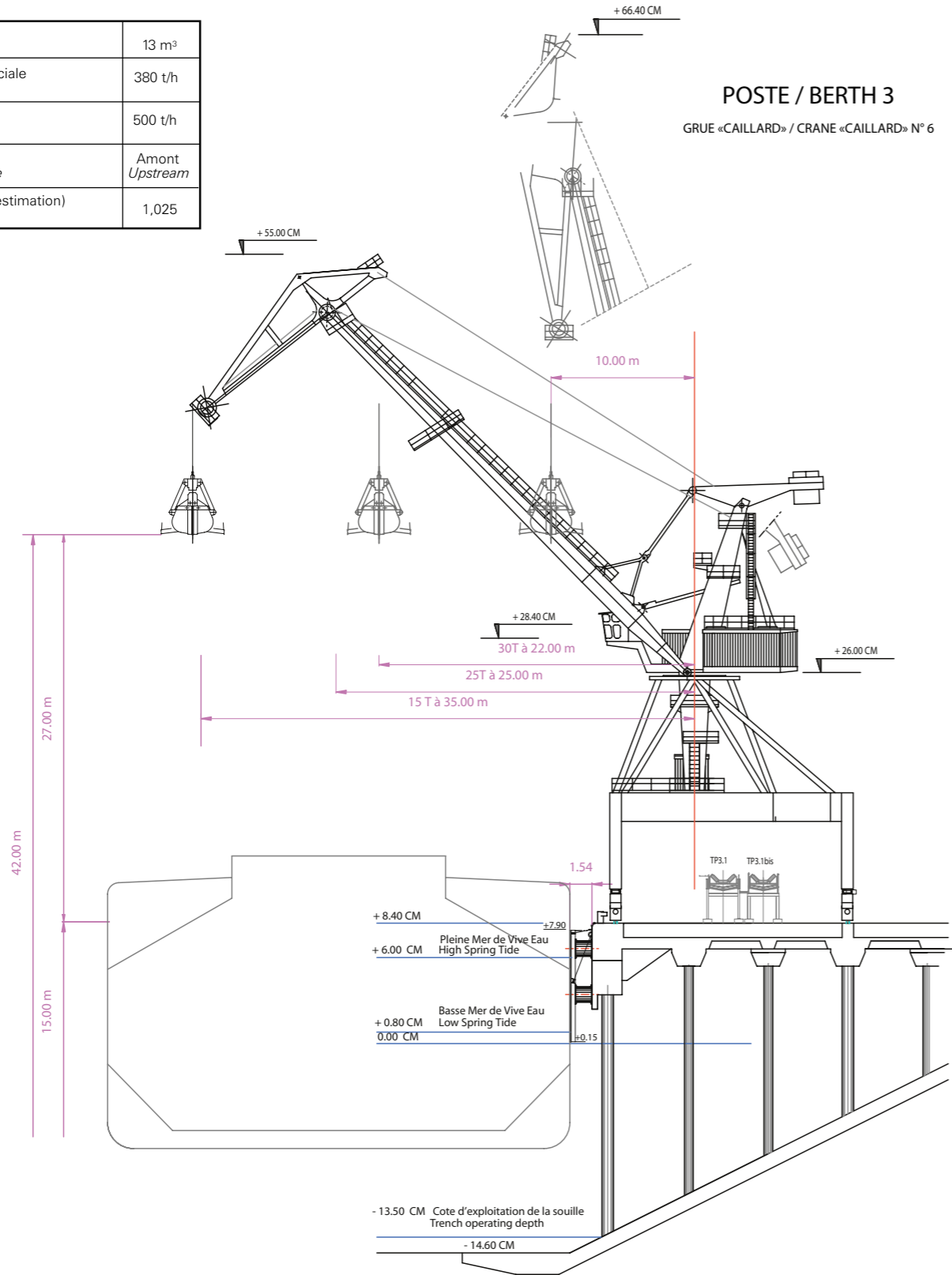
POSTE / BERTH 3

EDC N° STCU N°2





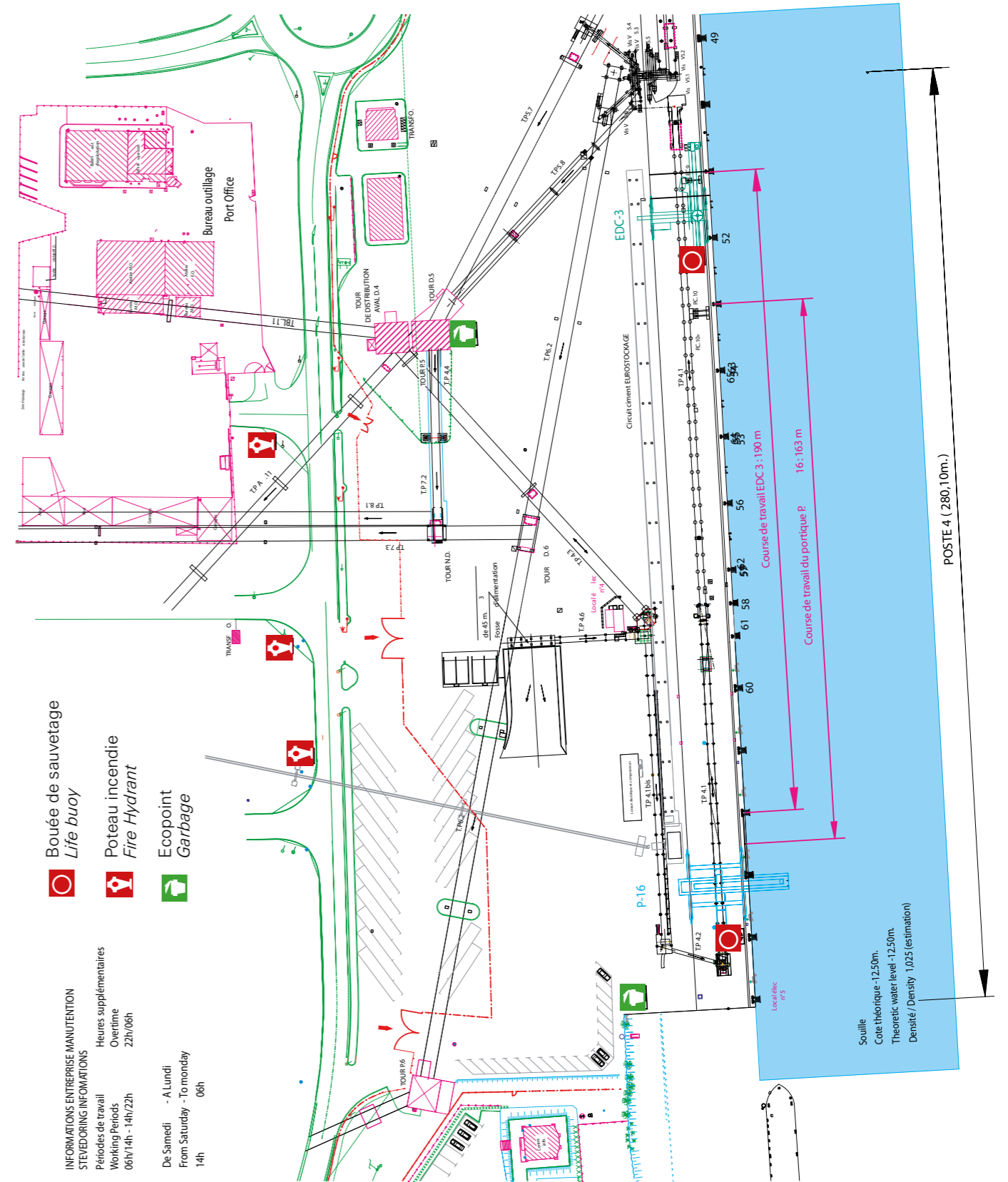
Capacité benne Full grab capacity	13 m ³
Cadence commerciale Commercial rate	380 t/h
Cadence horaire Nominal rate	500 t/h
Cap Heading alongside	Amont Upstream
Densité de l'eau (estimation) Water density	1,025



POSTE / BERTH 3

GRUE «CAILLARD» / CRANE «CAILLARD» N° 6

POSTE / BERTH 4



Bouée de sauvetage
Life buoy



Poteau incendie
Fire Hydrant



Ecopoint
Garbage



INFORMATIONS ENTREPRISE
STEVEDORING INFORMATION

Périodes de travail
Working Periods

06h/14h - 14h/22h

Heures supplémentaires
Overtime

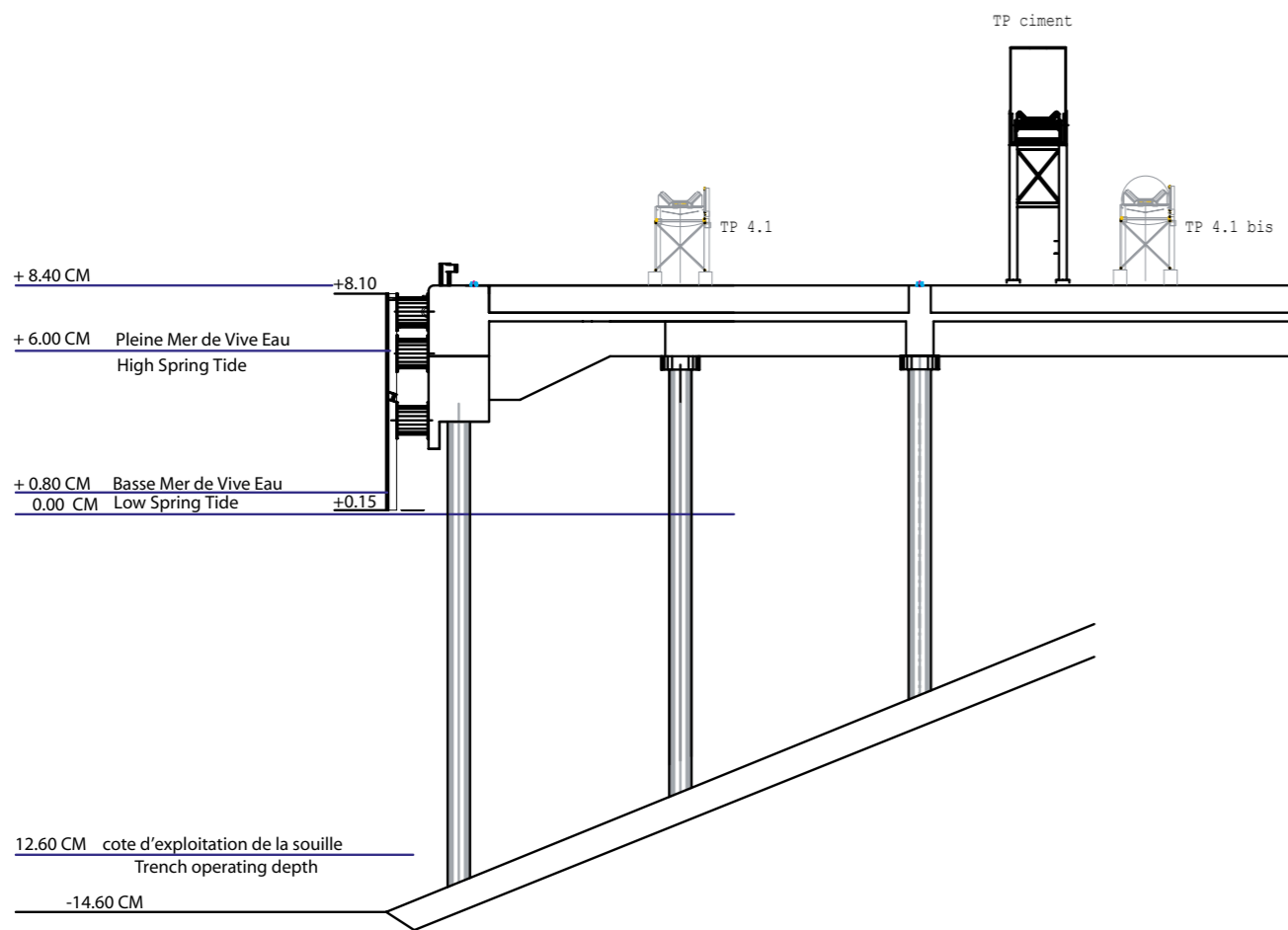
22h/06h

De Samedi - A Lundi

From Saturday - To Monday

14h 06h

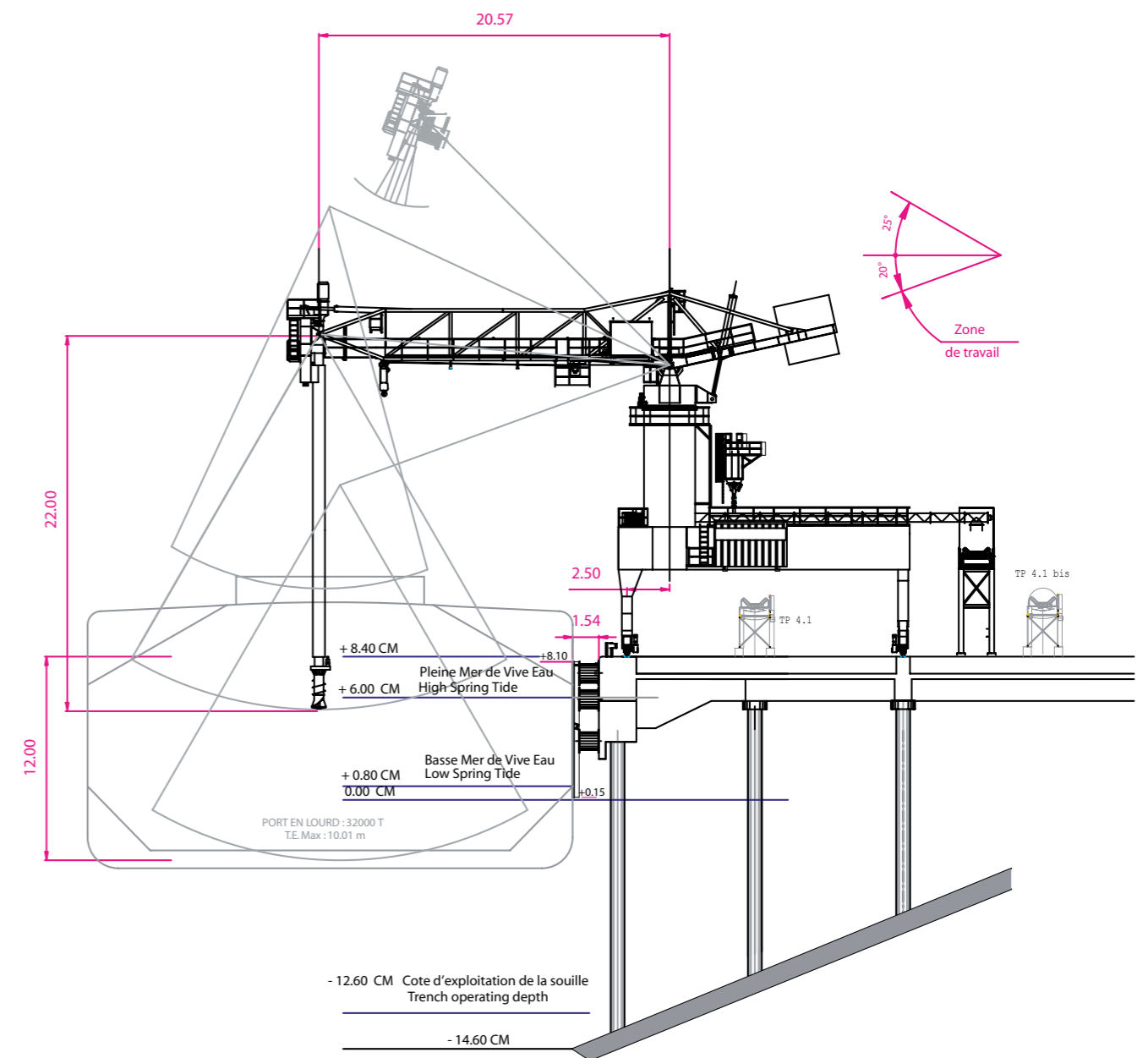
POSTE / BERTH 4



Cadence commerciale Commercial rate	700 t/h
Cap Heading alongside	Amont Upstream
Densité de l'eau (estimation) Water density	1,025

POSTE / BERTH 4

EDC N° 3 (ciment) / Screw Type Continuous Unloader N°3 (cement)



POSTE / BERTH 4

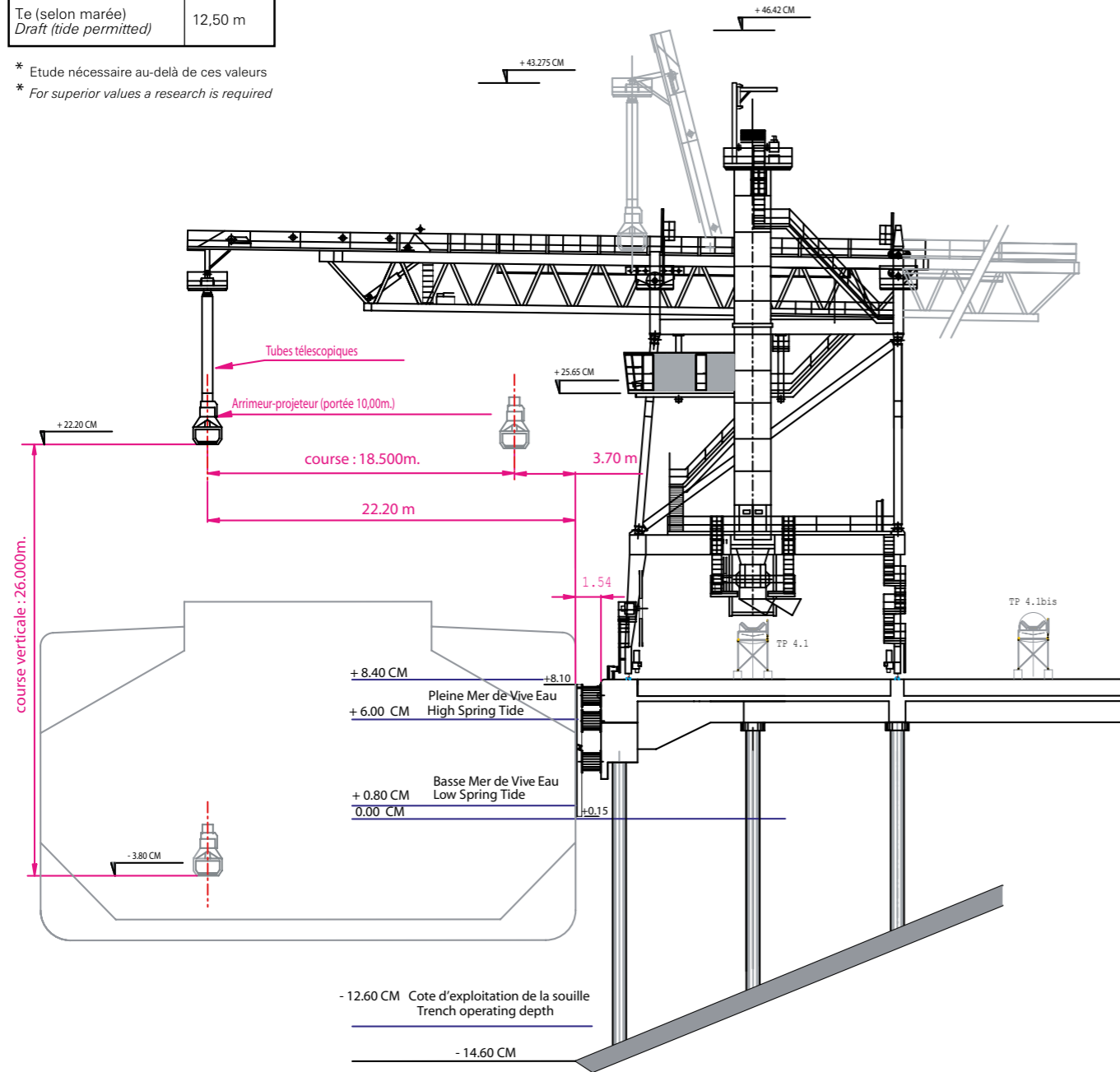
PORTIQUE DE CHARGEMENT P 16 / GANTRY OF LOADING P16

Navire : valeurs maximales *
Vessel : maximum values *

L.H.T L.O.A	225 m
Largeur Breadth	35 m
Déplacement en charge Displacement	100 000 T
Te (selon marée) Draft (tide permitted)	12,50 m

Cadence horaire Nominal rate	1000 t/h
Cap Heading alongside	Amont Upstream
Densité de l'eau Water density	1,025 (estimation)

* Etude nécessaire au-delà de ces valeurs
* For superior values a research is required

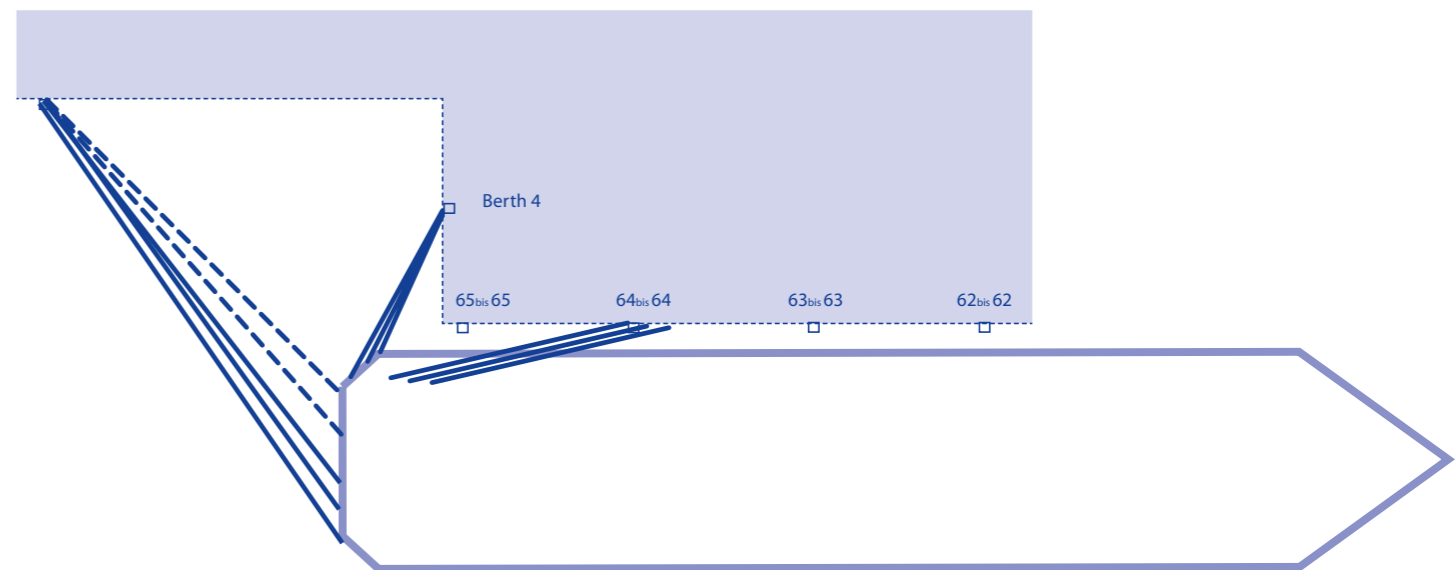


CARACTÉRISTIQUES DU TERMINAL - POSTE 4 / TERMINAL INFORMATION - BERTH4



Au POSTE 4, les grands navires peuvent déborder au maximum de 5 mètres à l'aval du poste. Théoriquement, les navires sont positionnés en cap amont avec un amarrage sur la berge pour les pointes.

Large vessels moored at N°4 berth may exceed the berth downstream but not more than 5 meters. Generally, vessels are moored heading upstream and their sternlines are made fast on the river bank.



CHAPITRE III : RENSEIGNEMENTS À FOURNIR / CHAPTER III : INFORMATION TO BE SUPPLIED

RENSEIGNEMENTS À FOURNIR PAR LE TERMINAL AU CAPITAINE

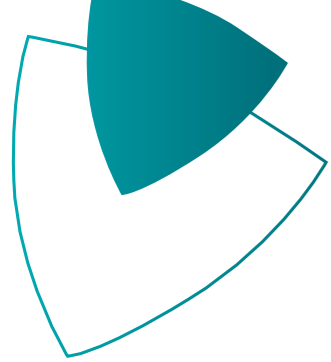
1. Désignation du poste à quai où aura lieu le chargement ou le déchargement et délais prévus pour l'accostage et l'opération de chargement ou de déchargement(1).
2. Caractéristiques du matériel de chargement ou de déchargement, y compris la cadence nominale de chargement ou de déchargement du terminal et le nombre de goulottes de chargement ou de déchargement à utiliser, ainsi que le délai prévu pour chaque déversement ou (dans le cas du déchargement) le délai prévu pour chaque étape du déchargement.
3. Particularités du poste à quai que le capitaine peut devoir connaître, y compris l'emplacement des obstacles fixes ou mobiles, des défenses, des bollards et des dispositifs d'amarrage.
4. Profondeur minimale de l'eau le long du poste à quai et dans les chenaux d'accès ou de sortie(1).
5. Densité de l'eau au poste à quai.
6. Distance maximale entre la flottaison et la partie supérieure des panneaux d'écouille ou entre la flottaison et la partie supérieure des hiloires, suivant celle de ces valeurs qui est applicable à l'opération de chargement ou de déchargement, et tirant d'air maximal.
7. Disposition concernant les passerelles et l'accès.
8. Bord à quai demandé.
9. Vitesse maximale autorisée à l'approche du poste à quai, ainsi que disponibilité et type des remorqueurs, et leur force de traction.
10. Ordre dans lequel les différents lots de cargaison doivent être chargés, et toutes autres restrictions applicables, s'il n'est pas possible de charger la cargaison dans n'importe quel ordre ou dans n'importe quelle cale en raison d'exigences particulières au navire.
11. Toutes propriétés de la cargaison à charger qui peuvent présenter un risque si la cargaison entre en contact avec des cargaisons ou des résidus à bord.
12. Renseignements préalables sur les opérations de chargement ou de déchargement qui sont prévues, ou sur les changements à apporter aux plans de chargement ou de déchargement existants.
13. Indications visant à préciser si le matériel de chargement ou de déchargement du terminal est fixe, ou si sa mobilité est limitée.
14. Aussières d'amarrage requises.
15. Notifications de dispositions particulières concernant l'amarrage.
16. Toutes restrictions quant au ballastage ou au déballastage.
17. Tirant d'eau maximal à l'appareillage autorisé par l'autorité portuaire.
18. Tout autre renseignement concernant le terminal, demandé par le capitaine.

(1) Les renseignements concernant les délais prévus pour l'accostage et l'appareillage, ainsi que la profondeur d'eau minimale au poste à quai, doivent être progressivement mis à jour et transmis au capitaine dès réception des avis d'heure d'arrivée prévue. Les informations sur la profondeur d'eau minimale dans les chenaux d'accès et de sortie seront fournies par l'autorité portuaire.

INFORMATION TO BE SUPPLIED BY THE TERMINAL TO THE CAPTAIN

1. Description of the loading or unloading berth and the estimated time of loading or unloading operations (1).
2. The specifications of the loading or unloading equipment to be used, including the terminal's nominal loading or unloading rate, the number of loading or unloading chutes to be used and the estimated time required for each unloading operation or stage of unloading.
3. The individual characteristics of the berth that the captain may need to know, including the location of any fixed or movable obstacles, fenders, bollards and mooring equipment.
4. The minimum water depth alongside the berth and in the approach or seaward fairways(1).
5. Water density at the berth.
6. Maximum distance between the waterline and the top of the hatch covers or between the waterline and the top of the hatch coaming (depending on which of these values is more relevant to the loading or unloading operation), and the maximum air draft.
7. Instructions concerning gangways and access.
8. The ship side alongside.
9. The maximum permitted berth approach speed, as well as the availability and type of tugs, together with their towing power.
10. The order in which the various sections of cargo should be loaded (and any other applicable restrictions), where the particular requirements imposed by the ship make it impossible to load the cargo in random order or into any hold.
11. Any properties of the cargo to be loaded that could pose a hazard if the cargo were to come into contact with other cargo or residues on board.
12. Preliminary instructions on the planned loading or unloading operations, or any changes to be made to the existing loading or unloading plans.
13. Information clarifying whether the terminal loading or unloading equipment is fixed or is of limited mobility.
14. Mooring lines required.
15. Notification of special mooring requirements.
16. Any restrictions on ballasting or deballasting.
17. Maximum sailing draught authorized by the port authority.
18. Any other terminal information requested by the captain.

(1) Estimated mooring and sailing times and berth minimum water depths will be progressively updated and forwarded to the captain on notification of the ship's estimated arrival time. Information on minimum water depth in the approach and seaward fairways will be supplied by port authority.



RENSEIGNEMENTS À FOURNIR PAR LE CAPITAINE AU TERMINAL

1. L'heure prévue d'arrivée du navire à la station de pilotage, dès que possible.

Cette indication doit être mise à jour le cas échéant.

2. Lors de la communication initiale de l'heure prévue d'arrivée :

- a)** nom, indication d'appel, numéro OMI, état du pavillon et port d'immatriculation ;
- b)** plan de chargement ou de déchargement indiquant la quantité de cargaison, l'arrimage par les écoutilles, l'ordre de chargement ou de déchargement et la quantité à charger ou à décharger lors de chaque opération de déversement ;
- c)** tirant d'eau à l'arrivée et tirant d'eau prévu au départ ;
- d)** temps requis pour le ballastage ou le déballastage ;
- e)** longueur hors tout et largeur du navire et longueur de la tranche à cargaison depuis le surbau avant de l'écoutille située à l'extrémité avant jusqu'au surbau arrière de l'écoutille situé à l'extrémité arrière, par lesquelles la cargaison doit être chargée ou déchargée ;
- f)** distance de la flottaison à la première écoutille par laquelle le chargement ou le déchargement doit commencer et distance du bordé du navire à l'ouverture de l'écoutille ;
- g)** emplacement de l'échelle de coupée ;
- h)** tirant d'air ;
- i)** indications concernant les engins de manutention du navire et leurs capacités, le cas échéant ;
- j)** nombre et type des aussières d'amarrage ;
- k)** demandes particulières concernant, par exemple, le nivellement de la cargaison ou la mesure en continu de la teneur en eau de la cargaison ;
- l)** détails de toute réparation nécessaire susceptible de retarder l'accostage, le commencement du chargement ou du déchargement, ou de retarder l'appareillage à l'issue du chargement ou du déchargement ;
- m)** tout autre renseignement concernant le navire, demandé par le terminal.

INFORMATIONS TO BE SUPPLIED BY THE CAPTAIN TO THE TERMINAL

1. The estimated time of arrival at the pilot station as soon as possible. Terminal should be informed of any changes.

2. The following information should be provided at the same time as the initial notification of arrival time :

- a)** ship's name, call sign, IMO number, flag state and port of registration ;
- b)** loading or unloading plan showing the quantity of cargo, its stowage by hold, the loading or unloading sequence and the quantity to be embarked or disembarked in each operation ;
- c)** draught on arrival and predicted draught on sailing ;
- d)** time required for ballasting or deballasting ;
- e)** ship's length overall, ship's beam and the length of the cargo compartment from the forward coaming of the forward hatch to the aft coaming of the aftmost hatch through which cargo must be loaded or unloaded ;
- f)** distance from the waterline to the first hatch through which loading or unloading must begin, and the distance from the ship's plating to the hatch opening ;
- g)** the location of the accommodation ladder ;
- h)** air draft ;
- i)** information about the ship's cargo handling systems and capacities (where applicable) ;
- j)** the number and type of mooring line ;
- k)** special requests relating to cargo level or the need for continuous measurement of cargo water content ;
- l)** details of any necessary repairs capable of delaying berthing, the commencement of loading or unloading or the sailing of the ship on completion of loading or unloading ;
- m)** any other information regarding the ship that may be requested by the terminal.

CHAPITRE IV : AMARRAGE / CHAPTER IV : MOORING

SOMMAIRE CONTENTS

- P 30** • Moyens d'amarrage
• Mooring means
- P 32** • Plans d'amarrage
• Mooring plans expected



Moyens d'amarrage

Mooring means



Complément à la DÉCLARATION D'ENTRÉE

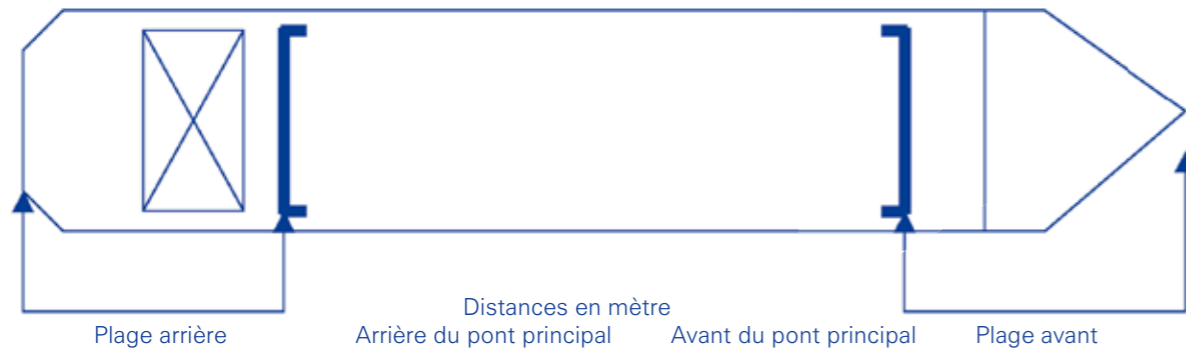
Ecrire lisiblement

Nom du navire Date d'entrée du navire

Nombre de membres d'équipage dédiés à la manipulation des aussières à l'accostage

- Sur la plage avant et l'avant du pont principal
- Sur la plage arrière et l'arrière du pont principal

Sur le diagramme ci-dessous, indiquer la position des treuils, bittes d'amarrage et chaumards



Confirmez que toutes les queues des fils d'acier ont été remplacées depuis 18 mois et sont en bon état. OUI NON

Treuils : - Capacité de traction (Pourcentage)tonnes

FILS D'ACIER SUR TREUIL	Amarre en fils d'acier				Queue en fibre du fil d'acier			
	Nb	Dia. (mm)	Long. (m)	Charge Rupt. (T)	Nb	Type	Dia. (mm)	Long. (m)
Plage avant								
AV pont principal								
AR pont principal								
Plage arrière								

AMARRÉS SUR TREUIL	Nb	Type (matière)	Dia.	Long. (m)	MBL (T)	Coeff. Elasticité
Plage avant						
AV pont principal						
AR pont principal						
Plage arrière						

AUTRES AMARRÉS	Nb	Type (matière)	Dia.	Long. (m)	Charge Rupt.	Coeff. Elasticité
Fil d'acier non sur treuil						
Amarres non sur treuil						
Remorque d'urgence						

Complement to INWARDS DECLARATION

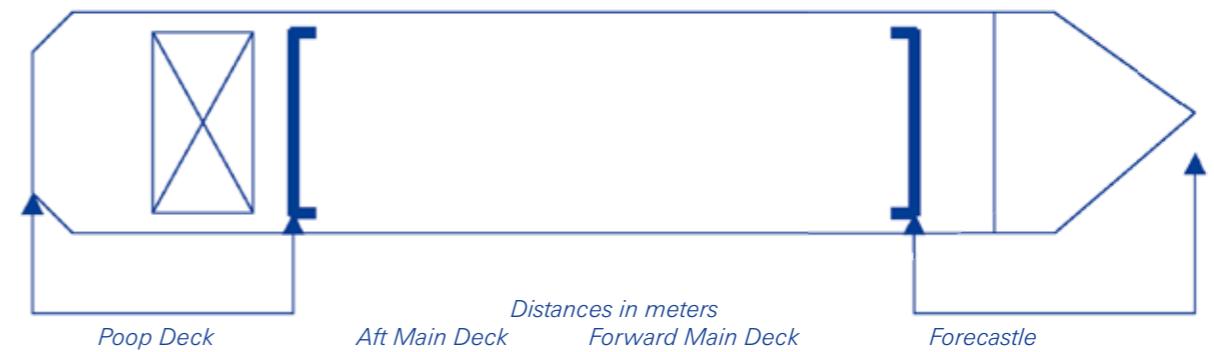
Write legibly

Ship's Name Inwards Date

Number of crew members on decks, dedicated to mooring lines handling at berthing

- on Forecastle and Forward Main Deck
- on Poop Deck and Aft Main Deck

On the diagram below indicate the position of Winches, Mooring Bitts and Fairleads



Please confirm that ALL tails have been replaced during the last 18 months and are in good condition : YES NO

Winches : - Heaving capacity (Rated pull)tons

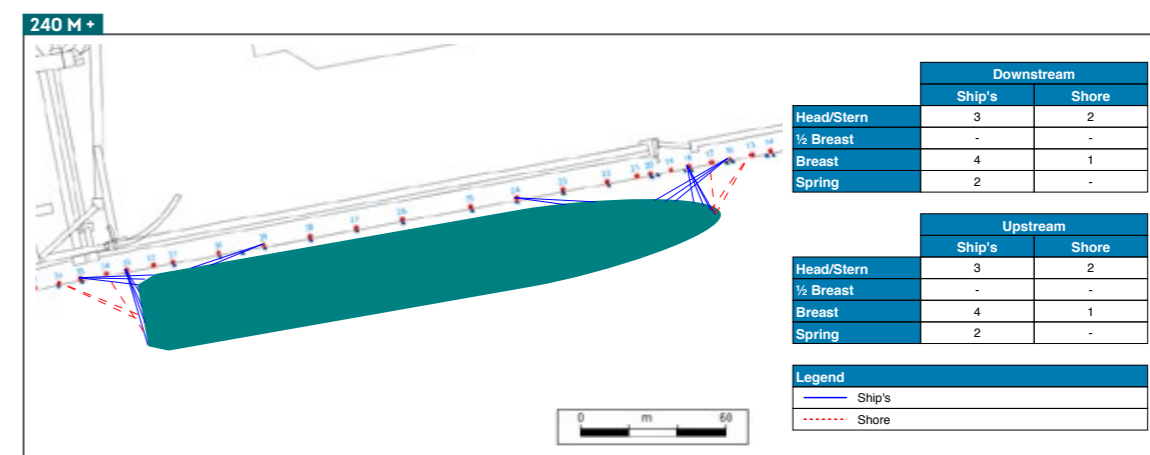
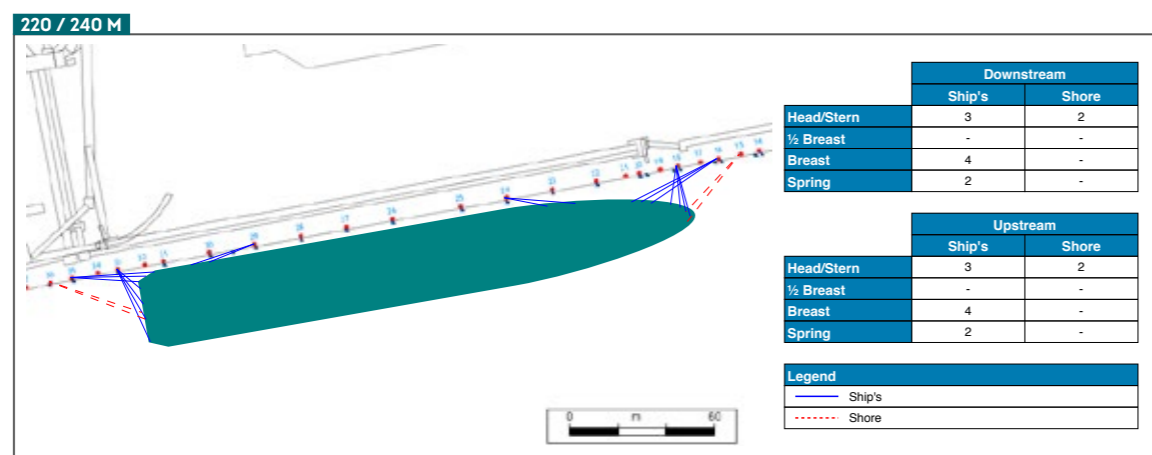
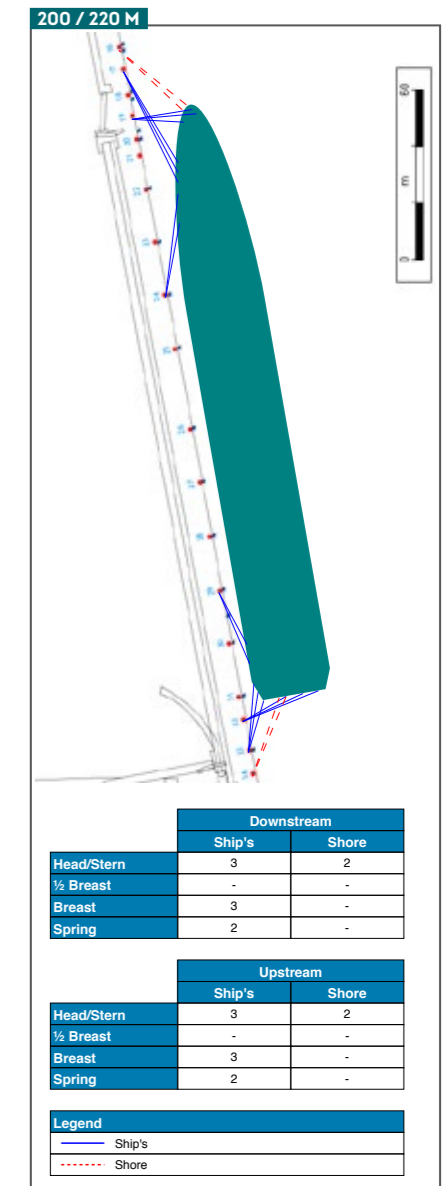
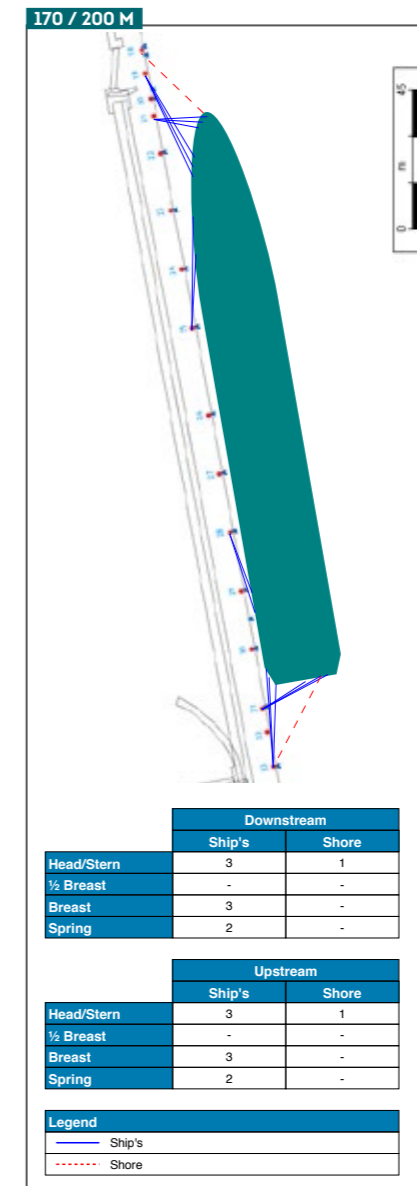
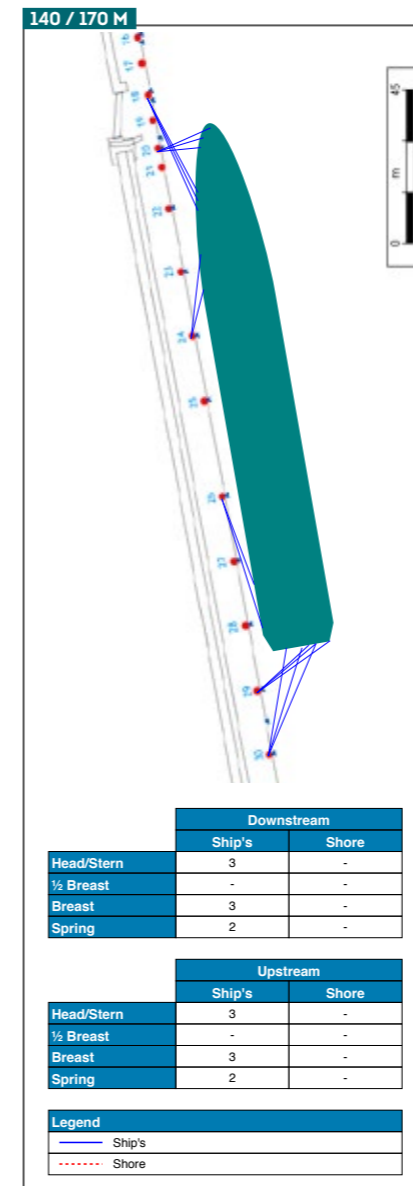
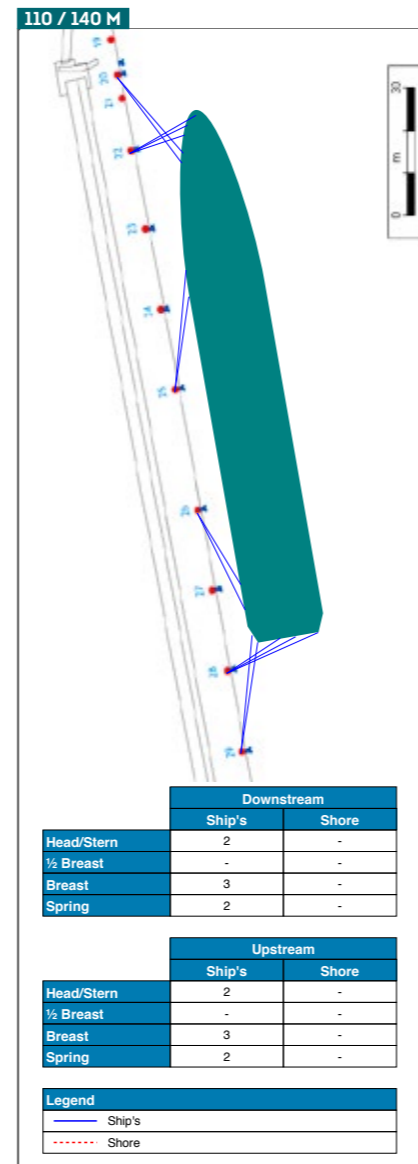
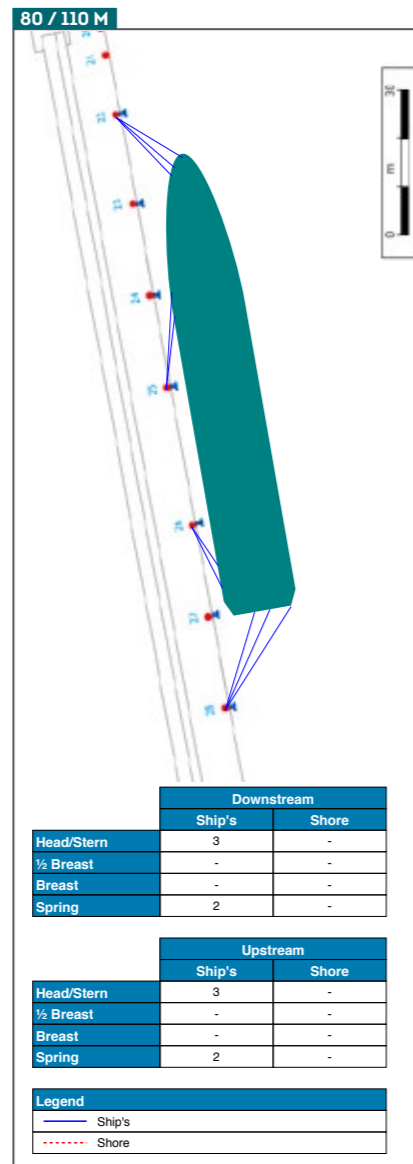
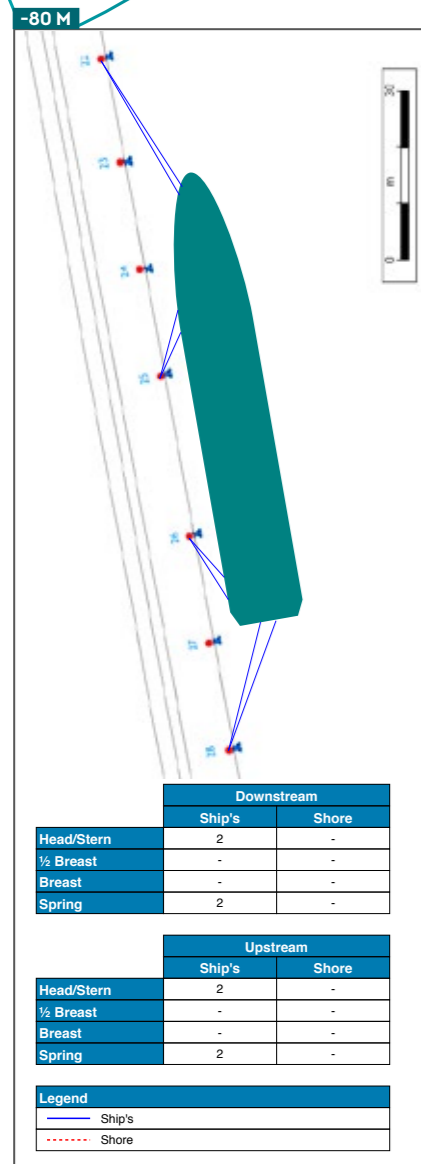
WIRE ON DRUMS	Mooring Wires (on drums)				Mooring Wires Tails				
	Nb	Dia. (mm)	Length (m)	MBL (T)	Nb	Type	Dia. (mm)	Length (m)	MBL (T)
Forecastle									
Forward Main Deck									
Aft Main Deck									
Poop Deck									

MOORING ROPES ON DRUMS	Nb	Type (material)	Dia.	Length (m)	MBL (T)	Coeff. Elasticity
Forecastle						
Forward Main Deck						
Aft Main Deck						
Poop Deck						

OTHER MOORING LINES	Nb	Type (material)	Dia.	Length (m)	MBL (T)	Coeff. Elasticity
Mooring Wires not on drums						
Mooring Ropes not on drums						
Emergency Towing Wires						

Plan d'amarrage prévu

Mooring plan expected



Liste de contrôle navire / terminal Ship / Shore check-list

GRAND PORT MARITIME DE NANTES SAINT NAZAIRE		Direction générale 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 (Chargement et Déchargement des vraquiers secs / Dry bulk cargo carriers loading and unloading)			
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.			
Tirant d'eau maximal admissible du quai : Available depth of water in berth:		Tirant d'air minimum à l'arrivée*: Arrival minimum air draught*:	
Tirant d'eau arrivée (lus) : AV : AR : Arrival draught (read): FWD: AFT:		Tirant d'eau arrivée (calculés) : AV : AR : Arrival draught (calculated): FWD: AFT:	
Tirant d'eau départ (calculés) : AV : AR : Departure draught (calculated): FWD: AFT:		Tirant d'air minimum au départ*: Departure minimum air draught*:	
Questions	Navire Ship	Terminal Terminal	Remarques Remarks
1-La cote de la souille et le tirant d'air à quai sont-ils convenables jusqu'à la fin des opérations commerciales ? <i>Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operations to be completed?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2-L'amarrage est-il adapté aux conditions de marées, météo, courant, au passage de navires au droit du poste et à la mise à couple ? <i>Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Voir plan d'amarrage joint <i>See attached mooring plan</i>
3-En cas d'urgence, le navire est-il prêt à se déplacer par ses propres moyens, à toute heure ? <i>In emergency, is the ship able to leave the berth at any time?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Travaux prévus : <i>Planned works:</i>
4-Existe-il un accès sûr entre le navire et la terre ? <i>Is there safe access between the ship and the wharf?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Coupée installée par / Gangway tended by: le bord / le terminal : <i>ship / shore terminal:</i>
5-Le système de communication convenu entre le navire et la terre fonctionne-t-il correctement ? Moyen de communication : <i>Is the agreed ship/terminal communications system operative?</i> <i>Communication method:</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Langue utilisée / Used language: Canal VHF / VHF channel: N° téléphone / Phone number:
6-Les personnes assurant la liaison bord/terre pendant les opérations commerciales ont-elles été identifiées de façon certaine ? <i>Are the liaison contact persons during operations positively identified?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Contact à bord / Ship contact: Contact terminal / Shore contact:
7-Y a-t-il suffisamment de personnel à bord et sur le terminal pour faire face à une situation d'urgence ? <i>Are adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8-Une demande d'autorisation de soutage a-t-elle été faite et acceptée par la Capitainerie ? <i>Have any bunkering operations been advised and agreed by Harbour Master Office?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Soutage par barge <i>Bunkering by barge</i> Soutage par camion <i>Bunkering by truck</i> Quantité et type de produit : <i>Quantity and kind of products:</i>
9-Y a-t-il des travaux prévus à bord ou sur le quai pendant l'escale et une demande a-t-elle été faite et acceptée par la Capitainerie ? <i>Have any intended repairs to wharf or ship whilst alongside been advised and agreed by harbour master Office?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Type de travaux : <i>Kind of repairs:</i>
10-Une procédure de signalement et d'enregistrement des avaries dues aux opérations commerciales a-t-elle été agréée ? <i>Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operations been agreed?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Voir procédure jointe : <i>See attached procedure:</i>
11-Une information sur les consignes du port et du terminal, services d'urgence, sécurité et prévention de la pollution a-t-elle été transmise au bord ? <i>Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

ESCM09 du 19/05/2011
Ce document est la propriété du GPMNSN et ne peut être reproduit, copié ou divulgué sans accord préalable. This document is the property of GPMNSN and may not be reproduced, copied and/or disclosed without our prior consent.

Liste de contrôle navire / terminal Ship / Shore check-list

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

12-L'affrèteur a-t-il communiqué au bord les caractéristiques de la cargaison conformément à la réglementation SOLAS chapitre VI ? <i>Has the shipper provided the master with the properties of the cargo in accordance with the requirements of chapter VI of SOLAS?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
13-L'atmosphère est-elle sûre dans les cales et les espaces clos où le personnel peut être amené à pénétrer, les cargaisons fumigées identifiées et la nécessité d'un contrôle d'atmosphère validé par le bord et le terminal ? <i>Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required, have fumigated cargoes been identified, and has the need for monitoring of atmosphere been agreed by ship and terminal?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Voir contrôle d'atmosphère joint : <i>See attached atmosphere control:</i>
14-Les capacités de manutention de cargaison et la limite de travail des outils de chargement / déchargement ont-elles été notifiées au navire / terminal ? <i>Have the cargo handling capacity and any limits of travel for each loader/unloader been passed to the ship/terminal?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Cadence maximale de transfert : <i>Maximum transfer rate:</i> outil de chargement : <i>loader:</i> outil de déchargement : <i>unloader:</i> Copie disponible chez : <i>Copy lodged with:</i>
15-Un plan de chargement ou de déchargement a-t-il été calculé pour tous les stades de chargement/déballage ou déchargement/ballastage ? <i>Has a cargo loading or unloading plan been calculated for all stages of loading/deballasting or unloading/ballasting?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16-Les cales devant être travaillées sont-elles clairement identifiées sur le plan de chargement/déchargement, indiquant la séquence de travail et la qualité et tonnage de marchandise à transférer à chaque fois que la cale sera travaillée ? <i>Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
17-La nécessité de niveler dans les cales a-t-elle été discutée, y a-t-il eu accord sur la méthode et l'importance du nivelage ? <i>As the need for trimming of cargo in the holds been discussed, and have the method and extent been agreed?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Méthode : <i>Method:</i>
18-Le bord, le terminal et l'opérateur ont-ils compris et accepté qu'en cas de dépassement des opérations commerciales sur le programme de ballastage, celles-ci seront stoppées jusqu'au retour à la situation normale prévue par le plan de chargement/déchargement ? <i>Do ship and terminal and cargo operator understand and accept that if the ballast program becomes out of step with the cargo operation, it will be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
19-Au déchargement, la méthode de finition des cales et d'enlèvement des résidus a-t-elle été notifiée et acceptée par le bord ? <i>Have the intended procedures for removing cargo residues lodged in the holds while unloading, been explained to the ship and accepted?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Méthode : <i>Method:</i>
20-La procédure pour ajuster l'assiette finale du navire en chargement a-t-elle été décidée et approuvée ? <i>Have the procedures to adjust the final trim of the loading ship been decided and agreed?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tonnage restant sur le terminal : sur le convoyeur : <i>Tonnage held by terminal: conveyor system:</i>
21-Le terminal a-t-il été prévenu du délai nécessaire au navire pour prendre la mer après la fin des opérations commerciales ? <i>Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work?</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Délai : <i>Time:</i>
Pour le navire / For Ship		Pour le terminal / For Shore	
Nom / Name:		Nom / Name:	
Rang / Rank:		Position ou Titre / Position or Title:	
Signature / Signature:		Signature / Signature:	
Date / Date:		Date / Date:	
Heure / Time:		Heure / Time:	
* Le terme "tirant d'air" devrait être interprété soigneusement : si le navire est en rivière, ou en estuaire, la référence habituelle est la hauteur maximale du mât pour passer sous les ponts, alors qu'à quai cette référence est la hauteur disponible ou exigée sous l'engin de chargement ou déchargement.		* The term "air draught" should be construed carefully: if the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height for passing under bridges, while on berth it usually refers to the height available or required under the loader or unloader	

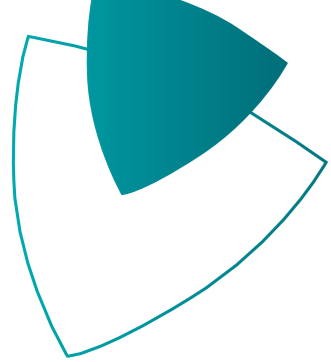
Présentée à la Capitainerie / Submitted to Harbour Master's Office:
Visa de l'Officier de port / Port Officer visa:

Date / Date:

PAGE 2

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

ESCM09 du 19/05/2011
Ce document est la propriété du GPMNSN et ne peut être reproduit, copié ou divulgué sans accord préalable. This document is the property of GPMNSN and may not be reproduced, copied and/or disclosed without our prior consent.



Informations du terminal

Terminal information

Contacts

PERSONNE À CONTACTER PERSON TO CONTACT

NANTES SAINT-NAZAIRE PORT

CAPITAINERIE / HARBOUR MASTER OFFICE
3 bis bd de Verdun
44600 St Nazaire

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

EXPLOITANTS DU TERMINAL / COMPANIES USING THE TERMINAL

EXPLOITANTS / OPERATORS

MBT - Terminal vracs de Montoir / Montoir Bulk Terminal

Rue de la Goelette - BP 36
44550 MONTOIR DE BRETAGNE
e-mail : manutention.montoir@mbterminal.com

INVIVO-HOLCIM - TMV4 - Terminal Multivrac 4 / Multibulk terminal

35, rue des usines
44 100 NANTES
e-mail : sgarcia@invivo-group.com
jean.sarazin@holcim.com

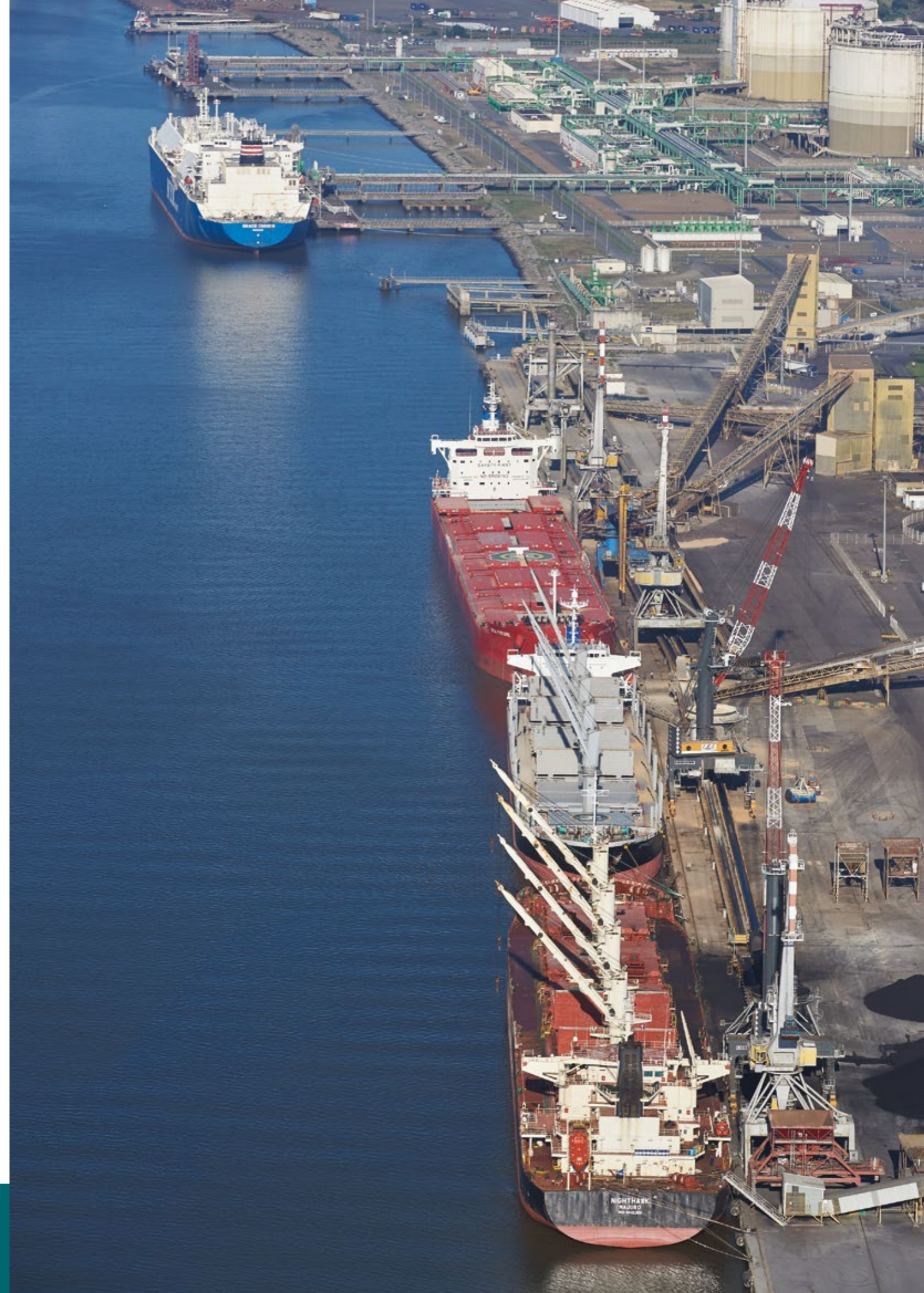
INFORMATIONS ET ACCÈS AU TERMINAL

Le terminal est situé sur la commune de Montoir de Bretagne.
Les accès se font à partir de la route départementale RD 100
Coordonnées GPS 47°18'230 N / 2°7'700 O

TERMINAL ACCESS, SALES AND SCHEDULING DEPARTMENT

*The terminal is located in Montoir de Bretagne.
Accesses are located from RD 100 road.*

47°18'230 N / 2°7'700 O



Capitainerie du Port
Harbour Office
3 bis Boulevard de Verdun, B.P.9
44 600 Saint-Nazaire Cedex - France
Tél. (33) 2 40 45 39 00
Fax (33) 2 40 91 03 17

Nantes Saint-Nazaire Port
18, quai Ernest Renaud
B.P. 18609
44 186 Nantes Cedex 4 - France
Tél. (33) 2 40 44 20 20
Fax (33) 2 40 44 20 01