Règlement d'Accès GNL

AU TERMINAL DE GNL DE ZEEBRUGGE

Contenu

1 OBJECTIF ET PORTÉE 6

1.1 Objectif 6

1.2 Portée 6

1.3 Définitions 6

1.4 Interprétation 6

1.5 Amendements ou modifications du Règlement d'Accès pour le GNL 7

2 SERVICES DE GNL 8

2.1 Description des Services de GNL 8

2.1.1 Slots et Slots Souscrits 8
2.1.2 Droit d'Accostage 8
2.1.3 Droit d'Accostage Additionnel 8
2.1.4 Droit d'Accostage pour Transbordement 8
2.1.5 Droit d'Accostage Autonome 9
2.1.6 Stockage de Base 9
2.1.7 Stockage de Transbordement 9
2.1.8 Capacité d'Émission de Base 9
2.1.9 Stockage Additionnel 9
2.1.10 Stockage Résiduel 10
2.1.11 Capacité d'Émission Additionnelle 10
2.1.12 Capacité d'Émission Autonome 10
2.1.13 Capacité d'Émission Quotidienne 10
2.1.14 Capacité de Stockage Quotidienne 10
2.1.15 Services Non-Nominés 11
2.1.16 Services de Relivraison de GNL 11
2.1.17 Services de Livraison de GNL 11
2.1.18 Services d'Ajustement de la Qualité 11
2.1.19 Les Services d'Ajustement de la Qualité désignent le Service d'Ajustement de la Qualité proposé par l'Opérateur du Terminal à l'Affréteur et aux Autres Affréteurs conformément aux dispositions du présent Règlement d'Accès pour le GNL.Service de Liquéfaction Virtuelle 11

2.2 Allocation de Services de GNL (Marché Primaire) 12

2.2.1 Allocation de Capacités à Long Terme 12
2.2.2 Allocation de Capacités à Court Terme 14

2.3 Marché secondaire 16

2.3.1 Allocation de Services de GNL 16
2.3.2 Conditions générales 16
2.3.3 Notification de non-utilisation de Services de GNL 17
2.3.4 Procédure de transfert 17

3 PROCÉDURES 18

3.1 Règles Opérationnelles 18
3.1.1 Planification des Slots Souscrits, des Droits d'Accostage Additionnels Souscrits et des Droits d'Accostage Autonomes Souscrits de l'Affréteur et des Autres Affréteurs 18
3.1.2 Planification des Droits d'Accostage pour Transbordement souscrits de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement 31
3.1.3 Exigences portuaires 40
3.1.4 Arrivée et départ des Navires de GNL 43
3.1.5 Mise en file d'attente, retards à l'arrivée et replanification opérationnelle 53
3.1.6 Gaz en Stock, Fuel Gas et Émission 57
3.1.7 Service de Prêt 69
3.1.8 Threat to heel 73
3.1.9 Vitesse d'Émission Minimale 74
3.1.10 Libération de Capacité 76
3.1.11 Modification du présent Chapitre 3.1 78

3.2 Procédure d'Approbation du Navire de GNL 79
3.2.1 Demande d'approbation du navire et échange préalable d'informations 79
3.2.2 Étude de l'Interface Navire-Rive et Réunion sur l'Interface de Protection et de Sécurité Navire-Rive 80
3.2.3 Inspection de la sécurité du navire 81
3.2.4 Test de (dé)chargement et approbation du navire 81
3.2.5 Suivi de l'approbation du navire 82

3.3 Spécifications du GNL au Point de Livraison, au Point de Relivraison pour Chargement, au Point de Livraison pour Transbordement, au Point de Relivraison pour Transbordement et spécifications du Gaz Naturel au Point de Relivraison 83
3.3.1 Partie A – Spécifications du GNL pour le Point de Livraison et pour le Point de Relivraison pour le Chargement 83
3.3.2 Partie B – Spécifications générales du Gaz Naturel pour le Point de Relivraison 85
3.3.3 Partie C – Spécifications spécifiques du Gaz Naturel de l'Affréteur pour le Point de Relivraison 87
3.3.4 Partie D – Spécifications du GNL pour le Point de Livraison pour Transbordement et pour le Point de Relivraison pour le Transbordement 90

3.4 Méthodes de test et de mesurage 93
3.4.1 Section I - Définitions 93
3.4.2 Section II – Tableaux d'étalonnage des citernes 93
3.4.3 Section III – Sélection des appareils de mesurage 95
3.4.4 Section IV – Procédures de mesurage 96
3.4.5 Section V – Détermination de la composition du GNL 98
3.4.6 Section VI - Détermination de la quantité d'énergie du GNL livré au Point de Livraison, au Point de Livraison pour Transbordement, ou de GNL relivré au Point de Relivraison pour Chargement ou au Point de Relivraison pour Transbordement 103

3.5 Procédures de nominations du terminal 124
3.5.1 Sujet 124
3.5.2 Dispositions générales 124
3.5.3 Description du modèle de nomination du terminal 125
3.5.4 Nominations 125
3.5.5 Délai de Renomination applicable 128

3.5.6 Interruption applicable/Contrainte relative au Délai 128
3.5.7 Confirmations 129

3.6 Procédures opérationnelles relatives au mesurage et au test 134
3.6.1 Description générale 134
3.6.2 Précision du mesurage 139
3.6.3 Procédure de calibrage et de vérification 142
3.6.4 Références 152

3.7 Entretien des installations au Terminal de GNL 153
3.7.1 Obligation de l'Opérateur du Terminal d'exploiter, d'entretenir et de réparer le Terminal de GNL 153
3.7.2 Maintenance planifiée 153
3.7.3 Maintenance Planifiée à Court Terme et Maintenance Non Planifiée 155
3.7.4 Indemnité et ajustement de la Charge de Capacité 155
3.7.5 Accostage sécurisé 156

3.8 Règles opérationnelles afférentes à l'Ajustement de la Qualité 158

3.9 Règles opérationnelles relatives au chargement du navire de GNL 160

3.10 Gestion de la congestion du Terminal de GNL 163

3.11 Règles opérationnelles afférentes à la Gestion des Incidents et des urgences 164
3.11.1 Introduction 164
3.11.2 Mesures en cas d'incident ou d'urgence 164
3.11.3 Phase "first response" 164
3.11.4 Procédure d'incident et d'urgence 164

3.12 Emplacement du Quai de GNL 167

4 FORMULAIRES 168

4.1 Formulaire de Confirmation de Services 168
4.1.1 Formulaire de Demande de Services pour Contracter (SRFC) 168
4.1.2 Formulaire de Confirmation de Services pour Contracter (SCFC) 169
4.1.3 Formulaire de demande de Services pour Transferts (SRFA) 170
4.1.4 Formulaire de Confirmation de Services pour Transferts (SCFA) 171
4.1.5 Formulaire de demande de Services pour Transferts par l'Opérateur du Terminal (SRFATO) 172
4.1.6 Formulaire de Confirmation de Services pour Transferts par l'Opérateur du Terminal (SCFATO) 173

4.2 Formulaire de Garantie Bancaire 174

4.3 Conditions d'Accès/Utilisation de la Plate-forme des Données Électroniques 175
4.3.1 Introduction 175
4.3.2 Définitions 175
4.3.3 Droits d'accès 176
4.3.4 Accès à la Plate-forme de Données Électroniques 177
4.3.5 Utilisation du Système de Réservation Électronique 179

4.3.6 Responsabilité 180
4.3.7 Force Majeure 182
4.3.8 Droits de Propriété Intellectuelle 182
4.3.9 Législation en matière de protection de la vie privée 182

5 GLOSSAIRE DES DÉFINITIONS 184

5.1 Objectif 184

5.2 Définitions 184

1 OBJECTIF ET PORTÉE

1.1 OBJECTIF

Ce Règlement d'Accès pour le GNL se compose d'un ensemble standard de règles et de procédures régissant l'accès régulé aux Services de GNL proposés par l'Opérateur du Terminal à tout Utilisateur du Terminal utilisant le Terminal de GNL exploité par l'Opérateur du Terminal à Zeebrugge.

1.2 PORTÉE

Ce Règlement d'Accès pour le GNL s'appliquera à tous les Utilisateurs du Terminal souscrivant des services de GNL auprès de l'Opérateur du Terminal. Il convient de remarquer que sauf indication spécifique, les Services de chargement de camions GNL ne relèvent pas de la portée de ce Règlement d'accès pour le GNL.

1.3 DÉFINITIONS

À moins que le présent Règlement d'Accès pour le GNL n'en donne une autre définition, tout terme commençant par une majuscule aura le sens qui lui est donné au chapitre 5 du Règlement d'Accès pour le GNL.

1.4 INTERPRÉTATION

Dans le présent Règlement d'Accès pour le GNL :

(i) le singulier inclut le pluriel et vice versa, selon le cas, sauf si cela s'avère nécessaire pour les termes Affréteur, Autre Affréteur, Affréteur de Transbordement, Autre Affréteur de transbordement, Autre Utilisateur, Utilisateur du Terminal, Partie et Opérateur du Terminal ;

(ii) une référence à un genre inclut l'autre ;

(iii) sauf disposition contraire explicite, les références au « AC » renverront à une section ou un article du présent Règlement d'Accès pour le GNL ;

(iv) les intitulés d'article ou de section et la table des matières sont insérés dans un souci de facilité et n'affectent pas la structure ou l'interprétation du Règlement d'Accès pour le GNL ;

(v) sauf disposition contraire, la référence à un contrat, un instrument ou des procédures renvoie au même contrat, instrument ou procédure tels que modifié(es), amendé(es) ou remplacé(es) de temps à autre ;

(vi) toute référence à une loi, à un règlement, à une réglementation, ou à une instruction vise une référence à cette loi, ce règlement, cette réglementation, cette règle, ou cette instruction tel(le) que modifié(e) ou remplacé(e) de temps à autre ; et

(vii) sauf disposition contraire, les références au temps sont des références aux heures belges et seront écrites hh h mm, où les lettres hh désignent l'heure

entre 0 et 23 et les lettres mm les minutes entre 0 et 59. Aucune indication de « am » ou « pm » ne sera fournie. Sauf disposition contraire, les références au Jour, Mois et Année sont des références au jour, mois et année du calendrier grégorien.

1.5 AMENDEMENTS OU MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT D'ACCÈS POUR LE GNL

L'Opérateur du Terminal pourra amender ou modifier le présent Règlement d'Accès pour le GNL après consultation des Utilisateurs du Terminal, et ce, conformément à la législation et à la réglementation applicables avant de tels amendements ou modifications soumis à l'approbation préalable de la CREG, si et quand cela s'avère nécessaire, avant leur entrée en vigueur.

2 SERVICES DE GNL

2.1 DESCRIPTION DES SERVICES DE GNL

2.1.1 Slots et Slots Souscrits

Le principal objectif du Terminal de GNL est de recevoir et de décharger des Navires de GNL, de stocker temporairement et de regazéifier le GNL et d'émettre la quantité équivalente d'énergie (réduite de tout Fuel Gas utilisé dans le processus) sous forme de Gaz Naturel (le service principal). Les Affréteurs peuvent acquérir un tel service principal pour un nombre défini de chargements de GNL à long terme ou pour un ou plusieurs Navires de GNL « spot » par le biais de la souscription de (d'un nombre de) Slots. Étant donné que la Jetée Est du Terminal de GNL peut accueillir des Navires de GNL jusqu'aux navires Q-max et que la Jetée Ouest du Terminal de GNL peut recevoir des Navires de GNL jusqu'aux navires Q-Flex, la combinaison de Slots ou d'un Slot avec un Stockage Additionnel et/ou une Capacité d'Émission Additionnelle peut, conformément aux dispositions visées dans l'AC 3.1.4.5, peut être utilisée afin d'accueillir un navire Q-Flex totalement chargé ou un navire Q-max.

Les Slots peuvent être souscrits via les procédures visées dans le présent Règlement d'Accès pour le GNL et par le biais d'un Formulaire de Confirmation de Services approprié, ces Slots deviennent alors des Slots Souscrits, par lequel chaque Slot Souscrit se compose d'un ensemble de titres simultanés à un Droit d'Accostage, de Stockage de Base et de Capacité d'Émission de Base.

2.1.2 Droit d'Accostage

L'Opérateur du Terminal acceptera le Navire de GNL d'un titulaire d'un Droit d'Accostage dans la Fenêtre applicable. Le titulaire pourra accoster et décharger ce Navire ou, alternativement, le charger au Terminal de GNL en lien avec une Marée Haute, dans le cadre de la fourniture de Services de Relivraison de GNL par ledit Opérateur du Terminal, et ce, de la manière autorisée par les règles maritimes applicables dans le Port et conformément au présent Règlement d'Accès pour le GNL.

2.1.3 Droit d'Accostage Additionnel

L'Opérateur du Terminal acceptera le Navire de GNL d'un titulaire d'un Droit d'Accostage Additionnel dans la Fenêtre applicable. Ce Navire de GNL pourra accoster au Terminal de GNL aux fins de la fourniture de Services de Relivraison de GNL par ledit Opérateur du Terminal pour ce type de Navire en lien avec une marée, et ce, de la manière autorisée par les règles maritimes applicables dans le Port et conformément au Règlement d'Accès pour le GNL.

2.1.4 Droit d'Accostage pour Transbordement

L'Opérateur du Terminal acceptera le Navire de GNL d'un titulaire d'un Droit d'Accostage pour Transbordement. Le titulaire pourra accoster et décharger ou, alternativement, charger un Navire de GNL et, le cas échéant, dans le cadre de la

fourniture de Services de Transbordement de GNL par ledit Opérateur du Terminal, faire procéder à des services de Gazage et/ou de Refroidissement au Terminal de GNL en lien avec une Marée Basse, et ce, de la manière autorisée par les règles maritimes applicables dans le Port et conformément au présent Règlement d'Accès pour le GNL.

2.1.5 Droit d'Accostage Autonome

L'Opérateur du Terminal acceptera le Navire de GNL d'un titulaire d'un Droit d'Accostage Autonome. Ce Navire de GNL pourra accoster au Terminal de GNL aux fins de la fourniture de Services de Relivraison de GNL ou de Livraison de GNL par ledit Opérateur du Terminal pour ce type de Navire en lien avec une Marée, et ce, de la manière autorisée par les règles maritimes applicables dans le Port et conformément au présent Règlement d'Accès pour le GNL.

2.1.6 Stockage de Base

L'Opérateur du Terminal mettra à la disposition du titulaire d'un Stockage de Base (lorsque ce dernier est accordé un Slot Souscrit) une quantité de capacité de stockage dans le Terminal de GNL égale à 140.000 m³ de GNL, qui sera mise à disposition au début du Slot Planifié associé et qui diminuera linéairement jusqu'à zéro pendant la Durée du Stockage de Base.

2.1.7 Stockage de Transbordement

L'Opérateur du Terminal mettra à disposition du titulaire de Stockage de Transbordement une quantité de capacité de stockage dédiée au Terminal de GNL égale à 180 000 Mètres cubes de GNL, pouvant être utilisée en continu pour le déchargement, le stockage ou le chargement de GNL.

2.1.8 Capacité d'Émission de Base

L'Opérateur du Terminal mettra à la disposition du titulaire d'une Capacité d'Émission de Base (lorsque cette dernière est adjointe à un Slot Souscrit) une quantité d'Émission au Terminal de GNL égale à 4.200 MWh/heure. La Capacité d'Émission de Base sera mise à disposition au début du Slot Planifié associé et demeurera valable pendant la durée du Stockage de Base.

2.1.9 Stockage Additionnel

Le Stockage Additionnel désigne le droit de stocker des quantités de GNL dans le Terminal de GNL en sus du Stockage de Base, exprimé en Mètres Cubes (m³) de GNL (mais à l'exclusion de la Capacité de Stockage Quotidienne).

L'Opérateur du Terminal fournira à l'Affréteur, aux Autres Affréteurs et/ou à l'Autre Utilisateur la quantité de Stockage Additionnel spécifiée par l'Affréteur dans le Formulaire de Confirmation de Services concerné.

2.1.10 Stockage Résiduel

Le Stockage Résiduel désigne le droit de stocker du GNL dans le Terminal GNL, exprimé en Mètres Cubes (m^3) de GNL, pour un ou plusieurs Mois (avec un minimum d' un Mois et un maximum de six Mois) mis à disposition par l'Opérateur du Terminal sur base d'une granularité journalière.

Au plus tard 5 Jours Ouvrables avant la fin de chaque Mois M moins deux (M-2), l'Opérateur du Terminal publiera le Stockage Résiduel disponible à partir du début du Mois M. Ce Stockage Résiduel pourra être réservé à partir du début du mois M moins un (M-1) et jusqu'à deux Jours Ouvrables avant le début du Stockage Résiduel du Mois M.

L'Opérateur du Terminal fournit à l'Affréteur et aux Autres Affréteurs la quantité de Stockage Résiduel spécifiée dans le Formulaire de Confirmation de Service correspondant.

2.1.11 Capacité d'Émission Additionnelle

La Capacité d'Émission Additionnelle désigne le volume d'Émission excédant la Capacité d'Émission de Base de l'Affréteur, exprimée en GWh/h (mais à l'exclusion de la Capacité d'Émission Quotidienne).

L'Opérateur du Terminal fournira à l'Affréteur, aux Autres Affréteurs et/ou à l'Autre Utilisateur la quantité de Capacité d'Émission Additionnelle spécifiée par l'Affréteur dans le Formulaire de Confirmation de Services concerné.

2.1.12 Capacité d'Émission Autonome

La Capacité d'Émission Autonome désigne la quantité d'Émission dégroupée qui peut être utilisée par un Affréteur, exprimée en GWh/h (mais excluant tout Capacité d'Émission quotidienne qui pourrait autrement être souhaitée par l'Affréteur).

L'Opérateur du terminal fournira à l'Affréteur, les Autres Affréteurs et/ou à l'Autre Utilisateur la quantité de Capacité d'Émission Autonome précisée par l'Affréteur dans le Formulaire de Confirmation de Services concerné.

2.1.13 Capacité d'Émission Quotidienne

La Capacité d'Émission Quotidienne désigne le volume de Capacité d'Émission Additionnelle acquise sur une base journalière.

2.1.14 Capacité de Stockage Quotidienne

La Capacité de Stockage Quotidienne désigne le volume de Stockage Additionnel acquis sur une base journalière.

2.1.15 Services Non-Nominés

Les Services Non-Nominés désignent le service proposé par l'Opérateur du Terminal en vertu duquel les Utilisateurs du Terminal peuvent procéder à des Nominations du Terminal sur la base des Droits d'Émission Non-Nominés, excédant leur Capacité d'Émission, conformément aux dispositions du présent Règlement d'Accès pour le GNL.

2.1.16 Services de Relivraison de GNL

Les Services de Relivraison de GNL désignent le service comprenant le chargement, le gazage et/ou le refroidissement d'un Navire de GNL par l'Opérateur du Terminal au Terminal de GNL conformément aux dispositions du présent Règlement d'Accès pour le GNL.

L'Opérateur du Terminal fournira des Services de Relivraison de GNL à l'Affréteur pour autant que l'Affréteur dispose d'un Droit d'Accostage Additionnel ou d'un Droit d'Accostage Autonome (ou d'un Droit d'Accostage le cas échéant).

2.1.17 Services de Livraison de GNL

Les Services de Livraison de GNL désignent le service comprenant le déchargement d'un Navire de GNL par l'Opérateur du Terminal au Terminal de GNL conformément aux dispositions du présent Règlement d'Accès pour le GNL.

Pour éviter tout doute, les Services de Livraison de GNL ne comprennent aucune Capacité de Stockage.

L'Opérateur du Terminal fournira des Services de Livraison de GNL à l'Affréteur pour autant que l'Affréteur dispose d'un Droit d'Accostage Autonome.

2.1.18 Services d'Ajustement de la Qualité

2.1.19 Les Services d'Ajustement de la Qualité désignent le Service d'Ajustement de la Qualité proposé par l'Opérateur du Terminal à l'Affréteur et aux Autres Affréteurs conformément aux dispositions du présent Règlement d'Accès pour le GNL.Service de Liquéfaction Virtuelle

Le Service de Liquéfaction Virtuelle désigne le service conditionnel offert par l'Opérateur du Terminal, sous réserve des dispositions de l'AC 3.5.7.2, par lequel l'Affréteur peut effectuer des Nominations du Terminal au Point de Relivraison pour augmenter son Gaz en Stock de GNL conformément aux dispositions du présent Règlement d'Accès GNL.

Pour éviter tout doute, le Service de Liquéfaction Virtuelle ne comprend aucune Capacité de Stockage.

2.2 ALLOCATION DE SERVICES DE GNL (MARCHÉ PRIMAIRE)

2.2.1 Allocation de Capacités à Long Terme

2.2.1.1 Les Services de GNL suivants (les « ***Capacités à Long Terme*** ») sont alloués dans le cadre d'une allocation des Capacités à Long Terme (la « ***Procédure de Capacités à Long Terme*** ») : Slots, Droits d'Accostage pour Transbordement, Droits d'Accostage, Droits d'Accostage Additionnels, Droits d'Accostage Autonomes, Stockage de Transbordement, Stockage Additionnel, Capacité d'Émission Additionnelle, Capacité d'Emission Autonomeet Ajustement de la Qualité.

2.2.1.2 La Procédure de Capacités à Long Terme est appliquée par le biais :

(i) d'une Fenêtre de Souscription conformément à l'AC 2.2.1.3; ou

(ii) d'une open season conformément au Code de Bonne Conduite pour les capacités pour lesquelles une décision d'investissement doit encore être prise par l'Opérateur du Terminal (selon le cas).

Si des Capacités à Long Terme sont encore disponibles à la fin de la Fenêtre de Souscription correspondante ou de l'open season, de tels Services de GNL seront alloués selon le principe du « *first committed/first served* » sur la base de la date et de l'heure de réception de la demande liante jusqu'à la prochaine Fenêtre de Souscription ou une open season (selon le cas). L'organisation d'une Fenêtre de Souscription est régulièrement assurée par l'Opérateur du Terminal, normalement tous les deux ans selon la disponibilité de capacités suffisantes et en fonction des signaux envoyés par le marché.

2.2.1.3 Règles et organisation d'une Fenêtre de Souscription

2.2.1.3.1 Préalablement au début d'une telle Fenêtre de Souscription, l'Opérateur du Terminal établit une procédure détaillée énonçant les « termes et conditions » de la fenêtre pour souscrire et attribuer ces Services de GNL et communique sur son site web les conditions applicables et le calendrier spécifique de cette Fenêtre.

Ces termes et conditions préciseront les informations pratiques applicables à une Fenêtre de Souscription spécifique, en respectant les dispositions annexées au présent Règlement d'Accès pour le GNL, et stipuleront notamment, sans s'y limiter, les dispositions suivantes :

- les Services de GNL proposés par la Fenêtre de Souscription ;
- la durée possible et la date de début des Services de GNL proposés ;
- les dates d'ouverture et de clôture de la Fenêtre de Souscription ;
- la procédure d'enregistrement du participant ; et
- les règles d'allocation de la Fenêtre de Souscription.

La CREG sera préalablement informée des termes et conditions afférentes à une Fenêtre de Souscription.

2.2.1.3.2 Le participant souhaitant réserver une capacité en vertu de la Fenêtre de Souscription est invité à soumettre son formulaire de demande liante de capacité en vue de la signature d'un contrat. Ce formulaire doit être dûment complété et exécuté avant l'échéance de la Fenêtre de Souscription.

Conformément aux termes et conditions de la Fenêtre de Souscription concernée, le participant mentionnera dans son formulaire de demande liante de capacité, sans que cette énumération soit exhaustive :

1. Pour les Services de GNL que le participant souhaite souscrire :
   - une capacité minimale en dessous de laquelle le participant ne souhaite pas souscrire les Services de GNL (« Demande Minimale ») ; et
   - une capacité maximale pour laquelle le participant souhaite souscrire les Services de GNL (« Demande Maximale ») ; et
2. La date de début et la durée des Services de GNL.

La Demande Maximale notifiée ne peut pas excéder l'offre. La demande liante est réputée avoir été commise à compter de la date de début, et ce, pour la durée demandée.

2.2.1.3.3 La Capacité disponible des Services de GNL en vertu de la Fenêtre de Souscription sera allouée comme suit :

(i) Si la capacité totale demandée est inférieure ou égale à la capacité disponible proposée dans le cadre de la Fenêtre de Souscription, chaque participant recevra la capacité demandée ;

(ii) Si la capacité totale demandée est supérieure à la capacité disponible proposée dans le cadre de la Fenêtre de Souscription, les demandes liantes de capacité seront honorées comme suit :

(a) la priorité sera donnée aux demandes liantes de capacité de plus longue durée ;

(b) entre les demandes liantes de capacité de même durée :

i. la capacité disponible sera allouée proportionnellement aux capacités demandées ;

ii. si l'application de la règle d'allocation proportionnelle implique qu'une certaine capacité soit allouée à un participant alors qu'elle est inférieure à la Demande Minimale notifiée par ce participant, aucune capacité ne sera allouée à ce participant ; et

iii. la capacité qui n'a pas été allouée à certains participants, sera allouée proportionnellement à la capacité demandée aux autres participants, pour autant que les Demandes Minimales des autres participants soient satisfaites.

2.2.1.3.4 L'Opérateur du Terminal peut, lors de la Fenêtre de Souscription organisée pour les Droits d'Accostage Autonomes, offrir à tous les Affréteurs qui ont préalablement souscrits des Droits d'Accostage Additionnels, et sous réserve des règles d'attribution applicables pour l'attribution de la capacité disponible lors d'une Fenêtre de Souscription, une possibilité d'échanger une partie de ou tout leur(s) Droit(s) d'Accostage Additionnel(s) restant(s) contre des Droits d'Accostage Autonomes. Le nombre de Droits d'Accostage Autonomes qui peuvent être souscrits en échangeant un (des) Droit(s) d'Accostage Additionnel(s) contre des Droits d'Accostage Autonomes est égal au rapport entre les éléments fixes du Tarif Régulé pour le Doit d'Accostage Additionnel et pour le Droit d'Accostage Autonome, tels qu'applicables au moment de l'allocation, arrondi (le cas échéant) à l'unité supérieure. Aucun report vers une autre Année Contractuelle n'est possible lors de l'échange de Droit(s) d'Accostage Additionnel(s) avec des Droits d'AccostageAutonomes .

2.2.1.4 Règles et organisation d'une open season

2.2.1.4.1 Dans le cadre de capacités pour lesquelles une décision d'investissement doit encore être prise, l'Opérateur du Terminal organisera une open season afin d'évaluer si le marché manifeste un intérêt suffisant. L'open season sera accompagnée d'une « open season - demande liante / description d'offre » donnant les conditions de l'open season respective (y compris, sans toutefois s'y limiter, les règles de souscription et les règles d'allocation des Services de GNL concernés) conformément aux dispositions de cette section duRèglement d'Accès pour le GNL.

2.2.1.4.2 Le participant souhaitant réserver de la capacité en vertu de l'open season est invité à soumettre sa demande liante de capacité, dûment complétée et signée avant l'échéance de l'open season.

2.2.1.4.3 Au cas où tous les Services de GNL ne peuvent pas être alloués conformément à l'AC 2.2.1.4, l'Opérateur du Terminal se réserve le droit de ne pas allouer la capacité proposée pendant l'open season.

2.2.2 Allocation de Capacités à Court Terme

2.2.2.1 Les Services de GNL suivants (les « ***Capacités à Court Terme*** ») sont alloués dans le cadre d'une allocation de Capacités à Court Terme (l'« ***Allocation de Capacités à Court Terme*** *»)* : Slots, Droits d'Accostage pour Transbordement, Droits d'Accostage, Droits d'Accostage Additionnels, Droits d'Accostage Autonomes, Stockage Résiduel, Capacité de Stockage Quotidienne, Capacité d'Émission Quotidienne et Ajustement de la Qualité.

2.2.2.2 L'allocation de Capacités à Court Terme est exécutée au terme de la procédure suivante ou de toute autre procédure proposée par l'Opérateur du Terminal et approuvée par la CREG :

(i) Les Slots qui n'ont pas été alloués durant une Procédure de Capacités à Long Terme ou qui sont identifiés comme étant disponibles :

(1) lors de la détermination des AMS conformément à l'AC 3.1: des Slots additionnels entres les mois de mars et d'octobre ; ou

(2) après avoir établi le RBS conformément à l'AC 3.1: les Slots non souscrits

(3) sont alloués :

(aa) Premièrement, à tout Affréteur qui a notifié à l'Opérateur du Terminal qu'il ne peut ou n'a pas la possibilité d'utiliser un (des) Slot(s) qu'il a souscrit(s) pour l'Année Contractuelle suivante (Y+1) pour des motifs de maintenance de ses installations de production et/ou de ses Navires de GNL ou de contraintes logistiques d'expédition justifiées et motivées.

(bb) Deuxièmement, à un Affréteur ayant des Capacités Make-Up ; et

(cc) Troisièmement, à tout Affréteur ou Affréteur potentiel selon le principe du « first committed/first served » à compter du moment où le Slot a été publié sur le site web de l'Opérateur du Terminal.

À compter de dix (10) jours avant le début d'un Slot Planifié et publié mais non souscrit, les Droits d'Accostage, le Stockage de Base et/ou la Capacité d'Émission de Base peuvent être individuellement souscrits et seront alloués selon le principe du « *first committed/first served* ».

(ii) Des Droits d'Accostage Additionnels qui n'ont pas été alloués au cours d'une Procédure de Capacités à Long Terme, ou qui ont été identifiés comme étant disponibles conformément à l'AC 3.1, seront alloués selon le principe du « *first committed/first served* » à compter de leur publication sur le site web de l'Opérateur du Terminal.

(iii) Des Droits d'Accostage Autonomes qui n'ont pas été alloués au cours d'une Procédure de Capacités à Long Terme, ou qui ont été identifiés comme étant disponibles conformément à l'AC 3.1, seront alloués selon le principe du « *first committed/first served* » à compter de leur publication sur le site web de l'Opérateur du Terminal.

(iv) Les Droits d'Accostage qui ont été identifiés comme étant disponibles conformément à l'AC 3.1 seront alloués selon le principe du « *first committed/first served* » à compter de leur publication sur le site web de l'Opérateur du Terminal.

(v) Des Droits d'Accostage pour Transbordement qui n'ont pas été alloués au cours d'une Procédure de Capacités à Long Terme, ou qui ont été identifiés comme étant disponibles conformément à l'AC 3.1, seront alloués selon le principe du « first committed/first served » à compter de leur publication sur le site web de l'Opérateur du Terminal.

(vi) Du Stockage Résiduel identifié comme disponible conformément à l'AC 2.1 sera alloué selon le principe du *« first committed/first served »* suite à sa publication

sur le site web de l'Opérateur du Terminal à partir du début du Mois M moins un (M-1) jusqu'à deux Jours Ouvrables avant le début du Stockage Résiduel dans le Mois M.

(vii) Les Capacités de Stockage Quotidiennes seront allouées proportionnellement aux demandes introduites la veille, conformément à l'AC 3.1.

(viii) Les Capacités d'Émission Quotidiennes seront allouées proportionnellement aux demandes introduites la veille, conformément à l'AC 3.1.

2.3 MARCHÉ SECONDAIRE

2.3.1 Allocation de Services de GNL

Sans préjudice de l'AC 3.1.10 et conformément aux dispositions de l'AC 2.3, tous les Services de GNL acquis sur le Marché Primaire peuvent être négociés sur le Marché Secondaire soit :

- Directement entre les Utilisateurs du Terminal via over the counter (« OTC »). Dans ce cas, l'Opérateur du Terminal sera informé du transfert par le biais d'un Formulaire de Demande de Services pour Transferts (SRFA) dûment signé par les deux Utilisateurs du Terminal ; ou

- Indirectement via la Plate-forme de Marché Secondaire, en demandant à l'Opérateur du Terminal (y compris via e-mail) d'afficher une notification sur ladite Plate-forme de Marché Secondaire précisant que le Service de GNL concerné peut être vendu. Les Services de GNL négociés sur la Plate-forme de Marché Secondaire sont alloués selon le principe du « first committed/first served ».

2.3.2 Conditions générales

Les conditions suivantes s'appliquent à la négociation de Services de GNL sur le Marché Secondaire :

- La négociation de Services de GNL sur le Marché Secondaire implique le transfert des droits et obligations y afférents conformément au Contrat de GNL correspondant des services GNL connexes négociés ; et

- La nature des Services de GNL négociés n'est pas affectée par la négociation sur le Marché Secondaire (par ex. un Service de GNL ferme souscrit sur le Marché Primaire demeure un Service de GNL ferme sur le Marché Secondaire).

L'Opérateur du Terminal vendra les Services de GNL à la première personne qui lui soumettra une demande liante légale (par le biais d'un Formulaire de Demande de Services pour Transferts (SRFA) ou d'un Formulaire de Demande de Services pour Transferts par l'Opérateur du Terminal (SRFATO) afin de souscrire un tel Service de GNL. Le tarif applicable (incluant toutes les charges ou indemnités de revente des Services de GNL) sera conforme au Tarif Régulé approuvé.

2.3.3 Notification de non-utilisation de Services de GNL

L'Utilisateur du Terminal proposera sur le Marché Secondaire tout Service de GNL souscrit qu'il n'entend pas utiliser temporairement ou définitivement.

Dans ce cas, l'Opérateur du Terminal sera immédiatement informé afin qu'il puisse publier un avis sur la Plate-forme de Marché Secondaire du Service de GNL devenant disponible à la vente.

2.3.4 Procédure de transfert

En ce qui concerne les Services de GNL proposés sur le Marché Secondaire, l'Opérateur du Terminal analyse le Formulaire de Demande de Services reçu pour Transferts (SRFA) ou du Formulaire de Demande de Services pour Transferts par l'Opérateur du Terminal (SRFATO) en vérifiant les critères non-exhaustifs suivants :

- la solvabilité;
- la nature du (des) Service(s) de GNL proposés ; et
- si le formulaire de demande a été réceptionné dans les délais (à savoir avant le début de la période de transfert) et a été dûment signé par toutes les parties concernées.

Après acceptation, l'Opérateur du Terminal enverra, selon que l'opération a été ou non annoncée sur la Plate-forme de Marché Secondaire, soit un Formulaire de Confirmation de Services pour Transferts (FCST) ou un Formulaire de Confirmation de Services pour Transferts par l'Opérateur du Terminal (FCSTOT). Ce formulaire de confirmation précise que l'Opérateur du Terminal estime que ce transfert est finalisé et implique d'une part une réduction des Services de GNL souscrits pour le cédant et, d'autre part, une augmentation des Services de GNL souscrits pour le cessionnaire.

3 PROCÉDURES

3.1 RÈGLES OPÉRATIONNELLES

Aux fins de l'application du présent AC 3.1, les termes définis en vertu du Contrat de GNL et relatifs à l'Affréteur ou à l'Affréteur de Transbordement peuvent également être utilisés comme s'ils étaient réputés s'appliquer à un Autre Affréteur ou à un Autre Affréteur de transbordement et/ou un Autre Utilisateur et à l'Affréteur ou à l'Affréteur de Transbordement. Dans un tel cas, les termes « Affréteur(s) », « Autre(s) Affréteur(s) », « Affréteur(s) de Transbordement », « Autre(s) Affréteur(s) de Transbordement » et/ou « Autre(s) Utilisateur(s) », selon le cas, qualifieront le terme défini.

3.1.1 Planification des Slots Souscrits, des Droits d'Accostage Additionnels Souscrits et des Droits d'Accostage Autonomes Souscrits de l'Affréteur et des Autres Affréteurs

Les AC 3.1.1.1 à 3.1.1.5 définissent la procédure de planification des Slots Souscrits de l'Affréteur et des Autres Affréteurs en déterminant les Slots Mensuellement Disponibles (« AMS ») et en établissant un Plan d'Accostage Indicatif (« IBS ») et un Programme d'Accostage Roulant (« RBS ») trimestriel. L'objectif est de parvenir à une ventilation équitable des Slots Souscrits de l'Affréteur et des Autres Affréteurs durant chaque Mois de chaque Année Contractuelle, adaptée aux nécessités de la Maintenance Planifiée. L'AC 3.1.1.6 définit la procédure de planification des Droits d'Accostage Additionnels souscrits par l'Affréteur et les Autres Affréteurs. L'AC 3.1.1.7 définit la procédure de planification des Droits d'Accostage Autonomes Souscrits de l'Affréteur et des Autres Affréteurs.

3.1.1.1 Slots Mensuels Disponibles (« AMS »), Plan d'Accostage Indicatif (« IBS ») et Programme d'Accostage Roulant (« RBS »)

L'Opérateur du Terminal, l'Affréteur et les Autres Affréteurs établiront les AMS et l'IBS pour la première Année Contractuelle ou l'Année Contractuelle suivante, selon le cas, conformément aux dispositions ci-dessous, et ce, avant le 20 octobre de chaque Année Contractuelle ou le 20 octobre de l'Année calendaire précédant la première Année Contractuelle pour ce qui concerne cette dernière.

Le nombre de Slots disponibles au cours de chaque Mois de toute Année Contractuelle, tel que déterminé dans les AMS conformément à l'AC 3.1.1.1.3, sera liante pour chaque Mois de l'Année Contractuelle, mais le nombre de Slots que l'Affréteur ou que les Autres Affréteurs planifiera(ont) au cours de chaque Mois sur la base du nombre visé dans les AMS sera établi lors de la détermination du RBS conformément à l'AC 3.1.1.1.6.

L'IBS précisera des dates indicatives de Slots pour l'Affréteur et les Autres Affréteurs au Terminal de GNL pour chaque Mois de l'Année Contractuelle concernée. Les dates liantes et fermes des Slots Planifiés de l'Affréteur et des Autres Affréteurs seront fixées dans le RBS.

Établissement des AMS

3.1.1.1.1 Au 1er septembre précédant chaque Année Contractuelle, l'Opérateur du Terminal informera l'Affréteur et les Autres Affréteurs du nombre cumulé des Slots Souscrits de l'Affréteur et des Autres Affréteurs pour l'Année Contractuelle concernée, ainsi que des dates indicatives de Maintenance Planifiée, le cas échéant, du Terminal de GNL et du Segment 1, pour chaque Mois de cette Année Contractuelle. L'Opérateur du Terminal notifiera également l'Affréteur et les Autres Affréteurs de leurs nombres indicatifs résultant des formules (1) et (2) de l'AC 3.1.1.1.3. Le nombre cumulé de Slots Souscrits de l'Affréteur et des Autres Affréteurs n'excèdera pas le nombre de Slots disponibles de la Capacité Non-Etendue du Terminal ou de la Capacité Étendue du Terminal Phase 1, selon le cas.

3.1.1.1.2 Dès que cela est raisonnablement possible après la notification adressée par l'Opérateur du Terminal conformément à l'AC 3.1.1.1.1 ci-dessus, mais au plus tard le 15 septembre précédant chaque Année Contractuelle, l'Opérateur du Terminal, l'Affréteur et les Autres Affréteurs se réuniront, échangeront des informations (y compris le projet préliminaire de plan d'accostage annuel de l'Affréteur et des Autres Affréteurs) et se concerteront sur les périodes de Maintenance Planifiée du Terminal de GNL et du Segment 1 au cours de l'Année Contractuelle suivante, des installations de production de l'Affréteur et des Autres Affréteurs et dry-docking de Navires de GNL de l'Affréteur et des Autres Affréteurs afin de minimiser l'impact sur la planification des Slots au Terminal de GNL, la livraison de GNL au Terminal de GNL et la relivraison de Gaz Naturel au Point de Relivraison.

3.1.1.1.3 Dès que cela est possible, mais au plus tard le 30 septembre précédant chaque Année Contractuelle, l'Opérateur du Terminal informera l'Affréteur et les Autres Affréteurs des dates définitives de Maintenance Planifiée du Terminal de GNL, du Segment 1 et des AMS pour chaque Mois de l'Année Contractuelle suivante.

L'Opérateur du Terminal déterminera les AMS pour chaque Mois de l'Année Contractuelle suivante sur la base d'une distribution égale du nombre cumulé des Slots Souscrits de l'Affréteur et des Autres Affréteurs pour cette Année Contractuelle. Une telle distribution reposera sur le nombre de Marées Hautes au cours de ce Mois, à l'exclusion des Marées Hautes indisponibles en raison de la Maintenance Planifiée du Terminal de GNL et du Segment 1 au cours de ce Mois, comme déterminé à l'aide de la formule suivante (1) :

$$\mathbf{SS_{tot}/(T_y - Y_{cy}) * (D_m - X_m)}$$ arrondi à deux décimales.

Où:

$\mathbf{SS_{tot}}$ est égal au nombre de Slots disponibles de la Capacité Non Étendue du Terminal ou de la Capacité Étendue du Terminal, selon le cas ;

$\mathbf{T_y}$ est égal au nombre de Marées Hautes au cours de l'Année Contractuelle concernée ;

$\mathbf{Y_{cy}}$ est égal au nombre de Marées Hautes au cours de l'Année Contractuelle concernée durant laquelle le Terminal de GNL et le Segment 1 seront indisponibles en raison d'une Maintenance Planifiée ;

D_m est égal au nombre de Marées Hautes au cours du Mois concerné ; et

X_m est égal au nombre de Marées Hautes au cours du Mois concerné durant lequel le Terminal de GNL et le Segment 1 seront indisponibles en raison d'une Maintenance Planifiée.

Dès que possible, mais au plus tard le 1er octobre précédant chaque Année Contractuelle, l'Opérateur du Terminal informera l'Affréteur sur son droit de Slot pour chaque Mois M au cours de l'Année Contractuelle suivante, comme déterminé conformément à la formule (2) ci-dessous :

$\mathbf{SS_{scy}/(T_y - Y_{cy}) * (D_m - X_m)}$ arrondi à deux décimales.

Où:

SS_{scy} est égal au nombre de Slots Souscrits de l'Affréteur pour l'Année Contractuelle ;

T_y est égal au nombre de Marées Hautes au cours de l'Année Contractuelle ;

Y_{cy} est égal au nombre de Marées Hautes au cours de l'Année Contractuelle concernée durant laquelle le Terminal de GNL et le Segment 1 seront indisponibles en raison d'une Maintenance Planifiée ;

D_m est égal au nombre de Marées Hautes au cours du Mois concerné; et

X_m est égal au nombre de Marées Hautes au cours du Mois concerné durant lequel le Terminal de GNL et le Segment 1 seront indisponibles en raison d'une Maintenance Planifiée.

L'Affréteur et les Autres Affréteurs planifieront pour chaque Mois dans le RBS, conformément à l'AC 3.1.1.1.6 ou, en cas d'application de la Procédure d'Allocation Standard, conformément à l'AC 3.1.1.2, un nombre total de Slots égal aux Slots Mensuels Disponibles, ce AMS arrondi au nombre entier supérieur ou inférieur, à la discrétion de l'Affréteur et des Autres Affréteurs. Le cas échéant, la différence d'arrondi sera reportée sur le Mois suivant et s'appliquera au nombre de Slots Mensuels Disponibles pour ce Mois tels que déterminés dans les AMS.

Après avoir établi les AMS, l'Opérateur du Terminal, l'Affréteur et les Autres Affréteurs évalueront la possibilité de libérer un (1) Slot Additionnel durant chacun des Mois de mars à octobre au cours de l'Année Contractuelle suivante, en tenant compte de tous les facteurs pertinents, y compris l'expérience accumulée et de modifications de circonstances. Si une telle évaluation confirme la possibilité de libérer un tel Slot Additionnel, la priorisation d'allocation de ce Slot Additionnel au cours de la procédure susvisée sera la suivante :

(1) Premièrement, à tout Affréteur ou Autre Affréteur qui a notifié l'Opérateur du Terminal qu'il ne peut ou n'a pas la possibilité d'utiliser un (des) Slot(s) d'un Affréteur ou d'Autres Affréteurs souscrit(s) pour l'Année Contractuelle suivante

(Y+1) pour des motifs de maintenance des installations de production et/ou des navires de GNL de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs, ou de contraintes logistiques d'expédition justifiées et motivées. Si l'Affréteur et/ou un Autre Affréteur prévoit un (des) Slot(s) Additionnel(s) dans les AMS entre les mois de mars et d'octobre pour l'Année Contractuelle suivante (Y+1), ledit Affréteur et/ou Autre Affréteur réduira son droit de Slot par un nombre équivalent au cours de tous mois précédents ou suivants de cette Année Contractuelle (Y+1), et ce, afin que ledit Affréteur et/ou Autre Affréteur n'excède pas son nombre annuel de Slots Souscrits. Afin d'éviter toute ambiguïté, un tel Slot Additionnel sera considéré comme étant un Slot Souscrit ;

(2) Deuxièmement, à l'Affréteur ou à tout Autre Affréteur disposant d'une Capacité Make-Up conformément au Contrat de GNL (« Slots Make-Up »), selon le case échéant. Aux fins des AC 3.1.1.3 à AC 3.1.10, un tel Slot Make-Up sera considéré comme un Slot Planifié dès qu'il sera planifié dans les AMS.

Dès qu'un tel Slot Additionnel, y compris les Slots Make-Up, sera alloué à un Affréteur ou à un Autre Affréteur, il sera planifié dans le RBS concerné et ne sera pas prioritaire par rapport aux autres Slots Souscrits de l'Affréteur et de l'Autre Affréteur lors de la planification des Slots dans le RBS.

Établissement de l'IBS

3.1.1.1.4 Dès que cela est raisonnablement possible après l'établissement des AMS conformément à l'AC 3.1.1.1.3 ci-dessus, mais au plus tard le 10 octobre précédant chaque Année Contractuelle, l'Affréteur soumettra à l'Opérateur du Terminal :

a) un projet de plan annuel d'accostage respectant le droit de l'Affréteur conformément à la formule (2) visée dans l'AC 3.1.1.1.3 et afférent aux Droits d'Accostage Additionnels planifiés selon le cas échéant ;

b) le nom des Navires de GNL que l'Affréteur entend utiliser au cours de l'Année Contractuelle ;

c) l'ETA indicative de chaque Navire de GNL en fonction de (a) et (b) ; et

d) l'augmentation indicative de fuel en tonnes de bunker fuel par Jour pour des augmentations de vitesse de chaque Navire de GNL identifié sous la lettre (b), et ce, avec tous les documents probants s'ils sont disponibles.

Ces informations seront compilées dans un IBS établi par l'Opérateur du Terminal conformément à l'AC 3.1.1.1.5 ci-dessous.

3.1.1.1.5 Dès que cela est raisonnablement possible et avant le 20 octobre précédant l'Année Contractuelle suivante, l'Opérateur du Terminal communiquera à l'Affréteur et aux Autres Affréteurs l'IBS qui doit respecter à condition que le nombre de Slots planifiés par chaque Affréteur et les Autres Affréteurs durant l'Année Contractuelle doit être égal à chacun des Slots Souscrits de l'Affréteur et des Autres Affréteurs au cours de l'Année Contractuelle suivante, en étant majoré des Slots Make-Up de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs, le cas échéant ; et sauf disposition contraire conformément à l'AC 3.1.1.1.3, ce nombre sera réparti de manière égale au cours de l'Année Contractuelle, pour autant que cela soit possible.

Établissement du RBS

3.1.1.1.6 Chaque Mois M (débutant trois Mois avant la Date de Début du Service), l'Opérateur du Terminal, l'Affréteur et les Autres Affréteurs discuteront de bonne foi afin de convenir du RBS applicable aux Mois M+A, M+2 et M+3, et ce, avant le 19e jour de ce Mois M. Si un Affréteur ou un Autre Affréteur ne participe pas de bonne foi à ces discussions ou ne fournit pas les informations adéquates pour entamer de telles discussions, l'Opérateur du Terminal agira à la place de cet Affréteur ou Autre Affréteur en vue de créer le RBS et, en cette qualité, l'Opérateur du Terminal sera dégagé de toute responsabilité incombant à l'Affréteur ou Autre Affréteur.

Le processus du RBS déterminera le nombre de Slots Planifiés de l'Affréteur et des Autres Affréteurs ainsi que la date et l'heure de chaque Slot, sur la base d'une Marée Haute sélectionnée, de la Jetée anticipée pour l'accostage et de l'ETA anticipée du Navire de GNL de l'Affréteur et de ces Autres Affréteurs devant être utilisé avec le Slot Planifié de cet Affréteur et des Autres Affréteurs. Chaque RBS mensuel inclura ce qui suit :

a) Le schéma afférent au Mois M+3 du RBS qui sera liant pour les Parties dans le cadre de la détermination du nombre de Slots devant être planifiés par l'Affréteur et les Autres Affréteurs durant le Mois M+3. La date des Slots ainsi planifiés durant le Mois M+3 sera indicative ;

b) Le schéma afférent au Mois M+2 sera liant et informera les Parties, conformément à l'AC 3.1.1.3, sur la date définitive de chacun des Slots Planifiés de l'Affréteur et des Autres Affréteurs au cours du Mois M+2 ;

c) Le schéma afférent au Mois M+1 sera liante et informera les Parties, sous réserve d'une replanification réalisée conformément à l'AC 3.1.1.3, sur la date ferme de chacun des Slots Planifiés de l'Affréteur et des Autres Affréteurs au cours du Mois M+1 et sera identique à la planification du Mois M+2 dans le RBS précédent, sauf en cas de replanification conformément à l'AC 3.1.1.3; et

d) L'Affréteur et les Autres Affréteurs communiqueront l'ETA anticipée et la Marée Haute correspondante pour chaque Navire de GNL de l'Affréteur et des Autres Affréteurs ayant l'intention d'accoster au Terminal de GNL au cours des Mois M+1, M+2 et M+3.

Lors de l'établissement du RBS, l'Affréteur planifiera ses Slots afin de les harmoniser, autant que cela soit raisonnablement possible, avec les exigences afférentes aux voyages aller-retour de l'utilisation de son Navire de GNL, tels que documentés, et il ne planifiera pas des Slots dans le seul but d'entraver la planification des Autres Affréteurs. L'Affréteur et les Autres Affréteurs travailleront de bonne foi afin d'éviter une planification de Slots qui entraverait la planification des Slots de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs.

Si, au cours d'un Mois de l'Année Contractuelle, le nombre total de Slots Planifiés de l'Affréteur et des Autres Affréteurs est inférieur aux AMS arrondis à l'unité inférieure, l'Affréteur et les Autres Affréteurs planifieront leurs Slots dans chaque RBS pour les M+1, M+2 et M+3 de manière à permettre à l'Opérateur du Terminal de planifier des Slots non souscrits jusqu'au nombre de AMS arrondis à l'unité inférieure. Dans un tel cas, l'Opérateur du Terminal agira en tant qu'Autre Affréteur dans l'établissement du RBS afférent à ces Slots non souscrits. Il est entendue que l'Opérateur du Terminal aura la priorité la plus faible dans le cadre de la planification de ces Slots non souscrits au cours des Mois M+1, M+2 et M+3 dans le RBS, conformément à la procédure visée dans cette section ou dans la Procédure d'Allocation Standard telle que visée dans l'AC 3.1.1.2. Conformément à l'AC 3.1.1.3, l'Opérateur du Terminal autorisera la replanification tout en conservant son droit sur les Slots non souscrits.

Dix (10) jours avant chaque Slot Planifié non souscrit, l'Opérateur du Terminal proposera gratuitement à l'Affréteur et aux Autres Affréteurs un total de cinquante (50) pour cent du Stockage de Base et cent (100) pour cent de l'Émission de Base associés à ce Slot Planifié non souscrit, sur une base interruptible. Si la demande totale des Affréteurs et des Autres Affréteurs excède cinquante (50) pour cent du Stockage de Base et cent (100) pour cent de l'Émission de Base associés à un tel Slot Planifié non souscrit, l'Opérateur du Terminal allouera ce Stockage de Base et cette Émission de Base associés au Slot Planifié non souscrit proportionnellement au montant demandé par l'Affréteur et les Autres Affréteurs.

L'Opérateur du Terminal peut vendre le Slot Planifié non souscrit après cette date et avant la date du Slot Planifié non souscrit. Dans ce cas, l'Opérateur du Terminal peut interrompre le service visé dans le paragraphe précédent dans la mesure requise d'éviter un retard subséquent des Navires de GNL de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs. Si le Gaz en Stock de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs excède la Capacité de Stockage de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs à la date de cette interruption et dans les limites de cette dernière, l'Opérateur du Terminal peut prendre des mesures, conformément à l'AC 3.1.5.4.1 et à l'AC 3.1.5.4.2 et pour autant que cet excédent engendre un retard des autres Navires de GNL de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs, auquel cas l'Affréteur ou Autre Affréteur interrompu devra s'acquitter du demurrage dû auxdits Navires de GNL de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs. Toutefois, l'Opérateur du Terminal prendra uniquement des mesures conformément à l'AC 3.1.5.4.1 dans le cas de l'application de la phrase précédente.

L'Opérateur du Terminal ne refusera pas déraisonnablement le RBS proposé par l'Affréteur et les Autres Affréteurs si les conditions suivantes sont respectées. Dans

ce cas, les Slots ainsi planifiés pour les Mois M+1 et M+2 deviennent des Slots Planifiés de l'Affréteur et des Autres Affréteurs :

1) Pour chacun des Mois M+1, M+2 et M+3, le nombre cumulé de Slots planifiés par l'Affréteur et les Autres Affréteurs respecte les AMS pour le Mois tel que déterminé conformément à l'AC 3.1.1.1.3, y compris, afin d'éviter toute ambiguïté, l'arrondi vers le haut ou le bas et le Slot Additionnel, le cas échéant, durant les Mois de mars à octobre ;

2) L'Affréteur et chacun des Autres Affréteurs disposant, en vertu de leur Capacity Subscription Agreement, d'un droit mensuel à un nombre de Slots Planifiés tels que calculés comme exposé ci-dessous, conservent le droit à un Slot Additionnel conformément à l'AC 3.1.1.1.3, pour autant que ce Slot Additionnel soit possible :

$$SS_{scy}/(T_y - Y_{cy}) * (D_m - X_m) + OE_{sm-1}$$ arrondi à deux décimales.

Où:

SS_{scy} est égal au nombre de Slots Souscrits de l'Affréteur pour l'Année Contractuelle ;

T_y est égal au nombre de Marées Hautes au cours de l'Année Contractuelle ;

Y_{cy} est égal au nombre de Marées Hautes au cours de l'Année Contractuelle concernée durant laquelle le Terminal de GNL et le Segment 1 seront indisponibles en raison d'une Maintenance Planifiée ;

D_m est égal au nombre de Marées Hautes au cours du Mois concerné ;

X_m est égal au nombre de Marées Hautes au cours du Mois concerné durant lequel le Terminal de GNL et le Segment 1 seront indisponibles en raison d'une Maintenance Planifiée ; et

OE_{sm-1} est égal au droit résiduel de l'Affréteur à l'échéance du Mois précédent, pour autant que le droit résiduel du premier Mois de la première Année Contractuelle soit égal à zéro (0). Afin d'éviter toute ambiguïté, le droit résiduel peut être un chiffre négatif ou positif.

OE_{sm-1} est égal à $OE_{sm-2} + (SS_{scy}/(T_y - Y_{cy}) * (D_{m-1} - X_{m-1}))$-(Slot(s) Planifié(s) du Mois M-1 pour l'Affréteur concerné).

L'Affréteur planifiera plusieurs Slots pour un Mois (qui sera un nombre entier) d'une manière telle que le droit résiduel pour chaque Mois soit inférieur ou égal à un (1) overlift et soit inférieur ou égal à un (1) underlift, i.e. $(1 > OE_{sm} > -1)$;

3) Les Slots Planifiés n'interfèrent pas avec les périodes de Maintenance Planifiée ;

4) Les Slots Planifiés sont, pour autant que cela soit possible, repartis également et équitablement au cours des Mois et durant chaque Mois ; et

5) Pour chacun des Mois M+1 et M+2, la première Marée Haute de chaque Slot Planifié ne sera pas inférieure à cinq (5) Marées Hautes après la première Marée Haute du Slot Planifié précédent.

L'Opérateur du Terminal, l'Affréteur et les Autres Affréteurs consentiront tous les efforts raisonnables afin de résoudre tous les conflits afférents à la planification lors de l'établissement du RBS.

Si le RBS proposé ne satisfait pas aux exigences susmentionnées dans ce AC 3.1.1.1.6 au 19e jour du Mois M et si l'Opérateur du Terminal n'approuve pas ce RBS au 20e jour du Mois M, ledit Opérateur du Terminal appliquera la Procédure d'Allocation Standard visée à l'AC 3.1.1.2 afin de déterminer la planification des Slots durant les Mois M+2 et/ou le nombre de Slots revenant à chaque Affréteur au cours du Mois M+3. Le schéma afférent au Mois M+1 demeurera tel qu'il a été établi dans le RBS du Mois précédent, et ensuite comme un Mois M+2, en tenant compte des amendements convenus au RBS sous réserve de l'AC 3.1.1.3.

3.1.1.1.7 Ramp up

Si le nombre de Slots Souscrits de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs sont modifiés d'un Mois à l'autre en raison de conventions contractuelles, de la mise en service d'une extension ou pour un autre motif, les AMS selon la formule (1) visée à l'AC 3.1.1.1.3 et les droits mensuels aux Slots selon la formule (2) visée à l'AC 3.1.1.1.3 pour l'Affréteur ou un Autre Affréteur, seront déterminés en annualisant le nombre concerné de Slots Souscrits de l'Affréteur et des Autres Affréteurs.

3.1.1.2 Procédure d'Allocation Standard

3.1.1.2.1 Le présent AC 3.1.1.2 sera appliqué si le RBS proposé ne respecte pas les exigences visées dans l'AC 3.1.1.1.6 au 19e Jour du Mois M et si l'Opérateur du Terminal n'approuve pas ce RBS au 20e Jour du Mois M. La Procédure d'Allocation Standard ne s'appliquera pas au Mois M+1 du RBS proposé.

3.1.1.2.2 Si l'Affréteur et les Autres Affréteurs n'acceptent pas le nombre de Slots qu'ils peuvent utiliser au cours du Mois M+3, la procédure suivante sera appliquée :

a) Chaque Affréteur indique le nombre de Slots qu'il demande de planifier au cours du Mois M+3, mais dans les limites de l'AC 3.1.1.1.6 (2).

b) Si le nombre total de Slots indiqué par l'Affréteur et les Autres Affréteurs à la lettre (a) excède les AMS incluant l'arrondi vers le haut et le Slot Additionnel, le cas échéant, pour ce Mois, l'Opérateur du Terminal réduira le nombre de Slots de l'Affréteur et/ou des Autres Affréteurs dont le solde de droits est le plus faible à l'échéance du Mois M+3 (tel que calculé conformément à l'AC 3.1.1.1.6 (2)) jusqu'à ce que le nombre de Slots à être planifié soit égal aux AMS

incluant l'arrondi vers le haut et le Slot Additionnel, le cas échéant, pour ce Mois. Chaque fois que le nombre de Slots d'un Affréteur ou d'un Autre Affréteur sera réduit, le solde de leurs droits sera dûment augmenté.

c) Si le nombre total de Slots indiqué par l'Affréteur et les Autres Affréteurs à la lettre (a) est inférieur aux AMS incluant l'arrondi vers le bas et le Slot Additionnel, le cas échéant, pour ce Mois, l'Opérateur du Terminal augmentera le nombre de Slots de l'Affréteur et/ou des Autres Affréteurs dont le solde de droits est le plus élevé à l'échéance du Mois M+3 (tel que calculé conformément à l'AC 3.1.1.1.6 (2)) jusqu'à ce que le nombre de Slots devant être planifié soit égal aux AMS incluant l'arrondi vers le bas et le Slot Additionnel, le cas échéant, pour ce Mois. À chaque fois que le nombre de Slots d'un Affréteur ou d'un Autre Affréteur sera augmenté, le solde de leurs droits sera dûment réduit.

d) L'Affréteur et/ou Autre Affréteur qui a (ont) demandé, sans l'obtenir, un Slot au cours du Mois M+3 du RBS précédent, et si la Procédure d'Allocation Standard a été déclenchée au cours de ce Mois M+3, sera (seront) prioritaire(s) au cours du Mois M+3 du RBS en cours par rapport à l'Affréteur et/ou Autre Affréteur ayant obtenu un Slot Disponible Standard, et ce, pour autant qu'un tel Affréteur ou Autre Affréteur possède un solde de droits de Slots Souscrits supérieur ou égal à zéro virgule cinq (0,5) à l'échéance du Mois M+3 du RBS précédent.

3.1.1.2.3 La procédure suivante sera appliquée si l'Affréteur et les Autres Affréteurs n'acceptent pas les dates de planification des Slots pour le Mois M+2 conformément aux conditions (3) et (5) de l'AC 3.1.1.1.6:

a) L'Opérateur du Terminal proposera les dates de Marée Haute de chaque Slot disponible et pouvant être planifié par l'Affréteur et les Autres Affréteurs en vertu des Procédures d'Allocation Standard (les Slots Disponibles Standard) pour le Mois M+2 concerné. Dans ce cadre, la Marée Haute du Slot Disponible Standard ne sera pas inférieure à cinq (5) Marées Hautes à partir de la première Marée Haute du Slot Planifié précédent en tenant compte de toute Marée Haute durant laquelle la Maintenance Planifiée du Terminal GNL et du Segment 1 est prévue. Le nombre de Slots à planifier par l'Affréteur et les Autres Affréteurs repose sur le nombre de Slots planifiés par respectivement l'Affréteur et les Autres Affréteurs dans le RBS précédent pour le Mois M+3, indépendamment du nombre de dates proposé pour les Slots par l'Opérateur du Terminal.

b) L'Opérateur du Terminal établira un système de classement de l'Affréteur et des Autres Affréteurs pour le Mois de l'Année contractuelle pour laquelle il n'a pas reçu de RBS conforme à l'AC 3.1.1.1.6. Le système de classement sera établi conformément à la formule ci-dessous et donnera à l'Affréteur et à chacun des Autres Affréteurs l'opportunité de sélectionner un Slot Disponible Standard visé à la lettre (a) ci-dessus conformément à son classement durant ce Mois. Le classement de l'Affréteur et de chacun des Autres Affréteurs durant chaque Mois sera établi comme suit :

$$R_{sm} = (SS_{scy}/(T_y - Y_{cy})) * (D_m - X_m) + OE_{sm-1}$$

Où:

R_{sm} désigne le classement de l'Affréteur ou de l'Autre Affréteur durant un Mois. Il est calculé jusqu'à la deuxième décimale ; et

OE_{sm-1}, SS_{scy}, T_y, Y_{cy}, D_m et X_m recouvrent les significations qui leur sont attribuées à l'AC 3.1.1.1.6 ci-dessus.

c) L'Affréteur ou Autre Affréteur, selon le cas, qui a le classement le plus élevé, pourra sélectionner un Slot Disponible Standard au cours de ce Mois et bénéficiera de la priorité par rapport à l'Affréteur ou aux Autres Affréteurs. Quand un Affréteur ou Autre Affréteur a sélectionné un Slot Disponible Standard, le classement de l'Affréteur ou de l'Autre Affréteur au cours de ce Mois sera réduit d'une unité.

d) L'Affréteur planifiera ses Slots Alloués Standard afin de les harmoniser, autant que cela soit raisonnablement possible, avec les exigences afférentes aux voyages aller-retour de son Navire de GNL, tels que documentés, et il ne planifiera pas des Slots dans le seul but d'entraver la planification des Autres Affréteurs. L'Affréteur et les Autres Affréteurs travailleront de bonne foi afin d'éviter une planification de Slots qui entraverait la planification des Slots de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs.

e) Conformément à l'AC 3.1.1.2.3 (f), si deux ou plusieurs Affréteurs ou Autres Affréteurs possèdent le même classement, l'Affréteur ou Autre Affréteur auquel un Slot Disponible Standard a été alloué le moins récemment, bénéficiera du classement le plus élevé. Si ces règles ne permettent pas d'identifier l'Affréteur ou Autre Affréteur ayant le classement le plus élevé, un tel classement sera alors établi d'après une sélection aléatoire réalisée par l'Opérateur du Terminal entre l'Affréteur et/ou les Autres Affréteurs concernés.

f) La Procédure d'Allocation Standard sera répétée jusqu'à ce que tous les Slots demandés pour ce Mois aient été alloués et planifiés par l'Affréteur et/ou les Autres Affréteurs. De plus, le Slot Additionnel éventuel sera planifié et, enfin, les Slots devant être planifiés par l'Opérateur du Terminal conformément à l'AC 3.1.1.1.6.

3.1.1.3 Replanification de Slots Planifiés

L'Affréteur peut demander la replanification de Slots Planifiés de l'Affréteur. Une telle demande sera adressée par écrit à l'Opérateur du Terminal et sera introduite aussi rapidement que possible, mais au plus tard quatre (4) Jours avant la date du Slot Planifié.

L'Opérateur du Terminal replanifiera le Slot Planifié comme demandé, sous réserve des conditions ou restrictions raisonnables que l'Opérateur du Terminal peut fixer et documenter par écrit à l'Affréteur et telles conditions ou restrictions (pouvant inclure le remboursement de frais supplémentaires et documentés engagés par l'Opérateur du Terminal) que l'Affréteur accepte par écrit et sous réserve que cette modification n'affecte pas les opérations de déchargement planifiés par tout Autre Affréteur ou tout Autre Utilisateur. Conformément à la présente section, l'Opérateur du Terminal informera par écrit l'Affréteur et tous Autres Affréteurs et/ou Autres Utilisateurs de cette modification dans le RBS. Si l'Opérateur du Terminal ne peut replanifier un Slot Planifié, il en avisera l'Affréteur en l'informant du motif pour lequel la demande n'a pu être honorée.

Sous réserve de l'autorisation de l'Opérateur du Terminal, étant entendu qu'un tel accord ne peut être déraisonnablement refusé, rien n'interdit à l'Affréteur ou à tout Autre Affréteur d'échanger leurs Slots Planifiés ou de prendre des mesures mutuellement acceptables, pour autant que cet arrangement n'affecte pas les services planifiés par tout Affréteur, Autres Affréteurs ou Autres Utilisateurs qui ne sont pas concernés par lesdites mesures. Dans un tel cas, l'Affréteur et l(es) Autre(s) Affréteur(s) concernés par cet arrangement le notifieront le plus rapidement possible à l'Opérateur du Terminal, mais au plus tard quatre (4) Jours avant la date du Slot Planifié concerné le plus proche dans le temps. L'Opérateur du Terminal informera l'Affréteur et tous les Autres Affréteurs des modifications y afférentes apportées dans le RBS.

L'Affréteur, les Autres Affréteurs et l'Opérateur du Terminal consentiront tous les efforts raisonnables afin de mettre en œuvre une demande de replanification d'un Slot Planifié introduite par tout Autre Affréteur et pouvant faire l'objet d'un paiement exécuté par l'Autre Affréteur demandeur afin d'adapter la vitesse du Navire de GNL de l'Affréteur ou de l'Autre Affréteur, et ce, sur la base des coûts communiqués par l'Affréteur ou les Autres Affréteurs conformément à l'AC 3.1.1.1.4 (d).

3.1.1.4 Après avoir établi le RBS pour le Mois M, l'Opérateur du Terminal procédera comme suit pour les mois M+1 et M+2 :

a) il publiera tous les Slots Souscrits non planifiés de l'Affréteur et/ou des Autres Affréteurs ou les Slots non souscrits planifiés par l'Opérateur du Terminal conformément à l'AC 3.1.1.1.6; et

b) dans le cas d'une Capacité Non-Étendue du Terminal ou d'une Capacité Étendue du Terminal Phase 1, il déterminera tous autres groupes de cinq (5) Marées Hautes ou plus s'il n'existe aucun Slot Planifié de l'Affréteur et/ou d'Autres Affréteurs dans le RBS.

L'Opérateur du Terminal peut proposer d'allouer les Slots visés en (a) ci-dessus conformément aux priorités (1), (2) et (3) ci-dessous.

L'Opérateur du Terminal peut proposer d'allouer les Groupes de Marées Hautes visés en (b) ci-dessus conformément aux priorités (1), (2) et (3) ci-dessous, pour autant que l'Affréteur et les Autres Affréteurs marquent leur accord, accord qui ne peut être déraisonnablement refusé. Aux fins de la présente section de ce Chapitre 3.1, un refus sera considéré comme étant raisonnable de refuser sur la possibilité d'un retard justifiée par les données statistiques météorologiques.

Sans préjudice de l'AC 3.1.10.1 et par référence au paragraphe ci-dessus, l'Opérateur du Terminal peut proposer les Slots ou groupes visés en (a) et (b) :

(1) Premièrement, à l'Affréteur ou à tout Autre Affréteur qui a notifié l'Opérateur du Terminal qu'il ne peut ou n'a pas la possibilité d'utiliser le Slot d'un Affréteur ou d'Autres Affréteurs souscrit pour l'Année Contractuelle pour des motifs de maintenance des installations de production et/ou des navires de GNL de l'Affréteur et/ou des Autres Affréteurs, ou de contraintes logistiques d'expédition justifiées et motivées. Si l'Affréteur et/ou un Autre Affréteur bénéficient de Slots ou groupes tels que visés en (a) ou en (b) ci-dessus, l'Affréteur et/ou les Autres Affréteurs réduiront, si le Slot Souscrit désigné comme ne pouvant être utilisé se situe au cours des Mois suivants de l'Année Contractuelle, leur droit aux Slots d'un nombre équivalent au cours des Mois suivants de la même Année Contractuelle, de telle sorte que l'Affréteur et/ou les Autres Affréteurs concernés n'excèdent pas leur nombre annuel de Slots Souscrits.

(2) Deuxièmement, sous la forme d'un Slot Make-Up, à un Affréteur ou un des Autres Affréteurs possédant une Capacité Make-Up.

(3) Troisièmement, à toute tierce partie qui souhaite bénéficier d'un Slot ou de groupes tels que visés en (a) ou en (b) ci-dessus. Afin d'éviter toute ambiguïté, cette tierce partie peut être l'Affréteur ou tout Autre Affréteur. Il est admis que l'Affréteur et/ou un Autre Affréteur peuvent assujettir leur accord, tel que visé dans l'AC 3.1.1.4, à l'obtention d'une garantie suffisante délivrée par telle tierce partie pour les risques associés au Service de Prêt proposé conformément à l'AC 3.1.7.5.2.

L'Affréteur ou un Autre Affréteur peut refuser d'utiliser les Slots visés en (b) à tout moment précédant la notification envoyée par l'Opérateur du Terminal à l'Affréteur et aux Autres Affréteurs et les informant qu'il a conclu un contrat liante afin de vendre ledit Slot.

Aux fins de l'AC 3.1.1.3 et 3.1.1.5, les Slots ou groupes tels que visés en (a) ou en (b) ci-dessus, seront considérés comme des Slots Planifiés dès qu'ils auront été alloués.

3.1.1.5 Sans préjudice de l'application de la Procédure d'Approbation du Navire telle que visée au Chapitre 3.2, l'Affréteur communiquera à l'Opérateur du Terminal les informations suivantes lors de la planification des Slots conformément au RBS. Ces informations préciseront pour chaque Slot Planifié du Mois M+1 et M+2 :

a) le nom du Navire de GNL ;

b) la taille du Navire de GNL ;

c) la date et l'heure de la Marée Haute ;

d) la qualité et la quantité estimées de GNL devant être déchargées au Point de Livraison ou, le cas échéant, la quantité estimée de GNL devant être livrée au Point de Relivraison pour Chargement ; et

e) l'ETA du Navire de GNL.

3.1.1.6 Droits d'Accostage Additionnels

Lors de la planification des Slots du Mois M+2 conformément au RBS, l'Opérateur du Terminal fournira un nombre de Droits d'Accostage Additionnels au RBS. L'Opérateur du Terminal proposera les dates de Marée de chaque Droit d'Accostage Additionnel à planifié pour le Mois M+2 concerné.

L'Opérateur du Terminal et l'Affréteur et les Autres Affréteurs négocieront de bonne foi afin de trouver un accord, avant le dernier Jour du Mois M, sur la planification des Droits d'Accostage Additionnels souscrits pour le Mois M+2. En la matière, il est convenu que le nombre maximal de Droits d'Accostage Additionnels Souscrits dont l'Affréteur peut demander la planification au cours du Mois M+2 est égal au nombre de Droits d'Accostage Additionnels Souscrits dont l'Affréteur bénéficie au cours de l'Année Contractuelle, réduit du nombre de Droits d'Accostage Additionnels Souscrits que l'Affréteur a déjà planifiés au cours de cette Année Contractuelle.

Si l'Affréteur et les Autres Affréteurs n'acceptent pas la planification des Droits d'Accostage Additionnel Souscrits, l'Opérateur du Terminal utilisera un système de classement qui se fondera sur le nombre de Droits d'Accostage Additionnels souscrits que l'Affréteur ou les Autres Affréteurs ont demandé de planifier au cours du Mois M+2. L'Affréteur ou Autre Affréteur ayant demandé le nombre le plus élevé de Droits d'Accostage Additionnels Souscrits au cours du Mois M+2 bénéficieront du classement initial le plus élevé et l'Affréteur ou Autre Affréteur ayant demandé le nombre le plus bas de Droits d'Accostage Additionnels Souscrits au cours du Mois M+2 recevront le classement initial le plus bas, étant entendu que ce classement initial sera égal au nombre concerné de Droits d'Accostage Additionnels Souscrits dont la planification est demandée au cours du Mois M+2. L'Affréteur et les Autres Affréteurs pourront tour à tour planifier un Droit d'Accostage Additionnel Souscrit au cours de ce Mois M+2 dans l'ordre de leur classement. Dans ce cadre, l'Affréteur ou Autre Affréteur bénéficiant du

classement le plus élevé seront, à chaque tour, autorisés à procéder à une planification et seront prioritaires par rapport à l'Affréteur ou aux Autres Affréteurs. Quand un Affréteur ou un Autre Affréteur a planifié un tel Droit d'Accostage Additionnel Souscrit, le classement de cet Affréteur ou Autre Affréteur au cours de ce Mois M+2 sera réduit d'une unité aux fins du tour suivant. Si deux ou plusieurs Affréteurs bénéficient du même classement au cours du même tour, l'Affréteur ou un Autre Affréteur bénéficiant du nombre le plus élevé de Droits d'Accostage Additionnels Souscrits contractés, réduit du nombre de Droits d'Accostage Additionnels Souscrits déjà planifiés, jouira d'un classement plus élevé lors de ce tour.

Si un Droit d'Accostage Additionnel demeure disponible pour le Mois M+2, l'Opérateur du Terminal publiera ce Droit d'Accostage Additionnel et l'allouera selon le principe du « first committed, first served ».

3.1.1.7 Droits d'Accostage Autonomes Souscrits

L'Affréteur notifiera par écrit l'Opérateur du Terminal dès que possible lorsque l'Affréteur a l'intention de charger ou décharger un Navire de GNL en association avec un Droit d'Accostage Autonome Souscrit, en indiquant le Navire de GNL, l'ETA et le Volume Nominé de GNL (pour des opérations de chargement) ou le Cargo Nominé de GNL (pour des opérations de déchargement). L'Opérateur du Terminal confirmera dans les cinq Jours si le Navire de GNL désigné est autorisé ou non à charger le Volume Nominé de GNL ou à décharger le Cargo Nominé de GNL indiqué lors de l'ETA indiqué. Si l'Affréteur n'a pas suffisamment de Capacité de Stockage pour accueillir le Cargo Nominé de GNL, alors l'Affréteur reconnaît qu'une telle confirmation pour le déchargement du Cargo Nominé de GNL est basée sur une prévision de la capacité de stockage disponible et de la capacité d'émission disponible par l'Opérateur du Terminal suite au déchargement planifié. Dans ce cas, cette confirmation peut être révoquée jusqu'à 24h avant l'ETA indiqué et le Droit d'Accostage Autonome postposé ou annulé.

Il est entendu que le nombre maximal de Droits d'Accostage Autonomes Souscrits que l'Affréteur peut utiliser pour charger ou décharger un Navire de GNL au cours de l'Année Contractuelle est égal au nombre de Droits d'Accostage Autonomes souscrits par l'Affréteur dans l'Année Contractuelle.

Afin d'éviter toute ambiguïté, la priorité d'accostage sera déterminée conformément aux dispositions de AC 3.1.4.3.

3.1.2 Planification des Droits d'Accostage pour Transbordement souscrits de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement

Les AC 3.1.2.1 à 3.1.2.6 définissent la procédure de planification des Droits d'Accostage pour Transbordement Souscrits de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement en déterminant les Droits d'Accostage Mensuels Disponibles pour Transbordement (« AMTBR ») et en établissant un Plan d'Accostage Indicatif pour Transbordement annuel (« ITBS ») et un Programme d'Accostage Roulant pour Transbordement (« RTBS ») trimestriel.

3.1.2.1 Droits d'Accostage Mensuels Disponibles pour Transbordement (« AMTBR »), Plan d'Accostage Indicatif pour Transbordement (« ITBS ») et Programme d'Accostage Roulant pour Transbordement (« RTBS »)

L'Opérateur du Terminal, l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement établiront les AMTBR et l'ITBS pour la première Année Contractuelle ou l'Année Contractuelle suivante, selon le cas, conformément aux dispositions ci-dessous, et ce, avant le 20 octobre de chaque Année Contractuelle ou le 20 octobre de l'Année calendaire précédant la première Année Contractuelle pour ce qui concerne cette dernière.

Le nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement disponibles au cours de chaque Mois de toute Année Contractuelle, tel que déterminé dans les AMTBR conformément à l'AC 3.1.2.1.3, sera liant pour chaque Mois de l'Année Contractuelle, mais le nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement que l'Affréteur de Transbordement et que les Autres Affréteurs de Transbordement planifieront au cours de chaque Mois sur la base du nombre visé dans les AMTBR sera établi lors de la détermination du RTBS conformément à l'AC 3.1.2.1.6.

L'ITBS précisera des dates de Droit d'Accostage pour Transbordement indicatives pour l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement au Terminal de GNL pour chaque Mois de l'Année Contractuelle concernée. Les dates liantes et fermes des Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement seront fixées dans le RTBS.

Établissement de l'AMTBR

3.1.2.1.1 Au 1er septembre précédant chaque Année Contractuelle, l'Opérateur du Terminal informera l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement du nombre cumulé de Droits d'Accostage pour Transbordement Souscrits de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement pour l'Année Contractuelle concernée, ainsi que des dates indicatives de Maintenance Planifiée, le cas échéant, du Terminal de GNL et du Segment 1, pour chaque Mois de cette Année Contractuelle. Le nombre cumulé de Droits d'Accostage pour Transbordement Souscrits de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement n'excèdera pas le nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement disponibles de la Capacité Étendue du Terminal Phase 2.

3.1.2.1.2 Dès que cela est raisonnablement possible après la notification adressée par l'Opérateur du Terminal conformément à l'AC 3.1.2.1.1 ci-dessus, mais au plus tard le 15 septembre précédant chaque Année Contractuelle, l'Opérateur du Terminal, l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement se réuniront, échangeront des informations (y compris le projet préliminaire de plan d'accostage annuel de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement) et se concerteront sur les périodes de Maintenance Planifiée du Terminal de GNL et du Segment 1 au cours de l'Année contractuelle suivante afin de minimaliser l'impact sur la planification des Droits d'Accostage pour Transbordement au Terminal de GNL.

3.1.2.1.3 Dès que cela est possible, mais au plus tard le 30 septembre précédant chaque Année Contractuelle, l'Opérateur du Terminal informera l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement des dates définitives de Maintenance Planifiée du Terminal de GNL, du Segment 1 et des AMTBR pour chaque Mois de l'Année Contractuelle suivante.

Pour chaque Mois de l'Année Contractuelle suivante, l'Opérateur du Terminal mettra à disposition le nombre maximum de Droits d'Accostage pour Transbordement, en tenant compte de la Maintenance Planifiée.

Dès que possible, mais au plus tard le 1er octobre précédant chaque Année Contractuelle, l'Opérateur du Terminal informera l'Affréteur de Transbordement sur son droit aux Droits d'Accostage pour Transbordement pour chaque Mois M au cours de l'Année Contractuelle suivante. L'Affréteur de Transbordement aura droit à un certain nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement comme défini dans la formule (1) ci-dessous :

$$TBR_{im} \leq AMTBR_m$$

$$\sum_{m=1}^{12} TBR_{im} = TBR_{iy}$$

où :

TBR_{im} est égal au nombre de droits aux Droits d'Accostage pour Transbordement de l'Affréteur de Transbordement pour le Mois concerné ;

TBR_{iy} est égal au nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement Souscrits de l'Affréteur de Transbordement pour l'Année Contractuelle concernée ;

$AMTBR_m$ est égal au nombre de groupes de 3 Marées Basses consécutives au cours du Mois concerné, étant entendu qu'un tel groupe peut être constitué par 1 ou 2 Marées Basses à la fin du Mois précédent non constitutives d'un groupe au cours de ce Mois précédent ; et

$AMTBR_m$ prendra en compte le nombre de Marées Basses au cours du Mois concerné durant lequel le Terminal de GNL et le Segment 1 seront indisponibles en raison d'une Maintenance Planifiée.

Établissement de l'ITBS

3.1.2.1.4 Dès que cela est raisonnablement possible après l'établissement des AMTBR conformément à l'AC 3.1.2.1.3 ci-dessus, mais au plus tard le 10 octobre précédant chaque Année Contractuelle, l'Affréteur de Transbordement soumettra à l'Opérateur du Terminal :

a) un projet de plan annuel d'accostage respectant le droit de l'Affréteur de Transbordement conformément à la formule (1) visée dans l'AC 3.1.2.1.3 et son droit égal au nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement Souscrits dans le Formulaire de Confirmation de Services concerné ;

b) le nom des Navires de GNL que l'Affréteur de Transbordement entend utiliser au cours de l'Année Contractuelle ;

c) l'ETA indicative de chaque Navire de GNL en fonction de (a) et (b) ; et

Ces informations seront compilées dans un ITBS établi par l'Opérateur du Terminal conformément à l'AC 3.1.2.2.6 ci-dessous.

3.1.2.1.5 Dès que cela est raisonnablement possible et avant le 20 octobre précédant l'Année Contractuelle suivante, l'Opérateur du Terminal communiquera à l'Affréteur de Transbordement et aux Autres Affréteurs de Transbordement l'ITBS qui doit respecter la condition que le nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement planifiés par chaque Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement durant l'Année Contractuelle doit être inférieur ou égal respectivement aux Droits d'Accostage pour Transbordement Souscrits de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement pour l'Année Contractuelle suivante.

Établissement du RTBS

3.1.2.1.6 Chaque Mois M (débutant trois Mois avant la Date de Début du Service), l'Opérateur du Terminal, l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement discuteront de bonne foi afin de convenir du RTBS applicable aux Mois M+1, M+2 et M+3, et ce, avant le 19e jour de ce Mois M. Si un Affréteur de Transbordement ou un Autre Affréteur de Transbordement ne participe pas de bonne foi à ces discussions ou ne fournit pas les informations adéquates pour entamer de telles discussions, l'Opérateur du Terminal agira à la place de cet Affréteur de Transbordement ou Autre Affréteur de Transbordement en vue de créer le RTBS et, en cette qualité, l'Opérateur du Terminal sera dégagé de toute responsabilité incombant à l'Affréteur de Transbordement ou Autre Affréteur de Transbordement.

Le processus du RTBS déterminera le nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement ainsi que la date et l'heure de chaque Droit d'Accostage pour Transbordement, sur la base d'une Marée Basse sélectionnée, de la Jetée anticipée pour l'accostage et de l'ETA anticipée du Navire de GNL de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement devant être utilisé avec chaque Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié de cet Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement. Chaque RTBS mensuel inclura ce qui suit :

a) Le schéma afférent au Mois M+3 du RTBS qui sera liant pour les Parties dans le cadre de la détermination du nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement devant être planifiés par l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement durant le Mois M+3. La date des Droits d'Accostage pour Transbordement ainsi planifiés durant le Mois M+3 sera indicative ;

b) Le schéma afférent au Mois M+2 sera liant et informera les Parties, sous réserve d'une replanification réalisée conformément à l'AC 3.1.2.3, sur la date ferme de chacun des Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement au cours du Mois M+2 ;

c) Le schéma afférent au Mois M+1 sera liant et informera les Parties, sous réserve d'une replanification réalisée conformément à l'AC 3.1.2.3, sur la date ferme de chacun des Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement au cours du Mois M+1 et sera identique à la planification du Mois M+2 dans le RTBS précédent, sauf en cas de replanification conformément à l'AC 3.1.2.3; et

d) L'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement communiqueront l'ETA anticipée et la Marée Basse correspondante pour chaque Navire de GNL de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement ayant l'intention d'accoster au Terminal de GNL au cours des Mois M+1, M+2 et M+3.

L'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement travailleront de bonne foi afin d'éviter une planification de Droits d'Accostage pour Transbordement qui entraverait la planification de Droits d'Accostage pour Transbordement de l'Affréteur de Transbordement ou des Autres Affréteurs de Transbordement.

L'Opérateur du Terminal ne refusera pas déraisonnablement le RTBS proposé par l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement si les conditions suivantes sont respectées. Dans ce cas, les Droits d'Accostage pour Transbordement ainsi planifiés pour les Mois M+1 et M+2 deviennent des Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement :

1) Pour chacun des Mois M+1, M+2 et M+3, le nombre cumulé de Droits d'Accostage pour Transbordement planifiés par l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement est inférieur ou égal aux Droits d'Accostage pour Transbordement disponibles comme établi dans l'AMTBR pour ce Mois comme déterminé conformément à l'AC 3.1.2.1.3.

2) L'Affréteur de Transbordement, et chacun des Autres Affréteurs de Transbordement en vertu de son LTSA respectif, ayant le droit de planifier un nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement égal, au début de l'Année Contractuelle, au nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement Souscrits comme visé dans le Formulaire de Confirmation de Services concerné, et qui sera diminué chaque mois du nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés au cours du Mois précédent, doit s'assurer que le solde de droits à la fin de toute Année Contractuelle donnée soit supérieur ou égal à zéro (0).

3) Les Droits d'Accostage pour Transbordement n'interfèrent pas avec les périodes de Maintenance Planifiée ;

4) Pour chacun des Mois M+1 et M+2, la Marée Basse de chaque Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié ne sera pas inférieure à trois (3) Marées Basses après le Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié précédent, et

5) Les droits d'Accostage pour Transbordement planifiés de telle manière que des paires consécutives sont créées (également entre les Mois) par Affréteur de Transbordement, respectivement Autres Affréteur de Transbordement

L'Opérateur du Terminal, l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement consentiront tous les efforts raisonnables afin de résoudre tous les conflits afférents à la planification lors de l'établissement du RTBS.

Si le RTBS proposé ne satisfait pas aux exigences susmentionnées dans cet AC 3.1.2.1.6 au 19e jour du Mois M et si l'Opérateur du Terminal n'approuve pas ce RTBS au 20e jour du Mois M, ledit Opérateur du Terminal appliquera la Procédure d'Allocation Standard pour Droits d'Accostage pour Transbordement visée à l'AC 3.1.2.2 afin de déterminer la planification des Droits d'Accostage pour Transbordement durant les Mois M+2 et/ou le nombre de Droits d'Accostage pour

Transbordement revenant à chaque Affréteur de Transbordement au cours du Mois M+3. Le schéma afférent au Mois M+1 demeurera tel qu'il a été établi dans le RTBS du Mois précédent, et ensuite comme un Mois M+2, en tenant compte des amendements convenus au RTBS sous réserve de l'AC 3.1.2.3.

Chaque Mois M, conjointement au RTBS, l'Affréteur de Transbordement soumettra à l'Opérateur du Terminal un projet de plan d'accostage actualisé cfr. AC 3.1.2.1.4 pour le reste de l'Année Contractuelle.

3.1.2.1.7 Ramp up pour Affréteurs de Transbordement

Si le nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement Souscrits de l'Affréteur de Transbordement ou d'Autres Affréteurs de Transbordement est modifié d'un mois à l'autre en raison de conventions contractuelles, de la mise en service d'une extension ou pour un autre motif, cette modification sera reflétée dans l'AMTBR, l'ITBS et le RTBS.

3.1.2.2 Procédure d'Allocation Standard pour Droits d'Accostage pour Transbordement

3.1.2.2.1 Le présent AC 3.1.2.2 sera appliqué si le RTBS proposé ne respecte pas les exigences visées dans l'AC 3.1.2.1.6 au 19e Jour du Mois M et si l'Opérateur du Terminal n'approuve pas ce RTBS au 20e Jour du Mois M. La Procédure d'Allocation Standard ne s'appliquera pas au Mois M+1 du RTBS proposé.

3.1.2.2.2 Au cas où l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement (i) souhaitent chacun planifier un nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement au cours du Mois M+3 de telle manière que la condition (1) de l'AC 3.1.2.1.6 n'est pas satisfaite pour ce Mois, ou (ii) ne s'accordent pas sur les dates pour la planification des Droits d'Accostage pour Transbordement pour le Mois M+2 conformément aux conditions (3), (4) et/ou (5) de l'AC 3.1.2.1.6, la procédure suivante sera appliquée :

L'Opérateur du Terminal utilisera un système de classement, suivant lequel le classement initial sera égal au nombre pertinent de Droits d'Accostage pour Transbordement Souscrits que l'Affréteur de Transbordement ou les Autres Affréteurs de Transbordement ont demandé de planifier au cours de ce Mois M+3, ou M+2, ce nombre étant conforme à la condition (2) de l'AC 3.1.2.1.6.

L'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement pourront tour à tour planifier un Droit d'Accostage pour Transbordement Souscrit au cours de ce Mois M+3, ou M+2, dans l'ordre de leur classement. Dans ce cadre, l'Affréteur de Transbordement ou l'Autre Affréteur de Transbordement bénéficiant du classement le plus élevé seront, à chaque tour, autorisés à procéder à une planification et seront prioritaires par rapport à l'Affréteur de Transbordement ou aux Autres Affréteurs de Transbordement, cette planification étant faite en conformité avec les conditions (3), (4) et (5) de l'AC 3.1.2.1.6.

Quand un Affréteur de Transbordement ou un Autre Affréteur de Transbordement a planifié un tel Droit d'Accostage pour Transbordement Souscrit, le classement de

cet Affréteur de Transbordement ou Autre Affréteur de Transbordement au cours de ce Mois M+3, respectivement M+2 sera réduit d'une unité aux fins du tour suivant.

Si deux ou plusieurs Affréteurs de Transbordement bénéficient du même classement au cours du même tour, l'Affréteur de Transbordement ou un Autre Affréteur de Transbordement bénéficiant du nombre le plus élevé de Droits d'Accostage pour Transbordement Souscrits contractés pour cette Année Contractuelle, diminué du nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement Souscrits déjà planifiés, jouira d'un classement plus élevé lors de ce tour.

3.1.2.3 Replanification de Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés

L'Affréteur de Transbordement peut demander une replanification de tout Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié de l'Affréteur de Transbordement sur toute autre Marée Basse, que ce soit ou non pour la création de Transbordements de Navire à Navire ou le chevauchement de Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés. Une telle demande sera adressée par écrit à l'Opérateur du Terminal et sera introduite aussi rapidement que possible, pas plus tôt qu'au cours du Mois M+1 et au plus tard quatre (4) Jours avant la date du Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié.

L'Opérateur du Terminal ne refusera pas de replanifier le Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié tel que demandé pour des raisons autres que des raisons opérationnelles et sous réserve que cette replanification n'ait pas d'impact matériel sur tout Autre Affréteur de Transbordement ou tout Affréteur.

Conformément à la présente section, l'Opérateur du Terminal informera par écrit l'Affréteur de Transbordement et tous Autres Affréteurs de Transbordement et/ou Affréteurs de cette modification dans le RTBS. Si l'Opérateur du Terminal ne peut replanifier un Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié, il en avisera l'Affréteur de Transbordement en l'informant du motif pour lequel la demande n'a pu être honorée.

Sans préjudice de ce qui précède, l'Affréteur de Transbordement peut replanifier ses Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés afin de créer des Transbordements de Navire à Navire ou en raison d'un chevauchement de Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés, de telle sorte que les Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés ne sont pas nécessairement planifiés conformément aux conditions (4) et (5) de l'AC 3.1.2.1.6. Attendu que de telles opérations nécessitent la disponibilité simultanée des deux Jetées, une telle replanification ne peut avoir une incidence sur les Slots Planifiés et/ou Droits d'Accostage Planifiés de tout Affréteur. L'Affréteur de Transbordement obtiendra dès lors les informations nécessaires sur la disponibilité des deux Jetées via la Plate-forme de Données Électroniques. Transbordements de Navire à Navire

3.1.2.4 Conformément au caractère entièrement interruptible du Transbordements de Navire à Navire ou du chevauchement de Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés, l'Opérateur du Terminal peut contraindre l'Affréteur de Transbordement à replanifier si, du fait de la replanification d'un Slot Planifié ou d'un Droit d'Accostage Planifié par tout Affréteur, le Transbordement de Navire à Navire ou le chevauchement de Droits d'Accostage pour Transbordement Planifié sont devenus impossibles. L'Affréteur de Transbordement, les Autres Affréteurs de Transbordement et l'Opérateur du Terminal prendront des mesures raisonnables afin de répondre à une demande de replanification d'un Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié reçue de tout Autre Affréteur de Transbordement.

3.1.2.5 Après l'établissement du RTBS pour le Mois M, l'Opérateur du Terminal détermine pour les Mois M+1 et M+2 – sous les circonstances de Capacité Etendue du Terminal Phase 2 – tout regroupement de trois (3) Marées Basses ou plus où aucun Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié d'un Affréteur de Transbordement et/ou d'un Autre Affréteur de Transbordement n'est sous le RTBS.

Ces regroupements de Marées Basses peuvent être offerts par l'Opérateur du Terminal de manière à créer un (des) Droit(s) d'Accostage de Transbordement(s) qui seront alloués selon les priorités (1) et (2) ci-dessous, sous condition de l'approbation de l'Affréteur de Transbordement et de l'Autre Affréteur de Transbordement, cette approbation, cette approbation ne devant pas être refusée sans motif raisonnable. Dans le cadre de cette section du chapitre 3.1, il doit être considéré comme raisonnable de refuser son consentement sur la base du potentiel de retard sur la base des données statistiques météo.

(1) D'abord, à l'Affréteur de Transbordement ou tout Autre Affréteur de Transbordement qui a notifié à l'Opérateur du Terminal qu'il n'a pas ou pourrait ne pas être en mesure d'utiliser des Droit d'Accostage pour Transbordement Souscrits par l'Affréteur de Transbordement ou l'Autre Affréteur de Transbordement pendant l'Année Contractuelle en raison d'entretien des installations de production ou de Navire de GNL de l'Affréteur de Transbordement ou de l'Autre Affréteur de Transbordement en raison contraintes logistiques justifiés et documentés

(2) Deuxièmement, à tout autre tiers qui souhaite se voir attribué ces regroupements, qui, pour clarification, peut être un Affréteur de Transbordement ou un Autre Affréteur de Transbordement

Ces regroupements de Marées Basses, doivent, une fois attribués, être considérées comme un (des) Droit(s) d'Accostage pour Transbordement Planifié(s).

L'Affréteur de Transbordement ou tout Autre Affréteur de Transbordement peut retirer son autorisation d'utiliser ces regroupements de Marées Basses à tout moment avant la notification de l'Opérateur du Terminal à L'Affréteur de Transbordement ou l'Autre Affréteur de Transbordement d'un accord contraignant de vente de tels Droits d'Accostage de Transbordement.

3.1.2.6 Sans préjudice de l'application de la Procédure d'Approbation du Navire telle que visée à l'AC 3.2, l'Affréteur de Transbordement communiquera à l'Opérateur du Terminal les informations suivantes lors de la planification de Droits d'Accostage pour Transbordement conformément au RTBS. Ces informations préciseront pour chaque Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié du Mois M+1 et M+2 :

a) le nom du Navire de GNL ;

b) la taille du Navire de GNL ;

c) la date et l'heure de la Marée Basse ;

d) la qualité et la quantité estimées de GNL devant être déchargées au Point de Livraison pour Transbordement ou, le cas échéant, la quantité estimée de GNL devant être livrée au Point de Relivraison pour Transbordement ; et

e) l'ETA du Navire de GNL.

3.1.3 Exigences portuaires

3.1.3.1 Équipements portuaires

3.1.3.1.1 Le Navire de GNL n'excédera pas les dimensions maximales indicatives suivantes et les autres restrictions visées dans la Procédure d'Approbation du Navire de GNL en vertu de l'AC 3.2. De plus, il respectera toujours les règles nautiques généralement applicables au sein du Port, y compris les règles nautiques spécifiques aux transporteurs de GNL applicables dans le Port, telles que publiées dans leur version du 16 octobre 2011, entrées en vigueur le 1er février 2002, telles que parfois révisées et appliquées par les autorités compétentes :

Longueur : 350 m

Largeur : 55 m

Tirage : 13 m

3.1.3.1.2 Le Terminal de GNL doit être capable de recevoir, faire accoster, décharger et charger des Navires de GNL et possèdera, notamment :

a) **des équipements d'accostage** respectant les directives SIGTTO et OCIMF en vigueur. Dans la mesure où ces directives devaient être ultérieurement modifiées, l'Opérateur du Terminal agira comme un Opérateur Raisonnable et Prudent et consentira les efforts raisonnables afin de mettre en œuvre ces directives modifiées ;

b) **un équipement de mouillage** compatible avec tout Navire de GNL approuvé conformément à la Procédure d'Approbation des Navires de GNL ;

c) **un éclairage** suffisant permettant les manœuvres d'amarrage de jour ou de nuit en toute sécurité, pour autant qu'elles soient autorisées par les Autorités Portuaires ;

d) **des équipements** permettant un accès approprié aux Navires de GNL (mais pas aux équipements de stockage) pour la manutention et la livraison au Navire de GNL des accores du navire, des provisions, des pièces de rechange courantes et une passerelle d'embarquement pour l'accès du personnel ;

e) **une injection de nitrogène gazeux** dans la partie apicale des bras de déchargement en vue de la purge ;

f) **des systèmes appropriés** de télégraphie, de téléphonie, de courrier électronique et de communications radio avec les Navires de GNL ;

g) **un système d'arrêt d'urgence** conforme aux directives et recommandations SIGTTO concernant l'arrêt d'urgence navire/rive.

h) Spécifiquement pour la Jetée Est :

(i) des équipements d'accostage pour les Navires de GNL jusqu'aux navires Q-Max ;

(ii) des bras de (dé)chargement de 16 pouces, des conduites et autres équipements appropriés permettant

(x) le déchargement du GNL à un taux nominal d'environ 12000 m³ de GNL/heure (« le Taux Nominal de Déchargement ») avec un taux maximal de 14000 m³ de GNL/heure ;

(xi) le chargement du GNL au Taux de Chargement pour les Affréteurs ou au Taux de Chargement Rapide ou au Débit de Transfert de navire à navire pour les Affréteurs de Transbordement ;

(iii) une conduite de renvoi de vapeur de 16 pouces et système associé depuis les équipements de rive vers le Navire de GNL. La conduite de renvoi de vapeur et système associé permettront de conserver une pression d'exploitation appropriée dans les citernes du Navire de GNL au Taux Nominal de Déchargement ou dans les citernes de rive au Taux de Chargement ou au Taux de Chargement Rapide ;

(iv) Grue de rive : afin d'assurer la manutention des réservoirs conformément aux réglementations portuaires ; et

(v) Soutage et autres équipements incluant :

(x) soutage avec une barge le long du Navire de GNL conformément aux règles en vigueur au Terminal de GNL ; et

(xi) un accès et des équipements permettant la livraison de gazole par des camions ou la relivraison d'huiles usées du Navire de GNL vers les camions.

Afin d'éviter toute ambiguïté, l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement prévoira que les équipements susvisés soient mis à la disposition du Navire de GNL.

i) Spécifiquement pour la Jetée Ouest :

(i) des équipements d'accostage pour les Navires de GNL jusqu'aux navires Q-Flex ;

(ii) des bras de (dé)chargement de 20 pouces, des conduites et autres équipements appropriés permettant

(x) le déchargement du GNL à un taux nominal d'environ 12000 m³ de GNL/heure (« le Taux Nominal de Déchargement ») avec un taux maximal de 14000 m³ de GNL/heure ; ou

(xi) le chargement du GNL au Taux de Chargement pour les Affréteurs ou au Taux de Chargement Rapide ou au Débit de Transfert de navire à navire pour les Affréteurs de Transbordement ;

(iii) une conduite de renvoi de vapeur de 20 pouces et système associé depuis les équipements de rive vers le Navire de GNL. La conduite de renvoi de vapeur et système associé permettront de conserver une pression d'exploitation appropriée dans les citernes du Navire de GNL au Taux Nominal de Déchargement ou dans les citernes de rive au Taux de Chargement ou au Taux de Chargement Rapide ;

(iv) un bras de chargement de 8 pouces avec une conduite de renvoi de vapeur de 6 pouces installé « piggy-back » sur le bras de chargement de 8 pouces et équipements associés permettant le chargement de GNL sur de petits Navires de GNL au Taux de Chargement ;

(v) grue de rive : afin d'assurer la manutention des réservoirs jusqu'à 1 tonne sous les réglementations portuaires ;

(vi) un accès et des équipements permettant la livraison de gazole par camions ou la relivraison d'huiles usées du Navire de GNL vers les camions ; et

(vii) Soutage avec une barge le long du Navire de GNL conformément aux Règles Opérationnelles de Soutage en vigueur.

Afin d'éviter toute ambiguïté, l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement prévoira les équipements susvisés d'être mis à la disposition du Navire de GNL.

L'Opérateur du Terminal consentira les efforts raisonnables afin de proposer le Taux de Chargement le plus élevé possible dans les limites d'une exploitation normale et sécurisée.

L'Opérateur du Terminal exploitera le Terminal comme un Opérateur Raisonnable et Prudent et manipulera le gaz de Boil-off de manière à prévenir et à éviter tout « flaring » (brûlage à la torche), sauf en cas d'urgence conformément à l'AC 3.11.

3.1.3.2 Obligation de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement au Port

3.1.3.2.1 L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement sera tenu responsable d'obtenir, sans frais pour l'Opérateur du Terminal, toutes les approbations douanières portuaires, les permis marins et les autres autorisations techniques et opérationnelles nécessaires à l'utilisation du Port par son Navire de GNL.

3.1.3.2.2 L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement veillera ou demandera à ce qu'il soit fait en sorte que ses Navires de GNL respectent toutes les règlementations portuaires pertinentes. Tous les remorqueurs, pilotes, escorteurs ou autres navires d'accompagnement nécessaires à l'accostage de son Navire de GNL seront utilisés aux seuls risques et frais de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement.

3.1.4 Arrivée et départ des Navires de GNL

3.1.4.1 Notification de l'ETA

3.1.4.1.1 Immédiatement ou aussi tôt que possible après le départ de son Navire de GNL lors de son voyage vers le Terminal de GNL, l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement informera ou s'assurera que le capitaine du Navire de GNL notifie l'Opérateur du Terminal de la date et de l'heure dudit départ ainsi que de la date et de l'heure estimée d'arrivée au Terminal de GNL (« ***l'ETA*** »). Cette notification inclura les informations suivantes :

a) la date et l'heure d'arrivée estimées du Navire de GNL à la Station d'Embarquement des Pilotes ;

b) pour un Navire de GNL,

(i) qui sera déchargé:

(x) le Cargo Nominé de GNL ;

(xi) un certificat confirmant la qualité (composition du chargement) et la quantité chargées, et ce, tant en termes énergétiques et en m³ de GNL ;

(xii) Dans le cas ou le déchargement a lieu dans le cadre des Service de Déchargement de GNL, la requête de Service de Déchargement de GNL de l'Affréteur doit avoir été reçue par l'Opérateur du Terminal au moins 5 Jours et pas plus que 3 mois avant l'arrivée prévue du Navire GNL de l'Affréteur.

(ii) qui recevra des Services de Relivraison de GNL ou des Services de Transbordement de GNL (sauf opération de déchargement) :

(x) la demande de Services de Relivraison de GNL ou de Services de Transbordement de GNL que l'Affréteur a dû envoyer à l'Opérateur du Terminal au moins 5 jours et pas plus de 3 mois avant l'arrivée prévue du Navire de GNL de l'Affréteur.

(xi) Si les citernes de chargement du Navire de GNL sont sous atmosphère de Gaz Naturel :

1. le Volume Nominé de GNL à charger ;

2. un certificat confirmant la composition du dernier chargement chargé ;

3. une notification confirmant la quantité et la qualité estimées du GNL à bord du Navire de GNL, et ce, tant en termes énergétiques qu'en m³ de GNL à la date de ladite notification ; et

4. Le besoin de Services de Refroidissement.

(xii) Si les citernes de chargement du Navire de GNL sont sous atmosphère de gaz inerte :

1. le Volume Nominé de GNL à charger ; et

2. un certificat « natural gas free» confirmant la composition des gaz inertes dans chacune des citernes de chargement du Navire de GNL ;

c) toutes les défaillances opérationnelles du Navire de GNL pouvant affecter ses performances portuaires et d'accostage ;

d) les quantités de soutage demandées, le cas échéant, par ex. soute C (fuel lourd), eau potable, nitrogène liquide, gasoil ;

e) la durée estimée ou nécessaire pour remplir le navire et mettre les déchets sur la plate-forme de la jetée ;

f) l'évacuation des déchets du Navire de GNL : la quantité (poids, volume, conditionnement) et l'identification précise conformément à toutes les règlementations maritimes et portuaires applicables ;

g) la liste des visiteurs, fournisseurs, contractants attendus (la liste actualisée devant être envoyée vingt-quatre (24) heures avant l'arrivée, par ex. via l'agent maritime de l'Affréteur) ; et

h) le niveau de sécurité du code ISPS.

3.1.4.1.2 Dès réception de la notification visée à l'AC 3.1.4.1.1, l'Opérateur du Terminal informera le Navire de GNL de l'Affréteur, de l'Affréteur de Transbordement, de l'Autre Affréteur ou de l'Autre Affréteur de Transbordement de la Jetée à utiliser aux fins de l'accostage. L'Opérateur du Terminal consentira tous les efforts raisonnables afin d'accueillir le Navire de GNL à la Jetée préalablement indiquée dans le RBS, respectivement le RTBS.

3.1.4.1.3 Après avoir été notifié conformément à l'AC 3.1.4.1.1, l'Affréteur, l'Affréteur de Transbordement, l'Autre Affréteur ou l'Autre Affréteur de Transbordement informera ou veillera à ce que le capitaine du Navire de GNL informe l'Opérateur du Terminal de l'ETA du Navire de GNL, et ce, aux intervalles suivants :

a) immédiatement si l'ETA est modifiée de plus de six (6) heures pour (b) et (c) ci-dessous et immédiatement si l'ETA est modifiée de plus de deux (2) heures pour (d), (e) et (f) ci-dessous ;

b) quotidiennement après la date du départ du port de chargement, cette notification devant être envoyée à 12h00 environ (heure belge) ;

c) Quarante-huit (48) heures avant l'arrivée du Navire de GNL au Port ;

d) Vingt-quatre (24) heures avant l'arrivée du Navire de GNL au Port ;

e) Six (6) heures avant l'arrivée du Navire de GNL au Port ; et

f) Une (1) heure avant l'arrivée du Navire de GNL au Port.

3.1.4.1.4 Les notifications visées dans l'AC 3.1.4.1.1, 3.1.4.1.2 et 3.1.4.1.3 peuvent être envoyées par fax, télex ou à l'aide d'un autre moyen de communication mutuellement convenu.

3.1.4.2 Avis de Fin (NOR)

Après l'arrivée du Navire de GNL à la Station d'Embarquement des Pilotes (PBS), après avoir exécuté toutes les formalités de dédouanement nécessaires et quand le Navire de GNL est prêt à être transféré au Terminal de GNL, l'Affréteur ou

l'Affréteur de Transbordement invitera le capitaine du Navire de GNL ou son agent à envoyer un Avis de Fin à l'Opérateur du Terminal, l'informant que le Navire de GNL est totalement prêt au Transfert, à l'accostage ou au non-accostage. Le NOR :

(i) sera délivré par écrit (y compris par e-mail)

(ii) précisera la date et l'heure auxquelles il a été envoyé; et

(iii) sera envoyé à la personne désignée par l'Opérateur du Terminal, que ce dernier aura notifiée en temps voulu à l'Affréteur ou à l'Affréteur de Transbordement,

et peut être présenté par l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et sera accepté par l'Opérateur du Terminal à n'importe quel Jour de la semaine et à toute heure du Jour.

3.1.4.3 Séquence d'accostage

3.1.4.3.1 Après la notification du NOR à l'Opérateur du Terminal conformément à l'AC 3.1.4.2, la séquence d'accostage sera déterminée conformément aux AC 3.1.4.3.2, AC 3.1.4.3.3 et AC 3.1.5 et l'Opérateur du Terminal informera l'Affréteur, l'Affréteur de Transbordement, les Autres Affréteurs et les Autres Affréteurs de Transbordement de la séquence d'accostage des Navires de GNL de l'Affréteur, de l'Affréteur de Transbordement, des Autres Affréteurs et des Autres Affréteurs de Transbordement et de tous les autres navires utilisant les Jetées du Terminal de GNL afin de garantir le respect de la planification globale convenue dans le RBS et le RTBS. L'Opérateur du Terminal informera aussi rapidement que possible l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et le capitaine du Navire de GNL de la priorité d'accostage.

Conformément aux règlementations portuaires, le Navire de GNL essaiera d'accoster environ deux (2) heures avant la Marée conseillée par l'Opérateur du Terminal et utilisée par le Navire de GNL afin d'entrer dans le Port.

3.1.4.3.2 La séquence d'accostage des Navires de GNL de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs ou Autres Affréteurs de Transbordement sera la suivante :

Aux fins de l'application de cette section, un NOR envoyé plus de six (6) heures avant son Slot Planifié, son Droit d'Accostage Planifié, son Droit d'Accostage Additionnel Planifié ou son Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié sera réputé avoir été donné six (6) heures avant ledit Slot Planifié, Droit d'Accostage Planifié, Droit d'Accostage Additionnel Planifié ou Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié.

a) La première priorité d'accostage sera donnée au Navire de GNL de l'Affréteur, de l'Affréteur de Transbordement, des Autres Affréteurs ou des Autres Affréteurs de Transbordement qui ont soit :

(i) envoyé un NOR dans un délai débutant six (6) heures avant le Slot Planifié ou Droit d'Accostage Planifié de l'Affréteur et des Autres Affréteurs concerné(s) et au plus tard six (6) heures avant la fin de la Fenêtre de l'Affréteur et des Autres Affréteurs concerné(s) ;

(ii) envoyé un NOR conformément à l'AC 3.1.4.3.3. Toutefois, si l'Affréteur ou Autre Affréteur n'est pas prêt à payer les montants visés dans l'AC 3.1.4.3.3 pour le demurrage, le Navire de GNL de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs concerné(s) jouira d'une seconde priorité d'accostage ; ou

(iii) envoyé un NOR six (6) heures avant le Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié de l'Affréteur de Transbordement pertinent.

Si plusieurs Navires de GNL d'un Affréteur, d'un Affréteur de Transbordement, d'Autres Affréteurs et d'Autres Affréteurs de Transbordement bénéficient de la même priorité en vertu de cette section, la séquence d'accostage sera déterminée par l'ordre chronologique des dates des Slots Planifiés et des Droits d'Accostage Planifiés respectifs de l'Affréteur et des Autres Affréteurs dans le RBS, ou des Droits d'Accostage pour Transbordement de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement dans le RTBS.

b) La seconde priorité, visée à l'AC 3.1.5.2, sera donnée au Navire de GNL (navire A) d'un Affréteur, d'un Autre Affréteur, d'un Affréteur de Transbordement ou d'Autres Affréteurs de Transbordement ayant envoyé un NOR plus de six (6) heures avant la fin de la Fenêtre de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs concerné(s), ou plus de six (6) heures avant la Marée Basse du Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié. Une telle seconde priorité d'accostage sera retardée aussi longtemps que nécessaire afin d'éviter tout retard dans l'accostage subséquent du Navire de GNL (navire B) de tout autre Affréteur ou de tous Autres Affréteurs, respectivement autre Affréteur de Transbordement ou tous Autres Affréteurs de Transbordement si ce navire B devait bénéficier de la première priorité d'accostage s'il devait arriver à l'ETA, telle que renseignée au point de décision afférente à la seconde priorité d'accostage du navire A.

Si plusieurs Navires de GNL d'un Affréteur, d'un Affréteur de Transbordement, d'Autres Affréteurs et d'Autres Affréteurs de Transbordement bénéficient de la même priorité en vertu de cette règle de seconde priorité, la séquence sera définie sur la base de l'heure du NOR.

c) La troisième priorité sera donnée au Navire de GNL d'un Affréteur ou d'Autres Affréteurs qui sera utilisé pour bénéficier de Services de Relivraison de GNL ou de Services de Livraison de GNL afférents à un Droit d'Accostage Additionnel Planifié ou à un Droit d'Accostage Autonome Planifié

Si plusieurs Navires de GNL bénéficient de la même priorité en vertu de cette troisième règle de priorité, la séquence sera définie sur la base de l'heure du NOR.

3.1.4.3.3 Push back

Si un Navire de GNL (navire C) d'un Affréteur ou d'Autres Affréteurs (Affréteur C) envoie un NOR plus de six (6) heures avant la dernière Marée Haute de la Fenêtre de l'Affréteur C, mais pas plus de six (6) heures avant la Marée Haute suivant la fin de la Fenêtre du navire C, l'Opérateur du Terminal autorisera l'accostage du navire C lors de la Marée Haute suivant la remise du NOR, et ce, conformément à l'AC 3.1.5.2. L'Affréteur ou Autre Affréteur (Affréteur D) dont le Navire de GNL (navire D) est planifié pour le Slot suivant, ne refusera pas cette séquence d'accostage, pour autant que l'accostage du navire D ne soit pas retardé de plus d'une Marée Haute à compter de la Marée Haute du Slot Souscrit. L'Affréteur C s'engage à payer le demurrage à l'Affréteur D, et ce, au Demurrage Rate pour le retard réellement encouru par le navire D, pour autant que ce demurrage soit causée par la mise en œuvre de cette section. L'Opérateur du Terminal informera dûment l'Affréteur et tous les Autres Affréteurs.

3.1.4.3.4 Le Navire de GNL de l'Affréteur, de l'Affréteur de Transbordement, de l'Autre Affréteur et de l'Autre Affréteur de Transbordement sera considéré comme étant à l'heure (« ***On Time*** ») respectivement pour un Slot Planifié, un Droit d'Accostage Additionnel Planifié ou un Droit d'Accostage Autonome Planifié d'un Affréteur ou d'Autres Affréteurs, ou un Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié d'un Affréteur de Transbordement ou Autre Affréteur de Transbordement, selon le cas, si le Navire de GNL de l'Affréteur, de l'Affréteur de Transbordement, de l'Autre Affréteur ou de l'Autre Affréteur de Transbordement est arrivé à la PBS et a envoyé un NOR au moins six (6) heures avant respectivement la dernière Marée Haute de la Fenêtre relevante ou la Marée du Droit d'Accostage Autonome Planifié de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs concerné(s), ou la Marée Basse du Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié de l'Affréteur de Transbordement ou de l'Autre Affréteur de Transbordement concerné.

3.1.4.3.5 L'Opérateur du Terminal ne refusera pas déraisonnablement l'accostage d'un Navire de GNL d'un Affréteur ou d'un Affréteur de Transbordement à une autre Marée que la Marée Haute prévue pour le Slot Planifié ou le Droit d'Accostage Planifié, ou la Marée Basse prévue pour Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié, tant qu'il n'y a pas d'impact matériel sur la fourniture de Services de GNL à tout Autre Affréteur ou Autre Affréteur de Transbordement et sur l'intégrité opérationnelle de l'Opérateur du Terminal.

3.1.4.4 Opérations de GNL

3.1.4.4.1 L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement invitera le capitaine du Navire de GNL à fournir le NORTU une fois que le Navire de GNL est accosté le long de la Jetée et est prêt au déchargement du Cargo Nominé de GNL. L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement invitera le capitaine du Navire de GNL à fournir le NORTL une fois que le Navire de GNL est accosté le long de la Jetée et est prêt à recevoir les Services de Relivraison de GNL ou pour le chargement dans le cadre d'un Service de Transbordement.

3.1.4.4.2 Le Transfert débutera uniquement quand l'Opérateur du Terminal l'aura autorisé. Cette autorisation ne peut pas être déraisonnablement refusée.

3.1.4.4.3 Si un NORTU ou un NORTL a été notifié avant le Slot Planifié, Droit d'Accostage Planifié, Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié, Droit d'Accostage Additionnel Planifié ou Droit d'Accostage Autonome Planifié, selon le cas, l'Opérateur du Terminal peut, si raisonnable, retarder le début du Transfert pour des motifs opérationnels au Terminal de GNL, et ce, jusqu'au Slot Planifié, Droit d'Accostage Planifié, Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié, Droit d'Accostage Additionnel Planifié ou Droit d'Accostage Autonome Planifié, selon le cas. L'Opérateur du Terminal consentira les efforts raisonnables afin d'éviter ou de limiter la durée de ce retard.

3.1.4.4.4 L'Opérateur du Terminal peut avoir un ou plusieurs représentants à bord du Navire de GNL afin de coordonner le Transfert avec le capitaine du Navire de GNL. Ce représentant respectera toutes les mesures de sécurité applicables à bord du Navire de GNL, telles que communiquées à l'Opérateur du Terminal au cours de la procédure de nomination du Navire de GNL, et il n'entravera en aucun cas avec les opérations du Navire de GNL. L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement pourra disposer d'un (1) représentant dans la salle de contrôle de l'Opérateur du Terminal afin de coordonner le Transfert avec l'Opérateur du Terminal. Ce représentant respectera toutes les prescriptions de sécurité applicables dans le Terminal de GNL, telles qu'elles auront été communiquées par l'Opérateur du Terminal à l'Affréteur ou à l'Affréteur de Transbordement avant le Transfert, et il n'entravera en aucun cas avec les opérations du Terminal de GNL.

3.1.4.4.5 Le transfert sera exécuté conformément à toutes les règlementations de sécurité, portuaires et autres règlements applicables, y compris la Procédure de Protection et de Sécurité Navire/Rive de l'Opérateur du Terminal.

3.1.4.5 Durée d'Accostage

3.1.4.5.1 La Durée d'Accostage Autorisée dans le Port sera la suivante :

a) Pour le déchargement de Navires de GNL associés à un Droit d'Accostage : vingt-quatre (24) heures, sauf pour le déchargement d'un Navire de GNL Q-Flex totalement chargé, trente (30) heures dans ce cas et pour le déchargement d'un Navire de GNL Q-Max totalement chargé, trente-quatre (34) heures dans ce cas ;

b) Pour les Navires de GNL effectuant une opération de déchargement ou de chargement associée à un Droit d'Accostage pour Transbordement et pour une quantité maximale de 180 000 Mètres cubes de GNL :

   i. Pour l'opération de déchargement : une période de vingt-six (26) heures ;

   ii. Pour l'opération de chargement : une période de trente-deux (32) heures ; et

c) Pour l'opération de transfert associée à un Transbordement de Navire à Navire, et pour une quantité maximale de 180 000 Mètres cubes de GNL : la Durée d'Accostage Autorisé (définie comme la période pendant laquelle les deux navires sont amarrés à leur point d'accostage) d'un des navires est de vingt-six (26) heures et de trente-deux (32) heures pour l'autre navire.

d) Afin de bénéficier de Services de Relivraison de GNL par un Navire de GNL, la Durée Autorisée de l'Accostage sera inférieure à :

(i) dix (10) heures majorées du nombre d'heures nécessaires aux Services de Gazage, le cas échéant, du nombre d'heures nécessaires aux Services de Refroidissement, le cas échéant, et de la durée obtenue en divisant le Volume Nominé de GNL par le Taux de Chargement alors applicable, le cas échéant ; et

(ii) la durée nécessaire pour fournir l'ensemble des Services de Relivraison, raisonnablement déterminée par l'Opérateur du Terminal et communiquée à l'Affréteur avant le début de cette opération, en tenant compte de toute contrainte résultant du RBS.

e) Pour la réception de Service de Déchargement de GNL par un navire de GNL, la période d'Accostage Autorisée sera le minimum entre :

(i) Dix (10) heures plus la durée obtenue en divisant le Cargo Nominé de GNL par le Taux Nominal de Déchargement ; et

(ii) La durée nécessaire pour fournir les Services de Déchargement de GNL, raisonnablement déterminée par l'Opérateur du Terminal et communiquée à l'Affréteur avant le début de cette opération, en tenant compte de toute contrainte résultant du RBS.

La Durée d'Accostage Autorisée sera prolongée de toute période de retard causé par :

(i) des motifs imputables aux Autorités Portuaires, aux services de remorquage, de pilotage ou de mouillage dans le Port sauf si, le cas échéant, la cause de ce retard est sous le contrôle raisonnable de l'Opérateur du Terminal ou de l'Affréteur ;

(ii) toute période durant laquelle le Transfert est retardé ou entravé pour un cas de Force majeure ;

(iii) des Conditions Météorologiques Défavorables dans le Port.

La Durée Réelle d'Accostage pour le Transfert débutera au plus tôt :

(i) quand le Navire de GNL est amarré au point d'accostage, sauf si le Navire de GNL est retardé dans sa procédure de Transfert conformément à l'AC 3.1.4.4.3. Dans ce cas, la Durée Réelle d'Accostage commencera au début du Transfert (qui, afin d'éviter toute ambiguïté, sera au plus tard lors de la

Marée Haute du Slot Planifié ou du Droit d'Accostage Planifié, la Marée du Droit d'Accostage Additionnel Planifié ou, respectivement, la Marée Basse du Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié) ; ou

(ii) de plus pour le déchargement des Navires de GNL, lors de la Marée suivante si le Navire de GNL est arrivé « On Time » conformément à l'AC 3.1.4.3.4, sauf si le Navire de GNL est arrivé avant sa Fenêtre ; dans ce cas, la Durée Réelle d'Accostage débutera lors de la première Marée de la Fenêtre.

La Durée Réelle d'Accostage continuera de s'égrener jusqu'à ce que les bras de (dé)chargement et les conduites de renvoi soient déconnectés et que le Navire de GNL soit libéré pour le départ et prêt à appareiller.

3.1.4.5.2 L'Opérateur du Terminal peut demander à l'Affréteur ou à l'Affréteur de Transbordement de quitter le Quai GNL avant l'échéance de la Durée Réelle d'Accostage :

a) immédiatement en cas de Situation d'Urgence ; ou

b) si nécessaire pour des motifs opérationnels au sein du Terminal de GNL, immédiatement après clôture du Transfert et, le cas échéant, après clôture de toutes les opérations de soutage, étant entendu que le capitaine du Navire de GNL estime que le départ peut se faire en toute sécurité.

3.1.4.5.3 Le capitaine du Navire de GNL peut quitter immédiatement l'accostage en cas de Situation d'Urgence à tout moment du Transfert ou de l'opération de soutage et, à cet effet, l'Opérateur du Terminal prendra, à la demande du capitaine du Navire de GNL, toutes les mesures nécessaires relevant de ses compétences afin d'autoriser un départ sécurisé.

3.1.4.5.4 L'Opérateur du Terminal collaborera avec le capitaine du Navire de GNL afin de garantir un Transfert continu et efficace. Conformément au Chapitre 3.7, l'Opérateur du Terminal fournira un point d'accostage sécurisé aux fins de l'accostage immédiat du Navire de GNL dans le Terminal de GNL et exploitera le Terminal de GNL afin de permettre le Transfert aussi rapidement qu'il est raisonnablement possible.

L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement accostera le Navire de GNL ou le fera accoster en toute sécurité et aussi rapidement que possible en collaboration avec l'Opérateur du Terminal. L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et l'Opérateur du Terminal collaboreront afin de débuter le Transfert ou de le faire débuter à la fin de l'accostage et afin de le finaliser ou de le faire finaliser en toute sécurité et aussi rapidement que cela est raisonnablement possible.

L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement fera appareiller le Navire de GNL en toute sécurité et aussi rapidement que cela est raisonnablement possible à la fin du Transfert, et ce, en collaboration avec l'Opérateur du Terminal.

3.1.4.5.5 Si un retard est à déplorer ou est prévu dans la séquence d'accostage d'un Navire de GNL au Port, à savoir lors de sa route vers le point d'accostage, lors de l'accostage, du Transfert ou de l'appareillage, l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et l'Opérateur du Terminal discuteront du problème de bonne foi et consentiront leurs efforts respectifs afin de minimiser ou d'éviter un tel retard et collaboreront afin de trouver des mesures (respectant leurs obligations énoncées ci-dessous) permettant de minimiser ou d'éviter l'occurrence de tout retard similaire à l'avenir.

3.1.5 Mise en file d'attente, retards à l'arrivée et replanification opérationnelle

3.1.5.1 Mise en file d'attente

Une mise en file d'attente survient si un ou plusieurs Navires de GNL d'un Affréteur, d'un Affréteur de Transbordement, d'Autres Affréteurs ou d'Autres Affréteurs de Transbordement a (ont) notifié un NOR alors que l'accès au Terminal de GNL est impossible pour un motif quelconque et cette situation engendre la mise en attente de plusieurs Navires de GNL de l'Affréteur, de l'Affréteur de Transbordement, d'Autres Affréteurs ou d'Autres Affréteurs de Transbordement lorsque l'accès au Terminal de GNL redevient possible.

Du début de la mise en file d'attente, que l'Opérateur du Terminal doit déterminer et notifier à l'Affréteur, à l'Affréteur de Transbordement, aux Autres Affréteurs et aux Autres Affréteurs de Transbordement, jusqu'à la disparition de la file d'attente, que l'Opérateur du Terminal doit également déterminer et notifier à l'Affréteur, à l'Affréteur de Transbordement, aux Autres Affréteurs et aux Autres Affréteurs de Transbordement, la séquence d'accostage sera établie conformément à l'AC 3.1.4.3, sauf si le Navire de GNL d'un Affréteur, d'un Affréteur de Transbordement, d'Autres Affréteurs ou d'Autres Affréteurs de Transbordement relève des priorités 2 ou 3 et si son arrivée après l'échéance de sa Fenêtre ou de son Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié n'a pas affecté la mise en file d'attente. Dans ce cas, le Navire de GNL de l'Affréteur, de l'Affréteur de Transbordement, des Autres Affréteurs ou des Autres Affréteurs de Transbordement bénéficiera d'une priorité 1.

Si l'Opérateur du Terminal demande de retarder l'arrivée d'un Navire de GNL d'un Affréteur, d'un Affréteur de Transbordement, d'Autres Affréteurs ou d'Autres Affréteurs de Transbordement, le Navire de GNL de cet Affréteur, de cet Affréteur de Transbordement, de ces Autres Affréteurs ou Autres Affréteurs de Transbordement sera réputé avoir transmis son NOR conformément à son ETA, telle que renseignée au moment de cette demande. L'heure présumée de la transmission du NOR sera utilisée afin d'organiser la séquence d'accostage dans la file d'attente.

Si le Navire de GNL d'un Affréteur ou d'Autres Affréteurs était On Time conformément à l'AC 3.1.4.3.4 et si son accostage est retardé en raison d'une mise en file d'attente, l'Affréteur ou Autre Affréteur disposera des mêmes droits de Stockage de Base et d'Émission de Base de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs comme si cet Affréteur ou Autre Affréteur avait déchargé le Navire de GNL de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs dans sa Fenêtre conformément à son NOR. De tels droits de Stockage de Base et d'Émission de Base produiront leurs effets à compter de la Marée Haute avec laquelle le Navire de GNL de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs procède à l'accostage effectif. Ce processus se poursuivra jusqu'à ce que chaque Navire de GNL de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs soit extrait de la file d'attente.

Si l'Affréteur ou Autre Affréteur bénéficie de Services de Prêt d'un Affréteur ou d'Autres Affréteurs en raison de la mise en file d'attente, les droits de Stockage de

Base de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs seront réduits de la Quantité Prêtée de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs et les Droits d'Émission de Base de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs seront dûment adaptés.

L'Affréteur et l'Autre Affréteur consentiront les efforts raisonnables afin d'adapter les Nominations du Terminal d'un Affréteur ou d'un Autre Affréteur en vue de réduire la durée de la mise en file d'attente (en tenant compte des hypothèses raisonnables relatives entre autres aux arrivées de Navire de GNL, aux niveaux de stockage, à la capacité d'émission et aux conditions météorologiques,).

3.1.5.2 Arrivées tardives

3.1.5.2.1 Si le Navire de GNL d'un Affréteur, Affréteur de Transbordement, Autre Affréteur ou Autre Affréteur de Transbordement n'arrive pas ou n'arrivera probablement pas à temps pour respecter sa Fenêtre, la Marée Basse de son Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié, ou la Marée de son Droit d'Accostage Autonome Planifié, l'Opérateur du Terminal consentira, si la demande lui en est formulée par l'Affréteur, l'Affréteur de Transbordement, l'Autre Affréteur ou l'Autre Affréteur de Transbordement, des efforts raisonnables afin d'offrir à l'Affréteur, à l'Affréteur de Transbordement, à l'Autre Affréteur ou à l'Autre Affréteur de Transbordement une possibilité d'accostage pour le Transfert, sous réserve des conditions raisonnables que l'Opérateur du Terminal peut soumettre à l'approbation de l'Affréteur, de l'Affréteur de Transbordement, de l'Autre Affréteur ou de l'Autre Affréteur de Transbordement, et ce, en tenant compte du timing et du coût majoré vis-à-vis de l'Affréteur, de l'Affréteur de Transbordement, de l'Autre Affréteur ou de l'Autre Affréteur de Transbordement concerné. Une telle possibilité d'accostage replanifié, si elle est acceptée par l'Affréteur, l'Affréteur de Transbordement, l'Autre Affréteur ou l'Autre Affréteur de Transbordement, sera considérée, aux fins de ce Règlement d'Accès GNL, comme Slot Planifié, Droit d'Accostage Planifié, Droit d'Accostage Additionnel Planifié, Droit d'Accostage Autonome Planifié de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs, ou Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié de l'Affréteur de Transbordement ou de l'Autre Affréteur de Transbordement.

Si l'Opérateur du Terminal offre à l'Affréteur ou à un Autre Affréteur la possibilité d'accoster en dehors de la Fenêtre de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs conformément à la disposition susvisée, et, si cette possibilité nécessite la modification de la Capacité d'Émission de Base et du Stockage de Base de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs, l'Opérateur du Terminal renseignera l'Affréteur ou un Autre Affréteur sur :

a) des éventuelles modifications nécessaires de la Capacité d'Émission de Base et du Stockage de Base de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs qui sont liées à cette possibilité d'accostage ; et

b) des éventuels services additionnels nécessaires relatifs à ces modifications et qui sont nécessaires pour obtenir telle possibilité d'accostage.

Si l'Affréteur ou un Autre Affréteur accepte cette possibilité d'accostage, il bénéficiera de services additionnels et procédera aux modifications recommandées par l'Opérateur du Terminal. Ce dernier respectera alors dûment ses obligations.

3.1.5.2.2 L'Opérateur du Terminal pourra raisonnablement refuser d'offrir une telle possibilité d'accostage à l'Affréteur, à l'Affréteur de Transbordement, à un Autre Affréteur ou à un Autre Affréteur de Transbordement si cette possibilité devait entraîner un retard pour l'Affréteur, l'Affréteur de Transbordement, d'Autres Affréteurs ou d'Autres Affréteurs de Transbordement, selon le cas, d'accoster durant les Slots Planifiés, Droits d'Accostage Planifié de l'Affréteur ou d'Autres Affréteurs, ou Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés de l'Affréteur de Transbordement ou d'Autres Affréteurs de Transbordement, si cela devait affecter les autres Services de GNL afférents à un Slot ou à un Droit d'Accostage que l'Affréteur ou un Autre Affréteur possède, ou un Droit d'Accostage pour Transbordement que l'Affréteur de Transbordement ou tout Autre Affréteur de Transbordement possède, ou si cela devait mettre en danger la sécurité et/ou les opérations du Terminal de GNL. En la matière, il convient d'entendre que l'Opérateur du Terminal peut raisonnablement retarder l'accostage de Navires de GNL à un Droit d'Accostage Additionnel Planifié ou à un Droit d'Accostage Autonome Planifié et donner la priorité aux Navires de GNL qui utilisent le Droit d'Accostage d'un Slot Planifié ou le Droit d'Accostage pour Transbordement. Dans ce cas, l'Opérateur du Terminal proposera une possibilité d'accostage alternative à ce Navire de GNL retardé.

3.1.5.2.3 L'Affréteur, l'Affréteur de Transbordement, l'Autre Affréteur ou l'Autre Affréteur de Transbordement consentira tous les efforts raisonnables afin que le Navire de GNL arrive durant ledit Droit d'Accostage, Droit d'Accostage pour Transbordement, Droit d'Accostage Additionnel ou Slot replanifié. Dans le cas contraire, l'Affréteur, l'Affréteur de Transbordement, l'Autre Affréteur ou l'Autre Affréteur de Transbordement paiera à l'Opérateur du Terminal un montant tel que spécifié dans le Tarif Régulé.

3.1.5.3 Séquence de transbordement perturbée

3.1.5.3.1 Au cours d'une mise en file d'attente, des Transbordements de Navire à Navire ou un chevauchement de Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés ne devraient pas être autorisés.

3.1.5.3.2 Si, pour cette raison, ou en raison de la non-arrivée d'un Affréteur de Transbordement ou d'un Autre Affréteur de Transbordement, ou de leur non-arrivée à temps probable pour la Marée Basse de leur Droit d'Accostage pour Transbordement Planifié, l'exécution de la séquence d'accostage définie à l'AC 3.1.4.3 devait perturber la séquence de transbordement envisagée par l'Affréteur de Transbordement ou l'Autre Affréteur de Transbordement comme défini dans le RTBS et sa replanification possible, l'Affréteur de Transbordement et chaque Autre Affréteur de Transbordement se concerteront de bonne foi entre eux afin de renoncer à leurs priorités et de faire adapter la séquence d'accostage par l'Opérateur du Terminal de manière à rétablir la séquence de transbordement.

3.1.5.3.3 Dans le cas où l'exécution de la séquence d'accostage définie à l'AC 3.1.4.3. devait perturber les Transbordements de Navire à Navire envisagés ou le chevauchement de Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés, l'Opérateur du Terminal se réserve le droit de modifier la séquence d'accostage de l'Affréteur de Transbordement et d'Autres Affréteurs de Transbordement et/ou d'annuler ces Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés de manière à tenir les obligations de l'Opérateur du Terminal envers l'Affréteur et d'Autres Affréteurs.

3.1.5.3.4 Pour les deux cas ci-dessus, et après discussions de bonne foi avec l'Affréteur de Transbordement et le ou les Autre(s) Affréteur(s) de Transbordement (dans la mesure où ils sont impliqués), l'Opérateur du Terminal définira une nouvelle séquence d'accostage appropriée pour l'Affréteur de Transbordement et le ou les Autre(s) Affréteur(s) de Transbordement, laquelle convient explicitement que l'Opérateur du Terminal décline toute responsabilité pour tous retards, coûts, conséquences de décalages de stockages associés ou causés par cette modification de séquence d'accostage.

3.1.5.3.5 À la fois pour 3.1.5.3.2 et 3.1.5.3.3. ainsi que pour l'AC. 3.1.2.4, l'Affréteur de Transbordement sera habilité à ajouter le nombre de Droit(s) d'Accostage pour Transbordement Planifié(s) dont il a dû se priver ou qu'il n'a pas pu replanifier au cours d'une Année Contractuelle donnée à son solde de droits de Droits d'Accostage pour Transbordement au cours de cette Année Contractuelle. Afin d'éviter toute ambiguïté, l'Opérateur du Terminal déclinera toute responsabilité pour tel(s) Droit(s) d'Accostage pour Transbordement Planifié(s) sacrifiés , la chose ne pouvant pas non plus être comptée comme une non-disponibilité du Service.

3.1.5.4 Replanification opérationnelle

3.1.5.4.1 Si à la suite d'un évènement survenu dans le Port ou au Terminal de GNL, ledit évènement n'ayant pas la faute de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs, trois (3) ou un nombre supérieur de Navires de GNL d'un Affréteur ou des Autres Affréteurs quittent le Port avec un retard supérieur à quarante-huit (48) heures chacun, par rapport à l'heure de départ du Terminal de GNL et du Port initialement estimée sur la base de l'ETA de ces Navires de GNL avant la survenance de cet évènement, l'Opérateur du Terminal, l'Affréteur et les Autres Affréteurs discuteront de bonne foi de la possibilité de modifier le RBS.

3.1.5.4.2 Si à la suite d'un évènement survenu dans le Port ou au Terminal de GNL, ledit évènement n'ayant pas la faute de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs, un Navire de GNL d'un Affréteur ou des Autres Affréteurs quitte le Port avec un retard supérieur à trente-six (36) heures par rapport à l'heure de départ du Terminal de GNL et du Port initialement estimée sur la base de l'ETA de ce Navire de GNL avant la survenance de cet évènement et si ce retard empêche au Navire de GNL de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs d'arriver On Time pour le prochain Slot Planifié de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs impliquant une accélération dudit Navire de GNL de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs pour le voyage suivant, l'Affréteur ou les Autres Affréteurs pourront, sans préjudice des autres dispositions des présentes Règles Opérationnelles, replanifier, conformément à la durée de son voyage aller-retour documenté, le Slot Planifié de l'Affréteur ou des Autres

Affréteurs pour la prochaine arrivée du Navire de GNL de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs, et ce, même si ce Slot, tel que replanifié (slot A), chevauche un autre Slot Planifié existant de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs (slot B). L'Opérateur du Terminal informera l'Affréteur et les Autres Affréteurs d'une telle replanification. Lors de l'arrivée au Port pour un tel slot A, l'Opérateur du Terminal autorisera le Navire de GNL replanifié de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs à accoster sur la base du principe « first come, first served » dans le cadre de la concurrence avec le Navire de GNL de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs pour le slot B, pour autant que le Navire de GNL de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs arrive On Time pour le slot A.

Si la mise en œuvre des résultats susvisés engendre un stock élevé de GNL dans le Terminal de GNL, l'Opérateur du Terminal peut retarder l'accostage et/ou le déchargement du second Navire de GNL servi de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs jusqu'à ce qu'une capacité suffisante soit dégagée dans les citernes de stockage du Terminal de GNL.

3.1.5.4.3 L'Opérateur du Terminal, agissant en qualité d'Opérateur Raisonnable et Prudent, peut, afin de veiller à la due exécution du RBS, inviter l'Affréteur ou un Autre Affréteur à accélérer ou ralentir l'arrivée du Navire de GNL de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs sous réserve de l'approbation de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs, le cas échéant, étant entendu que cette approbation ne peut être déraisonnablement refusée, et sous réserve que l'Affréteur ou Autre Affréteur soit remboursé pour tous les coûts ou dépenses supplémentaires engagés.

3.1.5.4.4 En appliquant l'AC 3.1.5.3.1 ou l'AC 3.1.5.3.2, l'Opérateur du Terminal traitera toujours l'Affréteur et les Autres Affréteurs sur une base égale et non discriminatoire.

3.1.6 Gaz en Stock, Fuel Gas et Émission

3.1.6.1 Gaz en Stock de l'Affrétreur

Le Gaz en Stock, exprimé en kWh, à la fin de chaque heure de chaque Jour, est calculé comme suit :

Le total :

a) du Gaz en Stock à compter de la Date de Début du Service ;

b) de la Quantité totale de GNL livrée par l'Affréteur au Point de Livraison à compter de la Date de Début du Service, y compris les corrections résultant du bilan énergétique conformément à l'AC 3.1.6. 3 ;

c) des Quantités totales de Gaz Naturel livrée au Terminal de GNL au Point de Relivraison par le biais de Nominations Inversées (majorées de FGm) ou de Liquéfaction Virtuelle; et

d) des Quantités totales de Gaz en Stock des Autres Affréteurs et/ou des Autres Utilisateurs transférées à l'Affréteur.

Réduit de la somme :

(i) des Quantités de Gaz Naturel livrées par l'Opérateur du Terminal au Point de Relivraison ou à tout autre point pouvant être convenu entre l'Opérateur du Terminal et l'Affréteur, et ce, tous les Jours à compter de la Date de Début du Service pour la Durée du Contrat, jusqu'à et y compris cette heure de ce Jour ;

(ii) les Quantités de Gaz Naturel correspondant à *FGm* appliquée aux Quantités de Gaz Naturel visées en (i) ci-dessus ;

(iii) des Quantités de Gaz Naturel excédant la Capacité de Stockage pour laquelle l'Opérateur du Terminal a mis en œuvre des droits de dépassement visés dans l'AC 3.1.6.3;

(iv) des Quantités, le cas échéant, de Gaz Naturel perdues après la livraison à l'Opérateur du Terminal, ladite perte résultant de la faute, dûment documentée et démontrée par l'Opérateur du Terminal, de l'Affréteur ;

(v) des Quantités totales de Gaz en Stock transférées aux Autres Affréteurs et/ou aux Autres Utilisateurs ;

(vi) des Quantités de GNL délivrées par l'Opérateur du Terminal au Point de Relivraison aux fins du Chargement à bord des Navires de GNL ; et

(vii) des Quantités de GNL délivrées par l'Opérateur du Terminal au Point de Relivraison aux fins du Chargement de Camion.

Les chiffres provisionnels seront utilisés jusqu'à la réception de chiffres validés.

Le Gaz en Stock de l'Affréteur sera converti en m³ de GNL en utilisant le contenu énergétique de GNL livré par l'Affréteur (GHV par m³ de GNL) sur la base du principe « first in, first out ».

Si le Gaz en Stock de l'Affréteur excède la Capacité de Stockage de l'Affréteur, l'Opérateur du Terminal informera immédiatement l'Affréteur et ce dernier achètera la Capacité de Stockage Quotidienne pour le Gaz en Stock excédant sa Capacité de Stockage et/ou augmentera l'Émission et/ou achètera la Capacité d'Émission Quotidienne et augmentera l'Émission pour la durée durant laquelle le Gaz en Stock de l'Affréteur excède la Capacité de Stockage de l'Affréteur.

3.1.6.2 Gaz en Stock de l'Affréteur de Transbordement

3.1.6.2.1 Le Gaz en Stock de l'Affréteur de Transbordement, exprimé en kWh, à la fin de chaque heure de chaque Jour, est calculé comme suit :

Le total :

a) du Gaz en Stock de l'Afftréteur de Transbordement à compter de la Date de Début du Service ;

b) de la Quantité totale de GNL livrée par l'Affréteur de Transbordement au Point de Livraison pour Transbordement à compter de la Date de Début du Service, y compris les corrections résultant du bilan énergétique conformément à l'AC 3.1.6.3 ;

c) des Quantités totales de Gaz en Stock des Affréteurs et/ou des Autres Affréteurs de Transbordement et/ou des Autres Utilisateurs transférées à l'Affréteur de Transbordement.

Réduit de la somme :

(i) des Quantités de TBOG livrés au Point de Relivraison par l'Opérateur du Terminal, conformément à l'AC 3.1.6.2.2 ;

(ii) des Quantités de Gaz Naturel délivrées en plus des Quantités de TBOG par l'Opérateur du Terminal au Point de Relivraison, ou tout autre point pouvant être convenu entre l'Opérateur du Terminal et l'Affréteur de Transbordement (si l'Affréteur de Transbordement est également Affréteur), et ce, tous les Jours à compter de la Date de Début du Service, pour la Durée du Contrat, jusqu'à et y compris cette heure de ce Jour ;

(iii) les Quantités de Gaz Naturel, le cas échéant, correspondant à *FGm* appliquée aux Quantités de Gaz Naturel visées en (ii) ci-dessus ;

(iv) des Quantités de GNL délivrées par l'Opérateur du Terminal au Point de Relivraison pour Transbordement à bord des Navires de GNL ;

(v) des Quantités, le cas échéant, de Gaz Naturel perdues après la livraison à l'Opérateur du Terminal, ladite perte résultant de la faute de l'Affréteur de Transbordement, dûment documentée et démontrée par l'Opérateur du Terminal ;

(vi) des Quantités totales de Gaz en Stock transférées aux Affréteurs, aux Autres Affréteurs de Transbordement et/ou aux Autres Utilisateurs ;

(vii) des Quantités de GNL délivrées par l'Opérateur du Terminal au Point de Relivraison aux fins du Chargement de Camion ; et

(viii) des Quantités de GNL délivrées par l'Opérateur du Terminal au Point de Relivraison aux fins du Chargement à bord des Navires de GNL.

Les chiffres provisionnels seront utilisés jusqu'à la réception de chiffres validés.

Le Gaz en Stock de l'Affréteur de Transbordement sera converti en m³ de GNL en utilisant le contenu énergétique de GNL livré par l'Affréteur de Transbordement (GHV par m³ de GNL) sur la base du principe « first in, first out ».

3.1.6.2.2 Gaz de Boil-off de Transbordement

Pour chaque Affréteur de Transbordement, le Gaz de Boil-off de Transbordement (TBOG) sera exprimé en kWh et déterminé par l'Opérateur du Terminal comme suit :

(i) opérations en stand-by (à savoir uniquement activité de stockage) : pour chaque heure, un volume fixe de gaz de Boil-off généré par heure égal à 55 MWh/h, qui sera divisé et alloué au pro rata du Gaz en Stock de l'Affréteur de Transbordement et des Autres Affréteurs de Transbordement, augmenté de tout volume de gaz de Boil-off généré par heure dû à un transfert de GNL par l'Affréteur de Transbordement de ou vers un autre Utilisateur du Terminal ;

(ii) pour chaque opération de déchargement : pour chaque heure, le volume mesuré de gaz de boil-off en provenance du Stockage de Transbordement multiplié par le Facteur DES diminué du volume mesuré de gaz de Boil-off retournant vers le Navire de GNL au Point de Relivraison pour Transbordement ;

(iii) pour chaque opération de chargement : pour chaque heure, le volume mesuré de gaz de Boil-off en provenance du Navire de GNL au Point de Relivraison pour Transbordement diminué du volume mesuré de gaz de Boil-off retournant dans le Stockage de Transbordement et après cette diminution multiplié par le Facteur DES ; et

(iv) pour chaque Transbordement de Navire à Navire : pour chaque heure, le volume tel que défini sous l'AC 3.1.6.2.2 (i) augmenté du volume mesuré de gaz de Boil-off en provenance du Navire de GNL au Point de Relivraison pour Transbordement multiplié par le Facteur DES diminué du volume de gaz de Boil-off mesuré retournant vers le Navire de GNL au Point de Relivraison pour Transbordement.

Pour autant que, et sans préjudice des autres spécifications de l'AC, l'entrée de chaleur du Navire de GNL en déchargement ne dépasse pas 0.15vol% par Jour, respectivement l'entrée de chaleur du Navire de GNL en chargement ne dépasse par 0.20vol% par Jour et le rendement global de la pompe du Navire de GNL soit minimum 67.5%, les volumes de TBOG seront inférieurs ou égaux à 750 MWh/h.

3.1.6.2.3 Manutention du Gaz de Boil-off de Transbordement

Le TBOG sera livré au Point de Relivraison par l'Opérateur du Terminal au TBOGFO. L'Affréteur de Transbordement désignera le TBOGFOqui soutirera tout TBOG via des Nominations du Terminal horaires correspondantes.

3.1.6.2.4 Électricité de Transbordement

L'Électricité de Transbordement est la quantité, exprimée en kWh, d'électricité consommée par l'Opérateur du Terminal afin de fournir les Services de Transbordement de GNL à l'Affréteur de Transbordement et sera déterminée par l'Opérateur du Terminal comme suit et suivant le cas :

(i) Une quantité d'électricité correspondant au TBOG multipliée par le Facteur Électricité HP de Transbordement ;

(ii) augmentée de la quantité d'électricité correspondant à la quantité mesurée de gaz de Boil-off exprimée en kWh retournant vers le Navire de GNL au Point de Livraison pour Transbordement multipliée par le Facteur Électricité LP de Transbordement ; et

(iii) augmentée de la quantité d'électricité correspondant à la quantité mesurée de GNL relivrée par l'Opérateur du Terminal au Point de Relivraison pour Transbordement à bord du Navire de GNL multipliée par le Facteur Électricité P de Transbordement.

3.1.6.2.5 Détermination et utilisation de valeurs standard

Si une mesure de qualité ou de débit de gaz de Boil-off unique échoue pour quelque raison que ce soit, de sorte que le TBOG ne peut être déterminé pour une opération donnée comme défini en vertu de l'AC 3.1.6.2.2 (ii) à (iv), une valeur moyenne sera supposée pour cette mesure, la moyenne étant calculée en utilisant les cinq (5) dernières opérations de ce type de l'Affréteur de Transbordement, dans des conditions similaires.

Si des mesures de qualité et/ou de débit de gaz de Boil-off multiples échouent pour quelque raison que ce soit, de sorte que le TBOG ne peut être déterminé pour une opération donnée comme défini en vertu de l'AC 3.1.6.2.2 (ii) à (iv), une valeur horaire standard de TBOG sera utilisée pour cette opération.

Les valeurs horaires standard de TBOG pour chaque type d'opération en vertu de l'AC 3.1.6.2.2 seront déterminées sur la base des volumes mesurés de gaz de Boil-off au Point de Relivraison au cours de cinq (5) opérations de déchargement uniques représentatives, cinq (5) opérations de chargement uniques, cinq (5) Transbordements de Navire à Navire et cinq (5) opérations de transfert de citerne de GNL. De manière similaire, les facteurs de conversion d'électricité (Facteur Électricité HP de Transbordement, Facteur Électricité LP de Transbordement et Facteur Électricité P de Transbordement) seront déterminés sur la base des mesures de gaz de boil-off susmentionnées et des quantité mesurées d'électricité consommées au cours de telles opérations.

L'Opérateur du Terminal obtiendra la valeur standard par type d'opération comme une fonction, d'une part, du débit de transfert et, d'autre part, de l'augmentation de pression de la vapeur saturée au cours de l'opération, en interpolant les quantités mesurées sur la base d'une grille avec les résultats de simulations de gaz de boil-off statiques.

Ces mesures interviendront dès que possible après la Date de Début de Service des Services de Transbordement de GNL. L'Affréteur de Transbordement ou l'Opérateur du Terminal peut demander de remesurer le gaz de boil-off tous les cinq ans ou plus tôt, quand c'est raisonnablement nécessaire. Quand les valeurs horaires standard de TBOG sont déterminées, les mesures requises pour chaque type d'opération comme défini sous l'AC 3.1.6.2.2 (ii) à (iv) feront l'objet d'un recoupement.

Pour qu'une opération soit qualifiée d'opération représentative, et sans préjudice des autres dispositions de cet AC, les conditions suivantes doivent être respectées :

1. Le Navire de GNL à décharger aura une cargaison de GNL d'une pression de vapeur saturée de maximum 1130 mbar ;
2. Le Navire de GNL à charger sera en condition froide avec minimum 500 m³ de heel (GNL lourd), une pression de citerne maximale à l'arrivée inférieure ou égale 1160 mbara et une température moyenne maximale de moins 130°C pour les navires de type Membrane ou une température moyenne maximale de moins 110°C à l'équateur pour les navires de type MOSS ;
3. L'opération de déchargement du Navire de GNL dans le Stockage de Transbordement et le Transbordement de Navire à Navire interviendra à un taux de déchargement, ou un débit de transfert de maximum 14 000m³ de GNL/h, à l'exclusion du ramp up et ramp down ; et
4. L'opération de chargement du Stockage de Transbordement dans le Navire de GNL interviendra à un taux de chargement de maximum 10 000m³/h, à l'exclusion du ramp up et ramp down.

3.1.6.3 Bilan énergétique mensuel

Au cours du Mois M+1, l'Opérateur du Terminal établira un bilan énergétique et de masse pour le Terminal de GNL au cours du Mois M.

La différence énergétique (A) réduite de (B) pour ce Mois M sera calculée comme suit :

La valeur (A) sera la suivante :

- la Quantité totale de Gaz Naturel physiquement livrée au Point de Relivraison ou à tout autre point pouvant être convenu au cours du Mois M ;
- la Quantité totale de Gaz Naturel physiquement livrée au Point de Relivraison pour chargement, au Point de Relivraison pour Chargement des Camions, au Point de Relivraison pour Transbordement ou à tout autre point pouvant être convenu au cours du Mois M ;
- la consommation de Fuel Gas au cours du Mois M ;

- toutes Quantités de Gaz Naturel perdues, définitivement établies comme étant « flare losses » au cours du Mois M ; et

- la modification du stock physique au sein du Terminal de GNL au cours du Mois M ;

et la valeur (B) sera la suivante :

- la Quantité totale de GNL physiquement livrée au Point de Livraison et au Point de Livraison pour Transbordement au cours du Mois M.

Tous les gains ((A) – (B) > 0) seront crédités et toutes les pertes ((B) – (A) > 0) seront débitées à l'Affréteur, à l'Affréteur de Transbordement, aux Autres Affréteurs et aux Autres Affréteurs de Transbordement après déchargement de leur premier Navire de GNL au cours du Mois M+2 ou d'un Mois subséquent, et ce proportionnellement au GNL livré au Point de Livraison, au Point de Livraison pour Transbordement, au Point de Relivraison, au Point de Relivraison pour Transbordement, au Point de Relivraison pour Chargement et au Point de Relivraison pour Chargement des Camions par cet Affréteur, cet Affréteur de Transbordement, les Autres Affréteurs et les Autres Affréteurs de Transbordement au cours de ce Mois M.

Toutefois, si cette perte ((B) - (A)) est supérieure à zéro virgule cinquante pour cent (0,50 %) du GNL livré au Point de Livraison, au Point de Livraison pour Transbordement, au Point de Relivraison, au Point de Relivraison pour Transbordement, au Point de Relivraison pour Chargement et au Point de Relivraison pour Chargement des Camions au cours du Mois M, le montant total débité à l'Affréteur, à l'Affréteur de Transbordement, aux Autres Affréteurs et aux Autres Affréteurs de Transbordement sera limité à zéro virgule cinquante pour cent (0,50 %) du GNL livré par l'Affréteur, l'Affréteur de Transbordement, les Autres Affréteurs et les Autres Affréteurs de Transbordement au Point de Livraison, au Point de Livraison pour Transbordement, au Point de Relivraison, au Point de Relivraison pour Transbordement, au Point de Relivraison pour Chargement et au Point de Relivraison pour Chargement des Camions durant le Mois M. Le solde de cette perte excédant zéro virgule cinquante pour cent (0,50 %) sera à la charge de l'Opérateur du Terminal.

Toutefois, si cette perte ((B)-(A)) excède zéro virgule cinquante pour cent (0,50 %) du GNL livré au Point de Livraison, au Point de Livraison pour Transbordement, au Point de Relivraison, au Point de Relivraison pour Transbordement, au Point de Relivraison pour Chargement et au Point de Relivraison pour Chargement des Camions pendant le Mois M et, si sur la base des données historiques, notamment, il apparaît qu'une telle perte est due à l'exécution des services de chargement réalisés au Point de Relivraison pour Transbordement, au Point de Relivraison pour Chargement et au Point de Relivraison pour Chargement des Camions et/ou à des Services de Refroidissement par l'Opérateur du Terminal à l'Affréteur ou à l'Affréteur de Transbordement, le compte du Gaz en Stock de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement sera débité de toute perte excédant zéro virgule cinquante pour cent (0,50 %) ;

Si le gain ou la perte au cours d'un Mois excède zéro virgule trois pour cent (0,3 %) du GNL livré au Point de Livraison, au Point de Livraison pour Transbordement, au Point de Relivraison, au Point de Relivraison pour Transbordement, au Point de Relivraison pour Chargement et au Point de Relivraison pour Chargement des Camions au cours du Mois M, l'Opérateur du Terminal, l'Affréteur, l'Affréteur de Transbordement, les Autres Affréteurs et les Autres Affréteurs de Transbordement vérifieront, si nécessaire, tous les équipements utilisés pour mesurer le bilan énergétique et prendront les mesures correctives appropriées.

3.1.6.4 Émission de Gaz en Stock

Les Nominations du Terminal de l'Affréteur visent à correspondre aux Nominations du Client de l'Affréteur. Si les Nominations du Terminal de l'Affréteur et les Nominations du Client de l'Affréteur ne correspondent pas, le « matching » sera garantie par les règles visées dans l'Operating Balancing Agreement (« OBA ») qui sera exécuté entre l'Opérateur du Terminal et le Transporteur et qui stipulera que, dans le cas d'un déséquilibre entre les nominations, l'opérateur concerné notifiera les affréteurs impliqués et leur offrira la possibilité de modifier leurs nominations. Faute de soumettre des Nominations modifiées qui correspondent, l'Opérateur du Terminal invitera les opérateurs concernés à modifier les nominations en prenant la moins élevée des deux nominations en conflit. Un tel OBA stipulera que les allocations d'Émission de l'Affréteur, des Autres Affréteurs et des Autres Utilisateurs seront réputées être égales aux Nominations du Terminal de l'Affréteur, des Autres Affréteurs et des Autres Utilisateurs, sauf si le déséquilibre accumulé entre les flux réels d'émission et le total des Nominations du Terminal de l'Affréteur, des Autres Affréteurs et des Autres Utilisateurs excède le seuil de 5,56 GWh, étant entendu que ce seuil doit être prévu sauf s'il ne peut l'être en raison d'une urgence très récente sur le Réseau affectant toujours la disponibilité du line pack sur le Réseau.

3.1.6.4.1 Pendant toute heure durant laquelle le Gaz en Stock de l'Affréteur est ou sera supérieur à zéro (0), l'Affréteur soumettra des Nominations du Terminal pour l'Émission de son Gaz en Stock conformément à ce AC 3.1.6.6 et à l'AC 3.6, qui pour éviter toute ambiguïté, peuvent être égales à zéro (0).

L'Affréteur pourra réaliser de la Liquéfaction Virtuelle ou des Nominations Inversées (injection) au Point de Relivraison pour autant que ledit Affréteur respecte toutes ses obligations contractuelles et sous réserve que le total des nominations nettes excédant les exigences d'Émission Minimale. Aux fins des calculs dans le présent Contrat, une Liquéfaction Virtuelle ou une Nomination Inversée sera traitée comme une quantité d'Émission négative et le Gaz en Stock de l'Affréteur sera augmenté

- De la Quantité de cette Liquéfaction Virtuelle ou ;
- de la Quantité de ces Nominations inversées fois (1+ FGm/100).

3.1.6.4.2 Durant toute heure, les Nominations du Terminal de l'Affréteur pour l'Émission de son Gaz en Stock :

a) seront inférieures à sa Capacité d'Émission, sans préjudice des dispositions visées à l'AC 3.6; et

b) ne génèrent ou ne généreront pas une situation dans laquelle le Gaz en Stock excède la Capacité de Stockage.

3.1.6.4.3 Pooling de la part inutilisée de la Capacité Totale d'Émission de Base

Conformément à la procédure suivante, l'Opérateur du Terminal mettra en commun (« pool ») la part inutilisée de la Capacité Totale d'Émission de Base et la mettra à disposition de l'Affréteur et/ou des Autres Affréteurs, sans préjudice du Stockage Additionnel et/ou de la Capacité d'Émission Additionnelle de l'Affréteur, des Autres Affréteurs et des Autres Utilisateurs.

Au cours de toute heure, l'Affréteur ou tout Autre Affréteur peut, sans préjudice de la Capacité Totale d'Émission de Base, réserver un droit additionnel afférent à la Capacité d'Émission de Base de l'Affréteur et des Autres Affréteurs. Cette Capacité d'Émission de Base additionnelle de l'Affréteur et/ou des Autres Affréteurs peut être conclue :

a) sur une base ferme, si le montant de la Capacité Totale d'Émission de Base est supérieur à la somme de la Capacité d'Émission de Base de l'Affréteur et des Autres Affréteurs pour laquelle l'Affréteur et les Autres Affréteurs ont le droit de procéder à des Nominations du Terminal. Chaque Affréteur et Autre Affréteur peuvent réserver de tels droits fermes pour autant que le total de la Capacité d'Émission de Base et des droits fermes individuels de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs, à l'exclusion de la Capacité d'Émission Additionnelle, n'excède pas cent cinq (105) pour cent des Nominations nettes moyennes individuelles du Terminal de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs pour le Mois

en cours ou le Mois suivant, selon le cas. L'Opérateur du Terminal peut révoquer ces droits fermes en cas de mise en file d'attente uniquement ; et/ou

b) sur une base interruptible, si le total des Nominations du Terminal d'un l'Affréteur et de tous les Autres Affréteurs est inférieur à la Capacité Totale d'Émission de Base. L'Opérateur du Terminal peut révoquer ces droits interruptibles à tout moment.

Les Nominations nettes moyennes individuelles du Terminal de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs seront déterminées pour chaque Affréteur et Autre Affréteur sur la base de la Capacité d'Émission de Base de cet Affréteur ou de ces Autres Affréteurs.

Chaque Jour, l'Opérateur du Terminal communiquera avant 10h00 à l'Affréteur et aux Autres Affréteurs, à titre informatif, la part de la Capacité Totale d'Émission de Base disponible pour les droits additionnels tels que déterminés conformément à (a) et (b) ci-dessus ainsi que la part ferme et la part interruptible au cours des trente (30) prochains Jours.

Chaque Jour, l'Affréteur ou l'Autre Affréteur peut réserver de tels droits d'Émission additionnels sur une base ferme ou interruptible pour les 30 prochains Jours. Si plus d'un des Affréteurs et/ou Autres Affréteurs notifient l'Opérateur du Terminal d'une demande de réservation de tels droits additionnels pour la même période :

a) la première priorité ira à l'Affréteur ou un Autre Affréteur possédant une Capacité d'Émission de Base qui, pour éviter toute ambiguïté, peut être égale à zéro, et qui, à cette heure, est inférieure aux Nominations nettes moyennes individuelles du Terminal de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs durant le Mois en cours. Le nombre des droits d'Émission additionnels réservés par l'Affréteur ou un Autre Affréteur sera limité pour autant que le total de la Capacité d'Émission de Base et des droits individuels de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs, à l'exclusion de la Capacité d'Émission Additionnelle, n'excède pas cent cinq (105) pour cent des Nominations nettes moyennes individuelles du Terminal de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs pour le Mois en cours ou le Mois suivant, selon le cas.

b) Si plus d'un Affréteur ou Autre Affréteur bénéficient de la première priorité, leurs droits d'Émission additionnels seront, si nécessaire, attribués proportionnellement à leurs déficits de Capacité moyenne d'Émission de Base par rapport au déficit total de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs concernés.

c) Si un droit additionnel d'Émission reste disponible après l'application de la règle énoncée en (i) ci-dessus, l'Affréteur et un Autre Affréteur pourront désigner pour le solde de ces droits d'Émission additionnels.

d) Si le total des demandes pour le solde de ces droits d'Émission additionnels excède le solde du droit d'Émission additionnel, ces droits d'Émission additionnels seront alloués proportionnellement aux demandes de l'Affréteur et des Autres Affréteurs.

Si l'Affréteur et/ou un Autre Affréteur n'utilise(nt) pas ses (leurs) droits d'Émission ou ses (leurs) droits d'Émission additionnels visés à l'AC 3.1.6.4.4, l'Opérateur du Terminal pourra revendre ces droits d'Émission et droits d'Émission additionnels à une tierce partie, et ce, sur une base interruptible.

3.1.6.4.4 L'Opérateur du Terminal veillera à ce que l'Affréteur et les Autres Affréteurs reçoivent des données, à une fréquence telle que stipulée ci-dessous, relatives à l'Émission réels et au Gaz en Stock de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs, ainsi qu'à l'Émission totale et au total du Gaz en Stock de l'Affréteur, des Autres Affréteurs et des Autres Utilisateurs de façon globale et non attribuable.

Ces données seront communiquées sur une base horaire au plus tard trente (30) minutes après l'heure de cette heure et incluront l'Émission et l'allocation d'injection de l'Affréteur, ainsi que les paramètres afférents à la qualité du gaz et à la pression au Point de Relivraison.

3.1.6.4.5 L'Opérateur du Terminal informera l'Affréteur dès qu'il constatera que la Nomination du Terminal de l'Affréteur ne peut être respectée.

3.1.6.5 Droits de dépassement de l'Émission

3.1.6.5.1 Si, au cours de chaque heure, les Nominations du Terminal de l'Affréteur risquent d'engendrer une situation dans laquelle le Gaz en Stock de l'Affréteur excède la Capacité de Stockage dudit Affréteur, l'Opérateur du Terminal ne sera pas tenu, sous réserve de l'AC 3.1.6.5.2, de décharger ou de stocker le GNL pour autant que le Gaz en Stock de l'Affréteur excède la capacité de Stockage de l'Affréteur, sauf si cet évènement est généré par l'Opérateur du Terminal ou le Réseau ou un Cas de force majeure au sein du Terminal de GNL ou dans le Segment 1.

Si le Gaz en Stock de l'Affréteur excède la Capacité de Stockage de l'Affréteur, l'Affréteur paiera le Prix de la Capacité de Stockage Quotidienne multiplié par la Capacité de Stockage Quotidienne utilisée pour absorber l'excès.

Si le Gaz en Stock de l'Affréteur excède la Capacité de Stockage de l'Affréteur, l'Opérateur du Terminal pourra, conformément au point 3.1.6.5.2 AC, prendre des mesures si cet excès a un impact matériel sur les obligations de l'Opérateur du Terminal envers l'Affréteur ou les Autres Affréteurs.

3.1.6.5.2 Avant d'exercer ses droits visés dans l'AC 3.1.6.5.1., l'Opérateur du Terminal notifiera l'Affréteur dans un délai raisonnable afin de lui donner l'opportunité de remédier dans des délais raisonnables ces droits de dépassement afférents à la situation d'Émission. Si l'Affréteur ne prend aucune mesure visant à rectifier de tels droits de dépassement afférents à la situation d'Émission, l'Opérateur du Terminal peut réduire le Gaz en Stock de l'Affréteur d'une quantité égale à la quantité de Gaz Naturel excédant la Capacité de Stockage de l'Affréteur, en vendant ce Gaz Naturel sur le marché libre (la « ***Quantité de Dépassement*** »). L'Opérateur du Terminal sera libéré de toutes obligations de livraison sur cette Quantité de Dépassement. L'Opérateur du Terminal remboursera à l'Affréteur tous les revenus générés et payés par la vente de cette Quantité de Dépassement, après

avoir déduit les coûts raisonnables que l'Opérateur du Terminal a engagés dans le cadre de cette vente. L'Opérateur du Terminal consentira tous les efforts raisonnables afin d'obtenir une garantie de l'acheteur de ce Gaz Naturel. Si l'acquéreur de ce Gaz Naturel ne paie pas l'Opérateur du Terminal, l'Opérateur du Terminal consultera l'Affréteur et prendra toutes les mesures raisonnables afin de récupérer les montants dus. L'Opérateur du Terminal fournira tous les documents nécessaires attestant de la vente de la Quantité de Dépassement et des revenus perçus dans le cadre de cette vente. Sauf disposition contraire dans les présentes, l'Opérateur du Terminal supportera tous les risques et responsabilités commerciaux inhérents à cette vente. Il est entendu que tous les prélèvements, taxes et retenues ou autres obligations similaires afférents à la vente de ce Gaz Naturel demeurent l'entière responsabilité de l'Affréteur.

L'Opérateur du Terminal informera immédiatement l'Affréteur de toute action qu'il prendra conformément à l'AC 3.1.6.5.1.

3.1.6.6 Capacité de stockage quotidienne

L'Affréteur a le droit, sous réserve de la disponibilité telle que déterminée par l'Opérateur du Terminal, d'acheter une Capacité de Stockage Quotidienne au Prix de la Capacité de Stockage Quotidienne multiplié par la Capacité de Stockage Quotidienne réellement utilisée. Chaque jour avant 10h00, l'Opérateur du Terminal informera l'Affréteur, à titre indicatif, au sujet de la Capacité de Stockage Quotidienne au cours des trente (30) prochains Jours.

Si les demandes de l'Affréteur et l'Autre Affréteur excèdent la Capacité de Stockage Quotidienne disponible, les demandes seront honorées proportionnellement au volume demandé. Ni l'Affréteur ni un Autre Affréteur ne seront tenus d'accepter un volume proportionnel de Capacité de Stockage Quotidienne et l'Affréteur ou un Autre Affréteur peut retirer sa demande au moment de la notification.

3.1.6.7 Si un Affréteur ou un Autre Affréteur doit réduire la vitesse de déchargement du Navire de GNL de l'Affréteur ou d'un Autre Affréteur au cours de la Durée d'Accostage Autorisée (y compris les extensions visées à l'AC 3.1.4.5.1) afin d'éviter que le Gaz en Stock d'un Affréteur ou des Autres Affréteurs excède la Capacité de Stockage d'un Affréteur ou des Autres Affréteurs, l'Opérateur du Terminal proposera, en fonction de la disponibilité, une Capacité de Stockage Quotidienne gratuite pendant la Durée d'Accostage Autorisée afin d'offrir à l'Affréteur ou aux Autres Affréteurs la possibilité de décharger leur Navire de GNL à des vitesses de déchargement supérieures.

3.1.6.8 Capacité d'Émission Quotidienne

L'Opérateur du Terminal mettra à disposition une Capacité d'Émission Quotidienne au Prix de la Capacité d'Émission Quotidienne. Chaque jour avant 10h00, l'Opérateur du Terminal informera l'Affréteur au sujet de la disponibilité de la Capacité d'Émission Quotidienne au cours des trente (30) prochains jours.

Si les demandes de Capacité d'Émission Quotidienne de l'Affréteur et de l'Autre Affréteur excèdent la Capacité d'Émission Quotidienne disponible, les demandes

seront honorées proportionnellement au volume demandé. Ni l'Affréteur ni un Autre Affréteur ne seront tenus d'accepter un volume proportionnel de Capacité d'Émission Quotidienne et l'Affréteur ou un Autre Affréteur peut retirer sa demande au moment de la notification.

3.1.7 Service de Prêt

3.1.7.1 Généralités

L'Opérateur du Terminal, l'Affréteur et les Autres Affréteurs reconnaissent que l'Affréteur et les Autres Affréteurs peuvent convenir de se prêter du gaz sans appliquer les dispositions visées dans cette section 3.1.7.

Dans les cas énoncés à l'AC 3.1.7.2, l'Opérateur du Terminal peut fournir un Service de Prêt à l'Affréteur ou à tout Autre Affréteur et, de la même manière, un Affréteur ou tout Autre Affréteur peut demander à l'Opérateur du Terminal de fournir un Service de Prêt, et, ce Service de Prêt ne peut être déraisonnablement refusé. L'Opérateur du Terminal ne sera pas tenu de fournir ce Service de Prêt à l'Affréteur ou à un Autre Affréteur et ne fera preuve d'aucune discrimination dans l'offre du Service de Prêt.

Dans le cadre du Service de Prêt, l'Opérateur du Terminal peut prêter à l'Affréteur ou à tout Autre Affréteur une quantité de GNL provenant du Terminal de GNL, aux fins de l'Émission, sous réserve de la relivraison subséquente de ces Quantités Prêtées, par l'Affréteur ou un Autre Affréteur, sur son Cargo Nominé de GNL, et ce, conformément aux AC 3.1.7.2 à 3.1.7.6.

Conformément aux dispositions visées dans le présent paragraphe, l'Affréteur accepte et l'Opérateur du Terminal s'assure que les Autres Affréteurs acceptent, de prêter leur Gaz en Stock afin de permettre à l'Opérateur du Terminal de mettre en œuvre le Service de Prêt dans les limites des sections 3.1.7.2 à 3.1.7.6 AC. Le consentement de l'Affréteur ou d'un Autre Affréteur à prêter son Gaz en Stock est assujetti à la volonté de l'Affréteur ou d'un Autre Affréteur de recevoir une quantité prêtée, pour autant qu'une garantie appropriée ait été fournie au préalable afin de couvrir les dommages ou pertes potentiels conformément à l'AC 3.1.7.4 en faveur de l'Affréteur fournissant la quantité prêtée.

L'Opérateur du Terminal ne fournira pas le Service de Prêt et l'Affréteur ou un Autre Affréteur pourra refuser de prêter son GNL si, sur la base d'hypothèses raisonnables et prudentes lors de la détermination des Quantités Prêtées, il apparaît que la fourniture d'un tel Service de Prêt engendrerait une rupture de stock de l'Affréteur ou de tout Autre Affréteur, en tenant compte des droits maximum d'Émission de l'Affréteur ou de tout Autre Affréteur.

3.1.7.2 Évènements de prêt

Le Service de Prêt peut être rendu disponible, à la discrétion de l'Opérateur du Terminal, dans les circonstances suivantes :

a) si le capitaine du Navire de GNL a notifié que l'ETA du Navire de GNL sera postérieure à son Slot Planifié, mais dans les limites de la première priorité visée à l'AC 3.1.4.3.2 ; ou

b) si un événement de mise en file d'attente survient conformément à l'AC 3.1.5.1; ou

c) si l'Opérateur du Terminal s'attend raisonnablement qu'un événement de mise en file d'attente sera inévitable.

Si un Affréteur ou Autre Affréteur introduit une demande de Service de Prêt conformément à l'AC 3.1.7.2 (a), la quantité maximale prêtée sera égale au nombre d'heures depuis le début du Slot Planifié de cet Affréteur ou Autre Affréteur (avec un maximum de trente-six (36) heures) multiplié par la Capacité d'Émission de Base de cet Affréteur ou Autre Affréteur. La quantité prêtée sera empruntée proportionnellement au Gaz en Stock de l'Affréteur et/ou des Autres Affréteurs. Le Délai de Prêt arrivera au plus tôt à échéance : (i) vingt-quatre (24) heures après la fin de la Fenêtre concernée du Slot Planifié concerné; ou (ii) douze (12) heures après le début du déchargement du GNL du Navire de GNL concerné de l'Affréteur ou Autre Affréteur.

Sauf si un Affréteur ou un Autre Affréteur a notifié l'Opérateur du Terminal d'un accord de prêt distinct conclu entre eux, l'Affréteur ou un Autre Affréteur peut être tenue par l'Opérateur du Terminal à accepter le Service de Prêt visé dans l'AC 3.1.7.2(b) afin de minimiser les effets de la mise en file d'attente visés à l'AC 3.1.5.1. Dans ce cas, la quantité maximale prêtée sera égale au nombre d'heures durant lequel le Service de Prêt est accordé, avec un maximum de septante-deux (72) heures, multiplié par l'Emission moyenne de cet Affréteur ou des Autres Affréteurs durant le Mois et tel que prévu dans le RBS pour ce Mois. L'Opérateur du Terminal mettra tout en œuvre afin de minimiser les Quantités Prêtées à chaque Affréteur ou Autre Affréteur pour chaque évènement individuel de mise en file d'attente conformément à l'AC 3.1.7.2 (b). La quantité prêtée sera empruntée proportionnellement au Gaz en Stock de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs. Le Délai de Prêt arrivera au plus tôt à échéance : (i) douze (12) heures après le début du déchargement du GNL du Navire de GNL concerné de l'Affréteur ou Autre Affréteur ; ou (ii) à l'échéance de la durée maximale déterminée pour l'évènement de mise en file d'attente et n'excédant pas septante-deux (72) heures à compter du début de l'évènement de mise en file d'attente tel que déterminé par l'Opérateur du Terminal conformément à l'AC 3.1.5.1.

Si le Service de Prêt n'est pas nécessaire en vertu du paragraphe précédent, mais si un évènement de mise en file d'attente subsiste conformément à l'AC 3.1.5.1, l'Affréteur et/ou un Autre Affréteur en file d'attente peut introduire une demande de Service de Prêt conformément à l'AC 3.1.7.2 (b). Dans ce cas, la quantité

maximale prêtée sera égale au nombre d'heures durant lequel le Service de Prêt est accordé, avec un maximum de quarante-huit (48) heures, multiplié par l'Émission moyenne de cet Affréteur ou de l'Autres Affréteur durant le Mois et tel que prévu dans le RBS pour ce Mois. La quantité prêtée sera empruntée proportionnellement au Gaz en Stock de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs. Le Délai de Prêt arrivera au plus tôt à échéance : (i) douze (12) heures après le début du déchargement du GNL du Navire de GNL concerné de l'Affréteur ou d'un Autre Affréteur ; ou (ii) à l'échéance de la durée maximale déterminée pour l'évènement de mise en file d'attente et n'excédant pas quarante-huit (48) heures.

Dans le cas visé à l'AC 3.1.7.2 (c), l'Opérateur du Terminal peut fournir un Service de Prêt à l'Affréteur ou à un Autre Affréteur et, de la même manière, l'Affréteur ou un Autre Affréteur peut demander à l'Opérateur du Terminal de fournir un Service de Prêt, et, ce Service de Prêt ne peut être déraisonnablement refusé. La quantité maximale prêtée sera égale au nombre d'heures durant lequel le Service de Prêt est accordé, avec un maximum de quarante-huit (48) heures, multiplié par l'Émission moyenne de cet Affréteur ou Autre Affréteur durant le Mois et tel que prévu dans le RBS pour ce Mois. La quantité prêtée sera empruntée proportionnellement au Gaz en Stock de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs. Le Délai de Prêt arrivera au plus tôt à échéance : (i) douze (12) heures après le début du déchargement du GNL du Navire de GNL concerné de l'Affréteur ou d'un Autre Affréteur ; ou (ii) à l'échéance de la durée maximale déterminée pour l'évènement de mise en file d'attente prévu et n'excédant pas quarante-huit (48) heures.

3.1.7.3 Conditions de prêt

L'Affréteur mettra tout en œuvre afin de garantir que les Quantités Prêtées sont livrées à l'échéance du Délai de Prêt et il est convenu que la Nomination Inversée au LNG Terminal est raisonnablement considérée comme un mécanisme de remboursement des quantités prêtées.

3.1.7.4 Manquement à livrer les Quantités Prêtées endéans le Délai de Prêt

3.1.7.4.1 Si, à l'échéance du Délai de Prêt, l'Affréteur ou Autre Affréteur emprunteur n'a pas livré la totalité des Quantités Prêtées, via une relivraison physique du Navire de GNL, des Nominations Inversées ou autrement, cet Affréteur ou Autre Affréteur paiera à l'Affréteur Prêteur ou à l'Autre Affréteurles pertes et dommages effectifs (y compris les différences de prix) mais à l'exclusion des Pertes Indirectes subies par l'Affréteur ou Autre Affréteur à qui la quantité prêtée a été empruntée. Le Service de Prêt ne sera plus fourni à l'avenir à tout Affréteur ou Autre Affréteur qui n'a pas livré la totalité des Quantités Prêtées ou n'a pas payé les pertes et dommages effectifs subis par l'Affréteur ou les Autres Affréteurs qui ont fourni les Quantités Prêtées.

3.1.7.5 Autres Affréteurs

3.1.7.5.1 L'Affréteur reconnaît que les accords de l'Opérateur du Terminal (y compris les autres Capacity Subscription Agreements) avec les Autres Affréteurs et/ou Autres Utilisateurs contiendront également des dispositions relatives à un Service de Prêt tel que visé à l'AC 3.1.7.2 (a), (b) ou (c). L'Affréteur reconnaît que l'Opérateur du

Terminal peut fournir des Services de Prêt à d'Autres Affréteurs dans la mesure autorisée à l'AC 3.1.7.2 (a), (b) ou (c) et renonce intégralement à tout droit de s'opposer à ce que l'Opérateur du Terminal fournisse ces Services de Prêt à d'Autres Affréteurs.

3.1.7.5.2 Si l'Affréteur subit une perte due au manquement d'un Autre Affréteur à livrer les Quantités Prêtées à l'échéance du Délai de Prêt, l'Affréteur qui a reçu la quantité prêtée remboursera à l'Affréteur qui a fourni la quantité prêtée les montants calculés conformément à l'AC 3.1.7.4 ou par le biais de l'exercice d'une garantie fournie par l'Affréteur qui a reçu la quantité prêtée, et ce, conformément à l'AC 3.1.7.1.1.

3.1.7.5.3 Sans préjudice d'autres droits ou recours entre l'Affréteur et tout Autre Affréteur au sujet d'une telle perte ou d'un tel dommage, l'Opérateur du Terminal déclinera toute responsabilité afférente à toute perte ou dommage subi par l'Affréteur ou Autre Affréteur dans la mesure où cette perte ou ce dommage résulte de la mise à disposition des Services de Prêt par l'Opérateur du Terminal à l'Affréteur ou à l'Autre Affréteur.

3.1.7.6 Dans un cas de Force Majeure, l'Affréteur emprunteur ne sera pas libéré de ses obligations de paiement de la quantité empruntée conformément à cette section 3.1.7.

3.1.8 Threat to heel

L'Opérateur du Terminal peut exercer ses droits visés au Chapitre 3.7 si la quantité de GNL en stock au Terminal de GNL est ou sera probablement inférieure au heel du Terminal de GNL. L'Opérateur du Terminal notifiera et justifiera dûment le niveau de heel conformément aux bonnes pratiques sectorielles.

3.1.9 Vitesse d'Émission Minimale

3.1.9.1 Si les Nominations totales du Terminal de l'Affréteur et des Autres Affréteurs sont inférieures à zéro virgule neuf deux (0,92) GWh/heure, l'Affréteur et les Autres Affréteurs augmenteront, à la demande de l'Opérateur du Terminal, leurs Nominations du Terminal à un niveau global total de zéro virgule neuf deux (0,92) GWH/heure, et ce, proportionnellement au Gaz en Stock de l'Affréteur ou d'un Autre Affréteur. Toutefois, l'Opérateur du Terminal suspendra les nominations d'injection inversée avant de demander une telle augmentation de l'Émission.

3.1.9.2 Si l'Opérateur du Terminal peut procéder à des Émissions en lots, l'Opérateur du Terminal n'appliquera pas l'AC 3.1.9.1 si cela peut être évité.

3.1.9.3 Si durant le transfert d'un Navire de GNL d'un Affréteur ou des Autres Affréteurs, le nombre total de Nominations du Terminal d'un Affréteur et des Autres Affréteurs est inférieur à quatre virgule six (4,6) GWH/heure, l'Opérateur du Terminal peut imposer à l'Affréteur ou un Autre Affréteur, dont le Navire de GNL est en cours de déchargement ou reçoit des Services de Relivraison de GNL, d'augmenter, en plus des obligations d'un Affréteur ou des Autres Affréteurs visées à l'AC 3.1.9.1, leurs Nominations du Terminal de trois virgule six huit (3,68) GWh/heure, mais cette demande sera limitée de telle sorte que le total des Nominations du Terminal soient égal à quatre virgule six (4,6) GWh/heure. Toutefois, l'Opérateur du Terminal suspendra les nominations d'injection inversée avant de demander une telle augmentation de l'Émission.

3.1.9.4 Si durant deux opérations simultanées (Transfert sur les Jetées), le nombre total de Nominations du Terminal de l'Affréteur et des Autres Affréteurs est inférieur à huit virgule deux huit (8,28) GWH/heure, l'Opérateur du Terminal peut imposer à chaque Affréteur ou Autre Affréteur dont les Navires de GNL sont en cours de déchargement ou reçoivent des Services de Relivraison de GNL, d'augmenter, en plus des obligations d'un Affréteur ou des Autres Affréteurs visées à l'AC 3.1.9.1, leurs Nominations du Terminal de trois virgule six huit (3,68) GWh/heure, mais cette demande sera limitée de telle sorte que les Nominations du Terminal soient égales à huit virgule deux huit (8,28) GWh/heure. Toutefois, l'Opérateur du Terminal suspendra les nominations d'injection inversée avant de demander une telle augmentation de l'Émission.

3.1.9.5 Si jusqu'à trente-six (36) heures après la fin du Transfert d'un Navire de GNL de l'Affréteur ou d'un Autre Affréteur, le nombre total de Nominations du Terminal d'un Affréteur et des Autres Affréteurs est inférieur à un virgule six (1,6) GWH/heure, l'Opérateur du Terminal peut imposer à l'Affréteur ou Autre Affréteur dont le Navire de GNL a été le dernier à être déchargé ou à recevoir les Services de Relivraison de GNL, d'augmenter, en plus des obligations d'un Affréteur ou des Autres Affréteurs visées à l'AC 3.1.9.1, ses Nominations du Terminal de zéro virgule six huit (0,68) GWh/heure, mais cette demande sera limitée de telle sorte que les Nominations du Terminal soient égales à un virgule six (1,6) GWh/heure. Toutefois, l'Opérateur du Terminal suspendra les nominations d'injection inversée avant de demander une telle augmentation de l'Émission.

3.1.9.6 Si durant une opération de Services de Relivraison de GNL, aucun renvoi de vapeur n'est constaté vers le Terminal de GNL, les AC 3.1.9.3 à 3.1.9.5 ne s'appliqueront pas à l'Affréteur au sujet du Navire de GNL qui bénéficie des Services de Relivraison de GNL.

3.1.9.7 Si durant une opération de Services de Relivraison de GNL il y a un renvoi de vapeur vers le Terminal de GNL, l'Opérateur du Terminal fera tout son possible, sans coût supplémentaire pour l'Affréteur, afin de réduire autant que possible le gaz de boil-off lié aux Services de Relivraison de GNL à petite échelle émis dans le réseau de manière à éviter de demander une augmentation d'Emission à l'Affréteur conformément à AC 3.1.9.3 à 3.1.9.5, dans la mesure où l'Affréteur fait également tout son possible afin d'accepter un niveau de pression de vapeur saturée aussi élevé que raisonnablement faisable dans le Navire de GNL en tenant compte de la chaîne d'approvisionnement vers et des exigences de la destination finale du GNL chargé et soumis à un taux de chargement maximal de 1 500 m³ GNL/h lors du chargement de maximum 30.000 m³ de GNL à bord d'un cargo de GNL.

3.1.9.8 De même, lors du déchargement d'une cargaison de GNL de 30 000 m³ de GNL maximum, l'Opérateur du Terminal fera tout son possible, sans coût supplémentaire pour l'Affréteur, afin de réduire autant que possible le gaz de boil-off lié aux Services de Livraison de GNL à petite échelle émis dans le réseau de manière à éviter de demander une augmentation d'Emission à l'Affréteur conformément à AC 3.1.9.3 à 3.1.9.5, sujet à un taux de déchargement maximal de 1500 m³ GNL/h et à condition que la pression de vapeur saturée du navire GNL soit égale ou inférieure à 1 160 mbar (a), comme l'exige AC 3.3.1.3.

3.1.10 Libération de Capacité

3.1.10.1 Notification de non-utilisation du Slot Souscrit

L'Utilisateur du Terminal communiquera à l'Opérateur du Terminal, le plus rapidement possible et au plus tard le premier jour du Mois M, les Slots Souscrits du Mois M+2 qu'il n'envisage pas d'utiliser. Conformément à l'AC 3.1.10.2.2, l'Utilisateur du Terminal peut à tout moment renoncer à ou révoquer une notification envoyée conformément à ce paragraphe.

L' Utilisateur du Terminal proposera sur le Marché Secondaire tout Service de Capacité souscrit dont l' Utilisateur du Terminal n'a pas besoin temporairement ou définitivement.

3.1.10.2 Procédure de revente d'un Slot Souscrit

3.1.10.2.1 Si l'Opérateur du Terminal reçoit une notification de l'Affréteur ou d'un Autre Affréteur selon laquelle cet Affréteur ou Autre Affréteur n'envisage pas d'utiliser son Slot Souscrit, l'Opérateur du Terminal publiera un avis sur son site web, précisant que ce Slot est disponible à la vente. L'Opérateur du Terminal ne sera pas tenu de publier un avis sur son site web si, conformément à l'AC 3.1.10.1, il a reçu une notification de l'Affréteur ou Autre Affréteur moins de cinq (5) Jours Ouvrables avant la date du Slot Souscrit de cet Affréteur ou des Autres Affréteurs.

3.1.10.2.2 L'Opérateur du Terminal vendra le Slot Souscrit de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs au nom de l'Affréteur ou Autre Affréteur à la première personne qui présentera un engagement légalement liante afin de souscrire un tel Slot au prix demandé par l'Affréteur ou Autre Affréteur. Si le Slot Souscrit de l'Affréteur ou Autres Affréteurs ne devait pas être vendu avant le premier Jour du Mois M du Slot Souscrit de l'Affréteur ou Autres Affréteurs du Mois M+2, le prix publié sur le site web sera celui du Tarif Régulé. Après la vente, l'Opérateur du Terminal informera immédiatement l'Affréteur ou Autre Affréteur et supprimera la publication de la disponibilité du Slot de cet Affréteur ou Autres Affréteurs de son site web. Si un prix inférieur au tarif publié est proposé, l'Opérateur du Terminal informera l'Affréteur ou Autres Affréteurs de cette offre, qui sera uniquement acceptée avec l'accord de cet Affréteur ou Autre Affréteur.

3.1.10.2.3 Sans préjudice des AC 3.1.10.2.1 à 3.1.10.2.2, l'Affréteur peut directement vendre ou céder ses Slots Souscrits à une tierce partie sans demander l'assistance de l'Opérateur du Terminal. L'Affréteur notifiera immédiatement l'Opérateur du Terminal de cette vente ou cession afin de donner à ce dernier l'opportunité de supprimer l'offre de vente de son site web.

3.1.10.3 Paiement afférent à la revente du Slot Souscrit

3.1.10.3.1 L'Opérateur du Terminal imputera des honoraires s'élevant à trois (3) pour cent des produits de la vente du Slot Souscrit conformément à l'AC 3.1.10.2.2, et ce, pour autant que l'Affréteur ait perçu le paiement.

En vertu de l'AC 3.1.10.3.3, l'Opérateur du Terminal versera à l'Affréteur les produits de la vente du Slot Souscrit après paiement, réduits d'un montant égal a

l'indemnité dus à l'Opérateur du Terminal et, éventuellement, des montants afférents à d'autres obligations et dus par l'Affréteur ou un Autre Affréteur.

3.1.10.3.2 L'Affréteur reste responsable pour le montant total de la Charge de Capacité Mensuelle durant le Mois au cours duquel le Slot Planifié est prévu, que ce Slot Souscrit soit revendu ou non. Ce montant sera réduit des crédits et compensations retenus par l'Opérateur du Terminal conformément à l'AC 3.1.10.3.1.

3.1.10.3.3 L'Opérateur du Terminal versera à l'Affréteur ou Autre Affréteur le montant de la vente d'un Slot Souscrit conformément à l'AC 3.1.10.2.2 et peut déduire de ces montants d'autres obligations dues par l'Affréteur ou un Autre Affréteur.

3.1.10.3.4 Si un Slot Souscrit est vendu via un contrat conclu entre l'Opérateur du Terminal et un Autre Affréteur, l'Affréteur vendant le Slot sera libéré de toute obligation ultérieure inhérente au Slot Souscrit, à l'exception de l'obligation énoncée à l'AC 3.1.10.3.2, et plus spécifiquement, il déclinera toute responsabilité afférente aux obligations associées à un tel Slot Souscrit, y compris si le Navire de GNL d'un Autre Affréteur ou si un Autre Affréteur endommage le Terminal de GNL ou fournit une Spécification Divergente de GNL, ou pour tout autre motif.

3.1.11 Modification du présent Chapitre 3.1

Sans préjudice de l'AC 1.5, l'Opérateur du Terminal, l'Affréteur, l'Affréteur de Transbordement, les Autres Affréteurs et les Autres Affréteurs de Transbordement se réuniront régulièrement et au moins à intervalles de deux (2) Ans ou à la demande motivée de l'Opérateur du Terminal, de l'Affréteur, de l'Affréteur de Transbordement, d'un Autre Affréteur ou d'un Autre Affréteur de Transbordement, afin de discuter de bonne foi de la nécessité, le cas échéant, de proposer des modifications des Règles Opérationnelles et des documents explicitement visés dans le présent Chapitre 3.1.

3.2 PROCÉDURE D'APPROBATION DU NAVIRE DE GNL

Cette Procédure d'Approbation du Navire explique la procédure nécessaire à l'approbation des navires de GNL devant décharger ou charger au Terminal de GNL.

Le principal objectif de cette Procédure d'Approbation du Navire est de déterminer si le Navire de GNL peut accoster au Terminal de GNL.

3.2.1 Demande d'approbation du navire et échange préalable d'informations

Si un Affréteur ou un Affréteur de Transbordement (potentiel) souhaite utiliser un Navire de GNL qui n'a pas encore été approuvé conformément à ce AC 3.2 et qui n'apparaît donc pas sur la liste des navires approuvés pour le Terminal de GNL de Zeebrugge, ledit Affréteur ou un Affréteur de Transbordement doit compléter le formulaire de « demande d'approbation du navire » tel que publié sur le site web. La demande d'approbation du navire sera uniquement acceptée si et quand le formulaire sera dûment complété.

À la réception d'un formulaire dûment complété pour l'approbation du navire, l'Opérateur du Terminal informera l'Affréteur ou un Affréteur de Transbordement de la date à laquelle la Procédure d'Approbation du Navire peut débuter. Par la suite, l'échange des informations nécessaires entre l'Opérateur du Terminal et l'Affréteur, respectivement l'Affréteur de Transbordement tel que visé dans ce AC 3.2, pourra se poursuivre.

3.2.1.1 Informations communiquées par l'Opérateur du Terminal à l'Affréteur ou à l'Affréteur de Transbordement

L'Opérateur du Terminal enverra à l'Affréteur ou à l'Affréteur de Transbordement un e-mail contenant :

a. la checklist de l'interface navire-rive mentionnant toutes les données requises afférentes au Navire de GNL ; et

b. les données nécessaires relatives au Terminal de GNL afin d'exécuter un calcul de mouillage.

3.2.1.2 Informations devant être communiquées par l'Affréteur ou par l'Affréteur de Transbordement à l'Opérateur du Terminal

L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement transmettra dès que possible à l'Opérateur du Terminal toutes les données mentionnées sur la checklist de l'interface navire-rive, et ce, au plus tard quatorze (14) Jours avant la Réunion de Protection et de Sécurité Navire-Rive (voir AC 3.2.2.2).

3.2.2 Étude de l'Interface Navire-Rive et Réunion sur l'Interface de Protection et de Sécurité Navire-Rive

3.2.2.1 Analyse des documents

Dès que l'Opérateur du Terminal aura reçu toutes les informations requises et pertinentes (voir AC 3.2.1.1 et AC 3.2.1.2 ci-dessus), l'Opérateur du Terminal mènera une étude (« *Étude de l'Interface Navire-Rive* »).

3.2.2.2 Réunion sur l'Interface de Protection et de Sécurité Navire-Rive

À la fin de la phase d'étude, une réunion (la « *Réunion sur l'interface de Protection et de Sécurité Navire-Rive* ») se tiendra au Terminal de GNL et rassemblera les représentants suivants :

- Affréteur ou Affréteur de Transbordement ;
- Agent de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement (facultatif) ;
- Propriétaire/gestionnaire du Navire de GNL ;
- Capitaine du port ;
- Services de pilotage ;
- Services de remorquage ;
- Surveillants ; et
- Opérateur du Terminal.

L'ordre du jour minimal est le suivant :

1. Aperçu des « mesures générales de la gestion nautique » ;

2. Discussion sur l'accord de mouillage et l'« Optimoor® Calculation Note », y compris une vérification des certificats des cordages ;

3. Discussion et détermination de l'accord de remorquage pour les remorqueurs (procédure de remorquage) ;

4. Aperçu de la Procédure de Protection et de Sécurité Navire-Rive ; et

5. Aperçu du plan d'interface de sécurité navire-rive du Navire de GNL : discussion sur les interfaces techniques telles que le lien d'instrumentation, la passerelle et le « manifold ».

Si le résultat de cette Réunion sur l'Interface de Protection et de Sécurité Navire-Rive est positif, à savoir en cas d'absence de points d'achoppement ou de données manquantes, le Navire de GNL sera approuvé pour un test de (dé)chargement. À cet effet, le capitaine du port et l'Opérateur du Terminal approuveront l'accord de mouillage du Navire de GNL, qui sera considérée comme une approbation officielle de l'Opérateur du Terminal et du Port selon laquelle le Navire de GNL peut

accoster et exécuter un test de (dé)chargement au Terminal de GNL durant une période de trois (3) Années.

3.2.3 Inspection de la sécurité du navire

À sa discrétion, l'Opérateur du Terminal peut demander une inspection (un examen approfondi) du Navire de GNL avant le premier accostage dudit Navire de GNL au Terminal de GNL. Cette inspection est réalisée par un inspecteur approuvé par l'Opérateur du Terminal et est exécutée conformément aux « *directives d'inspection de sécurité* » acceptées par l'Opérateur du Terminal.

Une liste de remarques et/ou de défaillances éventuelles, identifiées durant cette inspection, sera remise au capitaine du Navire de GNL lors d'une réunion de clôture tenue à bord du Navire de GNL. La liste sera également envoyée à l'Affréteur, qui la transmettra au propriétaire du Navire de GNL et/ou à l'armateur et aux autres parties nécessaires. Dès réception du calendrier de mise en œuvre des actions correctives, l'Opérateur du Terminal décidera si le Navire de GNL peut accoster au Terminal de GNL.

L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement informera (fera informer) immédiatement l'Opérateur du Terminal si un des Navires de GNL utilisé par l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement a été rejeté ou n'a pas passé avec succès une inspection de sécurité du navire dans un autre Terminal de GNL. Il communiquera également à l'Opérateur du Terminal tous les détails techniques et informations pertinents à cet égard.

3.2.4 Test de (dé)chargement et approbation du navire

En fonction des résultats obtenus dans le cadre des étapes précédentes, un Navire de GNL sera rejeté ou approuvé pour un test de (dé)chargement durant une période de trois (3) ans à compter de la date de signature de l'accord de mouillage. Si un Navire de GNL, approuvé conformément à l'AC 3.2, n'a pas appelé le Terminal de GNL durant cette période, la Procédure d'Approbation du Navire devra être appliquée de nouveau lorsque le Navire de GNL est prévu pour accoster au Terminal de GNL.

Dans ce dernier cas, un test de (dé)chargement au Terminal de GNL sera autorisé et mené afin de vérifier la compatibilité navire-rive. Avant de débuter les opérations de manutention, une réunion préalable aux opérations sera tenue à bord. Au cours de cette réunion :

a) une révision et une validation de la Procédure de Protection et de Sécurité Navire-Rive seront réalisées ;

b) la dernière version de la Procédure de Protection et de Sécurité Navire-Rive sera signée par le capitaine du Navire de GNL et l'Opérateur du Terminal ;

c) une version imprimée de la brochure navire-rive sera remise au capitaine du Navire de GNL ; et

d) le capitaine du Navire de GNL et l'Opérateur du Terminal parcourront et signeront « *ISGOTT Ship/Shore Safety Checklist and Guidelines* ».

Quand ces actions auront été dûment réalisées, les opérations relatives au chargement pourront débuter.

Durant le test de (dé)chargement, l'Opérateur du Terminal peut demander à revoir des rapports au format « *data room* », tels que les rapports de la dernière inspection et/ou du dernier contrôle, le rapport OCIMF/SIRE et les journaux de bord relatifs au chargement de GNL et au système de chargement de GNL.

En fonction des résultats du test de (dé)chargement, l'Opérateur du Terminal déterminera si :

a) le Navire de GNL sera accepté ou non à l'avenir au Terminal de GNL ;

b) le Navire de GNL pourra à l'avenir réaliser un autre test de (dé)chargement moyennant la mise en œuvre d'actions correctives imposées par l'Opérateur du Terminal sur le Navire de GNL ; ou

c) le Navire de GNL pourra accoster et (dé)charger au Terminal de GNL durant une période de trente-six (36) mois, sans devoir être soumis à d'autres tests.

3.2.5 Suivi de l'approbation du navire

Si un Navire de GNL a réussi un test de (dé)chargement au Terminal de GNL, le nom du Navire de GNL sera ajouté à la liste des navires approuvés au Terminal de GNL de Zeebrugge.

La période d'approbation de trente-six (36) Mois sera automatiquement prolongée de trente-six (36) Mois dès que le Navire de GNL accoste au Terminal de GNL durant la période d'approbation. En d'autres termes, la période d'approbation expire trente-six (36) Mois après la dernière demande.

Durant la période d'approbation, l'Opérateur du Terminal sera informé de toutes modifications apportées au Navire de GNL et relatives à des problèmes techniques, de sécurité et/ou de gestion. Sur la base de ces modifications, l'Opérateur du Terminal décidera si le Navire de GNL doit être soumis à une nouvelle approbation.

L'Opérateur du Terminal peut exécuter des inspections techniques et de sécurité supplémentaires afin de vérifier la conformité continue du Navire de GNL avec les exigences de sécurité et/ou opérationnelles du Terminal de GNL. Ces inspections peuvent être réalisées durant la période d'accostage au Terminal de GNL ou à tout autre endroit et à tout autre moment.

3.3 SPÉCIFICATIONS DU GNL AU POINT DE LIVRAISON, AU POINT DE RELIVRAISON POUR CHARGEMENT, AU POINT DE LIVRAISON POUR TRANSBORDEMENT, AU POINT DE RELIVRAISON POUR TRANSBORDEMENT ET SPÉCIFICATIONS DU GAZ NATUREL AU POINT DE RELIVRAISON

3.3.1 Partie A – Spécifications du GNL pour le Point de Livraison et pour le Point de Relivraison pour le Chargement

	Unité	Min	Max	Méthode de test
Méthane	Mol %	80,0	100	Voir AC 3.4
Nitrogène	Mol %	0,0	1,2	Voir AC 3.4
Valeur Calorifique Brute	kWh/m³(n)	10,83	12,43	Voir AC 3.4
Numéro Wobbe	kWh/m³(n)	14,17	15,56	Voir AC 3.4
Densité du GNL à la pression d'équilibre atmosphérique, à savoir 1.013,25 mbar absolus	kg/m³ GNL	425	480	Voir AC 3.4

Normes de référence

Normes ISO, p. ex. ISO 6976: 1995 pour valeurs calorifiques (température de combustion de référence : +25°C)

Densité de GNL calculée : méthode révisée de Klosek-McKinley (Note technique nº 1030, 1980).

3.3.1.1 Limites spécifiques pour les composants traces et les impuretés dans le GNL

	Unité	Min	Max	Méthode de test
iC4	Mol %	-	1,0	Voir AC 3.4
nC4	Mol %	-	1,0	Voir AC 3.4
iC5	Mol %	-	0,20	Voir AC 3.4
nC5	Mol %	-	0,20	Voir AC 3.4
C6+ :	Mol %	-	0,10	Voir AC 3.4
H2S + COS (sous forme de soufre)	mg/m³(n)	-	5	ISO 8943 (EN12838), ISO 19739
Total Souffre (sous forme de soufre)	mg/m³(n)	-	22,4	ISO 8943 (EN12838), ISO 19739
Mercaptans (sous forme de soufre)	mg/m³(n)	-	6	ISO 8943 (EN12838), ISO 19739
Oxygène	ppm (vol)	-	10	Cellule électrochimique (Panamétrique O2X1 p. ex.)
CO_2	ppm (vol)	-	100	ISO 8943 (EN12838), ISO 6974
CO	ppm (vol)	-	1	ISO 8943 (EN12838), ISO 6974
Hydrogène	ppm (vol)	-	1	ISO 8943 (EN12838), ISO 6974
H_2O	ppm (vol)	-	0,1	ISO 8943 (EN12838), ISO 15972-1 (Méthode de capacité p. ex. Cellule panamétrique Al203)
Mercure	Nano g/m³(n)	-	50	ISO 8943 (EN12838), ISO 6978
Point de rosée hydrocarbure (cricondentherm)	C (1-70 bara)	-	Moins 20	Miroir automatiquement refroidi (p. ex. Condumax)
Solides (aucun dépôt sur 32 « mesh strainers »)				32 « mesh strainers » installés dans le « manifold » de GNL du navire

3.3.1.2 Impuretés

Afin d'éviter le colmatage interne ou l'érosion de l'équipement, le GNL livré ne contiendra en règle générale aucun composant fluide (p. ex. aromates, C6H6, CO_2, CH_3OH, etc.) dans une concentration supérieure à 50 % de la limite de solubilité dans le GNL de ce composant fluide particulier à la pression d'exploitation et à une température d'exploitation de 0 à 100 bar absolus et de -162 à + 50°C, respectivement. C6H6: max. 1 ppm, CH_3OH : max. 0.5 ppm.

3.3.1.3 Contaminants

En règle générale, le GNL livré ne contiendra aucun contaminant liquide ou solide. Le Gaz Naturel ne peut contenir d'autres éléments et impuretés (y compris, sans s'y limiter, le méthanol, les condensats, les odorisants du gaz) pour autant que ce Gaz Naturel ne puisse être transporté, stocké ou commercialisé sans entraîner de frais supplémentaires aux fins de l'ajustement de la qualité.

3.3.1.4 Pression de la vapeur au Point de Livraison

L'Affréteur consentira tous les efforts raisonnables afin de limiter la pression de vapeur saturée de chaque cargaison de GNL, livré au Point de Livraison, à 1.160 mbar(a) (pression déterminée selon une méthode de test mutuellement convenue). Il est convenu qu'une cargaison de GNL ne sera pas considérée comme Spécification Divergente au seul prétexte que la pression de vapeur saturée de la cargaison de GNL est inférieure à 1.160 mbar(a).

Cependant le cas échéant, l'Opérateur du Terminal discutera avec l'Affréteur et conviendra avec lui d'augmenter la vitesse d'Émission ou de réduire la vitesse de déchargement à un niveau où le « flaring » n'aura pas lieu. Si de telles mesures ne sont pas raisonnablement possibles ou ne sont pas convenues, l'Opérateur du Terminal peut refuser d'accepter la cargaison de GNL si l'Opérateur du Terminal prévoit raisonnablement que le déchargement d'une telle cargaison de GNL compromettra les permis environnementaux de l'Opérateur du Terminal.

Si la pression de la vapeur saturée d'une cargaison de GNL est supérieure à 1.160 mbar(et provoque le « flaring », la Quantité de GNL brûlée sera déduite du Gaz en Stock de l'Affréteur.

3.3.2 Partie B – Spécifications générales du Gaz Naturel pour le Point de Relivraison

	Unité	Min	Max	Méthode de test
Valeur Calorifique Brute	kWh/m³(n)	10,83	12,79	Voir AC 3.4
Numéro Wobbe	kWh/m³(n)	14,17	15,56	Voir AC 3.4
Pression (1)	barg	55	80	ISO 15970-Partie 1
Température	°C	2	38	ISO 15970-Partie 1
Point de rosée Hydrocarbure	°C de 0 barg à 69 barg		Moins 2	Miroir automatiquement refroidi (p. ex. Condumax)
Point de rosée de l'eau	°C à 69 barg		Moins 8	ISO 15972-1 Mesure des propriétés – composants uniques et propriétés de condensation - partie 1

O_2	ppm (vol)	-	5 000	Cellule électrochimique (Panamétrique O2X1 p. ex.)
CO_2	Vol %	-	2,0	ISO 8943 (EN12838), ISO 6974
H2S+COS (sous forme de soufre)	mg/m³(n)	-	5	ISO 8943 (EN12838), ISO 19739
Total Soufre (sous forme de soufre)	mg/m³(n)	-	30	ISO 8943 (EN12838), ISO 19739

(1) Le Gaz Naturel sera livré à une pression située dans le spectre demandé par le Transporteur.

Le Gaz Naturel ne peut contenir d'autres éléments et impuretés (y compris, sans s'y limiter, le méthanol, les condensats, les odorisants du gaz) pour autant que ce Gaz Naturel ne puisse être transporté, stocké ou commercialisé en Belgique sans entraîner de frais supplémentaires aux fins de l'ajustement de la qualité.

3.3.3 Partie C – Spécifications spécifiques du Gaz Naturel de l'Affréteur pour le Point de Relivraison

L'Affréteur peut, à tout moment, demander à l'Opérateur du Terminal de livrer au Point de Relivraison du Gaz Naturel qui respecte des spécifications plus strictes que celles énoncées dans la **Partie B**, pour autant que ces spécifications plus strictes ne s'opposent pas aux Spécifications énumérées dans la **Partie A.** Cette demande est accordée par l'exploitant de Terminal dans la mesure où ces Spécifications plus strictes respectent le Contrat de Services de Transport conclu entre le Client de l'Affréteur et le Transporteur et relatif à la livraison du Gaz Naturel au Point de Relivraison. S'il en informe l'Opérateur du Terminal, l'Affréteur pourra toujours modifier ces Spécifications énoncées dans cette Partie C, pour autant qu'elles ne soient pas contraires à celles visées dans la **Partie A.**

Les Spécifications I et II ci-dessous s'appliqueront au Gaz Naturel au Point de Relivraison que le Client de l'Affréteur a désigné pour être sorti au Hub de Zeebrugge. Les Spécifications énoncées dans les Spécifications I ci-dessous convient, sauf pour la GHV maximale et le numéro Wobbe maximal, pour les livraisons de Gaz Naturel du Point de Relivraison avec sortie vers le Hub de Zeebrugge et du Hub de Zeebrugge avec sortie vers le Réseau et les réseaux adjacents de l'un des TSO Gaz, I(UK), Wingas Transport, OGE, GTS ou Zebra. Les Spécifications énoncées dans les Spécifications II ci-dessous convient pour les livraisons de Gaz Naturel du Point de Relivraison avec sortie vers le Hub de Zeebrugge et du Hub de Zeebrugge vers le Réseau et les réseaux adjacents de l'un des TSO Gaz, I(UK), Wingas Transport, OGE, GTS ou Zebra.

Les Spécifications I seront utilisées comme étant les Spécifications pour le Point de Relivraison si aucune mesure n'est prise conformément à l'AC 3.8.

Les Spécifications II seront utilisées comme étant les Spécifications pour la sortie de Gaz Naturel au Hub de Zeebrugge. L'Opérateur du Terminal invitera le Transporteur à prendre des mesures conformes aux dispositions visées dans l'AC 3.8, et ce, afin que le Gaz Naturel du Client de l'Affréteur respecte les Spécifications II, étant entendu que le GNL livré au Point de Livraison respecte les Spécifications énoncées dans la **Partie A.**

Si l'Affréteur ou le Client de l'Affréteur souhaite modifier, durant l'Année Contractuelle, le Contrat de Services de Transport conclu avec le Transporteur aux fins de la livraison de Gaz Naturel à un point de sortie autre que le Hub de Zeebrugge, les Parties se rencontreront et discuteront des modifications obligatoires (le cas échéant) de la présente **Partie C** et des autres amendements, le cas échéant.

Spécifications I

	Unité	Min	Max	Méthode de test
Valeur Calorifique Brute	kWh(25°C)/m³(n)	10,83	12,43	Voir AC 3.4
Numéro Wobbe	kWh(25°C)/m³(n)	14,17	15,56	Voir AC 3.4
Pression (1)	barg	55	80	ISO 15970-Partie 1
Température	°C	2	38	ISO 15970-Partie 1
Point de rosée Hydrocarbure	°C de 0 barg à 69 barg	-	Moins 3	Miroir automatiquement refroidi (p. ex. Condumax)
Point de rosée de l'eau	°C à 69 barg	-	Moins 12	ISO 15972-1 Mesure des propriétés – composants uniques et propriétés de condensation - partie 1
O_2	ppm (vol)	-	10	Cellule électrochimique (Panamétrique O2X1 p. ex.)
CO_2	Mol %	-	2,0	ISO 8943 (EN12838), ISO 6974
H2S+COS (sous forme de soufre)	mg/m³(n)	-	5	ISO 8943 (EN12838), ISO 19739
Total Souffre (sous forme de soufre)	mg/m³(n)	-	22,4	ISO 8943 (EN12838), ISO 19739
Mercaptans (sous forme de soufre)	mg/m³(n)	-	6	ISO 8943 (EN12838), ISO 19739
Hydrogène	Mol%	-	0,1	ISO 8943 (EN12838), ISO 6974

(1) Le Gaz Naturel sera livré à une pression située dans le spectre demandé par le Transporteur.

Le Gaz Naturel ne peut contenir d'autres éléments et impuretés (y compris, sans s'y limiter, le méthanol, les condensats, les odorisants du gaz) pour autant que ce Gaz Naturel ne puisse être transporté, stocké ou commercialisé sans entraîner de frais supplémentaires aux fins de l'ajustement de la qualité.

Spécifications II

	Unité	Min	Max	Méthode de test
Valeur Calorifique Brute	kWh/m³(n)	10,83	12,38	Voir AC 3.4
Numéro Wobbe	kWh/m³(n)	14,17	15,05	Voir AC 3.4
Pression (1)	barg	55	80	ISO 15970-Partie 1
Température	°C	2	38	ISO 15970-Partie 1
Point de rosée Hydrocarbure	°C de 0 barg à 69 barg	-	Moins 3	Miroir automatiquement refroidi (p. ex. Condumax)
Point de rosée de l'eau	°C à 69 barg	-	Moins 12	ISO 15972-1 Mesure des propriétés – composants uniques et propriétés de condensation - partie 1
O_2	ppm (vol)	-	10	Cellule électrochimique (Panamétrique O2X1 p. ex.)
CO_2	Mol %	-	2,0	ISO 8943 (EN12838), ISO 6974
H2S+COS (sous forme de soufre)	mg/m³(n)	-	5	ISO 8943 (EN12838), ISO 19739
Total Souffre (sous forme de soufre)	mg/m³(n)	-	22,4	ISO 8943 (EN12838), ISO 19739
Mercaptans (sous forme de soufre)	mg/m³(n)	-	6	ISO 8943 (EN12838), ISO 19739
Hydrogène	Mol%	-	0,1	ISO 8943 (EN12838), ISO 6974

(1) Le Gaz Naturel sera livré à une pression située dans le spectre demandé par le Transporteur.

Le Gaz Naturel ne peut contenir d'autres éléments et impuretés (y compris, sans s'y limiter, le méthanol, les condensats, les odorisants du gaz) pour autant que ce Gaz Naturel ne puisse être transporté, stocké ou commercialisé sans entraîner de frais supplémentaires aux fins de l'ajustement de la qualité.

3.3.4 Partie D – Spécifications du GNL pour le Point de Livraison pour Transbordement et pour le Point de Relivraison pour le Transbordement

	Unité	Min	Max	Méthode de test
Méthane	Mol %	80,0	100	Voir AC 3.4
Nitrogène	Mol %	0,0	1,2	Voir AC 3.4
Valeur Calorifique Brute	kWh/m³(n)	10,83	12,43	Voir AC 3.4
Numéro Wobbe	kWh/m³(n)	14,17	15,56	Voir AC 3.4
Densité du GNL à la pression d'équilibre atmosphérique, à savoir 1.013,25 mbar absolus	kg/m³ GNL	425	480	Voir AC 3.4

Normes de référence

Normes ISO, p. ex. ISO 6976: 1995 pour valeurs calorifiques (température de combustion de référence : +25°C)

Densité du GNL calculée : Méthode révisée de Klosek-McKinley (Note technique nº 1030, 1980).

3.3.4.1 Limites spécifiques pour les composants traces et les impuretés dans le GNL

	Unité	Min	Max	Méthode de test
iC4	Mol %	-	1,0	Voir AC 3.4
nC4	Mol %	-	1,0	Voir AC 3.4
iC5	Mol %	-	0,20	Voir AC 3.4
nC5	Mol %	-	0,20	Voir AC 3.4
C6+ :	Mol %	-	0,10	Voir AC 3.4
H2S + COS (sous forme de soufre)	mg/m³(n)	-	5	ISO 8943 (EN12838), ISO 19739
Total Soufre (sous forme de soufre)	mg/m³(n)	-	30	ISO 8943 (EN12838), ISO 19739
Mercaptans (sous forme de soufre)	mg/m³(n)	-	6	ISO 8943 (EN12838), ISO 19739
Oxygène	ppm (vol)	-	10	Cellule électrochimique (Panamétrique O2X1 p. ex.)
CO_2	ppm (vol)	-	100	ISO 8943 (EN12838), ISO 6974
H_2O	ppm (vol)	-	1	ISO 8943 (EN12838), ISO 15972-1 (Méthode de capacité p. ex. Cellule panamétrique Al203)
Mercure	Nano g/m³	-	50	ISO 8943 (EN12838), ISO 6978
Point de rosée hydrocarbure (cricondentherm)	C (1-70 bara)	-	Moins 2	Miroir automatiquement refroidi (p. ex. Condumax)
Solides (aucun dépôt sur 32 « mesh strainers »)				32 « mesh strainers » installés dans le « manifold » de GNL du navire

3.3.4.2 Impuretés

Afin d'éviter le colmatage interne ou l'érosion de l'équipement, le GNL livré ne contiendra en règle générale aucun composant fluide (p. ex. aromates, C6H6, CO_2, CH_3OH, etc.) dans une concentration supérieure à 50 % de la limite de solubilité dans le GNL de ce composant fluide particulier à la pression d'exploitation et à une température d'exploitation de 0 à 100 bar absolus et de -162 à + 50°C.

3.3.4.3 Contaminants

En règle générale, le GNL livré ne contiendra aucun contaminant liquide ou solide. Le Gaz Naturel ne peut contenir d'autres éléments et impuretés (y compris, sans s'y limiter, le méthanol, les condensats, les odorisants du gaz) pour autant que ce Gaz Naturel ne puisse être transporté, stocké ou commercialisé sans entraîner de frais supplémentaires aux fins de l'ajustement de la qualité.

3.3.4.4 Pression de la vapeur au Point de Livraison pour Transbordement

L'Affréteur de Transbordement consentira tous les efforts raisonnables afin de limiter la pression de vapeur saturée de chaque cargaison de GNL, livré au Point de Livraison pour Transbordement, à 1130 mbar(a) (pression déterminée selon une méthode de test mutuellement convenue). Il est convenu qu'une cargaison de GNL ne sera pas considérée comme Spécification Divergente au seul prétexte que la pression de vapeur saturée de la cargaison de GNL est inférieure à 1130 mbar(a).

Toutefois, dans ce cas, l'Opérateur du Terminal discutera et conviendra avec l'Affréteur de Transbordement que davantage de TBOG sera généré que les valeurs dans l'AC 3.1.6.2.2 et/ou de réduire le taux de déchargement à un niveau tel que la pression dans le Stockage de Transbordement dans lequel le GNL est déchargé est acceptable pour charger ce GNL au Taux de Chargement Rapide. Si de telles mesures ne sont pas raisonnablement possibles ou ne sont pas convenues, l'Opérateur du Terminal peut refuser d'accepter la cargaison de GNL si l'Opérateur du Terminal prévoit raisonnablement que le déchargement d'une telle cargaison de GNL compromettra les permis environnementaux de l'Opérateur du Terminal et la sécurité au sein du Terminal GNL.

Si la pression de la vapeur saturée d'une cargaison de GNL en cours de déchargement est supérieure à 1.160 mbar(a) et provoque le « flaring », la Quantité de GNL brûlée sera déduite du Gaz en Stock de l'Affréteur de Transbordement.

3.3.4.5 Pression de la vapeur au Point de Relivraison pour Transbordement

En vertu de AC 3.9, l'Opérateur du Terminal relivrera la cargaison de GNL au Point de Relivraison pour Transbordement à une pression de vapeur saturée (déterminée selon une méthode de test mutuellement convenue) supérieure de maximum 60 mbar à la pression de vapeur saturée de ce GNL lors de sa livraison au Point de Livraison pour Transbordement.

Sans préjudice de ce qui précède, l'Opérateur du Terminal consentira, sur demande explicite et écrite de l'Affréteur de Transbordement, tous les efforts raisonnables pour charger le navire en partance à une pression de vapeur saturée supérieure, sous réserve à la fois de l'approbation du capitaine du Navire de GNL en partance et de la possibilité pour l'Opérateur du Terminal de poursuivre ses opérations comme un Opérateur Raisonnable et Prudent.

3.4 MÉTHODES DE TEST ET DE MESURAGE

La présente section détaille les procédures d'échantillonnage et d'analyse du GNL, d'étalonnage du volume de GNL déchargé du ou chargé dans le Navire de GNL et de calcul de la densité et de la Valeur Calorifique Brute du GNL livré au Point de Livraison, au Point de Livraison pour Transbordement, au Point de Relivraison pour Chargement ou au Point de Relivraison pour Transbordement.

3.4.1 Section I - Définitions

Les références au GIIGNL LNG Custody Transfer Handbook (GIIGNL LNG CTHB), aux normes et procédures GPA, ISO ou ASTM seront des références aux dernières versions officiellement publiées, notamment :

a) ISO 8943 et EN 12838 pour l'échantillonnage du GNL (méthodes continues et discontinues respectivement) ;

b) ISO 6578 relative à la procédure de calcul de la densité du GNL (inputs : composition molaire du GNL et température du GNL) ;

c) ISO 6974 relative à l'analyse chromatographique du gaz afin de déterminer la composition molaire du gaz ;

d) ISO 6976 relative aux propriétés de combustion (calorifique) calculées d'après la composition molaire ;

e) ISO 19739 Détermination des composants sulfureux à l'aide de la chromatographie gazeuse ;

f) ISO 15972-1 Mesure de propriétés – composants uniques et propriétés de condensation - partie 1: teneur en eau et détermination du point de rosée de l'eau ;

3.4.2 Section II – Tableaux d'étalonnage des citernes

3.4.2.1 Etalonnage des citernes de GNL

Préalablement à l'utilisation de tout Navire de GNL, l'Affréteur, respectivement l'Affréteur de Transbordement :

a) veillera, pour un Navire de GNL dont les citernes n'ont jamais été étalonnées, à ce que chaque citerne de GNL de ce Navire de GNL soit étalonnée afin de déterminer le volume sur la base du niveau, et ce, conformément aux normes ISO par un expert indépendant désigné par l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et l'Opérateur du Terminal, ou

b) fournira à l'Opérateur du Terminal, dans le cas d'un Navire de GNL dont les citernes ont été préalablement étalonnées, la preuve de l'étalonnage valable

réalisé par un expert indépendant et, si nécessaire, veillera à ce qu'un nouvel étalonnage de tous les appareils de mesurage du volume de la citerne soit exécuté par un expert indépendant désigné par l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et l'Opérateur du Terminal, et ce, conformément aux dispositions relatives à la mesure et au test visées dans le Contrat de GNL.

3.4.2.2 Préparation des tableaux d'étalonnage des citernes

L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement chargera un expert indépendant de préparer les tableaux d'étalonnage des citernes pour chaque citerne de GNL de chaque navire que l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement entend utiliser comme Navire de GNL, et ce, sur la base des résultats d'étalonnage visés à l'AC 3.4.2.1 ci-dessus. Ces tableaux d'étalonnage des citernes incluront les tables d'étalement, les tableaux de correction pour la proue (« heel ») et « trim », les corrections de volume à la température de service de la citerne et d'autres corrections si nécessaire.

3.4.2.3 Imprécision des tableaux d'étalonnage des citernes

Les tableaux d'étalonnage des citernes préparés conformément à l'AC 3.4.2.2 ci-dessus préciseront les volumes en Mètres cubes exprimés au millième le plus proche, les profondeurs de citerne exprimées en Mètres au millième le plus proche pour l'ensemble des profondeurs de citerne et, de plus, exprimées en millimètres de profondeur de citerne dans la fourchette 0 à 8 % et 92 à 100 % du volume maximal effectif de la citerne de chargement de GNL. L'imprécision des tableaux d'étalonnage des citernes n'excédera pas ± 0,2 %.

3.4.2.4 Réétalonnage des citernes de GNL en cas de distorsion, de renforcement, de modification ou d'expiration du certificat d'étalonnage

Si une citerne de GNL ou un Navire de GNL subit une distorsion ou fait l'objet d'un renforcement ou d'une modification d'une nature telle qu'il peut mener l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement ou l'Opérateur du Terminal à s'interroger raisonnablement sur la validité des tableaux d'étalonnage des citernes visés à l'AC 3.4.2.2 ci-dessus, l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement veillera à ce que cette citerne de GNL fasse l'objet d'un nouvel étalonnage exécuté conformément à la méthode énoncée aux AC 3.4.2.1 et 3.4.2.2 durant une période d'inutilisation du Navire de GNL pour cause d'inspection et/ou de réparations. A cet effet, l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement informera immédiatement l'Opérateur du Terminal de tout évènement pouvant affecter la précision des tableaux d'étalonnage de la citerne de GNL de tous Navires de GNL.

Si une date d'expiration est attribuée à l'étalonnage d'une citerne de GNL d'un Navire de GNL, l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement veillera à ce que ces citernes de GNL soient réétalonnées de la manière visée aux AC 3.4.2.1 et 3.4.2.2.

A l'exception de la disposition visée à l'AC 3.4.2.4, aucun autre réétalonnage d'une citerne de GNL de tout Navire de GNL ne sera réclamé.

3.4.3 Section III – Sélection des appareils de mesurage

3.4.3.1 Appareils de mesurage du niveau liquide

3.4.3.1.1 Chaque citerne de GNL de chaque Navire de GNL sera équipée d'un appareil principal et auxiliaire de mesurage du niveau liquide, chacun appliquant un principe de mesurage différent, conformément aux normes ISO existantes. Préalablement à l'utilisation d'un Navire de GNL, l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et l'Opérateur du Terminal conviendront mutuellement de l'appareil de mesurage du niveau liquide qui sera considéré comme étant l'appareil principal et auxiliaire pour chaque citerne de GNL de chaque Navire de GNL. Sauf convention contraire, chaque citerne de GNL de chaque Navire de GNL disposera d'un système de type radar comme appareil principal de mesurage du niveau liquide et d'un système de type flottant comme appareil auxiliaire de mesurage du niveau liquide.

3.4.3.1.2 L'imprécision de mesurage des appareils principaux de mesurage du niveau liquide devra être aussi réduite que possible et n'excédera pas +10 millimètres.

3.4.3.1.3 Le niveau dans chaque citerne de GNL sera consigné ou imprimé.

3.4.3.2 Appareils de mesurage de la température

3.4.3.2.1 Sauf autorisation contraire accordée par l'Opérateur du Terminal, chaque citerne de GNL de chaque Navire de GNL sera équipée d'au moins cinq (5) appareils de mesurage de la température (1 pour la vapeur et au moins 4 pour le liquide). Ils seront installés sur ou à proximité de l'axe vertical de la citerne de GNL. Chaque capteur de température sera doublé d'un capteur de rechange en cas d'urgence.

3.4.3.2.2 Deux capteurs, y compris le capteur de secours, seront installés sur ou à proximité du plancher de la citerne et du plafond de la citerne, et ce, afin de mesurer constamment les températures du liquide et de la vapeur, respectivement. Les autres capteurs et les capteurs de secours seront installés à des intervalles réguliers entre le plancher et le plafond de la citerne. Tous les capteurs seront montés de façon à ne pas être affectés par la vaporisation du GNL quand les pompes de vaporisation fonctionnent.

3.4.3.2.3 L'imprécision de mesurage des appareils de mesurages de la température n'excédera pas les limites suivantes :

Fourchette de temp., °C	Limite, +/- °C
-165 à -140	0,2
-140 à -120	0,3
-120 à +80	1,5

3.4.3.2.4 Les températures dans chaque citerne de GNL seront consignées ou imprimées.

3.4.3.3 Appareils de mesurage de la pression

3.4.3.3.1 Chaque citerne de GNL de chaque Navire de GNL sera équipée d'un appareil de mesurage de la pression absolue (devant servir aux calculs de « custody transfer ») et d'un appareil de mesurage de la pression relative à des fins opérationnelles.

3.4.3.3.2 L'imprécision de mesurage de l'appareil de mesurage de la pression se limitera à plus ou moins un pour cent (+1,0 %) de l'échelle totale. L'imprécision prévue sera de + 0,01 bar.

3.4.3.3.3 La pression dans chaque citerne de GNL sera consignée ou imprimée.

3.4.3.4 Vérification des appareils de mesurage

La précision des appareils de mesurage sera vérifiée et toute imprécision d'un appareil excédant la tolérance autorisée nécessitera une correction des enregistrements et des calculs.

3.4.4 Section IV – Procédures de mesurage

3.4.4.1 Généralités

Toutes les lectures et tous les calculs seront attestés par des représentants désignés de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement et de l'Opérateur du Terminal. Toutefois, l'absence des représentants désignés de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement ou de l'Opérateur du Terminal n'empêchera pas l'exécution de toute opération ou de tout calcul, pour autant qu'une notification raisonnable les invitant à y assister ait été envoyée.

3.4.4.2 Niveau de liquide

3.4.4.2.1 Le mesurage du niveau de liquide dans chaque citerne de GNL de chaque Navire de GNL sera réalisé au millimètre le plus proche en utilisant l'appareil principal de mesurage du niveau liquide tel que visé à l'AC 3.4.3.1. Si l'appareil principal d'une citerne spécifique de chargement de GNL est défaillant, l'appareil auxiliaire de cette citerne spécifique de chargement de GNL sera utilisé.

3.4.4.2.2 Au moins cinq (5) lectures en succession rapide seront réalisées. La moyenne arithmétique des lectures sera réputée indiquer le niveau liquide.

3.4.4.2.3 Cette moyenne arithmétique sera calculée au dixième de millimètre le plus proche et sera arrondie au millimètre le plus proche.

3.4.4.3 Température

3.4.4.3.1 Simultanément à la mesure du niveau liquide, la température sera mesurée au dixième de degré Celsius le plus proche (0,1 °C) en utilisant les appareils de mesurage de la température visés à l'AC 3.4.3.2.

3.4.4.3.2 Afin de déterminer la température du liquide et de la vapeur dans les citernes de GNL d'un Navire de GNL, une (1) lecture sera réalisée sur chaque appareil de mesurage de la température dans chaque citerne de GNL. Une moyenne arithmétique de ces lectures relatives à la vapeur et au liquide dans chaque citerne de GNL sera réputée indiquer la température finale de la vapeur et la température finale du liquide, respectivement.

3.4.4.3.3 Cette moyenne arithmétique sera calculée au centième de degré Celsius (0,01 °C) le plus proche et sera arrondie au dixième de degré Celsius (0,1 °C) le plus proche.

3.4.4.4 Pression

3.4.4.4.1 En même temps que le mesurage du niveau liquide, la pression absolue dans chaque citerne de GNL sera mesurée au 0,001 bar le plus proche en utilisant l'appareil de mesurage de la pression visé à l'AC 3.4.3.3.

3.4.4.4.2 La détermination de la pression absolue dans les citernes de GNL de chaque Navire de GNL sera réalisée par une (1) lecture de l'appareil de mesurage de la pression dans chaque citerne de GNL et par la moyenne arithmétique de l'ensemble de ces lectures.

3.4.4.4.3 Cette moyenne arithmétique sera calculée et arrondie au 0,001 bar le plus proche.

3.4.4.5 Procédures en cas de défaillance de l'appareil de mesurage

Si les mesures visées aux AC 3.4.4.2, 3.4.4.3 et 3.4.4.4 ne peuvent être exécutées en raison d'une défaillance des appareils de mesurage, des procédures alternatives de mesurage seront définies de commun accord entre l'Opérateur du Terminal et l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement.

3.4.4.6 Détermination du volume de GNL déchargé ou chargé

3.4.4.6.1 La proue et « trim » du Navire de GNL seront mesurées en même temps que le niveau de liquide et la température du GNL dans chaque citerne de GNL du Navire de GNL. De tels mesurages seront réalisés immédiatement avant le début des opérations de cargaison des chargements et immédiatement après leur terme, après drainage des bras de liquide, fermeture des valves d'isolation du « manifold » du navire et quand les conditions relatives à la stabilisation du niveau liquide seront remplies. Toutes les conduites du chargement liquide du Navire de GNL seront dans le même état, à savoir drainées ou remplies de GNL, tant au début (avant les opérations de cargaison) qu'à la clôture (après les opérations de cargaison) du « custody transfer » mesurage. Le volume de GNL, exprimé en Mètres cubes à au millième de Mètre cube le plus proche, sera déterminé en utilisant les tableaux de

mesurage de la citerne visé à l'AC 3.4.2 et en appliquant les corrections de volume qui y sont visées.

3.4.4.6.2 Le volume de GNL déchargé sera déterminé en déduisant le volume total de GNL dans toutes les citernes de GNL immédiatement après la clôture du déchargement du volume total dans toutes les citernes de GNL immédiatement après le début du déchargement. Ce volume de GNL déchargé est alors arrondi au Mètre cube le plus proche.

3.4.4.6.3 Le volume de GNL chargé sera déterminé en déduisant le volume total de GNL dans toutes les citernes de GNL immédiatement avant le début du chargement du volume total dans toutes les citernes de GNL immédiatement après la fin du chargement. Ce volume de GNL chargé est alors arrondi au Mètre cube le plus proche.

3.4.5 Section V – Détermination de la composition du GNL

3.4.5.1 Procédures d'échantillonnage

3.4.5.1.1 Des échantillons représentatifs de GNL seront constamment prélevés conformément à la méthode décrite dans la dernière version de la norme ISO 8943, à une vitesse constante au cours de la période débutant immédiatement après avoir atteint une vitesse du débit constant, quand toutes les lignes concernées sont remplies de liquide, ou quand le déchargement ou chargement continu a débuté et cessera immédiatement avant l'interruption du déchargement or chargement continu.

3.4.5.1.2 Un échantillon gazeux composite sera prélevé dans un gazomètre approprié en appliquant la méthode de gazéification/collecte continue convenue entre l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et l'Opérateur du Terminal.

3.4.5.1.3 Trois (3) échantillons seront transférés du gazomètre dans des bouteilles d'échantillonnage au terme du déchargement ou chargement. Ces bouteilles d'échantillonnage seront scellées par l'expert indépendant qui a été témoin à cet échantillonnage et seront remises à l'Opérateur du Terminal. Chaque Partie fournira les bouteilles d'échantillonnage du gaz appropriées à des fins d'analyse ou de conservation par ladite Partie.

3.4.5.1.4 Les échantillons gazeux prélevés au Port seront distribués comme suit :

Première bouteille d'échantillonnage	À des fins d'analyse par l'Opérateur du Terminal
Deuxième bouteille d'échantillonnage	à des fins d'analyse par l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement
Troisième bouteille d'échantillonnage	À des fins de conservation par l'Opérateur du Terminal durant au moins quarante-cinq (45) Jours.

En cas de litige relatif à la précision d'un échantillonnage et/ou d'une analyse du GNL au cours de cette période subséquente de quarante-cinq (45) Jours, la troisième bouteille d'échantillonnage du gaz sera analysée par un laboratoire désigné de commun accord entre l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et l'Opérateur du Terminal. La conclusion rendue par ce laboratoire prévaudra. Les échantillons doivent être prélevés et vérifiés par l'expert indépendant. Toutefois, l'absence d'un tel expert indépendant n'interdira pas que ces échantillons soient prélevés et scellés, pour autant qu'une notification raisonnable les invitant à y assister ait été envoyée.

3.4.5.1.5 Échantillonnage discontinu online

Outre les systèmes et processus visés à AC 3.4.5.1.1 à 3.4.5.1.4 inclus ci-dessus, l'Opérateur du Terminal échantillonnera et analysera également le GNL déchargé ou chargé par le biais de la méthode d'échantillonnage discontinu (pour laquelle EN 12838 (norme Européenne) décrit le test de systèmes l'échantillonnage de GNL). Les échantillons de GNL seront prélevés dans les deux conduites principales de (dé)chargement de GNL au Terminal de GNL et seront continuellement vaporisés. Les échantillons discontinus seront ensuite analysés par chromatographie gazeuse à intervalles réguliers, mais au moins toutes les quinze (15) minutes durant les opérations de cargaison.

Les résultats de cette analyse seront d'abord utilisés aux fins d'un contrôle online des opérations de manutention de GNL.

Si le contrôle online du déchargement de GNL idevait indiquer que le chargement de GNL ne respecte pas les Spécifications visées à l'AC 3.3, les dispositions applicables du Contrat de GNL s'appliqueraient.

3.4.5.1.6 Échec du prélèvement d'échantillon et de la détermination de la composition du GNL

a) Déchargement pour l'Affréteur

Sauf dans le cas d'une erreur manifeste ou de l'application d'AC 3.4.5.1.6, les résultats du système continu, décrit à AC 3.4.5.1.1 à 3.4.5.1.4 inclus ci-dessus, prévaudront toujours sur les résultats du système discontinu afférents aux opérations de déchargement. Si l'échantillonnage et/ou l'analyse tels que décrits à AC 3.4.5.1.1 à 3.4.5.1.4 échoue(nt) pour un motif quelconque, les Parties conviennent d'utiliser les résultats d'analyse obtenus en utilisant la méthode d'échantillonnage discontinu. Ces résultats d'analyse représenteront la moyenne de toutes les analyses exécutées durant le déchargement à vitesse maximale. Les résultats d'analyse individuels erronés peuvent être défalqués de la moyenne calculée, pour autant que ces résultats soient rapportés à et approuvés par l'Affréteur.

Si les systèmes continus et discontinus ne permettent pas de déterminer la composition du GNL déchargé, les Parties utiliseront les résultats d'analyse du chargement au port de chargement, corrigés via la formule ci-dessous en utilisant

les résultats afférents aux cinq (5) cargaisons immédiatement précédents de l'Affréteur ayant la même origine (ou du total des cargaisons si ces derniers sont inférieurs à cinq) conformément au Contrat de GNL.

(V m³ réellement déchargé x MWh/m³ réellement chargé) x [Σ^5 (MWh/m³ DES) / Σ^5 (MWh/m³ B/L)] = MWh déchargé

(V m³ réellement déchargé x kg/m³ réellement chargé) x [Σ^5 (kg/m³ DES) / Σ^5 (kg/m³ B/L)] /1.000 = tonnes de GNL déchargées

Où :

- **B/L** désigne MWh/m³ ou kg/m³ pour les 5 cargaisons précédentes au port de chargement

- **DES** désigne MWh/m³ ou kg/m³ pour les 5 cargaisons précédentes au Port.

b) Déchargement pour l'Affréteur de Transbordement

Sauf dans le cas d'une erreur manifeste ou de l'application d'AC 3.4.5.1.6, les résultats du système discontinu, décrit à AC 3.4.5.1.5 ci-dessus, prévaudront toujours sur les résultats du système continu, tel que décrit à AC 3.4.5.1.1 à 3.4.5.1.4, y compris en ce qui concerne les opérations de déchargement. Ces résultats d'analyse représenteront la moyenne de toutes les analyses exécutées durant le déchargement à vitesse maximale. Les résultats d'analyse individuels erronés peuvent être défalqués de la moyenne calculée, pour autant que ces résultats soient rapportés à et approuvés par l'Affréteur de Transbordement. Si la méthode d'échantillonnage discontinu telle que décrite à AC 3.4.5.1.5 ci-dessus échoue pour un motif quelconque, les Parties conviennent d'utiliser les résultats d'analyse obtenus en utilisant le système continu tel que décrit à AC 3.4.5.1.1 à 3.4.5.1.4 inclus ci-dessus.

Si les systèmes continus et discontinus ne permettent pas de déterminer la composition du GNL déchargé, les Parties utiliseront les résultats d'analyse du chargement au port de chargement, corrigés via la formule ci-dessous en utilisant les résultats afférents aux cinq (5) cargaisons immédiatement précédents de l'Affréteur de Transbordement ayant la même origine (ou du total des cargaisons si ces derniers sont inférieurs à cinq) conformément au Contrat de GNL.

(V m³ réellement déchargé x MWh/m³ réellement chargé) x [Σ^5 (MWh/m³ DES) / Σ^5 (MWh/m³ B/L)] = MWh déchargé

(V m³ réellement déchargé x kg/m³ réellement chargé) x [Σ^5 (kg/m³ DES) / Σ^5 (kg/m³ B/L)] /1.000 = tonnes de GNL déchargées

Où:

- **B/L** désigne MWh/m³ ou kg/m³ pour les 5 cargaisons précédentes au port de chargement

- **DES** désigne MWh/m³ ou kg/m³ pour les 5 cargaisons précédentes au Port.

c) Chargement de la citerne de stockage sur le Navire de GNL

Sauf dans le cas d'une erreur manifeste ou de l'application d'AC 3.4.5.1.6, les résultats du système discontinu, décrit à AC 3.4.5.1.5 ci-dessus, prévaudront toujours sur les résultats du système continu, tel que décrit à AC 3.4.5.1.1 à 3.4.5.1.4, y compris en ce qui concerne les opérations de chargement. Ces résultats d'analyse représenteront la moyenne de toutes les analyses exécutées durant le chargement à vitesse maximale. Les résultats d'analyse individuels erronés peuvent être défalqués de la moyenne calculée pour autant que ces résultats soient rapportés à et approuvés par l'Opérateur du Terminal. Si la méthode d'échantillonnage discontinu telle que décrite à AC 3.4.5.1.5 ci-dessus échoue pour un motif quelconque, les Parties conviennent d'utiliser les résultats d'analyse obtenus en utilisant le système continu tel que décrit à AC 3.4.5.1.1 à 3.4.5.1.4 inclus ci-dessus.

Si tant le système continu que le système discontinu ne permettent pas de déterminer la composition du GNL chargé, les Parties utiliseront la composition du GNL, telle que définie par l'Opérateur du Terminal, dans les citernes de stockage dans lesquelles le GNL a été chargé.

d) Transbordement de Navire à Navire

Sauf dans le cas d'une erreur manifeste ou de l'application d'AC 3.4.5.1.6, les résultats du système discontinu de la Jetée à laquelle le Navire qui est déchargé est accosté, décrit àAC 3.4.5.1.5 ci-dessus, prévaudront toujours sur les résultats du système continu de cette Jetée, tel que décrit à AC 3.4.5.1.1 à 3.4.5.1.4, y compris en ce qui concerne les Transbordements de Navire à Navire. Ces résultats d'analyse représenteront la moyenne de toutes les analyses exécutées durant le Transbordement de Navire à Navire à vitesse maximale. Afin d'éviter toute ambiguïté, les mêmes résultats d'analyse seront utilisés pour les opérations de déchargement que pour les opérations de chargement dans ce cas. Les résultats d'analyse individuels erronés peuvent être défalqués de la moyenne calculée pour autant que ces résultats soient rapportés à et approuvés par l'Opérateur du Terminal. Si la méthode d'échantillonnage discontinu telle que décrite à AC 3.4.5.1.5 ci-dessus échoue pour un motif quelconque, les Parties conviennent d'utiliser les résultats d'analyse obtenus en utilisant le système continu de la Jetée à laquelle le Navire de GNL qui est déchargé est accosté, tel que décrit à AC 3.4.5.1.1 à 3.4.5.1.4 inclus ci-dessus.

Si tant le système continu que le système discontinu de la Jetée à laquelle le Navire de GNL qui est déchargé est accosté, ne permettent pas de déterminer la composition du GNL transféré d'un Navire de GNL à un autre, les Parties utiliseront les résultats d'analyse du système discontinu de la Jetée à laquelle le Navire de GNL qui est chargé, est accosté, tel que décrit à AC 3.4.5.1.5 ci-dessus.

3.4.5.2 Procédures d'analyse

3.4.5.2.1 Hydrocarbures et nitrogène – l'échantillon de GNL déchargé ou chargé prélevé par l'Opérateur du Terminal sera analysé aussi tôt que possible par ledit Opérateur du Terminal afin de déterminer, par chromatographie gazeuse, la fraction molaire des hydrocarbures et du nitrogène dans l'échantillon. La méthode utilisée sera celle décrite dans la dernière version de la norme ISO 6974 ou toute autre méthode convenue entre l'Opérateur du Terminal et l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement. Chaque échantillon sera soumis à des analyses dédoublées afin de s'assurer que la reproductibilité des hauteurs de pic ou des aires des pics demeure dans des limites acceptables. La moyenne des résultats calculés sur la base de ces analyses doublées sera établie.

3.4.5.2.2 Soufre, mercaptans et sulfure d'hydrogène – La norme ISO 19739 sera utilisée afin de déterminer la teneur en composants sulfurés dans l'échantillon de GNL déchargé prélevé par l'Opérateur du Terminal, sauf si l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et l'Opérateur du Terminal conviennent mutuellement d'une autre méthode.

3.4.5.2.3 Détermination de la qualité – Les résultats de l'analyse visée à la section (a) ci-dessus seront utilisés avec les méthodes de calcul décrites à l'AC 3.4.6 afin de déterminer si le GNL respecte les spécifications de qualité énoncées à l'AC 3.3.

3.4.5.3 Corrélation de l'équipement et des appareils analytiques

L'Opérateur du Terminal et l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement procèderont à des tests de corrélation réguliers, à savoir à des intervalles mutuellement convenus entre l'Opérateur du Terminal et l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement, en utilisant un échantillon de gaz standard afin de préserver dûment la précision de l'équipement et des appareils de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement et de l'Opérateur du Terminal, et ce, avant et durant les périodes d'utilisation. De tels tests de corrélation sont soumis aux conditions suivantes :

a) Accord mutuel entre l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et l'Opérateur du Terminal sur le timing d'un test ;

b) L'échantillon de gaz standard sera prélevé par l'Opérateur du Terminal ;

c) L'échantillon de gaz standard sera transporté au port de chargement ou déchargement sur un Navire de GNL opéré par l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement ;

d) L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement analysera l'échantillon et le renverra à l'Opérateur du Terminal sur un Navire de GNL ;

e) L'Opérateur du Terminal analysera l'échantillon ; et

f) Les résultats de ces tests seront communiqués à l'Affréteur ou à l'Affréteur de Transbordement et à l'Opérateur du Terminal.

Si les tests de corrélation ne demeurent pas dans les limites convenues, les Parties rechercheront la cause de ces erreurs et prendront les mesures correctives appropriées.

3.4.6 Section VI - Détermination de la quantité d'énergie du GNL livré au Point de Livraison, au Point de Livraison pour Transbordement, ou de GNL relivré au Point de Relivraison pour Chargement ou au Point de Relivraison pour Transbordement

3.4.6.1 Calcul de la densité

La densité de GNL exprimée en kilogrammes par Mètre cube sera calculée conformément à la norme ISO 6578:1991 à l'aide de la formule suivante :

$$D = \frac{\Sigma (X_i \times M_i)}{\left\{\frac{\Sigma (X_i \times V_i) - (K1 + (K2 - K1) \times X_n) \times X_m}{0{,}0425}\right\}}$$

où:

D désigne la densité jusqu'à six (6) chiffres significatifs du GNL déchargé ou chargé, exprimée en kilogrammes par Mètre cube à la température T_L;

T_L désigne la température du GNL dans les citernes du Navire de GNL avant le déchargement ou après le chargement, exprimée en degrés Celsius au dixième (0,1) °C le plus proche ;

X_i désigne la fraction molaire, à la sixième (6e) décimale la plus proche, du composant (i) de la composition obtenue conformément à l'AC 3.4.5. La fraction molaire du méthane sera ajustée afin de porter la fraction molaire totale à 1,000000;

M_i désigne le poids moléculaire du composant (i), exprimé en kg/kmol, tel qu'indiqué dans le Tableau 1 annexé aux présentes ;

V_i désigne le volume molaire, à la sixième (6e) décimale la plus proche, du composant (i), exprimé en Mètres cubes par kilogramme-mol à la température T_L et obtenu par interpolation linéaire des données visées dans le Tableau 2 annexé aux présentes ;

X_m désigne la fraction molaire, à la sixième (6e) décimale la plus proche, du méthane dans la composition, obtenue conformément à l'AC 3.4.5.2;

X_n désigne la fraction molaire, à la sixième (6e) décimale la plus proche, du nitrogène dans la composition, obtenue conformément à l'AC 3.4.5.2;

K1 désigne la correction volumique, à la sixième (6e) décimale la plus proche, exprimée en Mètres cubes par kilogramme-mol à la température T_L et obtenue par interpolation linéaire des données visées dans le Tableau 3 annexé aux présentes ; et

K2 désigne la correction volumique, à la sixième (6e) décimale la plus proche, exprimée en Mètres cubes par kilogramme-mol à la température T_L et obtenue par interpolation linéaire des données visées dans le Tableau 4 annexé aux présentes.

3.4.6.2 Calcul de la Valeur Calorifique Brute (GHV)

3.4.6.2.1 La Valeur Calorifique Brute (base de masse) du GNL en kWh par kilogramme sera calculée en utilisant la formule :

$$H_m(t_1) = \frac{\Sigma\ [X_i \times H_{vi}(t_1)]}{\Sigma\ (X_i \times M_i) \times 3{,}6}$$

où:

H_m désigne la Valeur Calorifique Brute du GNL, exprimée en kWh par kilogramme ;

H_{vi} désigne la Valeur Calorifique Brute du composant (i), exprimée en kJ/mol à une température de combustion de référence t_1 de 298,15 K, telle qu'indiquée dans le Tableau 1 annexé aux présentes ;

X_i désigne la fraction molaire, à la sixième (6e) décimale la plus proche, du composant (i) de la composition obtenue conformément à la section V aux présentes. La fraction molaire du méthane sera ajustée afin de porter la fraction molaire totale à 1,000000; et

M_i désigne le poids moléculaire du composant (i), exprimé en kg/kmol, tel qu'indiqué dans le Tableau 1 annexé aux présentes.

3.4.6.2.2 Aux fins du point 3.1 du Règlement d'Accès pour le GNL, la Valeur Calorifique Brute (base volumique) sera calculée en utilisant la formule :

$$H_v[t_1,V(t_2,p_2)] = \frac{101{,}325 \times \Sigma (X_i \times H_{vi}[t_1,V(t_2,p_2)])}{R \times 273{,}15 \times z_{mix}(t_2,p_2) \times 3{,}6}$$

où:

H_v désigne la Valeur Calorifique Brute, exprimée en kWh par m³(n) aux conditions volumiques normales de (t_2) 273,15 K, à une pression absolue de 1.013,25 mbar et à une température de combustion de référence t_1 de 298,15 K.

X_i désigne la fraction molaire à la sixième (6e) décimale la plus proche du composant (i) de la composition obtenue conformément à l'AC 3.4.5. La fraction molaire du méthane sera ajustée afin de porter la fraction molaire totale à 1,000000;

$H_{vi}[t_1, V(t_2,p_2)]$ désigne la Valeur Calorifique Brute du composant (i), exprimé en kJ /mol, tel qu'indiqué dans le Tableau 1 annexé aux présentes ;

R désigne la constante molaire gazeuse = 8,314510 J par mol par K ; et

$z_{mix}(t_2,p_2)$ désigne le facteur de compression dans des conditions normales calculées conformément à:

$$z_{mix}(t_2,p_2) = 1 - (\Sigma X_i \times \sqrt{b_i})^2$$

où:

$\sqrt{b_i}$ désigne le facteur de sommation du composant (i) à des conditions volumiques normales de température 273,15 °K et à une pression absolue de 1.013,25 mbar, tel qu'indiqué dans le Tableau 1 annexé aux présentes.

3.4.6.2.3 Aux fins du point 3.3 du Règlement d'Accès pour le GNL, le Numéro Wobbe sera calculé en utilisant la formule :

$$\text{Numéro Wobbe} = \frac{H_v[t_1,V(t_2,p_2)]}{\text{racine carrée}\{[(\Sigma (X_i \times M_i))/28{,}9626)] \times [0{,}99941 / z(t_2,p_2)]\}}$$

où:

Le **Numéro Wobbe** désigne la Valeur Calorifique Brute, exprimée en kWh par m³(n) à des conditions normales de température 273,15 K et à une pression absolue de 1.013,25 mbar ;

0,99941 désigne le facteur de compression d'air sec à des conditions normales de température de 273,15 K et à une pression absolue de 1.013,25 mbar ;

H_v désigne la Valeur Calorifique Brute, exprimée en kWh par m³(n) aux conditions volumiques normales de température de 273,15 K et à une pression absolue de 1.013,25 mbar, calculée et obtenue conformément à l'AC 3.4.4.2.2;

X_i désigne la fraction molaire à la sixième (6e) décimale la plus proche du composant (i) de la composition obtenue conformément à l'AC 3.4.5. La fraction molaire du méthane sera ajustée afin de porter la fraction molaire totale à 1,000000;

M_i désigne le poids moléculaire du composant (i), exprimé en kg/kmol, tel qu'indiqué dans le Tableau 1 annexé aux présentes ; et

$z_{mix}\ (t_2,p_2)$ désigne le facteur de compression dans des conditions volumiques normales de température de 273,15 K et à une pression absolue de 1.013,25 mbar, calculé conformément à:

$$z_{mix}\ (t_2,p_2) = 1 - (\Sigma\ X_i \times \sqrt{b_i})^2$$

où:

$\sqrt{b_i}$ désigne le facteur de sommation du composant (i) à des conditions normales de température de 273,15 K et à une pression absolue de 1.013,25 mbar, tel qu'indiqué dans le Tableau 1 annexé aux présentes.

3.4.6.3 Calcul de la quantité d'énergie du GNL livré ou relivré

La quantité d'énergie du GNL livré ou relivré, exprimée en MWh (température de combustion de référence de 25°C) sera calculée en utilisant la formule ci-dessous et en appliquant la méthode d'arrondissement telle qu'énoncée à l'AC 3.4.6.4.1 :

$$Q = (V \times D \times H_m / 1.000) - Q_R +/- Q_F + Q_{CD} + Q_{GU}$$

où:

Q désigne la quantité d'énergie livrée ou relivrée, exprimée en MWh, où 1 MWH = 1.000 kWh). À titre d'information, Q sera également exprimé en MBTU, qui sera obtenu en multipliant Q exprimé en MWh par 3,4121412;

V désigne le volume de GNL déchargé ou chargé, exprimé en Mètres cubes, et obtenu conformément à l'AC 3.4.4.5;

D désigne la densité de GNL, exprimée en kilogrammes par Mètre cube, telle que calculée conformément à l'AC 3.4.6.1;

H_m désigne la Valeur Calorifique Brute de GNL, exprimée en kWh par kilogramme, telle que calculée conformément à l'AC 3.4.6.2.1; et

Q_R désigne le Buy-Back Gas, exprimé en MWh, qui a remplacé le volume de GNL déchargé ou chargé (V) dans respectivement les citernes du Navire GNL ou les réservoirs de rive. Q_R est calculé en utilisant la formule :

$$Q_R = V \times \frac{273{,}15}{273{,}15 + T_V} \times \frac{P_a}{1.013{,}25} \times \frac{GHV_v}{1.000}$$

où:

T_V désigne la température arithmétique moyenne de la vapeur dans les citernes du Navire de GNL après déchargement ou avant le chargement, exprimée en degrés Celsius et arrondie au dixième (0,1) de degré Celsius le plus proche ;

P_a désigne la pression arithmétique absolue moyenne de la vapeur dans les citernes du Navire de GNL après déchargement ou avant le chargement, exprimée en millibars jusqu'au mbar le plus proche ; et

GHV_v est égal à 10,4 KWh par m³(n) sur la base d'une composition de vapeur en retour de 94 % de méthane et 6 % de nitrogène à une température de combustion de référence de 25°C.

Les Parties conviennent que, si la composition molaire de la vapeur en retour devait significativement différer de la valeur susvisée durant une période minimale de six (6) mois, les Parties feront preuve de bonne foi et discuteront d'une révision de la valeur calorifique supposée de la vapeur en retour devant être appliquée par la suite.

Q_F désigne la quantité de carburant consommée sous forme de gaz dans la salle des moteurs du Navire de GNL, exprimée en MWh, entre le début et la fin des calculs du custody transfert durant le mouillage le long du Port. La formule susmentionnée de la quantité d'énergie Q de GNL livré sera appliquée avec la convention de signes suivant pour Q_F :

+ pour une opération de chargement de GNL

- pour une opération de déchargement de GNL

Si le gaz n'a pas été consommé comme carburant, Q_F est égal à zéro MWh. Dans le cas contraire, Q_F est calculé à l'aide de la formule suivante :

$$Q_F = KG_F \times 13{,}874 / 1.000$$

où:

KG_F désigne la masse de gaz consommée entre le début et la fin des calculs du custody transfert, exprimée en kilogrammes et arrondie au kilogramme le plus proche et notée directement après lectures des compteurs du Navire de GNL ; et

13,874 désigne la valeur calorifique de la vapeur consommée dans la salle des machines du Navire de GNL (en estimant qu'elle se compose de 94 % de méthane et de 6 % de nitrogène) exprimée en kWh par kilogramme à une température de combustion de référence de 25°C.

Si le mesurage de la quantité de carburant consommée sous forme de gaz dans la salle des machines du Navire de GNL est erronée ou indisponible, ou si un conflit existe entre la détermination susvisée de la valeur de Q_F et les procédures applicables au Terminal de GNL, la valeur Q_F sera alors déterminée par l'Opérateur du Terminal, intervenant en qualité d'Opérateur Raisonnable et Prudent conformément aux procédures applicables au sein du Terminal de GNL.

Q_{CD} désigne la quantité d'énergie fournie pendant les Services de Refroidissement, si d'application, exprimée en MWh. Q_{CD} est calculé en utilisant la formule :

$$Q_{CD} = V_{TOT} \times \frac{273{,}15}{273{,}15 + T_2} \times \frac{P_2}{1.013{,}25} \times \frac{GHV_{v2}}{1.000} - V_{TOT} \times \frac{273{,}15}{273{,}15 + T_1} \times \frac{P_1}{1.013{,}25} \times \frac{GHV_{v1}}{1.000}$$

où:

V_{TOT} désigne le volume total (100% de la capacité à -163 °C) des citernes du Navire de GNL, exprimé en Mètres Cube ;

T_2 désigne la température arithmétique moyenne de la vapeur dans les citernes du Navire de GNL après les Services de Refroidissement, exprimée en degré Celsius et arrondie au dixième (0,1) de degré Celsius le plus proche ;

P_2 désigne la pression arithmétique absolue moyenne de la vapeur dans les citernes du Navire de GNL après les Services de Refroidissement, exprimée en millibars jusqu'au mbar le plus proche ;

GHV_{v2} désigne la Valeur Calorifique Brute du GNL relivré pendant les Services de Refroidissement, exprimée en kWh par m³(n), calculée et obtenue conformément à l'AC 3.4.6.2.2;

T_1 désigne la température arithmétique moyenne de la vapeur dans les citernes du Navire de GNL avant les Services de Refroidissement,

exprimée en degré Celsius et arrondie au dixième (0,1) de degré Celsius le plus proche ;

P_1 désigne la pression arithmétique absolue moyenne de la vapeur dans les citernes du Navire de GNL avant les Services de Refroidissement, exprimée en millibars jusqu'au mbar le plus proche ; et

GHV_{v1} désigne la Valeur Calorifique Brute du GNL relivré pendant les Services de Gazage, si d'application, exprimée en kWh par m³(n), calculée conformément l'AC 3.4.6.2.2. En cas d'absence de Services de Gazage, GHV_{v1} est égal à 10,4 KWh par m³(n) sur la base d'une composition de vapeur en retour de 94 % de méthane et 6 % de nitrogène à une température de combustion de référence de 25° C.

Q_{GU} est la quantité d'énergie fournie pendant les Services de Gazage, si d'application, exprimée en MWh. Q_{GU} est calculée en utilisant la formule :

$$\mathbf{Q_{GU} = KG_{GU} \times GHV_{GU} / 1.000}$$

où:

KG_{GU} désigne la masse de gaz passant par le vaporisateur du Navire de GNL entre le début et la fin des Services de Gazage, exprimée en kilogrammes et arrondie au kilogramme près, notée directement à partir les lectures de compteurs du Navire de GNL ; et

GHV_{GU} désigne la Valeur Calorifique Brute du GNL relivré pendant les Services de Gazage, exprimée en kWh par kg, calculée conformément à l'AC 3.4.6.2.1.

Si le mesurage de la quantité de GNL consommé pendant les Services de Gazage est défectueux ou n'est pas disponible, ou en cas de conflit entre la détermination de la valeur de Q_{GU} reprise ci-dessus et les procédures applicables au Terminal de GNL, la valeur de Q_{GU} sera déterminée par l'Opérateur du Terminal, agissant en tant qu'Opérateur Raisonnable et Prudent, conformément aux procédures applicables au Terminal GNL.

3.4.6.4 Méthodes d'arrondissement des nombres

3.4.6.4.1 Généralités

Si le premier des chiffres devant être éliminé est cinq (5) ou plus, le dernier des chiffres à conserver est augmenté d'une (1) unité.

Si le premier des chiffres devant être éliminé est quatre (4) ou moins, le dernier des chiffres à conserver n'est pas modifié.

Aux fins de l'arrondissement à zéro, le dernier des chiffres à conserver doit avoir une valeur identique à dix (10).

Les exemples suivants sont fournis afin d'illustrer la manière dont un nombre doit être défini conformément aux dispositions susvisées :

Nombre à arrondir	Nombre après arrondissement à la Première Décimale
2,24	2,2
2,249	2,2
2,25	2,3
2,35	2,4
2,97	3,0

3.4.6.4.2 Détermination de la quantité d'énergie du GNL livré ou relivré, exprimée en MWh (température de combustion de référence de 25°C) :

La quantité d'énergie du GNL livré ou relivré est calculée en utilisant la formule :

$$\mathbf{Q = (V \times D \times H_m / 1.000) - Q_R +/- Q_F + Q_{CD} + Q_{GU}}$$

où:

Q désigne la quantité d'énergie livrée ou relivrée, exprimée en MWh (température de combustion de référence de 25°C). La quantité d'énergie sera arrondie au MWh le plus proche. À titre d'information, Q sera également exprimé en MBTU, qui sera obtenu en multipliant Q exprimé en MWh par 3,4121412 et arrondi au MBTU le plus proche ;

V désigne le volume du GNL déchargé ou chargé et est exprimé en Mètres cubes. Le volume sera arrondi au Mètre cube le plus proche ;

D désigne la densité du GNL, exprimée en kilogrammes par Mètre cube à la température T_L. La densité sera arrondie au dixième (0,1) d'un kg/m³ le plus proche ;

T_L désigne la température du GNL dans les citernes du Navire de GNL avant le déchargement ou après le chargement, exprimée en degrés Celsius au dixième (0,1) °C le plus proche ;

H_m désigne la Valeur Calorifique Brute du GNL, exprimée en kWh par kilogramme ; La Valeur Calorifique Brute sera arrondie au millième (0,001) d'un kWh/kg le plus proche ;

VxDxH_m / 1.000 « VxDxH_m / 1.000 » sera calculé et arrondi au MWh le plus proche ; et

Q_R désigne la quantité d'énergie de la vapeur qui a été déplacée par le volume du GNL déchargé ou chargé (V) et sera arrondie au MWh le plus proche.

Q_R est calculé en utilisant la formule :

$$Q_R = V \times \left(\frac{273{,}15}{273{,}15 + T_V}\right) \times \left(\frac{P_a}{1.013{,}25}\right) \times \frac{GHV_v}{1.000}$$

où:

T_V désigne la température arithmétique moyenne de la vapeur dans les citernes du Navire de GNL après le déchargement ou avant le chargement. La température est exprimée en degrés Celsius au dixième (0,1) °C le plus proche ;

$\frac{273{,}15}{273{,}15 + T_V}$ corrige la température de la vapeur T_V à 0°C et sera arrondie à trois décimales ;

P_a désigne la pression arithmétique absolue moyenne de la vapeur dans les citernes du Navire de GNL après déchargement ou avant chargement, exprimée en millibars jusqu'au mbar le plus proche ;

$\frac{P_a}{1.013{,}25}$ corrige la pression P_a de la vapeur à 1.013,25 mbar et sera arrondie à trois décimales ;

$$V \times \left(\frac{273{,}15}{273{,}15+T_V}\right) \times \left(\frac{Pa}{1.013{,}25}\right) \times \frac{GHVv}{1.000} \text{ ”} V \times \left(\frac{273{,}15}{273{,}15+T_V}\right) \times \left(\frac{Pa}{1.013{,}25}\right) \times \frac{GHVv}{1.000}\text{”}$$

sera calculé et arrondi au MWh le plus proche ; et

Q_F désigne la quantité de carburant consommée sous forme de gaz dans la salle des moteurs du Navire de GNL, exprimée en MWh, entre le début et la fin des calculs de custody transfer durant le mouillage le long du Port. Elle sera arrondie au MWh le plus proche. Le signe conventionnel visé à l'AC 3.4.6.3 sera appliqué. Si le gaz n'a pas été consommé comme carburant, Q_F est égal à zéro MWh. Dans le cas contraire, Q_F est calculé à l'aide de la formule suivante :

$$Q_F = KG_F \times 13{,}874 / 1.000$$

où:

KG_F désigne la masse de gaz consommée entre le début et la fin des calculs de custody transfert exprimée en kilogrammes, arrondie au kilogramme le plus proche et notée directement d'après les lectures des compteurs du Navire de GNL ;

KG_F x 13,874 / 1.000 "KG_F x 13,874 / 1.000"

sera calculé et arrondi au MWh le plus proche.

Q_{CD} désigne la quantité d'énergie fournie pendant les Services de Refroidissement, si d'application, exprimée en MWh et arrondie au MWh le plus proche.

Q_{CD} est calculé en utilisant la formule :

$$Q_{CD} = V_{TOT} \times \frac{273{,}15}{273{,}15 + T_2} \times \frac{P_2}{1.013{,}25} \times \frac{GHV_{v2}}{1.000}$$

$$- \; V_{TOT} \times \frac{273{,}15}{273{,}15 + T_1} \times \frac{P_1}{1.013{,}25} \times \frac{GHV_{v1}}{1.000}$$

où:

V_{TOT} désigne le volume total (100% de la capacité à -163°C) des citernes du Navire de GNL, exprimé en Mètres Cube et arrondi au Mètre cube le plus proche ;

T_2 désigne la température arithmétique moyenne de la vapeur dans les citernes du Navire de GNL après les Services de Refroidissement, exprimée en degré Celsius et arrondie au dixième (0,1) de degré Celsius le plus proche ;

$\frac{273{,}15}{273{,}15 + T_2}$ " $\left(\frac{273{,}15}{273{,}15 + T_2}\right)$ " corrige la température de la vapeur T_2 à 0^oC et sera arrondie à trois décimales ;

P_2 désigne la pression arithmétique absolue moyenne de la vapeur dans les citernes du Navire de GNL après les Services de Refroidissement, exprimée en millibars jusqu'au mbar le plus proche ;

$\frac{P_2}{1.013{,}25}$ " $\left(\frac{P_2}{1.013{,}25}\right)$ " corrige la pression P_2 de la vapeur à 1.013,25 mbar et sera arrondie à trois décimales ;

GHV_{v2} désigne la Valeur Calorifique Brute fournie pendant les Services de Refroidissement, exprimée en kWh par m³(n), calculée conformément à l'AC 3.4.6.2.2 et arrondi à trois décimales ;

$$\text{“}V_{TOT} \times \left(\frac{273{,}15}{273{,}15+T_2}\right) \times \left(\frac{P_2}{1.013{,}25}\right) \times \frac{GHV_{v2}}{1.000}\text{”}$$

sera calculé et arrondi au MWh le plus proche.

T_1 désigne la température arithmétique moyenne de la vapeur dans les citernes du Navire de GNL avant les Services de Refroidissement, exprimée en degré Celsius et arrondie au dixième (0,1) de degré Celsius le plus proche ;

$\frac{273{,}15}{273{,}15+T_1}$ " $\left(\frac{273{,}15}{273{,}15+T_1}\right)$ corrige la température de la vapeur T_1 à 0°C et sera arrondie à trois décimales ;

P_1 désigne la pression arithmétique absolue moyenne de la vapeur dans les citernes du Navire de GNL avant les Services de Refroidissement, exprimée en millibars jusqu'au mbar le plus proche ; et

$\left(\frac{P_1}{1.013{,}25}\right)$ " $\left(\frac{P_1}{1.013{,}25}\right)$ corrige la pression P_1 de la vapeur à 1.013,25 mbar et sera arrondie à trois décimales ;

GHV_{v1} désigne la Valeur Calorifique Brute du GNL relivré pendant les Services de Gazage, si d'application, exprimée en kWh par m³(n), calculée conformément l'AC 3.4.6.2.2. et arrondie à trois décimales. En cas d'absence de Services de Gazage, GHV_{v1} est égal à 10,4 KWh par m³(n) sur la base d'une composition de vapeur en retour de 94 % de méthane et 6 % de nitrogène à une température de combustion de référence de 25° C.

$$\text{“}V_{TOT} \times \left(\frac{273{,}15}{273{,}15+T_1}\right) \times \left(\frac{P_1}{1.013{,}25}\right) \times \frac{GHV_{v1}}{1.000}\text{”}$$

sera calculé et arrondi au MWh le plus proche.

Q_{GU} est la quantité d'énergie fournie pendant les Services de Gazage, si d'application, exprimée en MWh et arrondie au MWh le plus proche. Q_{GU} est calculée en utilisant la formule :

$$\mathbf{Q_{GU} = KG_{GU} \times GHV_{GU} / 1.000}$$

où:

KG_{GU} désigne la masse de gaz passant par le vaporisateur du Navire de GNL entre le début et la fin des Services de Gazage, exprimée en kilogrammes et arrondie au kilogramme près, noté directement à partir les lectures de compteurs du Navire de GNL ; et

GHV_{GU} désigne la Valeur Calorifique Brute du GNL relivré pendant les Services de Gazage, exprimée en kWh par kg, calculée conformément à l'AC 3.4.6.2.1. et arrondie à trois décimales ;

KG_{GU} x GHV_{GU} / 1.000 **"KG_{GU} x GHV_{GU} / 1.000"**

sera calculé et arrondi au MWh le plus proche ; et

$VxDxH_m/1.000-Q_R$ +/- Q_F + Q_{CD} + Q_{GU}

"V x D x H_m/1.000 - Q_R +/- Q_F + Q_{CD} + Q_{GU}"

sera calculé et arrondi au MWh le plus proche.

3.4.6.4.3 Détermination de la densité de GNL

La densité du GNL livré est calculée en utilisant la formule :

$$D = \frac{\Sigma (Xi \times Mi)}{\Sigma (Xi \times Vi) - \left(K1 + (K2 - K1) \times Xn\right) \times Xm \left\{ \frac{}{0,0425} \right\}}$$

où:

D désigne la densité du GNL, exprimée en kilogrammes par Mètre cube à la température T_L. La densité sera arrondie au dixième (0,1) d'un kg/m³ le plus proche ;

T_L désigne la température du GNL dans les citernes du Navire de GNL avant le déchargement ou après le chargement, exprimée en degrés Celsius au dixième (0,1) °C le plus proche ;

X_i désigne la fraction molaire, à la sixième (6e) décimale la plus proche, du composant (i) de la composition obtenue conformément à l'AC 3.4.5. La fraction molaire du méthane sera ajustée afin de porter la fraction molaire totale à 1,000000;

M_i désigne le poids moléculaire du composant (i), exprimé en kg/kmol, tel qu'indiqué dans le Tableau 1 annexé aux présentes ;

$\Sigma (X_i \times M_i)$ Le résultat du calcul de « $X_i \times M_i$ » du composant (i) sera arrondi à la sixième (6e) décimale la plus proche et, ensuite, « $\Sigma(X_i \times M_i)$ » sera calculé jusqu'à la sixième (6e) décimale la plus proche ;

V_i désigne le volume molaire, à la sixième (6e) décimale la plus proche, du composant (i), exprimé en Mètres cubes par kmol à la température T_L et

obtenu par interpolation linéaire des données visées dans le Tableau 2 annexé aux présentes ;

$\Sigma (X_i \times V_i)$ Le résultat du calcul de « $X_i \times V_i$ » du composant (i) sera arrondi à la sixième (6e) décimale la plus proche et, ensuite, « $\Sigma(X_i \times V_i)$ » sera calculé jusqu'à la sixième (6e) décimale la plus proche ;

X_m désigne la fraction molaire, à la sixième (6e) décimale la plus proche, du méthane dans la composition, obtenue conformément à l'AC 3.4.5 ;

X_n désigne la fraction molaire, à la sixième (6e) décimale la plus proche, du nitrogène dans la composition obtenue conformément à l'AC 3.4.5 ;

K1 désigne la correction volumique, à la sixième (6e) décimale la plus proche, exprimée en Mètres cubes par kmol à la température T_L et obtenue par interpolation linéaire des données visées dans le Tableau 3 annexé aux présentes ;

K2 désigne la correction volumique, à la sixième (6e) décimale la plus proche, exprimée en Mètres cubes par kmol à la température T_L et obtenue par interpolation linéaire des données visées dans le Tableau 4 annexé aux présentes.

$$\frac{(K1 + (K2 - K1) \times X_n) \times X_m}{0{,}0425} \quad \text{“}\frac{(K1 + (K2 - K1) \times X_n) \times X_m}{0{,}0425}\text{“}$$

sera calculé jusqu'à la sixième (6e) décimale la plus proche ; et

$$\Sigma (X_i \times V_i) - \frac{(K1 + (K2 - K1) \times X_n) \times X_m}{0{,}0425}$$

$$\text{“}\Sigma (X_i \times V_i)\ \Sigma (X_i \times V_i) - \frac{(K1 + (K2 - K1) \times X_n) \times X_m}{0{,}0425}\text{“}$$

sera calculé jusqu'à la sixième (6e) décimale la plus proche ;

3.4.6.4.4 Détermination de la Valeur Calorifique brute (GHV)

a) La Valeur Calorifique Brute (base de masse) du GNL est calculée en utilisant la formule :

$$H_m(t_1) = \frac{\Sigma (Xi \times H_{vi}(t_1))}{\Sigma (X_i \times M_i) \times 3{,}6}$$

où:

H_m désigne la Valeur Calorifique Brute du GNL, exprimée en kWh par kilogramme ; La Valeur Calorifique Brute sera arrondie au millième (0,001) d'un kWh/kg le plus proche ;

H_{vi} désigne la Valeur Calorifique Brute du composant (i), exprimée en kJ/mol, tel qu'indiqué dans le Tableau 1 annexé aux présentes ;

X_i désigne la fraction molaire, à la sixième (6e) décimale la plus proche, du composant (i) de la composition obtenue conformément à la section V. La fraction molaire du méthane sera ajustée afin de porter la fraction molaire totale à 1,000000;

$X_i \times H_{vi}(t_1)$ Xi x H_{vi} (t_1) » sera calculé et arrondi à la sixième (6e) décimale la plus proche ;

$\Sigma X_i \times H_{vi}(t_1)$ "ΣXi x Hvi (t_1) » sera calculé et arrondi à la sixième (6e) décimale la plus proche ;

M_i désigne le poids moléculaire du composant (i), exprimé en kg/kmol, tel qu'indiqué dans le Tableau 1 annexé aux présentes ;

$X_i \times M_i$ « Xi x M_i » du composant (i) sera calculé à la sixième (6e) décimale la plus proche ; et

$\Sigma(X_i \times M_i)$ "Σ (X_i x M_i) » sera calculé à la sixième (6e) décimale la plus proche en additionnant tous les « X_i x M_i » obtenus comme indiqué ci-dessus.

b) La Valeur Calorifique Brute (base volumique) du GNL sera calculée en utilisant la formule :

$$H_v[t_1, V(t_2,p_2)] = \frac{101{,}325 \times (\Sigma\,(X_i \times H_{vi}\,[t_1, V(t_2,p_2)])}{R \times 273{,}15 \times z_{mix}\,(t_2,p_2)}$$

où:

H_v désigne la Valeur Calorifique Brute du GNL, exprimée en kWh par Mètre cube normal. La Valeur Calorifique Brute sera arrondie au millième (0,001) d'un kWh/m³(n) le plus proche ;

X_i désigne la fraction molaire à la sixième (6e) décimale la plus proche du composant (i) de la composition obtenue conformément à l'AC 3.4.5. La fraction molaire du méthane sera ajustée afin de porter la fraction molaire totale à 1,000000;

H_{vi} désigne la Valeur Calorifique Brute du composant (i), exprimée en kJ/mol, tel qu'indiqué dans le Tableau 1 annexé aux présentes ;

$X_i \times H_{vi}[t_1, V(t_2,p_2)]$ Xi x H_{vi} (t_1) » sera calculé et arrondi à la sixième (6e) décimale la plus proche ;

$\Sigma X_i \times H_{vi}[t_1, V(t_2,p_2)]$ "Σ Xi x H_{vi} (t_1) » sera calculé et arrondi à la sixième (6e) décimale la plus proche ; et

R désigne la constante molaire gazeuse = 8,314510 J par mol par K

$z_{mix}(t_2,p_2)$ désigne le facteur de compression, arrondi à la sixième (6e) décimale la plus proche, dans des conditions normales calculées conformément à:

$$z_{mix}(t_2,p_2) = 1 - (\Sigma X_i \times \sqrt{b_i})^2$$

où:

$\sqrt{b_i}$ désigne le facteur de sommation du composant (i), tel qu'indiqué dans le Tableau 1 annexé aux présentes ;

$X_i \times \sqrt{b_i}$ « $X_i \times \sqrt{b_i}$ » du composant (i) sera calculé à la sixième (6e) décimale la plus proche ;

$(\Sigma X_i \times \sqrt{b_i})^2$ sera calculé à la sixième (6e) décimale la plus proche.

c) Aux fins du point 3.3 du Règlement d'Accès pour le GNL, le **Numéro Wobbe** sera calculé en utilisant la formule :

$$\text{Numéro Wobbe} = \frac{H_v[t_1, V(t_2,p_2)]}{\sqrt{\{[(\Sigma (X_i \times M_i)) / 28{,}9626)] \times [0{,}99941 / z_{mix}(t_2,p_2)]\}}}$$

où:

Le Numéro Wobbe désigne la Valeur Calorifique Brute du GNL, exprimée en kWh par Mètre cube normal. La Valeur Calorifique Brute sera arrondie au millième (0,001) d'un kWh/m³(n) le plus proche ;

H_v désigne la Valeur Calorifique Brute du GNL, calculée et obtenue conformément à l'AC 3.4.6.2.2 et arrondie au millième (0,001) d'un kWh/m³(n) le plus proche ;

X_i désigne la fraction molaire à la sixième (6e) décimale la plus proche du composant (i) de la composition obtenue conformément à l'AC 3.4.5. La fraction molaire du méthane sera ajustée afin de porter la fraction molaire totale à 1,000000;

M_i désigne le poids moléculaire du composant (i), exprimé en kg/kmol, tel qu'indiqué dans le Tableau 1 annexé aux présentes ; et

$z_{mix}(t_2,p_2)$ désigne le facteur de compression, arrondi à la sixième (6e) décimale la plus proche, dans des conditions normales calculées conformément à ISO 6976:1995:

$$z_{mix}(t_2,p_2) = 1 - \left(\Sigma X_i \times \sqrt{b_i} \right)^2$$

où:

$\sqrt{b_i}$ désigne le facteur de sommation du composant (i), tel qu'indiqué dans le Tableau 1 annexé aux présentes ;

$X_i \times \sqrt{b_i}$ **"$X_i \times \sqrt{b_i}$"** du composant (i) sera calculé à la sixième (6e) décimale la plus proche ; et

$\left(\Sigma X_i \times \sqrt{b_i} \right)^2$ sera calculé à la sixième (6e) décimale la plus proche.

Tableau 1 – Constantes physiques

	Poids moléculaire	Valeur Calorifique Brute (kJ/mol)	Facteur de sommation
Composant	M_i (kg/mol)	H_{vi}	$\sqrt{b}$
Méthane (CH_4)	16,043	890,63	0,0490
Éthane (C_2H_6)	30,070	1560,69	0,1000
Propane (C_3H_8)	44,097	2219,17	0,1453
Iso-butane (i-C_4H_{10})	58,123	2868,20	0,2049
Butane normal (n-C_4H_{10})	58,123	2877,40	0,2069
Iso-pentane (i-C_5H_{12})	72,150	3528,83	0,2510
Pentane Normal (n-C_5H_{12})	72,150	3535,77	0,2864
n-HexanePlus (C_6H_{14+})	86,177	4194,95	0,3286
Nitrogène (N_2)	28,0135	n/a	0,0224
Oxygène (O_2)	31,9988	n/a	0,0316
Dioxyde de carbone (CO_2)	44,010	n/a	0,0819

Référence : Le tableau des constantes physiques présenté ci-dessus et référencé dans les Tableaux 1, 2 et 3 de la norme ISO 6976:1995, sera utilisé pour tous les calculs de la densité et de la valeur calorifique dans le cadre du Contrat de GNL. Ce tableau des Constantes Physiques sera revu conformément à toute révision ultérieure officiellement publiée de la norme ISO 6976:1995. Les valeurs de la Valeur Calorifique Brute exprimées en kJ/mol et les Facteurs de Sommation tels qu'indiqués ci-dessus reposent sur la température de combustion de référence de 25°C et des conditions normales de 0 °C et 1.013,25 mbar pour la référence volumétrique.

Note : Tous les composants de C_6 et au-delà seront réputés être C_6 aux fins des calculs reposant sur le Tableau 1 ci-dessus.

Tableau 2 – Volumes molaires des composants individuels

Volumes molaires (m^3/kmol) à des Températures Différentes x 10^3				
Composant	-165°C	-160°C	-155°C	-150°C
CH_4	37,500	38,149	38,839	39,580
C_2H_6	47,524	47,942	48,369	48,806
C_3H_8	62,046	62,497	62,953	63,417
i-C_4H_{10}	77,851	78,352	78,859	79,374
n-C_4H_{10}	76,398	76,875	77,359	77,847
i-C_5H_{12}	91,179	91,721	92,267	92,817
n-C_5H_{12}	91,058	91,583	92,111	92,642
C_6H_{14+}	104,34	104,89	105,45	106,02
N_2	44,043	47,019	51,022	55,897

Référence : Le tableau des volumes molaires présenté ci-dessus et référencé dans le Tableau B.1 de la norme ISO 6578:1991, sera utilisé pour tous les calculs de la densité et de la valeur calorifique dans le cadre du Contrat de GNL. Ce tableau des Volumes Molaires sera révisé conformément à toute modification ultérieure officiellement publiée de la norme ISO 6578:1991.

Note :

1. Une interpolation linéaire sera réalisée pour les températures intermédiaires.

2. Les valeurs susvisées sont exprimées comme étant des valeurs dérivées après multiplication par 10^3 afin d'éviter un nombre excessif de décimales dans le tableau. Lors de l'application des valeurs, un multiplicateur de compensation de 10^{-3} devrait être introduit afin de réduire les valeurs susvisées à une portée correcte.

Tableau 3 - – Correction K1 pour la réduction du volume du mélange

K1 (m³/kmol) à des Températures Différentes x 10³				
Poids moléculaire du mélange Σ (Xi x Mi)	-165°C	-160°C	-155°C	-150°C
16,00	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01
17,00	0,18	0,21	0,24	0,28
18,00	0,37	0,41	0,47	0,56
19,00	0,51	0,58	0,67	0,76
20,00	0,67	0,76	0,86	0,98
21,00	0,79	0,89	1,00	1,13
22,00	0,90	1,01	1,17	1,32

Référence : Le tableau de correction K1 susvisé pour la réduction volumique, référencé dans le Tableau C.1 de la norme ISO 6578:1991, sera utilisé pour tous les calculs de la densité dans le cadre du Contrat de GNL. Ce tableau de correction K1 pour la réduction volumique sera révisé conformément à toute modification ultérieure officiellement publiée de la norme ISO 6578:1991.

Note :

1. La masse moléculaire du mélange est égale à (Σ(Xi x Mi).

2. Une interpolation linéaire sera réalisée pour les valeurs intermédiaires de température et de masse moléculaire.

3. Les valeurs susvisées sont exprimées comme étant des valeurs dérivées après multiplication par 10³ afin d'éviter un nombre excessif de décimales dans le tableau. Lors de l'application des valeurs, un multiplicateur de compensation de 10^{-3} devrait être introduit afin de réduire les valeurs susvisées à une portée correcte.

Tableau 4 – Correction K2 pour la réduction du volume du mélange

K2 (m^3/kmol) à des Températures Différentes x 10^3				
Poids moléculaire du mélange Σ (Xi x Mi)	-165°C	-160°C	-155°C	-150°C
16,00	-0,01	-0,02	-0,03	-0,04
17,00	0,29	0,46	0,68	0,91
18,00	0,53	0,67	0,84	1,05
19,00	0,71	0,88	1,13	1,39
20,00	0,86	1,06	1,33	1,62
21,00	1,01	1,16	1,48	1,85
22,00	1,16	1,27	1,65	2,09

Référence : Le tableau de correction K2 susvisé pour la réduction volumique, référencé dans le Tableau C.2 de la norme ISO 6578:1991, sera utilisé pour tous les calculs de la densité dans le cadre du Contrat de GNL. Ce tableau de correction K2 pour la réduction volumique sera révisé conformément à toute modification ultérieure officiellement publiée de la norme ISO 6578:1991.

Note :

1. La masse moléculaire du mélange est égale à (Σ(Xi x Mi).

2. Une interpolation linéaire sera réalisée pour les valeurs intermédiaires de température et de masse moléculaire.

3. Les valeurs susvisées sont exprimées comme étant des valeurs dérivées après multiplication par 10^3 afin d'éviter un nombre excessif de décimales dans le tableau. Lors de l'application des valeurs, un multiplicateur de compensation de 10^{-3} devrait être introduit afin de réduire les valeurs susvisées à une portée correcte.

Tableau 5 – Facteurs approximatifs de conversion physique
Conversions à titre informatif uniquement

À convertir de	en	Multiplier par	Référence
kWh	MJ	3,6	[1]
MWh	GJ	3,6	[1]
GJ	MBTU	0,947817	[1]
MWh	MBTU	3,4121412	[1]
GJ	MJ	1 000	
MWh	kWh	1 000	
MBTU	GJ	1,055056	[1]
MBTU	MJ	1055,056	[1]
MBTU	MWh	0,293071	[1]
MBTU	kWh	293,071	[1]
GHV sur une base molaire ou de masse avec une température de combustion de référence de 25 °C	GHV sur une base molaire ou de masse avec une température de combustion de référence de 15 °C	1,0010	[2]
GHV (base volumique) avec des températures de référence de 25°C pour la combustion et de 0 °C pour le volume	GHV (base volumique) avec des températures de référence de 15 °C pour la combustion et de 15 °C pour le volume	0,9486	[2]
Numéro Wobbe avec des températures de référence de 25°C pour la combustion et de 0 °C pour le volume	Numéro Wobbe avec des températures de référence de 15 °C pour la combustion et de 15 °C pour le volume	0,9487	[2]
Livre (avoirdupois)	kg	0,45359237	[1]
Livre-force par pouce carré (l.p.c)	Pascal	6 894,757	[1]

Sources de référence :

[1]: « LNG Measurement, A user's manual for custody transfer », première édition 1985, Tableau 1.1.7 (page 1.1-4) - Douglas Mann, General Editor - Sponsorisé par le Groupe International des Importateurs de GNL (G.I.I.G.N.L.), Paris, et le Center for Chemical Engineering, National Bureau of Standards, Boulder, Colorado 80303

[2]: ISO 6976:1995, Tableaux J.1 et J.3 (à titre informatif)

3.5 PROCÉDURES DE NOMINATIONS DU TERMINAL

3.5.1 Sujet

Le présent Chapitre 3.5 traite de l'échange des informations opérationnelles entre l'Opérateur du Terminal et les Utilisateurs du Terminal qui sont nécessaires pour que les Utilisateurs du Terminal fournissent des quantités de Gaz Naturel à la Bride ou au Point de Transfert Commodité.

3.5.2 Dispositions générales

3.5.2.1 Référence au temps

Toute référence au temps sera interprétée selon l'heure en vigueur en Belgique.

3.5.2.2 Protocole de transport

Le protocole à utiliser par l'Utilisateur du Terminal et par l'Opérateur du Terminal pour l'échange de messages EDIg@s contenant des données contractuelles et des informations d'expédition sera le protocole AS2 (Applicability Statement 2).

Afin d'éviter toute ambiguïté, les spécifications de toutes les notifications EDIg@s devant être échangées entre l'Opérateur du Terminal et l'Utilisateur du Terminal sont disponibles, triées par version, sur le site web d'EDIg@s (http://www.edigas.org), plus particulièrement dans la section des directives. Toutes les informations relatives au protocole AS2 sont disponibles sur le site web d'EASEE-gas (http://www.easee-gas.org).

3.5.2.3 Nominations et procédures de matching

Les procédures décrites dans ce AC 3.5 sont harmonisées avec la Common Business Practice d'EASEE-gas 2003-002/03 « Harmonisation of the Nomination and Matching Process ».

Les procédures énoncées dans ce AC 3.5 et relatives aux contraintes sont harmonisées avec la Common Business Practice d'EASEE-gas 2005-003/01 « Constraints ».

3.5.2.4 Code Utilisateur Edig@s

L'Opérateur du Terminal fournira aux Utilisateurs du Terminal un « Code Utilisateur » pour les nominations, le matching et l'allocation.

3.5.2.5 Code Utilisateur du Terminal de la Société

L'Utilisateur du Terminal utilisera son Système de Codage d'Identification de l'Énergie (code EIC) pour établir la communication EDIG@S avec l'Opérateur du Terminal. L'Utilisateur du Terminal utilisera son Système de Codage EIC (code EIC délivré par l'ENTSO-E ou ENTSO-G) ou le code EDIG@S de son entreprise (délivré par le groupe de travail EDIG@S) dans le message EDIG@S.

3.5.3 Description du modèle de nomination du terminal

3.5.3.1 Concept de base

3.5.3.1.1 Pendant la Durée du Service, l'Utilisateur du Terminal aura le droit de transmettre des Nominations pour l'Émission, pour l'injection (Liquéfaction Virtuelle ou Nominations Inversées) et pour un transfert de citerne. L'Opérateur du Terminal acceptera, plafonnera ou rejettera de telles Nominations conformément aux dispositions visées dans cet AC 3.5.

3.5.3.1.2 Sans préjudice de l'AC 3.5.7.2, l'Opérateur du Terminal prélèvera les Quantités Confirmées de Gaz Naturel livrées par l'Utilisateur du Terminal à la Bride ou au Point de Transfert Commodité et rendra disponibles les Quantités Confirmées de Gaz Naturel déchargées à la Bride ou au Point de Transfert Commodité.

3.5.3.1.3 La Liquéfaction Virtuelle et la Nomination Inversée se réfèrent toutes deux à de l'injection dans le Terminal. La Nomination Inversée fait référence à l'injection effectuée par un Affréteur pendant la Durée du Service des Slots Souscrits de l'Affréteur. Les autres injections sont considérées comme de la Liquéfaction Virtuelle.

Pour éviter toute ambiguïté, le Service de Liquéfaction Virtuelle est soumis à une redevance mensuelle qui sera le Tarif Régulé pour de la Liquéfaction Virtuelle appliqué à la Quantité injectée de Gaz Naturel pour le mois concerné.

3.5.4 Nominations

3.5.4.1 Introduction

Sans préjudice de la disposition visée à l'AC 3.5.2.2, si, pour quelque motif que ce soit, l'Opérateur du Terminal ou l'Utilisateur du Terminal n'est pas en mesure d'échanger des messages via EDIg@s, la communication par fax sera utilisée à titre de solution temporaire de remplacement. L'Opérateur du Terminal fera tout ce qui est raisonnablement possible pour traiter ces fax comme s'ils avaient été envoyés via EDIg@s.

3.5.4.2 Procédures de nomination journalières

Afin d'informer l'Opérateur du Terminal des quantités de Gaz Naturel à transporter, l'Utilisateur du Terminal notifiera l'Opérateur du Terminal en lui envoyant les Nominations et, le cas échéant, les renominations, conformément à la procédure suivante.

L'Utilisateur du Terminal communiquera à l'Opérateur du Terminal les Nominations initiales pour la Bride ou le Point de Transfert Commodité, c'est-à-dire la dernière Nomination reçue par l'Opérateur du Terminal la Journée Gazière *d*-1 avant 14h00 et acceptée par ledit Opérateur du Terminal. Les Nominations reçues après l'heure limite de 14h00 seront mises en réserve jusque 16h00, la Nomination modifiée étant la dernière Nomination reçue par l'Opérateur du

Terminal la Journée Gazière *d*-1 avant 16h00, et acceptée par l'Opérateur du Terminal.

Le cas échéant, l'Utilisateur du Terminal communiquera à l'Opérateur du Terminal une renomination pour la Bride ou le Point de Transfert Commodité. La dernière renomination sera celle acceptée par l'Opérateur du Terminal. Si l'Opérateur du Terminal ne reçoit aucune renomination, la dernière Nomination sera considérée comme équivalente à la valeur acceptée de la Nomination (initiale).

Dans le reste de cette section, seule la Nomination initiale sera mentionnée. Cette valeur doit être considérée comme une Nomination initiale ou comme une dernière Nomination conformément à la règle susvisée.

La procédure générale comporte quatre étapes :

a) L'Utilisateur du Terminal envoie une « *Notification de Transport Quotidienne de l'Utilisateur* » (SDT) à l'Opérateur du Terminal mentionnant la Nomination pour la Bride ou le Point de Transfert Commodité conformément à l'AC 3.5.4.2.4;

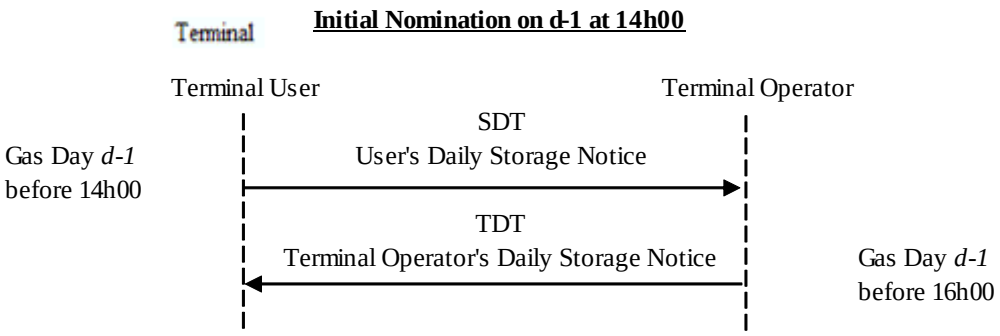
b) L'Opérateur du Terminal contrôle la validité du format du message ;

c) L'Opérateur du Terminal calcule les Quantités Confirmées horaires de Gaz Naturel de l'Utilisateur du Terminal devant être livrées à ou par l'Utilisateur du Terminal à la Bride ou au Point de Transfert Commodité conformément à l'AC 3.5.7; et

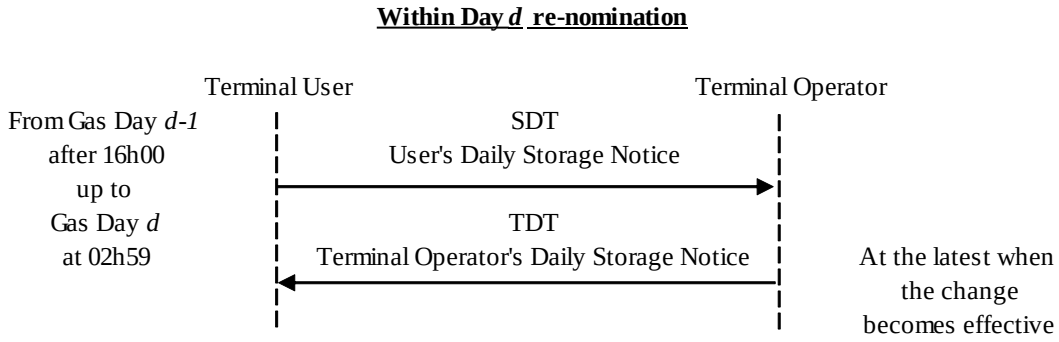
d) L'Opérateur du Terminal envoie une « *Notification de Transport Quotidienne de l'Opérateur du Terminal* » (TDT) à l'Utilisateur du Terminal, conformément à l'AC 3.5.4.2.6.

Si, pour une raison quelconque, l'Utilisateur du Terminal est invité à modifier sa nomination, l'Utilisateur du Terminal enverra sans délai une « *Notification de Transport Quotidienne de l'Utilisateur* » corrigée.

3.5.4.2.1 Nomination initiale la veille de la Journée Gazière à 14h00



3.5.4.2.2 Cycle de renomination



La renomination est optionnelle. Elle est uniquement utilisée en cas de changements à la Nomination (initiale).

3.5.4.2.3 Notification de Transport Quotidienne de l'Utilisateur (SDT)

Cette notification sera envoyée par l'Utilisateur du Terminal afin d'informer l'Opérateur du Terminal des quantités, exprimées en kWh/h, à relivrer à la Bride ou au Point de Transfert Commodité, pour chacune des heures de la Journée Gazière. Simultanément, l'Utilisateur du Terminal identifiera, à des fins de matching et d'allocation, la (les) countrepartie(s) en amont et en aval (codés) qui mettront à disposition du Gaz Naturel à la Bride ou au Point de Transfert Commodité.

Un sens positif est conventionnellement défini tant à la Bride qu'au Point de Transfert Commodité comme :

- le sens positif (quantité positive) est le sens d'entrée ;
- le sens négatif (quantité négative) est le sens de sortie.

Pendant la Journée Gazière, la SDT sera considérée comme valide si elle a été reçue avant l'entrée en vigueur de la modification du Délai de Renomination Applicable. Si une SDT est reçue après l'entrée en vigueur de la modification du Délai de Renomination Applicable, la SDT sera rejetée et l'Utilisateur du Terminal recevra une notification par fax.

Le type de notification EDIg@s de la SDT sera "NOMINT".

La Notification de Transport Quotidienne de l'Utilisateur sera modifiée si la Nomination horaire de la Bride ou du Point de Transfert Commodité doit être modifiée par rapport à la notification précédente. Une telle renomination deviendra effective, au plus tôt et dans les limites techniques et opérationnelles, à l'échéance du Délai de Renomination Applicable, qui suit l'émission d'une « Notification de Transport Quotidienne de l'Utilisateur » corrigée.

Si l'Utilisateur du Terminal n'enverra aucune Notification de Transport Quotidienne de l'Utilisateur valide via EDIg@s ou par fax, les Quantités

Confirmées pour la Bride ou le Point de Transfert Commodité concerné seront égales à zéro (0) kWh/h.

3.5.4.2.4 Notification de Transport Quotidienne de l'Opérateur du Terminal (TDT)

Cette notification sera utilisée par l'Opérateur du Terminal afin de notifier à l'Utilisateur du Terminal, pour chaque heure de la Journée Gazière concernée :

(i) Les Quantités Confirmées horaires de Gaz Naturel devant être livrées par l'Utilisateur du Terminal à la Bride ou au Point de Transfert Commodité. Elles sont calculées conformément aux AC 3.5.5 et 3.5.7; et

(ii) Pour la Bride, les quantités que le TSO est en mesure de recevoir ou de livrer pour une telle paire d'Utilisateurs du Terminal, sur la base des Nominations des autres Utilisateurs et en tenant compte des contraintes (Quantités Traitées horaires).

L'échéance d'envoi de la TDT à l'Utilisateur du Terminal sera fixée à 16h00 pendant la Journée Gazière précédant la Journée Gazière de la livraison. Toute modification apportée après 16h00 pendant la Journée Gazière précédant la Journée Gazière de la livraison sera confirmée avant la prise d'effet de la renomination.

Le type de notification EDIg@s de la TDT sera "NOMRES".

Si les Quantités Traitées horaires et/ou Confirmées ont été modifiées, l'Opérateur du Terminal enverra une « Notification de Transport Quotidienne de l'Opérateur du Terminal » modifiée avant la prise d'effet de la modification. Si l'Utilisateur du Terminal délivre une « Notification de Transport Quotidienne de l'Utilisateur » modifiée, l'Opérateur du Terminal enverra une « Notification de Transport Quotidienne de l'Opérateur du Terminal » modifiée avant la prise d'effet de la renomination. L'Opérateur du Terminal délivrera également une « Notification de Transport Quotidienne de l'Opérateur du Terminal » modifiée chaque fois que les livraisons ou les prélèvements auront été ajusté(e)s pour un motif quelconque.

3.5.5 Délai de Renomination applicable

Le Délai de Renomination Applicable à la Bride ou au Point de Transfert Commodité correspond à l'heure ronde suivante + 2 heures, mais cela peut être diminuée par l'Opérateur du Terminal à la Bride ou au Point de Transfert Commodité après notification par fax aux Utilisateurs du Terminal.

3.5.6 Interruption applicable/Contrainte relative au Délai

L'Interruption Applicable/Contrainte relative au Délai est le délai minimal que l'Opérateur du Terminal respectera afin d'informer les Utilisateurs du Terminal de toute interruption ou contrainte. L'Interruption Applicable/ Contrainte relative au Délai correspond à l'heure ronde suivante + 1.

3.5.7 Confirmations

L'Opérateur du Terminal maximisera les Quantités horaires Totales Confirmées de tous les Utilisateurs du Terminal dans la Notification de Transport Quotidienne de l'Opérateur du Terminal (TDT) en tenant compte des Quantités nominées des Utilisateurs à la Bride et au Point de Transfert Commodité et des règles suivantes :

- Règles de capacité conformément à l'AC 3.5.7.1,
- Règles de gestion des contraintes conformément à l'AC 3.5.7.2, et
- Règles de matching conformément à l'AC 3.5.7.3.

3.5.7.1 Règles de capacité

3.5.7.1.1 Contrôle de capacité

a) À la réception d'une SDT, l'Opérateur du Terminal comparera la Livraison Horaire Nominée avec :

   (i) le total des Capacité d'Emission des Utilisateurs du Terminal (comprenant les droits d'Emission) ; et

   (ii) la Capacité d'Émission alors applicable (comprenant les droits d'Emission) en vertu de laquelle l'Utilisateur du Terminal peut soumettre une Nomination.

   La capacité de l'Utilisateur du Terminal sera réputée illimitée sur les nominations suivantes :

   (i) Bride dans le sens positif ; et

   (ii) Point de Transfert Commodité dans le sens positif et négatif.

b) Si la Livraison Horaire Nominée est supérieure au total de la Capacité d'Émission des Utilisateurs du Terminal (y compris les droits d'Émission), l'Opérateur du Terminal plafonnera la Livraison Horaire Nominée au total de la Capacité d'Emission des Utilisateurs du Terminal (y compris les droits d'Émission).

   La Nomination d'Émission (ou toute partie de cette dernière) excédant la Capacité d'Émission de l'Utilisateur du Terminal (y compris les titres d'Émission) revenant à l'Utilisateur du Terminal, sera réputée désigner les Services Non Nominés demandés par l'Utilisateur du Terminal.

   Si dans ce cas, le total des Nominations de Terminal des Utilisateurs du Terminal (ou toute partie de ces dernières) relatives aux Droits d'Émission Non Nominés excèdent les Droits d'Émission Non Nominés disponibles au cours d'une certaine heure, les Nominations de Terminal de l'Utilisateur du Terminal et/ou des autres Utilisateurs NNS (ou une partie de ces dernières) relatives à

ces Droits d'Émission Non Nominés seront plafonnées proportionnellement aux Nominations de Terminal de l'Utilisateur du Terminal et/ou des autres Utilisateurs NNS (ou à une partie de ces dernières) relatives à ces Droits d'Émission Non Nominés.

c) La partie des Quantités Confirmées relative à l'utilisation des Services Non Nominés peut être réduite par l'Opérateur du Terminal conformément au Contrat de Services GNL. En cas de réduction, l'Opérateur du Terminal délivrera à l'Utilisateur du Terminal une « Notification de Transport quotidienne de l'Opérateur du Terminal » modifiée.

3.5.7.2 Règles de gestion de contraintes

3.5.7.2.1 Contrainte à la Bride

Si les Quantités Confirmées de l'Utilisateur du Terminal ne peuvent être atteintes pour des motifs indépendants de la volonté de l'Opérateur du Terminal, l'Opérateur du Terminal :

a) imposera une contrainte à la Bride ; et

b) conformément à l'AC 3.5.4.2.6, enverra une nouvelle TDT afin d'informer le Client de l'Utilisateur du Terminal des Quantités Confirmées horaires modifiées à la Bride.

3.5.7.2.2 Contrainte sur la Liquéfaction Virtuelle et sur la Nomination inversée

Si la différence entre la somme des Nominations d'Émission des Utilisateurs du Terminal et la somme des Nominations des Utilisateurs du Terminal pour l'injection est inférieure au taux d'Emission Minimale, ces Nominations pour injection (Nomination Inversée et/ou Liquéfaction Virtuelle) seront plafonnées à la différence entre la somme des Nominations d'Émission des Utilisateurs du Terminal et le taux d'Emission Minimale, les Nominations d'injection des Utilisateurs du Terminal étant calculées au pro rata, étant entendu que ces dernières seront d'abord plafonnées, le cas échéant, à la différence entre la somme des Nominations d'Emission des Utilisateurs du Terminal et le taux d'Emission Minimale.

3.5.7.2.3 Contrainte relative au Gaz en Stock

L'Opérateur du Terminal peut réduire les Nominations qui feraient en sorte que le Gaz en Stock de l'Utilisateur du Terminal soit ou devienne inférieur à zéro (0) ou, en cas de Nomination Inversée ou de Liquéfaction Virtuelle, dépasse la Capacité de Stockage de l'Utilisateur du Terminal.

Conformément à l'AC 3.1, l'Opérateur du Terminal ne sera pas tenu de décharger ou de stocker du GNL si les Nominations de l'Utilisateur du Terminal engendrent une situation dans laquelle le Gaz en Stock de l'Utilisateur du Terminal excède la

Capacité de Stockage de l'Utilisateur du Terminal et si cette situation peut, selon l'avis raisonnable de l'Opérateur du Terminal, affecter l'intégrité du système au sein du Terminal de GNL.

3.5.7.2.4 Principe d'allocation en cas de contrainte

Dans le cas d'une/de contrainte(s), le processus de confirmation visé dans le présent AC 3.5.7 maximisera les Quantités Confirmées totales horaires de tous les Utilisateurs du Terminal en tenant compte de la/des contrainte(s) applicable et répartira le niveau de confirmation disponible entre les Utilisateurs du Terminal, étant dans une situation équivalente, au pro rata de leur utilisation demandée de la Bride ou du Point de Transfert Commodité. L'Opérateur du Terminal ne sera pas tenu de justifier à l'Utilisateur du Terminal ses décisions relatives au processus de confirmation.

3.5.7.2.5 Mesure prise par l'Utilisateur du Terminal

Sans préjudice des dispositions visées à l'AC 3.5.7.2.1, la procédure normale de nomination décrite à l'AC 3.5.4.2 s'appliquera. Les Utilisateurs du Terminal ne seront pas tenus d'effectuer une nouvelle nomination durant une contrainte.

3.5.7.2.6 Notification de Contrainte de l'Opérateur du Terminal

Dans les cas visés à l'AC 3.5.7.2, l'Opérateur du Terminal :

- consentira les efforts raisonnables afin d'informer ponctuellement – au plus tard avant l'Interruption Applicable/Contrainte relative au Délai – les Utilisateurs du Terminal sur la réduction de la disponibilité de la capacité en faxant une « Notification de Contrainte de l'Opérateur du Terminal » aux Utilisateurs du Terminal en leur précisant l'heure de début de la contrainte, l'heure de fin de la contrainte, la Bride, le sens et la capacité restante,

- appliquera une contrainte à la Bride qui limite les Quantités Confirmées totales horaires des Utilisateurs du Terminal concernés, et

- enverra une nouvelle TDT afin de notifier aux Utilisateurs du Terminal les Quantités Confirmées horaires et modifiées à la Bride, conformément au processus de confirmation décrit dans le présent article 3.5.4.2, si nécessaire. Avant la fin de la période de contrainte, l'Opérateur du Terminal peut envoyer une « Notification de Contrainte de l'Opérateur du Terminal » révisée afin de modifier l'heure de fin de la contrainte et/ou la capacité restante.

3.5.7.3 Procédure de matching

3.5.7.3.1 Règles de matching au Point de Transfert Commodité

L'Opérateur du Terminal vérifiera au Point de Transfert Commodité si :

a) pour chaque paire d'Affréteurs, les Quantités Traitées, nominées par l'Utilisateur du Terminal aux fins de la livraison et/ou relivraison au CTP, et les Quantités Traitées nominées par le Contrepartie de l'Utilisateur du Terminal aux fins de la livraison à et/ou de relivraison par l'Utilisateur du Terminal au Point de Transfert Commodité, sont équivalentes ; et

b) les Affréteurs codés en amont et en aval dans les notifications émanant de l'Utilisateur du Terminal et le (des) Contrepartie(s) de l'Utilisateur du Terminal sont identiques ;

c) l'Utilisateur du Terminal codé en amont conserve une marge positive de Gaz en Stock après le transfert.

Si le résultat de la vérification exécutée par l'Opérateur du Terminal conformément à l'AC 3.5.7.3.1:

a) est positif, au sens de l'AC 3.5.7.3.1, (a), (b) et (c), les Quantités Correspondantes sont égales aux Quantités Traitées ;

b) sans préjudice du paragraphe suivant, si la vérification n'est pas positive au sens de l'AC 3.5.7.3.1 (a), les Quantités Correspondantes seront le moindre :

(i) des Quantités Traitées par l'Utilisateur du Terminal au Point de Transfert Commodité; et

(ii) des Quantités Traitées nominées par les autres Utilisateurs du Terminal ; et

(iii) du Gaz en Stock de l'Utilisateur du Terminal avant le transfert ;

c) n'est pas positif au sens de l'AC 3.5.7.3.1 (b), les Quantités Correspondantes seront égales à zéro (0).

3.5.7.3.2 Règles de matching à la Bride

L'Opérateur du Terminal vérifiera à la Bride si :

a) pour chaque paire d'Utilisateur du Terminal/Contrepartie de l'Utilisateur du Terminal, les Quantités Traitées telles que notifiées par le TSO adjacent et nominées par le Contrepartie de l'Utilisateur du Terminal aux fins d'une livraison et/ou d'une relivraison à la Bride et les Quantités Traitées nominées par l'Utilisateur du Terminal aux fins d'une livraison à et/ou d'une relivraison par le Contrepartie de l'Utilisateur du Terminal à la Bride, sont identiques ; et,

b) la paire d'Affréteurs codés visée dans la notification émanant du TSO adjacent et la paire d'Affréteurs codés résultant de la Nomination de l'Utilisateur du Terminal au Point d'Interconnexion, sont identiques.

Si le résultat de la vérification exécutée par l'Opérateur du Terminal conformément à l'AC 3.5.7.3.2:

a) est positif, au sens de l'AC 3.5.7.3.1, (a) et (b), les Quantités Correspondantes sont égales aux Quantités Traitées ;

b) n'est pas positif au sens de l'AC 3.5.7.3.2 (a), les Quantités Correspondantes seront le moindre :

   (i) des Quantités Traitées par l'Utilisateur du Terminal à la Bride ; et

   (ii) des Quantités Traitées telles que notifiées par le TSO et désignées par le Contrepartie de l'Utilisateur du Terminal ;

c) n'est pas positif au sens de l'AC 3.5.7.3.2 (b), les Quantités Correspondantes seront égales à zéro (0).

3.6 PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES RELATIVES AU MESURAGE ET AU TEST

3.6.1 Description générale

3.6.1.1 Définitions et unités

Les définitions et les unités utilisées respectent celles définies dans le Règlement d'Accès GNL.

Plus spécifiquement :

a) Unités

Volume	m^3
Vitesse du débit	m^3/h
Énergie	Joule ou Wh et ses multiples kJ, MJ et GJ ; kWh, MWh et GWh
Pression	bar
Température	K ou °C
Densité normale	$kg/m^3(n)$
Valeur Calorifique Brute	$kJ/m^3(n)$
Indice Wobbe	$kJ/m^3(n)$
Volume de référence	$m^3(n)$
Vitesse du débit de référence	$m^3(n)/h$
Vitesse du débit d'énergie	GJ/h

b) Conditions de référence : normales

Température	273,15 °K ou 0 °C
Pression	1,01325 bar

3.6.1.2 Assurance qualité

L'assurance qualité de chaque instrument a pour objet de détecter toute défaillance de l'instrument et de déclencher une mesure corrective. Ce contrôle d'assurance qualité est réalisé via le contrôle online exécuté par le logiciel, les comparaisons offline et les procédures de vérification de chaque instrument.

3.6.1.3 Principe de mesurage

Les quantités mesurées par le système : la vitesse du débit réelle de volume, la vitesse du débit normale, la vitesse du débit calorifique et les totaux horaires et journaliers du volume réel, du volume normal et de l'énergie pour l'intégralité de la station.

Les paramètres qualitatifs du gaz déterminés par le système sont les suivants : la valeur calorifique brute, la densité de référence, les fractions molaires des composants du gaz, le facteur de compressibilité réel et normalisé, le CO_2 et l'indice Wobbe.

Les principales caractéristiques du système de mesurage sont les suivantes :

a) Mesurage de la vitesse du débit réelle de volume en utilisant les compteurs de turbine comme instruments primaires.

b) Les transmetteurs de pression et de température pour le mesurage des conditions thermodynamiques réelles.

c) La conversion du flux réel aux conditions de référence en utilisant la composition réelle du gaz.

d) Chaque compteur à turbine équipé d'un capteur de température et d'un transmetteur de pression en ligne.

e) Les propriétés du gaz déterminées par des chromatographes gazeux online. Les composants analysés du gaz sont les suivants : hydrocarbures saturés du méthane au pentane, dioxyde de carbone et nitrogène (principaux composants).

f) L'énergie calculée en multipliant la valeur calorifique brute calculée sur la base de la composition du gaz émis par le débit de gaz aux conditions de référence.

g) La densité normale, le facteur Wobbe et le facteur de compressibilité tels que déterminés sur la base de la composition du gaz.

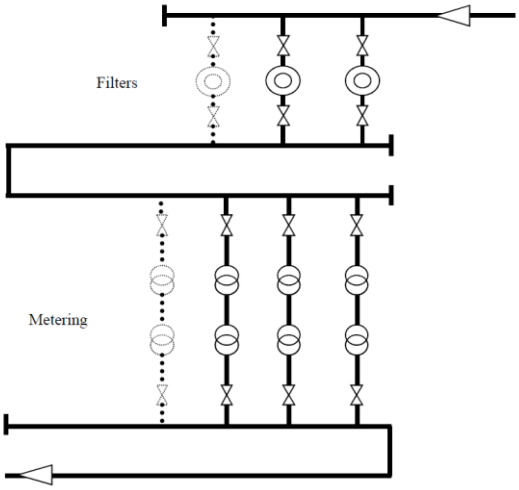
h) L'acquisition de données et les calculs exécutés par un système informatique central.

La station de mesurage est équipée de deux chromatographes. Ces chromatographes transmettent leurs résultats à tous les systèmes informatiques centraux.

Dans l'éventualité d'une erreur grave, la quantité de gaz naturel sera déterminée sur la base des meilleures données disponibles, et ce, en accord avec les parties.

3.6.1.4 Structure générale

La structure générale est illustrée ci-dessous :

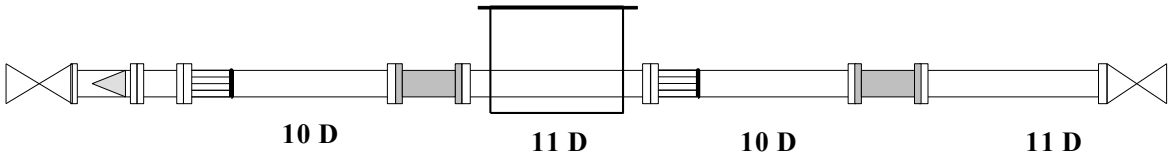


3.6.1.4.1 Filtrage central

Le gaz est filtré par un groupe de filtres afin de protéger les turbines contre les dommages pouvant être causés par les particules solides.

3.6.1.4.2 Conception des conduites de mesurage :

La distance D désigne le diamètre intérieur de la conduite de mesurage.



De l'amont en aval :

- Soupape en amont ;
- 3D longueur incluant un filtre conique ;
- 2D corps permettant d'extraire le filtre conique ;
- 10D tube droit en amont incluant le « flow straightener » sur le côté de l'entrée de la conduite. Le type de « flow straightener » est un « bundle straightener» conformément à la norme ISO 5167;
- 3D « meter spool »;
- 11D « spool » incluant des sondes thermométriques et une chambre d'isolation ;
- 10D conduite droite en amont comprenant le « flow straightener » pour le second compteur ;
- 3D « meter spool »;
- 11D « spool » incluant des sondes thermométriques et une prise d'échantillon pour les chromatographes et le capteur du point de rosée de l'eau ; et
- Une soupape en aval.

Les conduites de mesurage sont thermiquement isolées sur toute la longueur entre les soupapes d'entrée et de sortie, à l'exclusion des soupapes.

3.6.1.5 Mesure du flux de volume aux conditions en ligne

a) Quatre détecteurs de pale générant un signal de haute fréquence (deux sur la roue de la turbine et deux sur la roue de référence).

b) Deux générateurs de basse fréquence dans le totalisateur du compteur.

c) Deux sondes thermométriques dans le compteur, une pour le mesurage de la température et une pour la vérification (installée durant tous les calibrages et les vérifications).

Le volume de gaz passant dans le compteur est proportionnel à la vitesse rotatoire de la roue de la turbine. À chaque passage de pale, le détecteur génère une impulsion qui représente une certaine quantité de gaz.

Cette quantité est spécifique à chaque compteur et est déterminée durant le calibrage. La fréquence du signal est proportionnelle au débit. Il s'agit de la haute fréquence ou du signal « HF ». Étant donné que l'écart du compteur est une fonction du nombre Reynolds, la quantité de gaz représentée par une impulsion HF est dynamiquement adaptée par l'ordinateur de mesurage afin que l'erreur soit aussi proche possible de zéro.

Le totalisateur mécanique est relié à la roue de la turbine et génère un second signal à impulsions : la basse fréquence ou le signal « LF » (max. 1 Hz).

Chaque impulsion LF correspond à un volume de gaz arrondi.

Ce quantum est corrigé par l'ordinateur de mesurage afin de tenir compte de la courbe de calibrage du compteur, comme pour le signal HF.

Le totalisateur indique également le volume de gaz mesuré via un affichage mécanique à plusieurs chiffres non compensé pour la courbe d'erreur réelle du compteur.

En supposant qu'il n'est aucune défaillance sur le compteur, les quantités fournies par les signaux LF et HF doivent être absolument identiques (écart autorisé: quantité équivalant à une impulsion LF). L'ordinateur du système vérifie cette tolérance.

3.6.1.6 Conversion des volumes aux conditions de référence

Si, par définition : $$K = \frac{Z}{Zn}$$

Selon la loi relative aux gaz :

$$V_n m^3(n) / h = V_a m^3 / h \frac{PT_n 1}{P_n TK}$$

Où :

Vn désigne le volume aux conditions de base (Pn, Tn)

Va désigne le volume dans les conditions thermodynamiques du compteur

P désigne la pression absolue dans le compteur mesurée au point « pr »

Pn = 1,01325 bar

T désigne la température dans le compteur exprimée en K

Tn = 273,15 K

Z désigne le facteur de compressibilité à (P, T)

Zn désigne le facteur de compressibilité à (Pn, Tn)

La valeur « K » peut être facilement calculée à partir de la valeur « Kref » si la composition du gaz est connue. Cette méthode appelée « Transfert Z ou K » est détaillée à l'AC 3.6.3.2.

3.6.1.7 Détermination de l'énergie

$$E = Vn \times GHV$$

Où :

Vn désigne le volume dans des conditions normales

GHV désigne la Valeur Calorifique Brute

La valeur calorifique brute est calculée à 25 °C sur la base de la composition gazeuse déterminée par les chromatographes gazeux en ligne conformément aux dispositions visées dans la norme ISO 6976-1995.

3.6.2 Précision du mesurage

3.6.2.1 Résumé

a) En général

Sur le volume	0,11 %
Sur l'énergie	0,21 %

b) Détail par composant

Compteur à turbine Pour un compteur incluant l'effet « site »	0,22 %
Pour le double système de mesurages multilignes	0,11 %

Une étude statistique menée sur un nombre représentatif de conduites de mesurage et avec des compteurs à turbines calibrés de façon aléatoire durant six ans après l'harmonisation du Mètre cube européen de gaz, a démontré que la majeure partie de l'incertitude de calibrage n'est pas systématique. L'incertitude engendrée par les volumes bruts de chaque compteur peut donc être considérée comme statistiquement indépendante.

Transducteur de pression	0,1 %
Capteurs de température	0,04 %
Convertisseurs A/D	0,01 %
Shunts de résistance	0,005 %
Méthode de transfert K	0,025 %
Ordinateur	0,001 % (mantisse d'une structure binaire à virgule flottante en 23 bits)
Chromatographe	0,18 % (sur la GHV/K, y compris les calculs réalisés conformément aux formules AGA et ISO)

3.6.2.2 Instruments primaires

La précision réelle d'un compteur à turbine dans un champ de mesurage dépend de plusieurs paramètres. Les principaux sont les suivants :

a) La précision de la norme de débit utilisée pour le calibrage ;

b) La reproductibilité du compteur à turbine dans un environnement stable ;

c) La pression, la température et les effets du profil de débit sur la courbe de calibrage et les différences subséquentes entre l'environnement sur site et de calibrage ;

d) La qualité de la fonction d'ajustement pour les points individuels de calibrage ; et

e) Les perturbations mécaniques.

Afin de minimiser ces effets, toute précaution doit être prise :

a) Le compteur et sa conduite 10D en amont incluant le « flow straightener » sont considérés comme étant un fixed package. Le compteur sera calibré sous pression et les conditions de température seront proches de celles sur site du gaz devant être mesuré.

   Étant donné que le « flow straightener » isole le compteur du profil de débit spécifique et d'un éventuel effet de tourbillon, l'environnement du compteur durant le calibrage et celui sur site seront virtuellement identiques.

b) La courbe de calibrage dans la fourchette 25 – 100 % du débit doit être aussi plate que possible (avec une plage d'une largeur maximale de 0,3 %) et le nombre de points individuels de mesure doit être suffisant afin d'obtenir un ajustement valable de la courbe d'erreur. Une fonction polynomiale de 3e ordre est utilisée.

c) L'équipement de calibrage exécute le calibrage à haute pression. Cet équipement nécessite une précision de 0,2 %.

Sur la base des spécifications du producteur et des expériences à jour, notamment le travail d'analyse comparative exécuté par le GERG, la reproductibilité des compteurs est supérieure à 0,1 % avec un degré de confiance de 95 %.

L'erreur totale en résultant se compose de l'erreur de calibrage, de l'erreur de reproductibilité, de l'erreur d'ajustement et d'une petite « imprécision sur site ». Selon les estimations, la magnitude de l'erreur totale ne peut excéder 0,1 %.

En raison de l'indépendance statistique des sources, l'imprécision totale estimée est la suivante :

$$e = \sqrt{0.2^2 + 0.1^2} = 0.22\%$$

3.6.2.3 GHV/K

Sur la base des mêmes appareils de mesurages (GC), il est essentiel de considérer conjointement l'incertitude de la GHV et de K. L'expérience nous a appris que l'imprécision dans le calcul de la valeur « GHV/K » peut être estimée à 0,18 %.

3.6.2.4 Facteur de conversion

Le facteur de conversion est exprimé comme suit :

$$\frac{pTn1 \cdot GCV}{PnTK}$$

$$e = \sqrt{0.1^2 + 0.04^2 + 0.18^2} = 0.21\%$$

3.6.2.5 Précision en résultant des volumes mesurés et des données énergétiques

Les erreurs afférentes aux volumes mesurés par les compteurs à turbine, au facteur de conversion et à la valeur calorifique étant statistiquement indépendantes :

Imprécision générale en termes de volume :

$e = \sqrt{0.22^2 + 0.21^2} = 0.3\%$ (pour une conduite de mesurage)

Imprécision en termes d'énergie :

$e = \sqrt{0.11^2 + 0.18^2} = 0.21\%$ (avec 5 conduites doubles de mesurage service)

3.6.3 Procédure de calibrage et de vérification

3.6.3.1 Introduction

Les techniques de mesurage ont été sélectionnées afin de garantir que l'appareil de mesurage fonctionne dans les tolérances définies durant plusieurs années sans nécessité de recalibrage. Le système de mesurage est également conçu de telle sorte que presque n'importe quel défaut de fonctionnement ou dérive pouvant affecter un équipement de mesure, sera immédiatement détecté par la vérification en temps réel. Ce résultat est obtenu via une approche centralisée de l'acquisition des données et de la puissance de calcul du système. Les procédures automatiques détaillées gérées par le logiciel, ainsi que la conséquence sur le processus de mesurage (alarmes, valeurs de substitution, etc.) sont abordées dans le présent chapitre. Ce niveau de vérification est dénommé le « niveau 1 », une vérification manuelle sur site est dénommée « niveau 2 » et le calibrage sur site et en laboratoire est intitulé « niveau 3 ».

Une distinction doit être établie entre le calibrage (ajustement) et le contrôle (vérification) :

a) Le calibrage vise à faire en sorte que l'appareil de mesurage soit physiquement ajusté ou que les coefficients de la fonction de transfert soient adaptés afin de respecter autant que possible les valeurs de calibrage.

b) L'objectif de la vérification est de contrôler qu'un appareil de mesurage fonctionne dans ses tolérances définies en comparant des mesures uniques ou multiples avec les valeurs de référence correspondantes (automatiquement ou manuellement) ou en exécutant une comparaison corrélative de plusieurs mesurages similaires fournis par des appareils de mesurage indépendants. La distinction entre la vérification et le calibrage est justifiée par le fait qu'une vérification précise peut être facilement exécutée sur site pour certains équipements, tels les compteurs Z, alors qu'un calibrage intégral peut uniquement être réalisé en laboratoire et peut durer plusieurs jours.

3.6.3.2 Règles générales

Fluxys LNG s'engagera à entretenir directement ou indirectement et à exploiter tout équipement de mesure et de test. Cet équipement sera soumis aux lois et réglementations applicables et en vigueur pour la mesure du gaz naturel et l'équipement de test.

Les vérifications de niveau 1 seront exécutées continuellement par le logiciel. Aucune mesure ne sera prise en considération si elle n'a pas été totalement validée via la procédure automatique de test décrite pour chaque appareil dans le présent chapitre.

La « vérification manuelle » de niveau 2 sera réalisée à intervalles réguliers ainsi que convenu entre les parties concernées ou sera exécutée systématiquement dans le cas de dérives permanentes détectées par une vérification de niveau 1.

Les fréquences proposées pour l'exécution d'une vérification de niveau 2 reposent sur la stabilité de chaque appareil de mesure, étayées par l'expérience. En cas de doute, les parties pourront toutefois réclamer des tests manuels à réaliser, pas plus d'une fois par mois.

L'équipement utilisé pour la vérification sera calibré et certifié par un laboratoire capable de garantir la conformité avec des normes internationales ou nationales. Des certificats valables seront toujours disponibles pour cet équipement.

Les gaz purs doivent être certifiés par le producteur ou leur pureté indiquée devra être démontrée par une analyse du contenu des impuretés. Les propriétés thermodynamiques actuelles seront puisées dans la norme ISO 6976-1995.

Les tableaux du facteur Z ou la méthode de calcul des valeurs du facteur Z pour les gaz reposeront sur les valeurs de référence résultant du travail exécuté par GRI et GERG ou AGA.

Fluxys LNG informera les parties dans des délais raisonnables afin qu'elles puissent assister aux procédures et observer l'exploitation des appareils de mesurage et de test.

Les formulaires de calibrage doivent être complétés de telle sorte que les erreurs préalables et postérieures à tout ajustement soient immédiatement identifiables.

Si les mesures demeurent dans les tolérances autorisées, l'équipement correspondant ne sera normalement pas recalibré, sauf si la vérification précédente montre que des écarts sont systématiques et sont fréquemment proches des limites de tolérances.

3.6.3.3 Tableaux de tolérance et des fréquences

Instruments	Vérification de niveau 1		Vérification de niveau 2		Vérification de niveau 3	
	Tolérance	Fréquence	Tolérance	Fréquence	Tolérance	Fréquence
Compteur à turbine					0,20 %	six ans
Chromatographe G	0,25 %	C	0,15 %	Trois mois	0,15 % (1)	Six mois
Transmetteur P	0,20 %	C	0,15 %	Six mois	0,10 %	Mise en service
Capteurs Pt 100 Transmetteurs T	0,3 °C	C	0,3 °C	Six mois	0,04 %	
Multimètres A/D	0,01 %	C				

C continuellement par le logiciel (en temps réel)

% précision de la valeur de lecture dans la palette de fonctionnement

(1) de la valeur calorifique brute

3.6.3.4 Compteurs à turbine

3.6.3.4.1 Norme

Le calibrage sera exécuté dans un site de calibrage métrologique internationalement reconnu et désigné par Fluxys LNG, à sa seule discrétion.

3.6.3.4.2 Imprécision

0,20 %

3.6.3.4.3 Premier calibrage

a) Chaque compteur est calibré individuellement à la pression atmosphérique (calibrage légal européen) et à haute pression afin d'utiliser le compteur dans la fourchette spécifiée dans le(s) certificat(s) de calibrage conformément au chiffre Reynolds. De plus, les résultats des calibrages satisferont à l'Annexe E de la norme EN 12261;

b) À la pression atmosphérique, le compteur sera calibré à six vitesses de débit : 100, 70, 40, 25, 10 et 5 % du Qmax ;

c) À haute pression, le compteur sera calibré à huit vitesses de débit au moins à 100, 85, 70, 55, 40, 25, 10, et 5 % et éventuellement 3 % du Qmax, en fonction de l'exigence contractuelle relative à la vitesse de débit ; et

d) Le calibrage à haute pression est exécuté par un équipement de calibrage agréé (ISO 17025) conservant une traçabilité de la mesure par rapport au Mètre cube

de gaz européen et harmonisé (L.N.E., N.M.I. , P.T.B. – Westerbork, TransCanada Calibrations…), désigné par Fluxys LNG à sa seule discrétion.

Courbe de correction

a) La valeur de la quantité de gaz représentée par une impulsion LF et le nombre d'impulsions HF correspondant à 1 m³ sont renseignés sur le certificat officiel de l'équipement de calibrage. La valeur d'entrée pour le WattMan est la fréquence HF à 100 % de la plage du Compteur. Elle sera calculée à l'aide de la formule suivante :

$$f = R \cdot p / 3600$$

Où :

- R désigne la plage nominale du Compteur ; et
- P désigne le nombre d'impulsions HF pour 1 m³.

b) Une fonction polynomiale de 3e ordre sera déterminée par la méthode carrée la plus basse et calculée en imposant les facteurs de correction du certificat afin de forcer l'erreur en résultant à zéro :

c) Si f (Q) désigne la valeur de cette fonction polynomiale au débit « Q », le débit corrigé sera :

$$Qc = Q \cdot f(Q)$$

d) Si f (Re) désigne la valeur de cette fonction polynomiale au débit « Q », le débit corrigé sera :

$$Qc = Q \cdot f(Re)$$

e) Les quatre coefficients, à savoir a, b, c et d, définissant la fonction polynomiale seront introduits dans le WattMan. Les rapports horaires et journaliers enregistrés incluront les volumes réels et les volumes corrigés pour chaque conduite de mesure afin de pouvoir définir le niveau moyen de correction.

f) Vérification automatique (niveau 1)

Le logiciel permet une vérification online systématique et complexe des compteurs à turbine :

a) La présence de toutes les pales est garantie par la comparaison online des impulsions HF et LF.

b) Le test précédent garantit également l'utilisation adéquate du totalisateur mécanique.

c) Le calcul du ratio de débit.

3.6.3.4.4 Vérification offline :

Le ratio de débit (= Q conduite / Q total) est enregistré quotidiennement. Les graphiques établis mensuellement permettent de détecter toute dérive dans un compteur à turbine. Si une dérive est détectée, une analyse détaillée sera initiée et, si nécessaire, le compteur suspecté de la turbine sera remplacé.

3.6.3.4.5 Recalibrage

Un premier recalibrage sera exécuté après 6 ans.

Au terme du calibrage, une nouvelle courbe d'erreur sera définie et introduite dans l'ordinateur du compteur, et ce, même si tous les nouveaux points de calibrage étaient dans la tolérance de 0,3 %.

3.6.3.5 Transmetteurs de pression

3.6.3.5.1 Premier calibrage

Le premier calibrage de chaque transmetteur est exécuté dans le laboratoire central utilisant un baromètre Rosemount et un générateur automatique de pression de référence Desgranges & Huot. Le signal électrique est converti en un signal numérique en utilisant un multimètre HP3458 à une précision de base de 0,0025 %.

Des pressions aléatoires entre 40 et 90 barg sont générées par incréments de 2,5 bar. Pour chaque pression, le système enregistre le voltage fourni par le transducteur et mesuré aux terminaux à l'aide d'une résistance parallèle à une précision de 0,005 %. Le voltage est exprimé sur une échelle graduée de 0 à 100.000 points. Le calibrage consiste à définir la courbe polynomiale de second ordre avec les paires « pression, points » :

$$\mathbf{p = a + b\,v + c\,v^2}$$

a, b et c représentent les coefficients de calibrage pour le transmetteur ; ces coefficients sont introduits dans l'ordinateur.

3.6.3.5.2 Norme de premier calibrage

a) Échelle de poids mort

Desgranges & Huot, groupe S2, type 50.000-II.

Imprécision maximale : 0,005 %.

b) Baromètre

De type Rosemount 1201 F1.

Imprécision maximale : 0,05 %.

3.6.3.5.3 Imprécision

0,1 % de la valeur affichée entre 40 et 90 barg.

3.6.3.5.4 Échantillon de la carte de calibrage

3.6.3.5.5 Vérification automatique (niveau 1)

Avant de tenir compte d'une lecture au cours du processus de mesurage, une série de tests rigoureux doit être exécutée afin de détecter et d'éliminer les valeurs suspectes. La partie logicielle du présent document fournit une description de ces tests.

En raison de la symétrie des conduites de mesure, la pression mesurée au point pr de chacun des compteurs à turbine dans le même système doit être identique tout en autorisant une tolérance de 0,2 %.

Dès lors, la comparaison de toutes les mesures online afin de détecter toute dérive ou erreur d'une pièce de l'équipement, est une idée attractive.

Si un écart est constaté entre un ou plusieurs transducteurs de pression et la « majorité » des autres transducteurs, un état d'alarme est chargé et les valeurs suspectes sont éliminées. Le type d'alarme et le nombre d'alarmes générées par heure et par jour sont imprimés dans le « log book ».

3.6.3.5.6 Vérification manuelle sur site (niveau 2)

Les trois pressions suivantes seront générées :

a) Pression contractuelle minimale (1)

b) Pression maximale autorisée (2)

c) $\frac{(1)+(2)}{2}$ bar

A l'exception de la règle générale régissant l'absence de tout ajustement de l'appareil de mesurage concerné si l'écart autorisé est constaté durant l'exploitation, toute dérive de zéro (l'effet le plus fréquent sur un équipement de ce type) sera éliminée en adaptant le facteur de calibrage polynomial « a » pour le transmetteur.

Si le transmetteur ne respecte pas le seuil de conformité après la réinitialisation à zéro, vous devrez le remplacer par un transmetteur de rechange et l'envoyer au laboratoire à des fins de calibrage.

3.6.3.5.7 Norme de calibrage sur site

a) Échelle manométrique

Desgranges & Huot type DPG 5, avec une imprécision de 0,01 %

b) Baromètre de précision

De type Desgranges & Huot DPG 5, avec une imprécision de 0,005 %

3.6.3.5.8 Fréquence des vérifications manuelles

Les transmetteurs de pression sont tous soumis à une vérification annuelle (ils ne sont pas testés simultanément, mais à des intervalles réguliers ; par exemple, dans une station équipée de six transmetteurs de pression, cet équipement sera testé à une fréquence d'un transmetteur tous les deux mois). Chaque conduite est vérifiée semestriellement.

Dans le cas d'une comparaison continue online, il n'est pas indispensable de tester tous les transmetteurs de pression simultanément. Dans le cas d'un écart anormal entre les valeurs horaires moyennes de l'équipement exploité, les transmetteurs suspects seront soumis à une vérification individuelle.

3.6.3.6 Capteurs de température

Capteur à quatre fils Pt 100 de type Résistance.

3.6.3.6.1 Norme

Une résistance Ω de référence Leeds & Northrop 25 calibrée par le NMi (Nederlands Meetinstituut) et associée à l'utilisation d'un pont de mesure 10^{-6} Wheatstone. Précision : supérieur à 0,01 °C.

Les températures seront calculées dans le respect des recommandations ITS-90.

3.6.3.6.2 Imprécision

0,1°C (0,04 %) de la valeur affichée dans une plage de 0 à 30 °C.

3.6.3.6.3 Premier calibrage

Afin de calculer la température mesurée par la résistance R qui est mesurée, il suffit d'utiliser la formule suivante :

$$T = (R-R_0) / 0{,}390$$

Le premier calibrage consiste à déterminer la résistance R0 (valeur de résistance à 0 °C) de chaque élément plongé dans un bain d'eau glacée dont les caractéristiques sont normalisées. Le ratio température/résistance repose sur la régression linéaire entre (R-R0) et T fourni dans le tableau 1 de la norme EN 60.751:1995 qui est gradué de 0° à 15 °C.

3.6.3.6.4 Échantillon de la carte de calibrage

3.6.3.6.5 Vérification automatique (niveau 1)

Avant de tenir compte d'une lecture au cours du processus de mesurage, une série de tests rigoureux doit être exécutée afin de détecter et d'éliminer les valeurs suspectes. La partie logicielle du présent document fournit une description de ces tests.

En raison de la symétrie des conduites de mesure et de leur excellente isolation thermique, les températures mesurées au sein de chaque compteur à turbine doivent être identiques tout en autorisant une tolérance de 0,3°C.

Dès lors, la comparaison de toutes les mesures online afin de détecter toute dérive ou erreur d'une pièce de l'équipement, est une idée attractive.

Si un écart est constaté entre un ou plusieurs transmetteurs de température et la « majorité » des autres transmetteurs, un état d'alarme est chargé et les valeurs suspectes sont éliminées. Le type d'alarme et le nombre d'alarmes générées par heure et par jour sont imprimés dans le « log book ».

3.6.3.6.6 Vérification manuelle sur site (niveau 2)

En principe, les caractéristiques des capteurs Pt 100 sont extrêmement stables. Grâce à leur stabilité et l'utilisation systématique d'éléments doublés, il n'est pas indispensable d'exécuter des vérifications fréquentes de niveau 2. En cas de doute, la valeur affichée peut être comparée à la valeur mesurée en utilisant un thermomètre de référence installé indépendamment sur la même conduite de mesure.

3.6.3.6.7 Fréquence des vérifications manuelles

Ces instruments sont tous soumis à une vérification annuelle (ils ne sont pas testés simultanément, mais à des intervalles réguliers ; par exemple, dans une station équipée de six transmetteurs de température, cet équipement sera testé à une fréquence d'un transmetteur tous les deux mois).

3.6.3.7 Chromatographes

3.6.3.7.1 Norme

Le gaz de référence est le gaz calibré et préparé par analyse gravimétrique dont la composition est connue, traçable et certifiée.

3.6.3.7.2 Imprécision

0,15 % de la Valeur Calorifique Brute basé sur la norme ISO 6976-1995, la densité de référence dans les conditions de base visée dans la norme ISO 6976-1995 et 0,18 % du facteur Z/Zn conformément à la méthode GERG ou AGA8 sur la base de l'analyse complète de sa composition.

3.6.3.7.3 Vérification automatique (niveau 1)

Chaque fois que le chromatographe exécute une analyse, l'ordinateur de mesurage réalise une série de tests afin de valider cette analyse. Calculées sur la base des analyses du même gaz provenant de tous les chromatographes, la GHV, la densité de référence et les valeurs du facteur Z sont également soumises à une analyse comparative afin d'identifier les écarts anormaux. Dans ce cas, le nombre d'équipements (2) vous permet d'identifier l'instrument défaillant.

Si la différence entre la valeur d'une GHV mesurée par chromatographie gazeuse et la GHV mesurée par l'autre chromatographie gazeuse est supérieure à la tolérance, la GHV mesurée par la première chromatographie gazeuse est rejetée. Si ce rejet est dû à une composition variable du gaz, l'analyse rejetée peut être utilisée.

3.6.3.7.4 Vérification manuelle sur site (niveau 2)

Cette vérification manuelle requiert l'utilisation d'un gaz de référence secondaire dont la composition est connue. Le gaz est un échantillon du gaz du réseau pris et mis en bouteille à la station de mesure. Après la mise en bouteille, la composition du gaz est déterminée par un laboratoire agréé. La vérification concernée inclut cinq analyses consécutives du mélange de référence secondaire en utilisant la chromatographie étudiée. Si la différence entre la densité de référence et la GHV mesurée par le chromatographe et les valeurs calculées sur la base de la composition du mélange de référence secondaire excède 0,15 %, le chromatographe doit être contrôlé.

3.6.3.7.5 Fréquence des vérifications manuelles

Sélectionnés alternativement, les deux chromatographes sont soumis à une vérification semestrielle exécutée trimestriellement.

3.6.3.8 Convertisseurs A/D

Deux convertisseurs A/D sont installés sur chaque ordinateur de mesure.

3.6.3.8.1 Normes

Afin de calibrer et de tester les convertisseurs A/D (multimètres numériques), une source électrique calibrée de référence respectant les normes nationales ou internationales en vigueur sera nécessaire.

3.6.3.8.2 Imprécision

8 millionièmes de la valeur affichée + 1 millionième de la plage de mesurage lors de l'exécution des mesurages dans la plage 1 V.

12 millionièmes de la valeur affichée + 5 millionièmes de la plage de mesurage lors de l'exécution des mesurages dans la plage 100 Ω.

Les résistances parallèles utilisées pour convertir le courant en voltage ajoutent 50 millionièmes aux voltages mesurés.

3.6.3.8.3 Vérification automatique (niveau 1)

Les convertisseurs A/D mesurent le voltage et la résistance. Un multiplexeur de grande qualité exécute une analyse des différentes sources des signaux émis par les transmetteurs. Le déplacement maximal de la phase thermique spécifié pour les relais augmente jusqu'à 5 µV. Deux voltages de référence et une résistance de référence seront ajoutés aux autres sources mesurées afin de vérifier la précision réelle des convertisseurs A/D en temps réel. Si la tolérance n'est pas respectée, le convertisseur A/D concerné sera remplacé par un appareil de rechange et sera renvoyé au fabricant afin d'être réparé et/ou recalibré.

3.6.3.8.4 Vérification sur site (niveau 2)

Grâce à la technique de vérification en temps réel des convertisseurs A/D, toute vérification sur site de niveau 2 est superflue.

3.6.3.8.5 Premier calibrage

Les multimètres ou convertisseurs A/D font l'objet d'un calibrage principal exécuté par le fabricant en utilisant les mesures standard conformes aux normes nationales ou NIST.

3.6.3.8.6 Recalibrage

Dans le cas d'une dérive anormale détectée durant une vérification online ou à la suite d'une réparation, le fabricant devra recalibrer le convertisseur A/D concerné en suivant des procédures identiques à celles appliquées au cours du premier calibrage.

3.6.4 Références

ISO CD 15970: 1997: Gaz naturel – Mesurage des caractéristiques – Partie 1: Caractéristiques volumétriques : masse volumique, pression, température et facteur de compression

ISO/DIS 14111: 1994: Lignes directrices pour la traçabilité en analyse

ISO/FDIS 6974: 1997: Gaz naturel : Détermination de la composition et de l'incertitude associée par chromatographie en phase gazeuse – Partie 1: Lignes directrices pour l'analyse sur mesure

ISO 6326: 1997: Gaz naturel – Détermination des composés soufrés – Partie 2: Méthode par chromatographie en phase gazeuse avec détecteur électrochimique pour la détermination des composés soufrés odorants

ISO 6976: 1995: Gaz naturel – Calcul du pouvoir calorifique, de la masse volumique, de la densité relative et de l'Indice de Wobbe à partir de la composition

ISO 9951: 1993: Mesure de débit de gaz dans les conduites fermées - Compteurs à turbine

EN 60751: 1995: Thermomètres à résistance de platine industriels et capteurs thermométriques

EN 12261: Compteurs de gaz à turbine

ISO 5167 -1: Mesure de débit des fluides au moyen d'appareils déprimogènes insérés dans des conduites en charge de section circulaire - Partie 1: Généralités

ISO 10715: 1997: Gaz naturel – Lignes directrices pour l'échantillonnage

ISO 6143: 1981: Analyse des gaz – Méthodes comparatives pour la détermination et la vérification de la composition des mélanges de gaz pour étalonnage

ISO 12213: 1997: Calcul du facteur de compression (GERG '88 et AGA 8 – '92)

Toute modification d'une édition plus récente ou des normes auxquelles il est fait référence sera mise en œuvre dès que son application sera raisonnablement possible.

3.7 ENTRETIEN DES INSTALLATIONS AU TERMINAL DE GNL

3.7.1 Obligation de l'Opérateur du Terminal d'exploiter, d'entretenir et de réparer le Terminal de GNL

L'Opérateur du Terminal exploitera, entretiendra et réparera le Terminal de GNL et le conservera en bon état de fonctionnement afin de respecter ses obligations et l'exploitera conformément aux normes afférentes à un Opérateur Prudent et Raisonnable.

Conformément aux dispositions du présent chapitre, l'Opérateur du Terminal peut fermer, réduire ou suspendre tout ou partie du Terminal de GNL à des fins de maintenance, de réparation ou de remplacement du Terminal de GNL, et ce, même si ces travaux peuvent avoir un impact sur la disponibilité des Services GNL. De tels travaux de maintenance, de réparation ou de remplacement seront, autant que cela soit raisonnablement possible, limités dans le temps et en nombre d'occurrences conformément aux dispositions de la présente section.

L'Opérateur du Terminal ventilera toute réduction du Service GNL entre autres en raison de travaux de maintenance, de réparation ou de remplacement entre l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs ou Autres Affréteurs de Transbordement et, le cas échéant, les Autres Utilisateurs, et ce, sur une base équitable et loyale, et dans la mesure du possible, proportionnellement à leurs Services GNL pour les parties du service indisponible.

Si le Service GNL ou une partie de ce dernier est indisponible en raison de tels travaux de maintenance, de réparation et de remplacement, la Durée du Stockage de Base et la Capacité d'Émission de Base associées au Service GNL affecté seront prolongées pro rata temporis.

3.7.2 Maintenance planifiée

3.7.2.1 Dès que possible, et en tout cas au plus tard le 15 septembre précédant le début de chaque Année Contractuelle, l'Opérateur du Terminal et l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement se concerteront avec les Autres Affréteurs ou Autres Affréteurs de Transbordement et les Autres Utilisateurs et consentiront tous les efforts raisonnables afin de convenir, avant le 30 septembre précédant le début de chaque Année Contractuelle, d'un programme ayant pour objet de coordonner et de synchroniser les travaux de maintenance, de réparation et de remplacement prévus et devant être exécutés au sein du Terminal de GNL et dans le Segment 1 (la « *Maintenance Planifiée à Long Terme* »), et ce, afin de minimiser les perturbations dans la capacité de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement à utiliser ses Services GNL, en tenant compte des intérêts similaires de l'Autre Affréteur ou l'Autre Affréteur de Transbordement et des Autres Utilisateurs. Afin d'éviter toute ambiguïté, la Maintenance Planifiée à Long Terme pour l'Affréteur et les Autres Affréteurs ne doit pas nécessairement coïncider avec la Maintenance Planifiée à

Long Terme pour l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement.

Toute Maintenance Planifiée à Long Terme prévue au cours d'une Année Contractuelle sera exécutée entre le 1er avril et le 30 septembre de toute Année Contractuelle donnée, sauf s'il est impossible d'exécuter cette Maintenance Planifiée à Long Terme au cours de cette période (par ex. en raison de l'indisponibilité de contractants qualifiés). Le calendrier d'une telle Maintenance Planifiée à Long Terme sera liant dès qu'il aura été défini par l'Opérateur du Terminal conformément à l'accord conclu avec l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs ou Autres Affréteurs de Transbordement et les Autres Utilisateurs ou, à défaut d'un tel accord, tel que défini par l'Opérateur du Terminal. Il ne sera pas reprogrammé par la suite et, si tel est le cas, l'ensemble des journées de maintenance planifiées préalablement programmées et reprogrammées sera comptabilisé dans les Jours de Service Réduit au cours de cette Année Contractuelle et l'Opérateur du Terminal assumera la responsabilité afférente aux impacts sur la capacité de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement d'utiliser son Service de Capacité.

3.7.2.2 Sans préjudice de ce qui précède, l'Opérateur du Terminal pourra exécuter les travaux de maintenance, de réparation et de remplacement nécessaires afin de garantir la sécurité et l'intégrité des opérations du Terminal de GNL ou du Segment 1 et qu'il n'a pu prévoir conformément aux dispositions visées dans l'AC 3.7.2.1 ci-dessus (la « ***Maintenance Planifiée à Moyen Terme*** »).

L'Opérateur du Terminal communiquera dès que possible, mais au plus tard cent (100) Jours avant la date d'exécution de cette Maintenance Planifiée à Moyen Terme, à l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement le calendrier d'une telle Maintenance Planifiée à Moyen Terme. L'Opérateur du Terminal consentira tous les efforts raisonnables afin d'exécuter cette Maintenance Planifiée à Moyen Terme entre les mois d'avril et de septembre. La/les (date(s) de la Maintenance Planifiée à Moyen Terme sera/seront liante(s) dès qu'elle(s) aura/auront été notifiée(s) et ne sera/seront pas reprogrammée(s) par la suite. Si tel est le cas, les journées de maintenance planifiées préalablement programmées et reprogrammées seront comptabilisées dans les Jours de Service Réduit au cours de cette Année Contractuelle et l'Opérateur du Terminal assumera la responsabilité afférente aux impacts sur la capacité de l'Affréteur ou de l'Affréteur de transbordement d'utiliser ses Services GNL. Afin d'éviter toute ambiguïté, la Maintenance Planifiée à Moyen Terme pour l'Affréteur et les Autres Affréteurs ne doit pas nécessairement coïncider avec la Maintenance Planifiée à Moyen Terme pour l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement.

3.7.2.3 S'il y est fait référence, la Maintenance Planifiée signifiera la Maintenance Planifiée à Long Terme et/ou la Maintenance Planifiée à Moyen Terme.

3.7.3 Maintenance Planifiée à Court Terme et Maintenance Non Planifiée

3.7.3.1 Sans préjudice des dispositions visées aux AC 3.7.2.1 et 3.7.2.2, l'Opérateur du Terminal pourra exécuter les travaux urgents de maintenance, de réparation et de remplacement nécessaires afin de garantir la sécurité et l'intégrité des opérations du Terminal de GNL ou du Segment 1 (la « ***Maintenance Planifiée à Court Terme*** »). L'Opérateur du Terminal en informera immédiatement l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et lui précisera la durée prévue et l'ampleur de la réduction des Services de GNL. Cette réduction sera équitablement et loyalement repartie entre l'Affréteur ou l'Affréteur de transbordement, les Autres Affréteurs ou Affréteurs de Transbordement et les Autres Utilisateurs. La/les (date(s) de la Maintenance Planifiée à Court Terme sera/seront liante(s) dès qu'elle(s) aura/auront été notifiée(s) et ne sera/seront pas reprogrammée(s) par la suite. Si tel est le cas, l'ensemble des journées de Maintenance Planifiée à Court Terme préalablement programmées et reprogrammées sera comptabilisé dans les Jours de Service Réduit au cours de cette Année Contractuelle et l'Opérateur du Terminal assumera la responsabilité afférente aux impacts sur la capacité de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement d'utiliser ses Services GNL. Afin d'éviter toute ambiguïté, la Maintenance Planifiée à Court Terme pour l'Affréteur et les Autres Affréteurs ne doit pas nécessairement coïncider avec la Maintenance Planifiée à Court Terme pour l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement.

3.7.3.2 En cas d'urgence, l'Opérateur du Terminal pourra réduire tout ou partie des Services de GNL pour autant qu'il en informe immédiatement l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et qu'il lui précise la durée prévue de la réduction des Services de GNL, et une telle réduction sera équitablement et loyalement repartie entre l'Affréteur ou l'Affréteur de transbordement et les Autres Affréteurs ou Autres Affréteurs de Transbordement sur une base proportionnelle (la « ***Maintenance Non Planifiée*** »).

3.7.3.3 Une telle Maintenance Planifiée à Court Terme ou Maintenance Non Planifiée se limitera à la réduction des Services de GNL qui est strictement nécessaire à l'Opérateur du Terminal afin de remédier à la cause de cette réduction. L'Opérateur du Terminal informera immédiatement l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs ou Autres Affréteurs de Transbordement de la reprise de l'exploitation des Services de GNL.

3.7.4 Indemnité et ajustement de la Charge de Capacité

3.7.4.1 Sans préjudice du paragraphe suivant, le nombre total de Jours au cours de toute Année Contractuelle durant laquelle les Services de Capacité sont réduits en tout ou en partie par l'Opérateur du Terminal en raison d'une Maintenance Planifiée, d'une Maintenance Planifiée à Court Terme ou d'une Maintenance Non Planifiée (les « ***Jours de Service Réduit*** ») n'excédera pas huit (8) Jours pour chaque Affréteur ou Affréteur de Transbordement.

Toutefois, toutes les six (6) Années Contractuelles, à partir de 2009, le nombre de Jours de Service Réduit pour chaque Affréteur ou Affréteur de Transbordement au cours de cette Année Contractuelle n'excédera pas quatorze (14) Jours au total pour

autant que les six (6) Jours supplémentaires soient prévus dans les dispositions relatives à la Maintenance Planifiée à Long Terme.

Le nombre de Jours de Service Réduit pour chaque Affréteur ou Affréteur de Transbordement au cours de toute Année Contractuelle durant laquelle les Services de GNL sont réduits en tout ou en partie par l'Opérateur du Terminal en raison d'une Maintenance Planifiée à Court Terme ou d'une Maintenance Non Planifiée, n'excédera pas trois (3) Jours au total dont deux (2) Jours uniquement peuvent être consacrés par l'Opérateur du Terminal à une Maintenance Non Planifiée.

Le Nombre de Jours de Service Réduit sera calculé sur une base de l'équivalent d'un Jour complet, à savoir, par exemple, que (i) si le Service de GNL est totalement réduit durant six heures, il sera comptabilisé comme 0,25 d'un Jour et (ii) si le Service de GNL est réduit à 50 % durant quatre (4) Jours complets, il sera comptabilisé comme deux (2) Jours.

3.7.4.2 Durant toute Maintenance Planifiée, Maintenance Planifiée à Court Terme et Maintenance Non planifiée, la Capacité de Charge demeurera due par l'Affréteur ou l'Affréteur de transbordement à l'Opérateur du Terminal pour autant que le nombre de Jours durant lesquels les Services de GNL sont réduits n'excède pas le nombre de Jours visé dans l'AC 3.7.4.1.

Si l'Opérateur du Terminal dépasse le nombre de Jours autorisés de Maintenance Planifiée, de Maintenance Planifiée à Court Terme et de Maintenance Non Planifiée, la Capacité de Charge ne sera plus due jusqu'à la reprise intégrale du Service de GNL.

3.7.5 Accostage sécurisé

L'Opérateur du Terminal garantira un accostage sécurisé au Port. Par accostage sécurisé, il convient d'entendre que l'Opérateur du Terminal entretiendra, exploitera et conservera en bon état les Jetées, les installations de mouillage et/ou ses installations de (dé)chargement conformément aux lois et réglementations applicables. Nonobstant les obligations de l'Affréteur ou de l'Affréteur de transbordement dans ce cadre, l'Opérateur du Terminal demandera deux fois par Année au moins aux autorités concernées (y compris les Autorités Portuaires) des informations sur la profondeur disponible des eaux dans le Port (y compris le Quai GNL et le long des Jetées) et communiquera ces informations à l'Affréteur ou à l'Affréteur de Transbordement pour autant qu'il les ait reçues. Il est convenu que l'Opérateur du Terminal décline toute responsabilité si les autorités compétentes ne communiquent pas ces informations (pour un motif autre que l'absence de demande de ces informations par l'Opérateur du Terminal) et que l'Opérateur du Terminal transfère uniquement les informations communiquées par ces autorités compétentes sans aucune vérification de leur contenu, de leur exhaustivité et/ou de leur exactitude et qu'il décline toute responsabilité afférente à ce contenu, cette exactitude et/ou exhaustivité.

L’Opérateur du Terminal fera preuve de la due diligence afin de notifier l’Affréteur ou l'Affréteur de transbordement de tout incident sur le Quai de GNL, après en avoir été informé, pouvant avoir un impact sur le tirant d’eau au Dock de GNL, y compris le long des Jetées. L’Affréteur sera tenu d’obtenir toutes les approbations portuaires, tous les permis marins et toutes les autres autorisations techniques et opérationnelles nécessaires à l’utilisation des navires de GNL au Port.

3.8 RÈGLES OPÉRATIONNELLES AFFÉRENTES À L'AJUSTEMENT DE LA QUALITÉ

3.8.1 A la demande spécifique de l'Affréteur, l'Opérateur du Terminal consentira tous les efforts raisonnables afin d'ajuster, ou de veiller à ce que le Transporteur ajuste, la qualité du GNL livré par l'Affréteur au Point de Livraison, de telle sorte que le Gaz Naturel :

a) livré par l'Opérateur du Terminal au Point de Relivraison ; ou

b) livré au Client de l'Affréteur par le Transporteur au(x) point(s) (le « ***Point de Relivraison de Transport*** ») au(x)quel(s) le Transporteur doit livrer le Gaz Naturel du Client de l'Affréteur au Client de l'Affréteur conformément à un Contrat de Services de Transport conclu entre le Transporteur et le Client de l'Affréteur ;

respecte, le cas échéant, les spécifications de qualité (les « ***Spécifications Recommandées*** ») relatives au Gaz Naturel livré par l'Affréteur à l'Opérateur du Terminal au Point de Relivraison ou livré au Client de l'Affréteur par le Transporteur au Point de Relivraison de Transport, selon le cas, de telle sorte que ce Gaz Naturel respecte les spécifications du Client de l'Affréteur, telles que recommandées et demandées par l'Affréteur à l'Opérateur du Terminal avant le déchargement du Navire de GNL. Un tel ajustement est dénommé Ajustement de la Qualité.

3.8.2 En tenant compte des spécifications du GNL livré par l'Affréteur au Point de Livraison et du mélange du GNL dans le Terminal de GNL, l'Ajustement de la Qualité sera exécuté par l'Opérateur du Terminal qui fournira les services suivants (appelés collectivement les « ***Services d'Ajustement de la Qualité*** ») ou une combinaison de ces derniers :

a) L'Opérateur du Terminal consentira les efforts raisonnables afin que le GNL de l'Affréteur, livré à l'Opérateur du Terminal par l'Affréteur au Point de Livraison et devant être livré sous forme de Gaz Naturel à l'Affréteur par l'Opérateur du Terminal au Point de Relivraison, soit conforme aux Spécifications recommandées (ou aussi proche que possible) en mélangeant ou séparant les différentes qualités de GNL dans des citernes de stockage du GNL et des conduites d'émission.

   L'Opérateur du Terminal n'engagera pas de frais ou dépenses non recouvrables dans le cadre de ce AC 3.8.2 et l'Opérateur du Terminal décline toute responsabilité afférente à la mise en œuvre de ce AC 3.8.2(a).

b) L'Opérateur du Terminal consentira tous les efforts raisonnables afin de garantir que le Transporteur mettra tout en œuvre, lors de la livraison du Gaz Naturel du Client de l'Affréteur au Transporteur par le Client de l'Affréteur au Point de Relivraison de Transport, à la suite de sa livraison par l'Opérateur du Terminal à l'Affréteur au Point de Relivraison, pour mélanger ou échanger le Gaz Naturel du Client de l'Affréteur avec du Gaz Naturel du réseau afin que le Gaz Naturel du Client de l'Affréteur devant être livré au Client de l'Affréteur

par le Transporteur au point de Relivraison de Transport, soit conforme aux Spécifications recommandées (ou aussi proche que possible).

L'Indemnité de Frais Évitée sera due par l'Affréteur à l'Opérateur du Terminal et, pour autant que l'Opérateur du Terminal ait respecté ses obligations consistant à tout mettre en œuvre conformément à cette section, l'Opérateur du Terminal déclinera toute responsabilité afférente aux résultats de ce mélange et/ou de ces échanges.

3.9 RÈGLES OPÉRATIONNELLES RELATIVES AU CHARGEMENT DU NAVIRE DE GNL

Conformément aux dispositions du Contrat GNL et au Règlement d'Accès GNL, l'Opérateur du Terminal chargera un Navire de GNL dans le cadre d'un Droit d'Accostage Additionnel ou d'un Droit d'Accostage Autonome (ou le cas échéant d'un Droit d'Accostage) ou d'un Droit d'Accostage pour Transbordement et/ou fournira des Services de Refroidissement et/ou Services de Gazage à l'Affréteur ou à l'Affréteur de Transbordement pour autant que :

a) L'Affréteur dispose d'un Droit d'Accostage Additionnel ou d'un Droit d'Accostage Autonome (ou le cas échéant d'un Droit d'Accostage) ou, pour l'Affréteur de Transbordement, l'Affréteur de Transbordement dispose d'un Droit d'Accostage pour Transbordement ;

b) Le Navire de GNL de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement accoste au Terminal de GNL conformément aux règles visées dans le Règlement d'Accès GNL ;

c) L'Opérateur du Terminal ait reçu une demande dûment complétée et signée pour de tels services de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement ;

d) Le Gaz en Stock de l'Affréteur ou de l'Autre Affréteur fournisseur, ou de l'Affréteur de Transbordement, réduit de toutes Quantités Prêtées (si applicable), soit au moins égal au Volume Nominé de GNL ;

e) L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement garantisse que ce Volume Nominé de GNL n'engendrera pas un threat to heel, en tenant compte, notamment, de l'Émission Minimale requise, des arrivées subséquentes prévues des Navires de GNL de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement et des Navires de GNL des Autres Affréteurs ou Autres Affréteurs de Transbordement au Terminal de GNL ;

f) L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement garantisse que, à l'arrivée au Terminal de GNL, les citernes du Navire de GNL seront atmosphère de N_2 avec les spécifications gazeuses suivantes :

   (i) maximum 1 ppm vapeur H_2O ;

   (ii) maximum 100 ppm CO_2; et

   (iii) maximum 100 ppm O_2.

g) L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement garantit que, au début de l'opération de chargement associée respectivement à un Droit d'Accostage Additionnel ou à un Droit d'Accostage Autonome (ou le cas échéant à un Droit d'Accostage) ou à un Droit d'Accostage pour Transbordement, les citernes du Navire de GNL respecteront les spécifications suivantes relatives à la température :

(i) pour un méthanier de GNL de type Moss, les citernes seront sous atmosphère de Gaz Naturel et leur température équateur sera inférieure à moins cent dix (-110) degrés Celsius ;

(ii) pour un méthanier de GNL de type Membrane, les citernes seront sous atmosphère de Gaz Naturel et leur température moyenne sera inférieure à moins cent trente (-130) degrés Celsius, en décomptant les capteurs de température très haute indiquant la température au tour du dôme de vapeur et de la partie supérieure de la citerne ;

(iii) pour tout autre type de méthanier de GNL, la/les citerne(s) seront sous atmosphère de Gaz Naturel et dans des conditions froides (refroidies et prêtes au chargement) comme prescrit par le fabricant de la/des citerne(s) ;

h) L'Affréteur de Transbordement garantit que pour une opération de chargement associée à un Droit d'Accostage pour le Transbordement, le Navire de GNL à charger dispose de suffisamment de capacité de compresseur pour retour de vapeur pour le Taux de Chargement rapide, correspondant au volume de compensation du Navire de GNL ;

i) L'Affréteur de Transbordement garantit que la pression de citerne maximale à l'arrivée du Navire de GNL à charger est inférieure à 1160 mbar(a) ;

j) Si les citernes du Navire de GNL ne respectent pas les spécifications visées sous la lettre (g), l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement sera réputé avoir demandé à l'Opérateur du Terminal de fournir des Services de Refroidissement conformément au Contrat GNL ;

k) Si les citernes du Navire de GNL ne respectent pas les spécifications visées sous la lettre (f), l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement sera réputé avoir demandé à l'Opérateur du Terminal de fournir des Services de Gazage. Afin d'éviter toute ambiguïté,

(i) si le Navire de GNL de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement ne respecte pas les spécifications définies sous la lettre (f) et si les citernes ne sont pas sous atmosphère inerte, ou

(ii) si le Navire de GNL de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement ne peut exécuter le gazage sans rejeter du Gaz Naturel dans l'atmosphère,

L'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement ne sera pas autorisé à bénéficier d'une opération de chargement associé(e)(s) à un Droit d'Accostage

Additionnel ou à un Droit d'Accostage Autonome (ou le cas échéant à un Droit d'Accostage) ou à un Droit d'Accostage pour Transbordement, et/ou de Services de Refroidissement et/ou de Services de Gazage.

l) Le mesurage et les tests seront exécutés conformément au Règlement d'Accès GNL, étant entendu que :

(i) l'ordre suivant de priorité sera privilégié afin de déterminer la composition du GNL chargé:

- le système discontinu ; et ensuite
- le système continu ; et

(ii) si tant le système continu que le système discontinu ne permettent pas de déterminer la composition du GNL chargé, les Parties utiliseront la composition du GNL, telle que définie par l'Opérateur du Terminal, dans les citernes de stockage à partir desquelles le GNL a été chargé.

m) La quantité de GNL nécessaire aux Services de Gazage sera estimée par l'Opérateur du Terminal, considéré en sa qualité d'Opérateur Raisonnable et Prudent, et sera déduite du compte de Gaz en Stock de l'Affréteur ou de l'Affréteur de Transbordement ; et

l) Étant donné la durée de Services de Refroidissement et de Gazage, l'Affréteur de Transbordement reconnaît qu'il sera seulement habilité à recevoir des Services de Refroidissement et de Gazage pour autant qu'il n'y ait pas d'incidences sur d'autres Utilisateurs du Terminal. Pour la même raison, l'Affréteur de Transbordement supportera totalement l'impact, le cas échéant, sur la planification ou l'exécution de ses Droits d'Accostage pour Transbordement Planifiés, par ex. en autorisant leur privation ou replanification, ce qui, pour éviter toute ambiguïté, ne donnera lieu à aucune responsabilité de la part de l'Opérateur du Terminal ni ne constituera une Non-Disponibilité du Service.

3.10 GESTION DE LA CONGESTION DU TERMINAL DE GNL

Les chapitres 2.3 et 3.1.10 du Règlement d'Accès GNL, et plus spécifiquement les dispositions relatives au Marché Secondaire, énoncent les procédures applicables en matière de gestion de la congestion du Terminal de GNL.

3.11 RÈGLES OPÉRATIONNELLES AFFÉRENTES À LA GESTION DES INCIDENTS ET DES URGENCES

3.11.1 Introduction

Sans préjudice des Règles Opérationnelles de la Maintenance Non Planifiée (voir chapitre 3.7 du Règlement d'Accès GNL), ce chapitre définit la procédure d'incident et d'urgence de l'Opérateur du Terminal applicable aux incidents et situations d'urgence qui peuvent se produire.

Conformément aux dispositions du Code de Conduite, l'Opérateur du Terminal a (i) établi les phases qui pourraient être exécutés en cas d'incident ou d'urgence ; (ii) défini la procédure à suivre par les parties prenantes concernées en cas d'incident ou d'urgence ; et (iii) décrit les mesures possibles à prendre par l'exploitant de Terminal ainsi que par les Utilisateurs du Terminal.

3.11.2 Mesures en cas d'incident ou d'urgence

Divers incidents et situations d'urgence peuvent survenir au Terminal GNL et qui peuvent avoir comme conséquence que la sécurité ou l'intégrité du Terminal GNL ne peut être maintenue, qu'elle est en danger, ou qui en s'aggravant, pourrait menant à une telle situation selon l'évaluation de l'Opérateur du Terminal.

Sans préjudice des mesures à prendre dans le cadre des Règles Opérationnelles relatives à la Maintenance Non Planifiée, l'Opérateur du Terminal peut prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir ou rétablir l'intégrité de système et de sécurité du Terminal GNL.

3.11.3 Phase "first response"

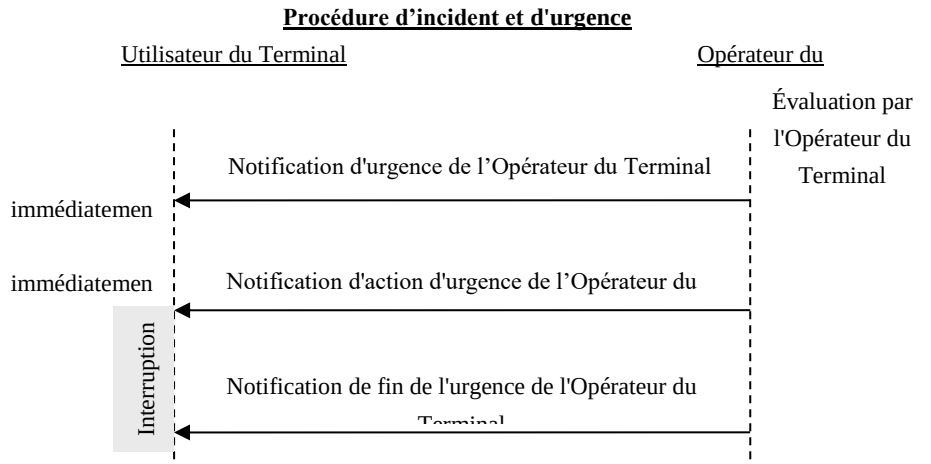
D'après les renseignements disponibles, l'Opérateur du Terminal évaluera si la sécurité et/ou l'intégrité de système du Terminal GNL peut être maintenue, si elle est en danger ou si l'incident ou la situation d'urgence, en s'aggravant, pourrait mener à une telle situation.

Compte tenu de l'évaluation des incidences, l'Opérateur du Terminal, le cas échéant, peut décider de qualifier l'incident ou la situation d'urgence comme une Urgence et activer par la suite la procédure d'incident et d'urgence, sans préjudice de toute mesure prise dans le cadre des Règles Opérationnelles relatives à la Maintenance Non Planifiée.

3.11.4 Procédure d'incident et d'urgence

La procédure d'incident & d'urgence est applicable en cas d'Urgences. Ces mesures ont un caractère temporaire et sont prioritaires. Elles peuvent, si nécessaire, sans préjudice de la procédure d'incident & d'urgence, à tout moment être modifiées et corrigées sans préavis par l'Opérateur du Terminal aussi longtemps que l'Urgence persiste.

Le schéma ci-dessous traduit la procédure d'incident et d'urgence entre l'Opérateur du Terminal Server et l'Utilisateur du Terminal sur le Terminal GNL. Cette procédure d'incident et d'urgence comprend les 3 étapes suivantes :



En tout état de cause, en cas d'urgence la CREG et l'autorité compétente seront informées de sa durée prévue, de sa cause (si elle est connue) et des mesures prises par l'Opérateur du Terminal ainsi que des conséquences pour le(s) Utilisateur(s) du Terminal concerné(s).

a) Phase 1 – Notification d'urgence

En cas où l'Opérateur du Terminal, d'après les renseignements disponibles, évalue que l'incident ou la situation d'urgence est qualifiée d'Urgence GNL, à savoir si cela impacte la sécurité et/ou l'intégrité du système du Terminal GNL ou qu'une telle situation pourrait s'aggraver et donc pourrait avoir des conséquences pour les Utilisateurs du Terminal concernés.

L'Opérateur du Terminal envoie dès qu'il est raisonnablement possible un « Terminal Operator's Emergency Warning » annonçant l'impact possible sur les Services de GNL. Si une action immédiate est nécessaire, l'Opérateur du Terminal n'enverra pas une alerte mais enverra immédiatement une « Emergency Action Notice » conformément à l'étape 2 ci-dessous.

Aussi bien les Utilisateurs du Terminal concernés que la CREG et l'autorité compétente concernée sont informés par téléphone d'une telle Urgence et recevront une notification « Terminal Operator's Emergency Warning » par fax confirmant cette alerte.

b) Phase 2 – Notification d'action d'urgence

D'après les renseignements disponibles, l'Opérateur du Terminal détermine les mesures à prendre pour garantir ou rétablir la sécurité et/ou l'intégrité du système du Terminal GNL.

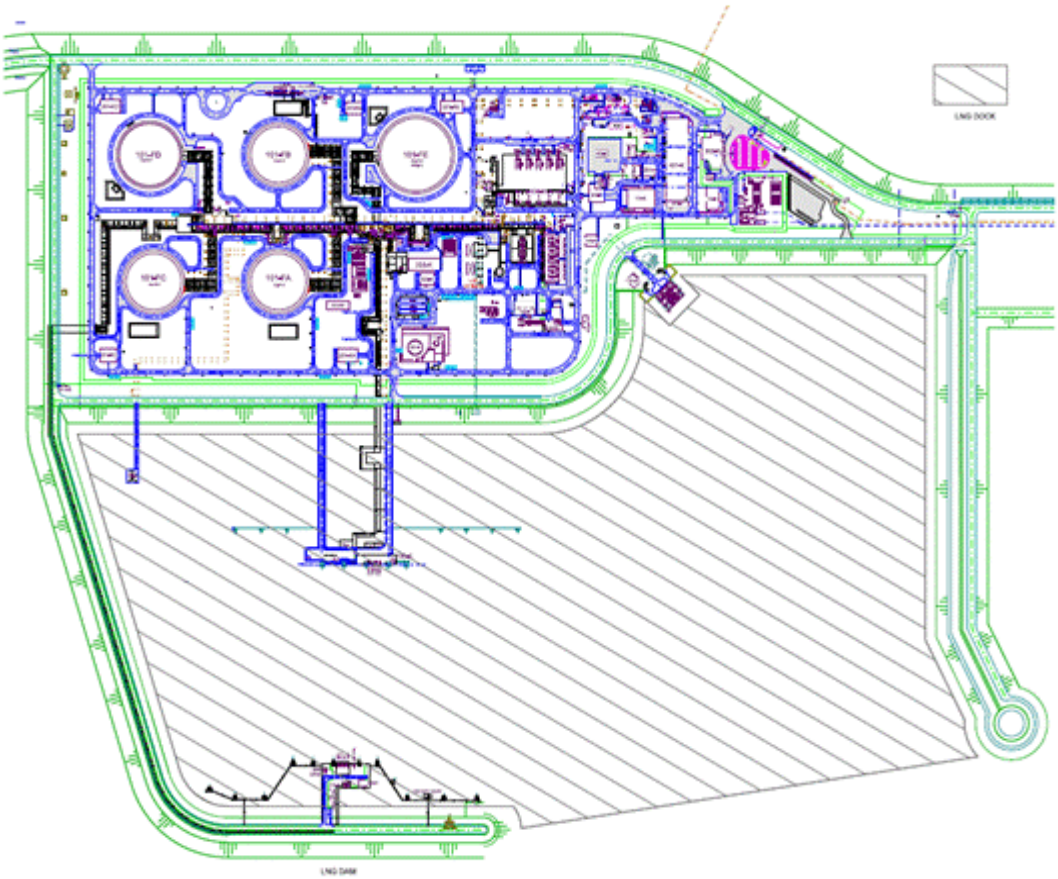
L'Opérateur du Terminal confirme par fax aux Utilisateurs du Terminal concernés et la CREG les mesures à prendre par un « Terminal Operator's Emergency Notice », spécifiant une date/heure de début et le(s) mesure(s) à prendre par les Utilisateurs du Terminal concernés. En cas de réduction ou d'interruption, l'Opérateur du Terminal doit également réduire les Nominations en envoyant une version révisée de la « Notification de Transport Quotidienne de l'Opérateur du Terminal » (TDT) conformément au Règlement d'Accès GNL, y compris aux Utilisateurs du Terminal pouvant être gênés pour accoster. La (les) mesure(s) d'urgence reste(nt) d'application jusqu'à ce que l'Opérateur du Terminal envoie une « Terminal Operator's End of Emergency Notice » (voir la phase 3 pour plus de détails).

À partir du début de l'Urgence, jusqu'à l'envoi d'une notification « Terminal Operator's End of Emergency Notice », l'Opérateur du Terminal précisera la Capacité d'Émission devant être réduite ou interrompue, comme mentionné dans la notification « Terminal Operator's Emergency Notice » ou, le cas échéant, en raison de la non-disponibilité de la Jetée pour le déchargement ou chargement des Navires de GNL.

c) Phase 3 – Notification de fin de l'urgence

Lorsque le(s) action(s) ne sont plus requises, en fonction de l'évaluation de l'Opérateur du Terminal et de l'autorité compétente (le cas échéant), l'Opérateur du Terminal envoie une « Terminal Operator's End of Emergency Notice » par fax aux Utilisateurs du Terminal concernés et la CREG, précisant la date de fin de l'Urgence et en levant les contraintes au Point de Livraison ou Relivraison ou au Terminal de GNL.

3.12 EMPLACEMENT DU QUAI DE GNL



4 FORMULAIRES

4.1 FORMULAIRE DE CONFIRMATION DE SERVICES

4.1.1 Formulaire de Demande de Services pour Contracter (SRFC)

SERVICES REQUEST FORM for CONTRACTING (SRFC)

1. Terminal User's Information

Participant : .....

Contact Person: .....

Phone: ..... Fax: .....

E-mail: .....

2. Request for LNG Services "Binding Request"

LNG Services	Minimum Request	Maximum Request	Start date	Duration

Terminal User hereby:

Signing Date: .....

Name : .....

Position: .....

Signature: .....

By singing this SRFC, Terminal User acknowledges and accepts all the provisions of the corresponding contractual documents

4.1.2 Formulaire de Confirmation de Services pour Contracter (SCFC)

SERVICE CONFIRMATION FORM for CONTRACTING (SCFC)

Transshipper Name:	**xxxx**
Our Reference:	**FLNG0xxx**

LNG Services	Minimum Request	Maximum Request	Start date	Duration

Terminal User

Date: .....

Name: .....

Position: .....

.....

Signature: .....

Date: .....

Name: .....

Position: .....

.....

Signature: .....

Fluxys LNG:

Date: .....

Name: .....

Position: .....

.....

Signature: .....

Date: .....

Name: .....

Position: .....

.....

Signature: .....

4.1.3 Formulaire de demande de Services pour Transferts (SRFA)

SERVICES REQUEST FORM for ASSIGNMENT (SRFA)

To	Terminal Operator	**Copy to**	Assignee or Assignor
Fax		**Fax**	
reference			
From	Assignor or Assignee		
Our reference		**N° of pages**	
Tel			
Fax			
Date / time	dd/mm/yyyy hh:mm		

Subject Secondary market for LNG Services : Services Assignment Request

Dear,

Hereby (Assignor) requests Fluxys LNG for a LNG Service Assignment from (Assignor) to (Assignee)

Service	Slot / Berthing Right / …	
Quantity assigned	XXX	UNIT
Assignment Start date	From dd/mm/yyyy	
Assignment End date	To dd/mm/yyyy	
Assignee	Company	

Rights and obligations related to this service will be transferred from Assignor to Assignee in accordance with the AC

Best regards,

(Signature Assignor)	name	function

(Signature Assignee)	name	function

yellow fields shall be filled in

4.1.4 Formulaire de Confirmation de Services pour Transferts (SCFA)

SERVICES CONFIRMATION FORM for ASSIGNMENT (SCFA)

To	Assignor	**Copy to**	Assignee
Fax		**Fax**	
Your reference			
From	Terminal Operator		
Our reference		**N° of pages**	
Tel			
Fax			
Date / time	dd/mm/yyyy hh:mm		

Subject Secondary market for LNG Services: Services Assignment Confirmation

Dear,

Hereby Fluxys confirms the Service Assigment from (Assignor) to (Assignee) with the following characteristics:

Service	Slot / Berthing Right / …	
Quantity assigned	XXX	UNIT
Assignment Start date	From dd/mm/yyyy	
Assignment End date	To dd/mm/yyyy	
Assignee	Company	

Rights and obligations related to this service will be transferred from Assignor to Assignee in accordance with the AC

Best regards,

Terminal Operator	name	function

yellow fields shall be filled in

4.1.5 Formulaire de demande de Services pour Transferts par l'Opérateur du Terminal (SRFATO)

SERVICES REQUEST FORM for ASSIGNMENT by TERMINAL OPERATOR (SRFATO)

To Terminal Operator
Fax
reference

From Shipper
Our reference
Tel
Fax

Date / time dd/mm/yyyy hh:mm

Subject Secondary market : Services Assignment Request by Terminal Operator

Dear,

Hereby (Assignee) requests Fluxys LNG for a LNG Service Assignment

Service	Slot / Berthing Right / …	
Quantity assigned	XXX	UNIT
Assignment Start date	From dd/mm/yyyy	
Assignment End date	To dd/mm/yyyy	
Assignee	Company	

Rights and obligations related to this service will be transferred from Assignor to Assignee in accordance with the AC

Best regards,

Assignee	name	function

yellow fields shall be filled in

4.1.6 Formulaire de Confirmation de Services pour Transferts par l'Opérateur du Terminal (SCFATO)

SERVICES CONFIRMATION FORM for ASSIGNMENT by TERMINAL OPERATOR (SCFATO)

To	Assignor	**Copy to**	Assignee
Fax		**Fax**	
Your reference			
From	Terminal Operator		
Our reference		**N° of pages**	
Tel			
Fax			
Date / time	dd/mm/yyyy hh:mm		

Subject Secondary market: Services Assignment Confirmation

Dear,

Hereby Fluxys LNG confirms the Service Assignment from (Assignor) to (Assignee) with the following characteristics:

Service	Slot / Berthing Right / …	
Quantity assigned	XXX	UNIT
Assignment Start date	From dd/mm/yyyy	
Assignment End date	To dd/mm/yyyy	
Assignee	Company	

Rights and obligations related to this service will be transferred from Assignor to Assignee in accordance with the AC

Best regards,

Terminal Operator	name	function

yellow fields shall be filled in

4.2 FORMULAIRE DE GARANTIE BANCAIRE

Document à envoyer par la banque de l'Affréteur à
Fluxys LNG, Rue Guimard 4 – 1040 Bruxelles

GARANTIE BANCAIRE SUR PREMIÈRE DEMANDE

RE: Numéro de la Garantie ……..

Un Contrat GNL a été conclu le ……....[*Date du Contrat GNL + référence*]

avec « Affréteur » …..…..[*nom, adresse, numéro d'enregistrement, numéro de TVA*]

pour la souscription et l'utilisation de Services GNL proposés par FLUXYS LNG SA.

Nous nous référons à la demande de « l'Affréteur » … [*Nom*]…

afin de fournir une Garantie Bancaire sur première demande en votre faveur. Conformément à la demande susmentionnée, nous nous engageons irrévocablement par les présentes à vous payer, à votre première demande, indépendamment de la validité et des effets juridiques du contrat susvisé et renonçant à tous les droits d'objection et de défense résultant dudit contrat, tout montant inférieur ou égal à ……....[*montant de la Garantie Bancaire*] €.

Le montant de la Garantie Bancaire vous est irrévocablement dû à votre première demande, par lettre recommandée, à concurrence du montant qui y sera mentionné, sans que vous deviez vous justifier envers nous, en notre qualité de banque émettrice, et sans aucune possibilité dans notre chef de faire valoir un refus du consommateur final.

En cas de faillite, de concordat, de liquidation ou de toutes autres procédures équivalentes intentées contre le consommateur final, le montant de la garantie vous sera légitimement dû.

Notre garantie expire automatiquement si votre demande écrite de paiement et votre confirmation écrite ne nous parviennent pas le ….....[*date d'échéance*] au plus tard.

Le montant total de cette garantie sera réduit de tout paiement que nous aurions déjà effectué.

Aux fins de l'exécution de ce contrat et de ses conséquences, notre banque fait élection de domicile à ……...[*adresse + coordonnées*].

Salutations distinguées.

4.3 CONDITIONS D'ACCÈS/UTILISATION DE LA PLATE-FORME DES DONNÉES ÉLECTRONIQUES

4.3.1 Introduction

Dans le cadre de l'exécution des Services de GNL, l'Opérateur du Terminal octroie l'accès à et l'utilisation de la Plate-forme de Données Électroniques aux Utilisateurs du Terminal, à la condition que l'Utilisateur du Terminal respecte les conditions d'accès à et d'utilisation de la Plate-forme de Données Électroniques, telles que décrites dans cette section 4.3 AC.

Un tel accès sera accordé aux représentants de l'Utilisateur du Terminal, ci-dessous dénommés les Utilisateurs du Système, sur une base non exclusive et non cessible, et ce, dès que ces Utilisateurs du Système sont enregistrés comme indiqué dans la section 4.3.3 AC. L'utilisation de la Plate-forme de Données Électroniques par les Utilisateurs du Système est en outre assujettie à des procédures d'identification et d'authentification détaillées dans la section 4.3.4 AC.

À des fins commerciales, opérationnelles et réglementaires, l'Opérateur du Terminal octroie différents droits d'accès à la Plate-forme de Données Électroniques. À cet effet, la distinction suivante est faite selon le type de données rendues accessibles :

- Les données publiques sont des données rendues accessibles à tous sans aucune restriction d'accès ;
- Les données privées sont rendues accessibles à un Utilisateur du Terminal spécifique, avec une utilisation limitée dépendant des droits d'accès octroyés par l'Utilisateur du Système de la Plate-forme de Données Électroniques, tels que décrits dans la section 4.3.3 AC.

4.3.2 Définitions

Sauf si le contexte ne s'y prête pas, les définitions visées au chapitre 5 AC s'appliquent à cet intitulé. Les mots et expressions utilisés dans le présent paragraphe dont la première lettre est une majuscule et qui ne sont pas définis au chapitre 5 AC, recouvrent la signification suivante :

Configuration de l'Administration	Ensemble de tâches concernant la création, la modification ou la suppression d'Utilisateurs du Système de la Plate-forme de Données Électroniques liées à un Utilisateur du Terminal et l'octroi de droits d'accès à ces Utilisateurs du Système conformément à la section 4.3.3.1 AC.
Système de Réservation Electronique	Partie de la Plate-forme de Données Électroniques fournie par l'Opérateur du Terminal et permettant à l'Utilisateur du Terminal de souscrire des Services de GNL ;

Plate-forme de Données Électroniques	L'application internet proposée par l'Opérateur du Terminal à l'Utilisateur du Terminal conformément à cette section 4.3 AC et dans laquelle l'Opérateur du Terminal autorisera l'accès aux données tant publiques que privées et à son Système d'Enregistrement Électronique associé.
Droits de Propriété Intellectuelle	Brevets, marques commerciales, marques de service, logos, représentations, appellations commerciales, noms de domaines internet, droits de conception, droits d'auteur (y compris droits relatifs aux logiciels informatiques) et droits moraux, droits relatifs aux bases de données, droits de topographie de semi-conducteurs, droits de modèle d'utilité, droits de savoir-faire et autres droits de propriété intellectuelle, qu'ils aient été déposés ou non et incluant les demandes d'enregistrement, ainsi que tous droits ou toutes formes de protection ayant un effet équivalent ou similaire dans tous les pays.
Point de Contact Unique ou SPOC	Représentant désigné par l'Utilisateur du Terminal qui sera la personne de contact entre l'Utilisateur du Terminal et l'Opérateur du Terminal et qui sera habilité à réaliser la Configuration de l'Administration conformément à la section 4.3.3.1 AC.
Utilisateur du Système	Une personne physique qui représente un Utilisateur du Terminal et qui a accès aux données privées, conformément à la section 4.3.3 AC.
Heures Ouvrables	Du lundi au vendredi, entre 9h00 et 18h00, heure belge, sauf durant les jours fériés en Belgique ou l'horaire de jour férié de l'Opérateur du Terminal.

4.3.3 Droits d'accès

Afin d'éviter toute ambiguïté, l'Opérateur du Terminal octroie à l'Utilisateur du Système qui a été inscrit, soit en tant que SPOC, soit par le SPOC, un droit temporaire, personnel, non-transférable et non-exclusif pour l'utilisation de la Plate-forme de Données Électroniques pour la consultation de données et, le cas échéant, pour l'introduction de demandes de Service de GNL au moyen du Système de Réservation Électronique, selon la combinaison d'un ou plusieurs des droits d'accès suivants.

4.3.3.1 Droits d'administration

L'Utilisateur du Terminal nommera un ou plusieurs SPOC, qui deviendront des Utilisateurs du Système possédant les droits d'administration sur la Plate-forme de Données Électroniques. Aux fins de l'enregistrement d'un SPOC pour un Utilisateur du Terminal spécifique, l'Opérateur du Terminal demandera au moins le nom, l'adresse électronique et le numéro de téléphone portable de ladite personne.

Une fois le SPOC enregistré, l'Opérateur du Terminal lui enverra son nom d'utilisateur et son mot de passe par e-mail[1]. Dès lors, le SPOC est autorisé à utiliser l'outil d'administration de la Plate-forme de Données Électroniques et à procéder à la Configuration de l'Administration de tous les Utilisateurs du Système relatifs à cet Utilisateur du Terminal, en :

- Enregistrant le(s) Utilisateur(s) du Système et ses/leurs informations ;
- Assurant la gestion du mot de passe des Utilisateurs du Système, dont les opérations de création, de réinitialisation ou de déverrouillage ;
- Modifiant ou effaçant les informations liées aux Utilisateurs du Système ; et
- Octroyant ou modifiant les droits d'accès octroyés aux Utilisateurs du Système.

Afin d'enregistrer un nouvel Utilisateur du Système, le SPOC de l'Utilisateur enregistrera au minimum son nom, son adresse électronique et son numéro de téléphone portable dans l'outil d'administration.

Une fois l'Utilisateur du Système est enregistré, l'Opérateur du Terminal doit envoyer à ce dernier son nom d'utilisateur par e-mail et son mot de passe par SMS[1]. À partir de ce moment, l'Utilisateur du Système pourra utiliser la Plate-forme de Données Électroniques et consulter les données privées relatives à l'Utilisateur du Terminal, conformément aux droits d'accès qui lui ont été octroyés à ce moment-là par le SPOC.

4.3.3.2 Droits de lecture

Un Utilisateur du Système titulaire de droits de lecture est uniquement autorisé à consulter les données publiques et privées relatives à cet Utilisateur du Terminal, publiées sur la Plate-forme de Données Électroniques de l'Opérateur du Terminal.

4.3.3.3 Droits de transaction

Un Utilisateur du Système titulaire de droits de transaction est autorisé à consulter et à enregistrer des informations de transaction à l'aide du Système de Réservation Électronique, relatives, sans toutefois s'y limiter, à la demande de service de GNL pour le compte de l'Utilisateur du Terminal auprès de l'Opérateur du Terminal.

L'Utilisateur du Terminal garantit que l'Utilisateur du Système est autorisé à engager légalement, le cas échéant, l'Utilisateur du Terminal, y compris, mais pas seulement, conformément à toute disposition statutaire.

4.3.4 Accès à la Plate-forme de Données Électroniques

4.3.4.1 Infrastructure

L'Utilisateur doit, à ses propres frais et à ses propres risques :

a) Demander et obtenir un nom d'utilisateur et un mot de passe ; et

[1] Le mot de passe est généré par le système et doit être modifié à la première tentative de connexion.

b) Acheter le matériel, les logiciels et les licences nécessaires, le cas échéant, pour l'utilisation du nom d'utilisateur, du mot de passe pour le Système de Réservation Électronique tel qu'expliqué à l'article 4.3.3 AC.

Tous les coûts engagés par l'Utilisateur du Terminal et relatifs à la demande et à l'administration du nom d'utilisateur, du mot de passe, y compris, sans toutefois s'y limiter, la Configuration de l'Administration, seront payés par l'Utilisateur du Terminal.

L'Opérateur du Terminal traitera la demande d'accès de l'Utilisateur du Terminal pour le SPOC et consentira les efforts raisonnables afin de fournir le plus rapidement possible à l'Utilisateur du Terminal un accès à ses données via la Plate-forme de Données Électroniques. En principe, l'accès sera octroyé dans un délai de dix (10) Jours Ouvrables à compter de la date de la demande d'accès. Toutefois, ce délai n'est pas liant pour l'Opérateur du Terminal. Si l'accès est octroyé, l'Opérateur du Terminal fournira à l'Utilisateur du Terminal un manuel[2] d'utilisation de la Plate-forme de Données Électroniques qui pourra être modifié de temps en temps.

L'Utilisateur du Terminal doit, à ses frais et à ses risques, disposer d'une configuration minimum sur demande de l'Opérateur du Terminal afin d'accéder à la Plate-forme de Données Électroniques. Ces exigences minimales sont publiées sur le site web de Fluxys et peuvent être modifiées en fonction des éventuelles évolutions technologiques.

4.3.4.2 Disponibilité de la Plate-forme de Données Électroniques

La Plate-forme de Données Électroniques est accessible via l'internet. À cet effet, l'Utilisateur du Terminal reconnaît explicitement que l'internet est un réseau international ouvert dont les caractéristiques et spécificités lui sont bien connues. L'Utilisateur accepte que l'Opérateur du Terminal du Terminal décline toute responsabilité afférente à tout dommage direct ou indirect que l'Utilisateur pourrait subir à la suite de l'utilisation de l'internet. L'Opérateur du Terminal se réserve le droit de modifier à tout moment les moyens de communication électroniques utilisés pour les services proposés via la Plate-forme de Données Électroniques.

Sauf indication contraire, la Plate-forme de Données Électroniques est censée être accessible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Toutefois, l'assistance en cas de problèmes techniques ou d'indisponibilité de la Plate-forme de Données Électroniques, pour quelque raison que ce soit, ou du helpdesk sera uniquement assurée par l'Opérateur du Terminal pendant les Heures Ouvrables. L'Opérateur du Terminal se réserve le droit de suspendre à tout moment ou de limiter autrement la disponibilité de tout ou partie de la Plate-forme de Données Électroniques afin d'effectuer de temps en temps toutes modifications susceptibles d'améliorer ou d'étendre son fonctionnement, ou simplement d'en assurer la maintenance. L'Opérateur du Terminal notifiera ponctuellement l'Utilisateur du Terminal de toute modification apportée à la Plate-forme de Données Électroniques ou de toute indisponibilité et consentira tous les efforts raisonnables afin de limiter au maximum cette indisponibilité.

[2] Ledit manuel sera disponible en ligne sur la Plate-forme et peut être envoyé à l'Utilisateur sur demande.

4.3.4.3 Disponibilité du Système de Réservation Électronique

Le Système de Réservation Électronique est prévu pour être accessible 24h/24 et 7 jours sur 7. Toutefois, l'assistance en cas de problèmes techniques ou d'indisponibilité du Système de Réservation Électronique, pour quelque raison que ce soit, ou du helpdesk sera uniquement assurée par l'Opérateur du Terminal pendant les Heures Ouvrables. L'Opérateur du Terminal se réserve le droit de suspendre à tout moment ou de limiter autrement la disponibilité de tout ou partie du Système de Réservation Électronique afin d'effectuer de temps en temps toutes modifications susceptibles d'améliorer ou d'étendre son fonctionnement, ou simplement d'en assurer la maintenance. L'Opérateur du Terminal notifiera ponctuellement l'Utilisateur du Terminal de toute modification apportée au Système de Réservation Électronique ou de toute indisponibilité et consentira tous les efforts raisonnables afin de limiter au maximum cette indisponibilité.

L'indisponibilité du Système de Réservation Électronique, due ou non à un cas de force majeure, n'affectera pas les droits de l'Utilisateur du Terminal visés dans le Contrat GNL, étant donné que l'Utilisateur du Terminal peut à tout moment demander des Services de GNL via les autres canaux prévus dans le Règlement d'Accès GNL.

4.3.4.4 Refus d'accès

L'Opérateur du Terminal peut à tout moment bloquer l'accès avec effet immédiat de l'Utilisateur du Système à la Plate-forme de Données Électroniques, sans ouvrir un droit d'indemnisation et sans affecter les droits et obligations des Parties en vertu du Contrat GNL :

a) à la demande écrite de l'Utilisateur de bloquer ou de supprimer un compte d'un Utilisateur du Système pour quelque raison que ce soit ;
b) pour des raisons techniques affectant le système informatique de l'Opérateur du Terminal ; et,
c) en cas de manquement ou de violation par l'Utilisateur du Système, sans possibilité de réparation, étant entendu que l'utilisation de la Plate-forme de Données Électroniques par l'Utilisateur du Système qui entraverait la bonne exploitation ou nuirait à l'image ou à la réputation de l'Opérateur du Terminal (e.a. l'utilisation erronée ou frauduleuse des données et/ou de la Plate-forme de Données Électroniques) sera considérée comme une violation, sans possibilité de réparation, de l'utilisation de la Plate-forme de Données Électroniques.

4.3.5 Utilisation du Système de Réservation Électronique

Les Utilisateurs du Système titulaires de droits de transaction peuvent soumettre une demande de transaction liante de Service de GNL.

Si le Service de GNL demandé est disponible, la transaction de Service de GNL sera automatiquement réservée dans le Système de Réservation Électronique. Un e-mail de confirmation sera ensuite envoyé à l'Utilisateur du Système qui a soumis la demande de transaction liante de service de GNL. En cas d'indisponibilité du Service de GNL demandé ou en cas de traitement additionnel nécessaire du Service de GNL demandé, la transaction

de Service de GNL sera acceptée dans le Système de Réservation Électronique et transmise aux services commerciaux de l'Opérateur du Terminal pour une analyse plus approfondie.

L'Opérateur du Terminal se réserve le droit de demander à l'Utilisateur du Terminal de fournir des garanties financières supplémentaires afin de satisfaire à l'évaluation de la solvabilité décrite dans le Contrat GNL. Cette vérification de la solvabilité peut avoir lieu après la confirmation dans le Système de Réservation Électronique.

Le Système de Réservation Électronique permet à l'Utilisateur du Terminal de consulter et de modifier sa demande de transaction de Service de GNL avant de la confirmer. L'Utilisateur du Terminal est seul responsable de la vérification de la précision de toute demande de transaction de Service de GNL et, à cet effet :

a) l'Utilisateur ne pourra pas invoquer une erreur après la confirmation ; et,
b) toute erreur de ce type n'invalidera pas la demande.

La demande de l'Utilisateur via le Système de Réservation Électronique et toute autre action exécutée en vertu du présent article 4.3 AC, le cas échéant, sera consignée et enregistrée par l'Opérateur du Terminal à des fins, notamment :

a) de surveillance et d'analyse ; et,
b) de preuve.

L'Opérateur du Terminal conservera de telles informations aussi longtemps qu'il le jugera nécessaire et les traitera conformément à l'article 4.3.9 AC.

4.3.6 Responsabilité

Il est explicitement convenu entre les Parties que les dispositions relatives à la responsabilité et visées dans le Contrat GNL ne s'appliqueront pas aux responsabilités des Parties résultant de ou afférentes à cet article 4.3 AC, et que de telles responsabilités, qu'elles soient contractuelles, extracontractuelles ou autres, et leur portée respective, sont énoncées de manière exhaustive et exclusive dans cet article 4.3 AC et s'appliqueront à tous droits, toutes réclamations ou toutes indemnisations auxquels l'autre Partie et ses Affiliés peuvent prétendre en vertu du présent article 4.3 AC, quelles que soient les circonstances dans lesquelles elles surviennent.

4.3.6.1 Responsabilité de l'Opérateur du Terminal

L'Opérateur du Terminal ne garantit pas que l'accès ou le fonctionnement de la Plate-forme de Données Électroniques sera ininterrompu, ponctuel, sûr, efficace, fiable ou sans erreur, étant donné que la fourniture des services en vertu du présent article 4.3 AC dépend notamment du bon fonctionnement du réseau des télécommunications/de l'internet.

L'utilisation de la Plate-forme de Données Électroniques ainsi que les données qui résultent d'une telle utilisation sont à la discrétion et aux propres risques de l'Utilisateur du Terminal. L'Utilisateur du Terminal est seul responsable de tout dommage causé à ses systèmes informatiques, téléphones, fax et autres appareils, ou à ceux des autres, ou de la perte de données à la suite de l'utilisation de la Plate-forme de Données Électroniques.

L'Opérateur du Terminal ne fournira aucune garantie et déclinera toute responsabilité afférente à la mise à jour, l'exactitude, la précision ou l'exhaustivité des données fournies ainsi qu'au bon fonctionnement de la Plate-forme de Données Électroniques. L'Utilisateur du Système reconnaît qu'il est possible que les données ne soient pas toujours vérifiées et/ou validées par l'Opérateur du Terminal. Afin d'éviter toute ambigüité, le manque de disponibilité de la Plate-forme de Données Électroniques n'affectera en aucun cas les droits et obligations des Parties visés dans le Contrat GNL ou relatifs aux Services.

En aucun cas et dans les limites permises par la loi applicable, l'Opérateur du Terminal ne sera responsable envers l'Utilisateur du Terminal de tout dommage direct ou indirect, matériel ou immatériel, ou d'une quelconque nature, subi par l'Utilisateur du Terminal, y compris, sans toutefois s'y limiter, la perte de bénéfices, la perte de perspectives ou opportunités commerciales, la perte de contrats, les dommages aux tiers ou toute autre conséquence qui pourrait découler de :

- l'utilisation et/ou du manque de disponibilité de la Plate-forme de Données Électroniques ou du Système de Réservation Électronique en général ; ou,
- l'utilisation et/ou l'indisponibilité du nom d'utilisateur et du mot de passe, sauf en cas de faute délibérée de l'Opérateur du Terminal ; ou,
- l'inexactitude de données ou l'absence de données fournies en vertu de l'article 4.3 AC.

4.3.6.2 Responsabilité de l'Utilisateur du Terminal

L'Utilisateur du Terminal est seul responsable de l'utilisation et de l'administration :

- des données dans l'outil d'administration ; et
- de la Plate-forme de Données Électroniques en général.

L'Utilisateur du Terminal est seul responsable de l'administration, y compris, sans toutefois s'y limiter à la Plate-forme de Données Électroniques, la révocation et/ou la suspension, la distribution, la diffusion, la copie de ses noms d'utilisateur et mots de passe, ainsi que l'accès donné au contenu du e-mail et de l'utilisation de son outil d'administration par une personne (non) autorisée et/ou des tiers. L'Utilisateur du Terminal doit prendre toutes les mesures appropriées afin de sécuriser l'accès à l'outil d'administration.

En général, l'Utilisateur du Terminal est responsable du respect de la confidentialité de ses noms d'utilisateur, mots de passe et du contenu de l'e-mail, ainsi que des données limitant l'accès à ses ordinateurs. L'Utilisateur du Terminal sera responsable de toutes les activités se produisant sous ses comptes ou mots de passe.

L'Utilisateur du Terminal sauvegardera les intérêts de et indemnisera l'Opérateur du Terminal face à toute réclamation faite par des tiers y compris la personne concernée, concernant l'utilisation des identifiants de l'Utilisateur du Terminal, des mots de passe et du contenu du e-mail par des personnes (non) autorisées, le transfert de données personnelles à l'Opérateur du Terminal et, en général, concernant cette Plate-forme de Données Électroniques.

4.3.7 Force Majeure

Outre les dispositions relatives à la Force Majeure visées dans le Contrat GNL, les événements qui seront considérés comme des cas de Force majeure en vertu du présent article 4.3 AC incluent, sans toutefois s'y limiter, le piratage ou des interférences malveillantes de tiers nuisant aux installations électroniques et/ou à la Plate-forme de Données Électroniques de l'Opérateur du Terminal et aux logiciels, matériels, télécommunications ou autres défaillances de réseau, interruptions, perturbations, dysfonctionnements ou virus informatiques.

En cas de Force Majeure entraînant l'indisponibilité de la Plate-forme de Données Électroniques et/ou du Système de Réservation Électronique, l'Utilisateur du Terminal peut demander à tout moment des Services de GNL via les autres canaux prévus dans le Règlement d'Accès GNL.

4.3.8 Droits de Propriété Intellectuelle

Les Droits de Propriété Intellectuelle associés à la Plate-forme de Données Électroniques et/ou au Système de Réservation Électronique et ses composantes sont la propriété exclusive de l'Opérateur du Terminal et/ou de ses donneurs de licence. L'Utilisateur du Terminal s'engage à respecter les Droits de Propriété Intellectuelle du détenteur des droits concerné et afférents aux travaux, logiciels et bases de données mis à sa disposition, sous quelque forme que ce soit, conformément aux lois nationales et internationales en matière de protection des droits d'auteur, des logiciels et des bases de données.

4.3.9 Législation en matière de protection de la vie privée

L'utilisation du système informatique de l'Opérateur du Terminal et de la Plate-forme de Données Électroniques ainsi que l'exécution d'autres obligations contractuelles peuvent entraîner le traitement de données personnelles par l'Opérateur du Terminal (à savoir, les données relatives aux employés de l'Utilisateur du Terminal utilisant la Plate-forme de Données Électroniques ou y demandant l'accès, dans le sens de la législation belge et/ou européenne de la protection des données). Le cas échéant, l'Opérateur du Terminal agira conformément à la loi applicable et aux dispositions légales en matière de protection des données y compris le Règlement Général sur la Protection des Données 2016/679. L'Opérateur du Terminal assurera un traitement correct des données à caractère personnel. Les données à caractère personnel sont traitées par l'Opérateur du Terminal et/ou par des Sociétés Liées de l'Opérateur du Terminal, dans sa/leur capacité de contrôleur(s), et ce, aux fins suivantes :

a) L'administration et le contrôle de l'accès à la Plate-forme de Données Électroniques ;
b) La gestion de la relation avec l'Utilisateur du Terminal ;
c) La prévention des abus et des fraudes ;
d) À des fins de statistiques ;
e) À des fins de preuve ;
f) Pour permettre à l'Opérateur du Terminal de fournir des Services de GNL ; et,
g) Pour la conformité avec ses obligations légales et réglementaires.

En outre, l'Utilisateur du Terminal reconnaît et accepte que les données à caractère personnel puissent être communiquées à un fournisseur de services d'hébergement avec qui l'Opérateur du Terminal a conclu des accords appropriés relatifs à la protection de ce type de données. La personne concernée peut également consulter ses données personnelles en contactant l'Opérateur du Terminal par écrit, ou, le cas échéant, demander la rectification des données qui le concernent. La personne concernée par les données a également le droit de s'opposer au traitement de ses données personnelles conformément à la législation en vigueur en matière de protection des données. Le cas échéant, l'Utilisateur du Terminal déclare et certifie qu'il communiquera uniquement des données personnelles à l'Opérateur du Terminal, après que la personne concernée a reçu les informations légales appropriées concernant le traitement des données ; et, conformément à la législation applicable en matière de protection des données, l'Opérateur du Terminal applique des procédures de sécurité adéquates et prend des mesures afin de garantir que les données personnelles traitées ne soient pas perdues, mal utilisées, modifiées, endommagées, supprimées ou divulguées accidentellement à des tiers. L'Opérateur du Terminal ne divulguera pas les données à caractère personnel à des tiers, sauf si la législation ou les autorités l'exigent.

Pour plus d'informations au sujet du traitement des données personnelles par l'Opérateur du Terminal, consultez https://www.fluxys.com/fr/privacy.

5 GLOSSAIRE DES DÉFINITIONS

5.1 OBJECTIF

Le présent glossaire comprend les définitions de termes et expressions utilisés dans le Règlement d'Accès GNL et les Contrats GNL.

5.2 DÉFINITIONS

1) ***Affréteur*** étant donné la signification prévue dans le Contrat de GNL.

2) ***Affréteur de transbordement*** étant donné la signification prévue dans le Contrat de Transbordement de GNL (LTSA).

3) ***Ajustement de la Qualité*** étant donné la signification prévue dans l'AC 3.8.

4) ***Allocation de Capacités à Court Terme*** étant donné la signification prévue dans l'AC 2.2.2.

5) ***Allocation de Capacités à Long Terme*** étant donné la signification prévue dans l'AC 2.2.1.

6) ***Année Contractuelle*** désigne une période débutant à 00h00 le 1er janvier de toute année calendaire et se terminant à 24h00 le 31 décembre suivant, étant entendu que la première Année Contractuelle débutera à la Date de Début du Service et se terminera à 24h00 le 31 décembre de la même année calendaire et que la dernière Année Contractuelle débutera à 00h00 le 1er janvier et se terminera à la fin du jour d'échéance ou d'expiration du Contrat de GNL.

7) ***Année*** désigne une période de douze (12) Mois consécutifs.

8) ***Applicability Statement 2*** ou AS2 désigne le protocole d'échange de données électroniques utilisé pour échanger des données contractuelles et transmettre des informations.

9) ***Autorité Portuaire*** désigne l'autorité portuaire du Port connue sous le nom de « Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen NV » ou « MBZ » ou toute entité lui succédant.

10) ***Autorité Publique*** désigne les autorités gouvernementales et toute section politique ou agence ou intermédiaire, exécutif, législatif ou judiciaire de ces dernières.

11) ***Autre Affréteur de Transbordement*** signifie toute personne autre qu'un Affréteur de Transbordement qui est partie à un Contrat de GNL avec l'Opérateur du Terminal pour au moins un (1) Droit d'Accostage pour Transbordement et/ou un (1) Stockage de Transbordement.

12) ***Autre Affréteur NNS*** désigne toute personne autre que l'Affréteur qui est partie à un accord afférent à la fourniture de Services Non-Nominés avec l'Opérateur du Terminal.

13) ***Autre Affréteur*** signifie toute personne autre qu'un Affréteur qui est partie à un Contrat de GNL avec l'Opérateur du Terminal pour au moins un (1) Slot et/ou un (1) Droit d'Accostage et/ou un (1) Droit d'Accostage Additionnel et/ou un (1) Droit d'Accostage Autonome et/ou a de la Capacité d'Emission au Terminal.

14) ***Autre Utilisateur*** désigne toute personne autre que l'Affréteur ou Autre Affréteur qui est partie à un Contrat de GNL.

15) ***Avis de Fin ou NOR*** désigne un avis de fin délivré par le capitaine d'un navire de GNL lors de l'arrivée à la Station d'Embarquement des Pilotes conformément à l'AC 3.1.

16) ***Avis de Fin pour le Début du Chargement*** ou ***NORTL*** désigne un avis de fin pour le chargement délivré par le capitaine d'un navire de GNL à un représentant de l'Opérateur du Terminal à la suite de l'établissement d'une interface sécurisée navire-rive à l'accostage, et ce, conformément à l'AC 3.1.

17) ***Avis de Fin pour le Début du Déchargement*** ou ***NORTU*** désigne un avis de fin pour le déchargement délivré par le capitaine d'un navire de GNL à un représentant de l'Opérateur du Terminal à la suite de l'établissement d'une interface sécurisée navire-rive à l'accostage, et ce, conformément à l'AC 3.1.

18) ***Belgian Consumer Price Index*** ou ***CPI*** désigne l'indice des prix à la consommation en Belgique (indice normal, base 1996) tel que publié au Moniteur Belge sur une base mensuelle.

19) ***Bride*** désigne le point auquel le Terminal de GNL est raccordé au Réseau.

20) ***Buy-back Gaz*** désigne la Quantité de Gaz Naturel exprimée en unité d'énergie qui est renvoyée du Terminal de GNL vers le Navire de GNL ou vice versa via la conduite de retour de vapeur telle que décrite dans l'AC 3.4.

21) ***Capacité à Long Terme*** étant donné la signification prévue dans l'AC 2.2.1.

22) ***Capacité d'Emission Additionnelle*** étant donné la signification prévue à l'AC 2.1.11.

23) ***Capacité d'Emission Autonome*** étant donné la signification prévue à l'AC 2.1.12.

24) ***Capacité d'Emission de Base*** désigne un montant de quatre virgule vingt (4,20) GWh/heure de la Capacité d'Emission pour le Gaz Naturel alloué à chaque Slot Souscrit durant la Durée du Stockage de Base.

25) ***Capacité d'Emission Quotidienne*** étant donné la signification prévue à l'AC 2.1.13.

26) *Capacité d'Emission* signifie la somme de la Capacité d'Emission de Base, de la Capacité d'Emission Additionnelle, de la Capacité d'Emission Autonome et de la Capacité d'Emission Quotidienne.

27) *Capacité de Stockage* désigne la capacité de stockage attribuée à l'Affréteur et étant la somme du Stockage de Base, du Stockage Additionnel, du Stockage Résiduel et de toute Capacité de Stockage Quotidienne souscrite par l'Affréteur.

28) *Capacité de Stockage Quotidienne* étant donné la signification prévue à l'AC 2.1.14.

29) *Capacité Étendue du Terminal Phase 1* signifie l'extension du Terminal de GNL en vertu de laquelle la Jetée Ouest sera construite et mise en service.

30) *Capacité Étendue du Terminal Phase 2* signifie l'extension du Terminal de GNL, en vertu de laquelle une 5e citerne de stockage du GNL et des installations supplémentaires de compresseur et de pompes seront construites et mises en service.

31) *Capacité Non-Etendue du Terminal* désigne la capacité du Terminal de GNL avant la mise en service de la Capacité Étendue du terminal.

32) *Capacité Totale d'Emission de Base* désigne la Capacité d'Emission totale attribuée comme Capacité d'Emission de Base de l'Affréteur ou des Autres Affréteurs.

33) *Capacités à Court Terme* étant donné la signification prévue dans l'AC 2.2.2.

34) *Capacités d'Emission Non-Nominés ou Droits d'Emission Non-Nominés* signifient les Capacités d'Emission et les droits d'Emission additionnels en vertu desquels l'Affréteur et/ou d'Autres Affréteurs et/ou d'Autres utilisateurs n'ont soumis aucune Nomination du Terminal conformément à l'AC 3.5.

35) *Capacités Make-Up* étant donné la signification prévue dans les accords de GNL (le cas échéant).

36) *Capacity Subscription Agreement* ou *ACS* désigne les accords de souscription de capacité conclus en 2004 entre l'Opérateur du Terminal et Tractebel GNL Trading, QTL&ZLNG et Distrigas SA et afférents au Terminal de GNL.

37) *Cargo Nominé de GNL* désigne la quantité estimée de GNL à bord d'un Navire de GNL, quand il accoste au Terminal de GNL, nominé pour la livraison au Terminal de GNL.

38) *Charge de Capacité* désigne la charge par Année Contractuelle due pour les Services de GNL souscrits dans un Contrat de GNL conformément aux Tarifs Régulés.

39) *Charge de Capacité Mensuelle* désigne la Charge de Capacité due par mois.

40) *Charges de Services de Chargement ABR* désignent les charges dues pour les Services de Chargement à condition que l'Affréteur ait un Droit d'Accostage Additionnel (ou le cas échéant un Droit d'Accostage), conformément au Tarif Régulé.

41) ***Charges de Services de Chargement SABR*** désignent les charges dues pour les Services de Chargement à condition que l'Affréteur ait un Droit d'Accostage Autonome (ou le cas échéant un Droit d'Accostage), conformément au Tarif Régulé.

42) ***Charges de Services de Gazage*** désignent les charges dues pour les Services de Gazage, conformément au Tarif Régulé.

43) ***Charges de Services de Refroidissement*** désignent les charges dues pour les Services de Refroidissement conformément aux Tarifs Régulés.

44) ***Citerne*** signifie, lorsqu'elle est utilisée au sens de l'AC 3.5, un point notionnel représentant le compte de Gaz en Stock de l'Utilisateur du Terminal en aval du Point de Livraison.

45) ***Client de l'Affréteur*** désigne l'entité à laquelle le Gaz Naturel est transféré et/ou délivré après livraison par l'Opérateur du Terminal à l'Affréteur au Point de Relivraison, au Point de Relivraison pour Chargement ou au Point de Relivraison pour Chargement de Camion, et qui, pour éviter toute confusion, peut être un Affréteur.

46) ***Code de Bonne Conduite*** désigne l'Arrêté Royal du 23 décembre 2010 relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel, à l'installation de stockage de gaz naturel et à l'installation de GNL et portant modification de l'Arrêté Royal du 12 juin 2001 relatif aux conditions générales de fourniture de gaz naturel et aux conditions d'octroi des autorisations de fourniture de gaz naturel, publié au Moniteur Belge le 5 janvier 2011, tel que parfois amendé ou remplacé.

47) Compte Bloqué désigne un compte bancaire ouvert dans une institution ayant son siège social en Belgique et dûment agréé par la Banque Nationale de Belgique, conformément à la procédure de Compte Bloqué et aux principes suivants :

(i) le compte bancaire sera ouvert aux noms des deux Parties ; et,

(ii) tout paiement réalisé depuis le Compte Bloqué nécessitera la signature des deux Parties ; et,

(iii) tout intérêts courus sur un montant payé sur le Compte Bloqué sera au bénéfice de la Partie ayant payé ledit montant sur le Compte Bloqué, sous réserve du paiement de tous les frais bancaires et du paiement des intérêts dus conformément aux dispositions de facturation du Contrat de GNL concerné.

48) ***Conditions Générales*** ou ***GC*** désignent les conditions générales telles que visées dans un Contrat de GNL.

49) ***Conditions Météorologiques Défavorables*** désignent des conditions climatiques et/ou maritimes qui sont actuellement suffisamment dégradées et qui :
   a) interdisent à un Navire de GNL de poursuivre son accostage, le transfert ou l'appareillage conformément aux normes climatiques et maritimes prescrites dans les réglementations publiées et applicables dans le Port ou sur ordre du directeur du port ; ou
   b) contraignent le capitaine du Navire de GNL à décider qu'il n'est pas raisonnable pour le Navire de GNL d'accoster, de transférer ou d'appareiller du port.

50) ***Consommation de Fuel Gas*** désigne la Quantité de Fuel Gas utilisée par le Terminal pendant la période concernée telle que mesurée par l'Opérateur du Terminal.

51) ***Contrat de GNL*** désigne un accord avec l'Opérateur du Terminal aux fins de la fourniture de Services de GNL dans le Terminal de GNL.

52) ***Contrat de Services de GNL*** *ou* ***LSA*** désigne le contrat approuvé par la CREG sous lequel des Services de GNL, particulièrement des Slots, sont souscrits et utilisés par l'Affréteur.

53) ***Contrat de Services de Transport*** désigne le contrat de services de transport conclu par le Client de l'Affréteur aux fins du transport de Gaz Naturel à partir du Point de Relivraison.

54) ***Contrat de Transbordement de GNL*** ou ***LTSA*** désigne l'accord approuvé par le CREG en vertu duquel les Services de transbordement du GNL sont souscrits et utilisés par l'Affréteur.

55) ***Contrat Terminalling de GNL*** ou ***LTA*** désigne l'accord approuvé par le CREG en vertu duquel des Services de GNL sont souscrits et utilisés par l'Affréteur.

56) ***Contrepartie de l Utilisateur*** désigne l'entité à laquelle l'Utilisateur du Terminal fournit du Gaz Naturel lors de la relivraison par l'Opérateur du Terminal à l'Affréteur au POR conformément à l'AC 3.5, et qui, afin d'éviter toute confusion, peut être le Client de l'Affréteur.

57) ***CREG*** signifie « la *Commission pour la Régulation de l'Électricité et du Gaz* » telle que visée à l'Article 15/14 de la Loi Gaz, ou tout acte lui succédant.

58) ***Date d'Échéance*** signifie le dernier Jour auquel une facture doit être payé conformément aux GC du Contrat de GNL concernée.

59) ***Date de Commencement*** signifie la date à laquelle un Contrat de GNL entre en vigueur.

60) ***Date de Début du Service*** désigne la date spécifiée dans le formulaire concerné de Confirmation de Services pour le début de la Durée du Service.

61) ***Date de Fin du Service*** désigne la date spécifiée dans le formulaire concerné de Confirmation des Services pour la fin de la Durée du Service.

62) ***Date Reportée de Force Majeure*** recouvre la signification qui lui est donnée dans les accords de GNL (le cas échéant).

63) ***Débit de Transfert de navire à navire*** signifie le débit nominal pouvant aller jusqu'à 14 000 m³ de GNL/heure au cours du déchargement d'un Navire de GNL à une Jetée vers un autre Navire de GNL à l'autre Jetée, dont la réalisation est conditionnée à la présence sur le Navire de GNL récepteur d'un équipement adéquat avec capacité de compresseur pour retour de vapeur.

64) ***Degré Celsius*** ou ***°C*** désigne l'intervalle spécifique, exprimé en °C, entre une température Kelvin et la température de deux cent septante-trois virgule quinze (273,15) Kelvin, défini comme tel dans les unités SI et les recommandations de la norme ISO 1000 aux fins de l'utilisation de leurs multiples et/ou de certaines autres unités.

65) ***Délai de Prêt*** désigne la période visée dans l'AC 3.1.

66) ***Délai de Renomination Applicable*** désigne le délai de renomination énoncé dans l'AC 3.5.5.

67) ***Demande d'Approbation du Navire*** étant donné la signification prévue dans l'AC 3.2.

68) ***Demande de Services de Livraison de GNL*** désigne la notification que l'Affréteur envoie à l'Opérateur du Terminal, telle que visée dans l'AC 3.1.4.

69) ***Demande de Services de Relivraison de GNL*** désigne la notification que l'Affréteur doit envoyer à l'Opérateur du Terminal, telle que visée dans l'AC 3.9.

70) ***Demurrage Rate*** désigne le montant dû à la suite d'un dépassement du temps d'Accostage Autorisé au taux spécifié dans les Tarifs Régulés.

71) ***Désaccord*** étant donné la signification prévue dans les accords de GNL.

72) ***Droit d'Accostage Additionnel*** désigne le droit d'accoster accordé à un Navire de GNL aux fins de bénéficier de Services de Relivraison de GNL au Terminal de GNL en lien avec une Marée, comme autorisé par les règles maritimes applicables dans le Port et conformément au Règlement d'Accès GNL.

73) ***Droit d'Accostage Additionnel Planifié*** désigne le Droit d'Accostage Additionnel qui a été alloué et planifié conformément au RBS. Un tel programme se réfèrera à une Marée spécifique par ce Droit d'Accostage Additionnel.

74) ***Droit d'Accostage Additionnel pour Transbordement Planifié*** désigne le Droit d'Accostage pour Transbordement qui a été alloué et planifié conformément au RTBS. Un tel programme se réfèrera à une Marée Basse spécifique par ce Droit d'Accostage pour Transbordement Souscrit.

75) ***Droit d'Accostage Additionnel Souscri***t signifie un Droit d'Accostage Additionnel contracté en vertu d'un LTA. Le nombre de Droits d'Accostage Additionnels

souscrits par Année Contractuelle est spécifié dans le Formulaire de Confirmation de Services.

76) ***Droit d'Accostage*** désigne le droit d'accoster ou de décharger un Navire de GNL ou, alternativement, le droit accordé à un Navire de GNL d'accoster afin de bénéficier des Services de Relivraison de GNL au Terminal de GNL liée à une Marée haute, comme autorisé par les règles maritimes applicables dans le Port et conformément au Règlement d'Accès GNL.

77) ***Droit d Accostage Planifié*** désigne le Droit d'Accostage qui a été alloué et planifié conformément au RBS. Un tel programme se réfèrera à une Marée Haute spécifique pour ce Droit d'Accostage

78) ***Droit d'Accostage pour Transbordement*** est le droit de voir un Navire de GNL accepté par l'Opérateur du Terminal. Le titulaire de ce droit pourra accoster et décharger ou, alternativement, charger un Navire de GNL et, le cas échéant, faire procéder à des services de Gazage et/ou de Refroidissement au Terminal de GNL en lien avec une Marée basse, et ce, de la manière autorisée par les règles maritimes applicables dans le Port et conformément au présent Règlement d'Accès pour le GNL.

79) ***Droit d'Accostage pour Transbordement Souscrit*** signifie un Droit d'Accostage pour Transbordement souscrit par un Affréteur de Transbordement ou un Autre Affréteur de Transbordement, le nombre de Droits d'Accostage pour Transbordement par Année Contractuelle étant souscrit dans le Formulaire de Confirmation de Services.

80) ***Droits d'accostage pour Transbordement Mensuels Disponibles ou AMTBR*** étant donné la signification prévue à l'AC 3.1.

81) ***Droit d'Accostage Autonome*** désigne le droit d'accoster un Navire de GNL à la Jetée Est ou à la Jetée Ouest aux fins de la fourniture de Services de Chargement de GNL ou de Services de Déchargement de GNL au Terminal GNL en rapport à une marée, de la manière autorisée par les règles maritimes applicables dans le Port, et conformément au présent Règlement d'Accès pour le GNL.

82) ***Droit d'Accostage Autonome Planifié*** signifie un Droit d'Accostage Autonome qui a été alloué et planifié conformément au RBS. Un tel programme se réfèrera à une Marée spécifique pour ce Droit d'Accostage Autonome.

83) ***Droit d'Accostage Autonome Souscrit*** signifie un Droit d'Accostage Autonome contracté en vertu d'un LTA. Le nombre de Droits d'Accostage Autonomes souscrits par Année Contractuelle est spécifié dans le Formulaire de Confirmation de Services.

84) ***Durée d'Accostage Autorisé*** désigne la durée énoncée dans l'AC 3.1.

85) ***Durée du Contrat*** désigne la période débutant à la date à laquelle un Contrat de GNL produit ses effets et se terminant à la date d'échéance (pour quelque motif que ce

soit) ou à l'expiration dudit accord conformément aux dispositions du Contrat de GNL.

86) ***Durée du Service*** désigne le nombre d'Années spécifié dans le Formulaire de Confirmation de Services.

87) ***Durée du Stockage de Base*** désigne une période débutant avec la Marée identifiée pour un Slot Planifié et se termine immédiatement avant la 40e (quarantième) Marée suivante.

88) ***Durée Réelle d'Accostage*** désigne la durée réelle nécessaire au Navire de GNL pour accoster, transférer et appareiller, telle que visée dans l'AC 3.1.

89) ***EASEE-gas*** signifie « *European Association for the Streamlining of Energy Exchange-gas* » qui a été fondée par six (6) membres fondateurs le 14 mars 2002 à Paris afin de faciliter la création d'un marché gazier européen efficace et efficient par le développement et la promotion de pratiques commerciales communes ayant pour objet de simplifier et d'harmoniser les processus commerciaux entre les parties prenantes.

90) ***EDIg@s*** ou ***Electronic Data Interchange EDIFACT*** désigne le protocole d'échange de données électroniques utilisé afin d'échanger les données et les informations.

91) ***Émission*** (et ses termes dérivés) désigne la capacité de regazéification du GNL et d'injection de Gaz Naturel sur le Réseau au Point de Relivraison.

92) ***Émission Minimale*** étant donné la signification prévue dans l'AC 3.1.

93) ***Entreprise Affiliée*** désigne une société affiliée à une Partie, avec le sens de l'article 11 du Code Belge des Sociétés et de l'article 19.1 de la Loi Gaz, tel que modifié, ou tout acte lui succédant.

94) ***EURIBOR*** ou ***Euro Interbank Offered Rate*** désigne le taux auquel les dépôts à terme interbancaire libellés en euros sont proposés par une banque de premier rang à une autre banque de premier rang et tel que publié dans les pages Moneyline Telerate 248-249 et 47860-47866. Si le Moneyline Telerate cesse de publier les taux Euribor, les parties conviennent de spécifier une autre source Euribor proposée par la Fédération Bancaire Européenne (FBE). Si la FBE ne propose aucune source, des efforts raisonnables seront consentis par les parties à un Contrat de GNL afin de convenir d'une source Euribor différente.

95) ***Euro*** ou ***€*** désigne la monnaie unique des États Membres de l'Union européenne appartenant à la zone euro.

96) ***Évènement de Crédit*** étant donné la signification prévue dans les accords de GNL.

97) ***Évènement de Défaut*** étant donné la signification prévue dans le Contrat de GNL.

98) ***Facteur DES*** désigne la quantité de gaz de Boil-off, exprimée en kWh, générée par l'opération de désurchauffe. Le Facteur DES sera déterminé sur la base de l'analyse thermodynamique préalable de l'opération de désurchauffe.

99) ***Facteur Électricité HP de Transbordement*** désigne le facteur de conversion représentant la quantité fixe d'électricité exprimée en kWh consommée par l'Opérateur du Terminal par unité de TBOG exprimée en kWh pour chaque type d'opération comme défini sous l'AC 3.1.6.2.2 (i) à (iv), ou zéro (0).

100) ***Facteur Électricité LP de Transbordement*** désigne le facteur de conversion représentant la quantité fixe d'électricité exprimée en kWh consommée par l'Opérateur du Terminal par unité de gaz de Boil-off exprimée en kWh retournant vers le Navire de GNL au Point de Livraison pour Transbordement pour chaque type d'opération comme défini sous l'AC 3.1.6.2.2 (ii) et (iv), ou zéro (0).

101) ***Facteur Électricité P de Transbordement*** désigne le facteur de conversion représentant la quantité fixe d'électricité exprimée en kWh consommée par l'Opérateur du Terminal par quantité de GNL chargée dans le Navire de GNL au Point de Relivraison pour Transbordement pour chaque opération comme défini sous l'AC 3.1.6.2.2 (iii) et (iv), ou zéro (0).

102) ***Fenêtre de Souscription*** désigne la fenêtre de demande de Services de GNL conformément aux dispositions visées dans le Règlement d'Accès GNL et les termes et conditions afférentes à une telle fenêtre.

103) ***Fenêtre*** signifie, pour ce qui concerne un Slot Planifié, une durée de trois (3) Marées Hautes consécutives débutant lors de la première Marée Haute qui est celle spécifiquement visée pour le Slot Planifié dans le RBS. En relation à un Droit d'Accostage Additionnel Planifié ou à un Droit d'Accostage Autonome, elle signifie une période de temps comprenant trois Marées hautes, ou trois Marées Basses consécutives, débutant lors de la première de ces Marées, qui est celle spécifiquement visée dans le RBS.

104) ***Fluxys Belgium SA*** désigne Fluxys Belgium NV/SA, une société de droit belge, possédant son siège social au 31 Avenue des Arts à 1040 Bruxelles, Belgique et enregistrée au Registre de commerce de Bruxelles sous le numéro RCB 34.991, n° TVA BE 402.954.628.

105) ***Force Majeure à Long Terme*** étant donné la signification prévue dans les accords de GNL (le cas échéant).

106) ***Force Majeure*** ou ***Évènement de Force Majeure*** étant donné la signification prévue dans les accords de GNL.

107) ***Formulaire de Confirmation de Services*** désigne le formulaire (tel que publié sur le site web de l'Opérateur du Terminal) dûment complété par l'Utilisateur du Terminal et accepté par l'Opérateur du Terminal conformément au Règlement d'Accès GNL.

108) ***Formulaire de Confirmation de Services pour Contracter*** ou ***SCFC*** désigne le formulaire visé dans l'AC 4.1.

109) ***Formulaire de Confirmation de Services pour Transferts*** ou ***SCFA*** désigne le formulaire visé dans l'AC 4.1.

110) ***Formulaire de Confirmation de Services pour Transferts par l'Opérateur du Terminal*** ou ***SCFATO*** désigne le formulaire visé dans l'AC 4.1.

111) ***Formulaire de Demande de Services*** désigne le formulaire (tel que publié sur le site web de l'Opérateur du Terminal) que l'Utilisateur du Terminal utilisera afin de demander des Services de GNL conformément au Règlement d'Accès GNL.

112) ***Formulaire de Demande de Services pour Contracter*** ou ***SRFC*** désigne le formulaire visé dans l'AC 4.1.

113) ***Formulaire de Demande de Services pour Transferts*** ou ***SRFA*** désigne le formulaire visé dans l'AC 4.1.

114) ***Formulaire de Demande de Services pour Transferts par l'Opérateur du Terminal*** ou ***SRFATO*** désigne le formulaire visé dans l'AC 4.1.

115) ***Fuel Gas*** désigne le Gaz Naturel utilisé par l'Opérateur du Terminal afin d'exploiter le Terminal de GNL.

116) ***Garantie Bancaire Financière*** signifie la garantie financière à première demande que l'Utilisateur du Terminal devra être en mesure de présenter conformément les dispositions de GC du Contrat de GNL.

117) ***Gaz de Boil-Off de Transbordement*** ou ***TBOG*** désigne la quantité totale de gaz naturel générée par le Boil-off de GNL au cours de la fourniture de Services de Transbordement de GNL – tous les aspects de tels services étant pris en considération, comme défini en vertu de l'AC 3.1.6.2.2. Ce gaz naturel inclut le GNL vaporisé en raison de l'afflux de chaleur dans le processus et le GNL éventuellement requis pour désurchauffer le gaz à l'entrée de compresseurs.

118) ***Gaz en Stock*** signifie la Quantité de GNL à chaque heure de chaque jour, exprimée en termes d'énergie et calculée conformément au Règlement d'Accès GNL.

119) ***Gaz Naturel*** désigne un hydrocarbure ou un mélange d'hydrocarbures et de gaz non combustibles qui, quand il est extrait du sous-sol de la terre à son état naturel séparément ou avec des hydrocarbures liquides, est à l'état gazeux.

120) ***Gaz Naturel Liquéfié*** ou ***GNL*** signifie le Gaz Naturel à l'état liquide à ou près de son point d'ébullition et à une pression d'une (1) atmosphère environ.

121) ***GIIGNL LNG Custody Transfer Handbook*** désigne le manuel afférent aux procédures et à l'équipement disponible et utilisé par les membres du GIIGNL (« Groupe International des Importateurs de Gaz naturel Liquéfié – Paris ») afin de déterminer la

quantité énergétique de GNL transférée entre les Navires de GNL et les terminaux de GNL, telle que publiée par le GIIGNL.

122) ***GNL de l'Affréteur*** désigne le GNL délivré par ou pour le compte et au nom de l'Affréteur au Point de Livraison.

123) ***ICC*** signifie la Chambre Internationale de Commerce.

124) ***Indemnités de Frais Evitées*** désigne la charge de capacité due pour l'exécution de Services d'Ajustement de la Qualité, conformément au Tarif Régulé.

125) ***Informations Confidentielles*** désignent les informations commerciales relatives à l'Affréteur, un Autre Affréteur ou un Autre Utilisateur, communiquées directement ou indirectement à l'Opérateur du Terminal, à l'exception des informations généralement connues du public, et ce, d'une manière autre qu'une action erronée de l'Opérateur du Terminal.

126) ***Interruption Applicable / Contrainte relative au Délai*** désigne l'interruption / la contrainte relative au délai énoncées dans l'AC 3.5.6.

127) ***Jetée*** désigne la Jetée Est ou la Jetée Ouest et ***Jetées*** désigne la Jetée Est et la Jetée Ouest.

128) ***Jetée Est*** désigne la jetée la plus à l'est du Quai GNL dans le Terminal de GNL et possédant les caractéristiques techniques visées dans l'AC 3.1.

129) ***Jetée Ouest*** désigne la jetée la plus à l'ouest (quand elle sera construite et mise en service) du Quai GNL dans le terminal GNL et possédant les caractéristiques techniques visées dans l'AC 3.1.

130) ***Joule ou J*** désigne le travail exécuté quand le point d'application d'une force d'un Newton est déplacé d'un Mètre dans la direction de la force.

131) ***Jour*** désigne une période de vingt-quatre (24) heures (ou de vingt-trois (23) ou vingt-cinq (25) heures le cas échéant pour heure d'été ou heure d'hiver) démarrant à 00h00 chaque jour et prenant fin à 24h00 (heure Belge) le même jour.

132) ***Jour Ouvrable*** désigne une journée en Belgique autre qu'un samedi ou un dimanche ou un jour férié ou un « jour de pont » se situant entre un jour férié et un samedi ou un dimanche. L'Opérateur du Terminal communique à l'Utilisateur du Terminal les dates des jours fériés et des jours de pont préalablement à chaque Année Contractuelle.

133) ***Journée Gazière*** désigne la période de vingt-trois (23), vingt-quatre (24) ou vingt-cinq (25) heures, selon le cas, débutant à 6h00 (heure belge) chaque Jour et prenant fin à 6h00 (heure belge) le Jour suivant, étant entendu que la date de toute Journée Gazière correspond à la date de début de cette période, tel que déterminé dans le présent document.

134) ***Jours de Service Réduit*** étant donné la signification prévue dans l'AC 3.7.

135) ***kWh*** désigne un kilowatt/heure et est égal à trois virgule six (3,6) Mégajoules.

136) ***Livraison Horaire Nominée*** ou ***NHD*** désigne les quantités d'énergie de Gaz Naturel, exprimées en kWh, qui seront livrées à la Bride ou CTP pour chaque heure de la Journée Gazière, conformément à l'AC 3.5.

137) ***Loi Gaz*** désigne la loi belge sur le gaz du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, telle que modifiée de temps à autre, ou tout acte lui succédant.

138) ***m³ de GNL*** désigne un volume de gaz naturel liquéfié occupant un (1) Mètre cube.

139) ***m³(n)*** (Mètre cube normal) de Gaz Naturel désigne la quantité de gaz naturel occupant un volume d'un (1) Mètre cube à zéro (0) degré Celsius, à une pression absolue d'un virgule zéro un trois deux cinq (1,01325) bar et libre de toute vapeur d'eau.

140) ***Maintenance Non-Planifiée*** étant donné la signification prévue dans l'AC 3.7.

141) ***Maintenance Planifiée à Court Terme*** étant donné la signification prévue dans l'AC 2.7.

142) ***Maintenance Planifiée à Long Terme*** étant donné la signification prévue dans l'AC 3.7.

143) ***Maintenance Planifiée à Moyen Terme*** étant donné la signification prévue dans l'AC 3.7.

144) ***Marché Primaire*** désigne le marché de services de GNL négociés directement par l'Opérateur du Terminal.

145) ***Marché Secondaire*** désigne toutes les transactions de Services GNL sur un marché autre que le Marché Primaire.

146) ***Marée*** désigne le moment auquel le niveau de la mer atteint un point élevé ou bas dans le Port, tel que publié annuellement par les Autorités Portuaires ou leur successeur dans le tableau des marées.

147) ***Marée Basse*** désigne le moment auquel le niveau de la mer atteint un point bas dans le Port, tel que publié annuellement par les Autorités Portuaires ou leur successeur dans le tableau des marées.

148) ***Marée Haute*** désigne le moment auquel le niveau de la mer atteint un point élevé dans le Port, tel que publié annuellement par les Autorités Portuaires ou leur successeur dans le tableau des marées.

149) ***MBTU*** signifie un (1) million (106) d'unités thermiques britanniques ou UTB.

150) ***Mégajoule*** ou ***MJ*** désigne un million (10^6) de Joules.

151) ***Mètre*** ou ***m*** désigne la distance que la lumière parcourt dans le vide au cours de 1/299.792.458e de seconde (comme déterminé par le « Cahier général des poids et mesures », Paris, 1983).

152) ***Mètre cube*** ou ***m³*** désigne le volume occupé par un cube dont chaque côté mesure un (1) mètre.

153) ***Mois*** désigne un mois calendaire débutant à 00h00 le premier Jour et se terminant à 24h00 le dernier Jour de ce mois.

154) ***Montant du Crédit*** étant donné la signification prévue dans les accords de GNL.

155) ***Navire de GNL*** désigne un navire de GNL à être utilisé afin de livrer du GNL au Terminal de GNL ou pour charger du GNL à partir du Terminal de GNL et qui a été approuvé par l'Opérateur du Terminal conformément à la procédure visée à l'AC 3.2.

156) ***Nominations*** ou ***Nominations du Terminal*** désignent les demandes formulées par les Utilisateurs du Terminal à l'Opérateur du Terminal afin d'obtenir des quantités de Gaz Naturel, exprimées en kWh, transmises conformément à l'AC 3.5.

157) ***Nomination d'Emission*** étant donné la signification prévue dans l'AC 3.5.

158) ***Nomination des Procédures de Navire de GNL*** signifie les procédures de nomination et d'approbation d'un Navire de GNL, telles que visées dans l'AC 3.2.

159) ***Nomination Inversée*** étant donné la signification prévue dans l'AC 3.5.

160) ***Nominations TSA*** désignent les nominations réalisées par le Client de l'Affréteur en vertu du Contrat de Services de Transport.

161) ***Notification de Contrainte de l'Opérateur du Terminal*** désigne la notification émise par l'Opérateur du Terminal conformément à l'AC 3.5. Le type de notification Edig@s d'une telle notification sera « NOMRES ».

162) ***Notification de Force Majeure à Long Terme*** étant donné la signification prévue dans les accords de GNL (le cas échéant).

163) ***Notification de Transport Quotidienne de l'Opérateur du Terminal*** ou ***TDT*** désigne la notification émise par l'Opérateur du Terminal conformément à l'AC 3.5. Le type de notification Edig@s d'une telle notification sera « NOMRES ».

164) ***Notification de Transport Quotidienne de l'Utilisateur ou SDT*** désigne la notification émise par l'Utilisateur du Terminal à l'Opérateur du Terminal conformément à l'AC 3.5. Le type de notification Edig@s pour un tel SDT sera « NOMINT ».

165) ***Numéro Wobbe*** étant donné la signification prévue dans le Règlement d'Accès GNL.

166) ***Opérateur de L'Equipement de Gaz de Boil-Off de Transbordement*** ou ***TBOGFO*** désigne la personne qui soutire le TBOG, exprimé en quantités d'énergie, délivré au Point de Relivraison.

167) ***Opérateur du Terminal*** étant donné la signification prévue dans les Accords GNL.

168) ***Opérateur Raisonnable et Prudent*** désigne une personne essayant d'exécuter ses obligations contractuelles conformément à toutes les lois et réglementations applicables et qui, ce faisant et dans la conduite générale de son entreprise, exerce un degré de compétence, de diligence, de prudence et de prévoyance devant être raisonnablement et ordinairement attendu d'un opérateur compétent et expérimenté engagé dans le même type d'entreprise dans des circonstances et conditions identiques ou similaires.

169) ***Partie*** désigne l'Opérateur du Terminal et l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement tels qu'identifiés dans le Contrat de GNL quand ils sont nommés individuellement.

170) ***Partie en Défaut*** désigne la partie en défaut telle que visée dans le Contrat de GNL.

171) Parties désignent l'Opérateur du Terminal et l'Affréteur ou l'Affréteur de Transbordement tels qu'identifiés dans le Contrat de GNL quand ils sont nommés collectivement.

172) ***Perte Indirecte*** désigne toute perte ou tout dommage indirect, accessoire ou consécutif subi par une partie et/ou une tierce partie, y compris sans toutefois s'y limiter, la perte de profits, la perte ou l'interruption de la production et toute perte de contrat, et ce, même si ces évènements surviennent et affectent l'autre partie et/ou une tierce partie (y compris, sans s'y limiter, à la suite de toute(s) plainte(s), demande(s) ou action(s) formulée(s) ou initiée(s) contre une telle partie par une tierce partie, de la violation de toute représentation ou garantie visée dans les présentes, explicite ou implicite, contractuelle, délictuelle ou autre).

173) ***Pilote*** désigne un professionnel dûment expérimenté possédant les qualifications sectorielles reconnues en Belgique et dont le rôle est d'aborder le Navire de GNL et d'assister le capitaine du Navire de GNL en matière de sécurité de navigation, d'accostage et d'appareillage du Navire de GNL, à partir de la Station d'Embarquement des Pilotes à l'accostage dans le Terminal de GNL au quai de GNL et de l'accostage dans le Terminal de GNL à la Station d'Embarquement des Pilotes.

174) ***Plan d'Accostage Indicatif*** ou ***IBS*** désigne le plan annuel de livraisons par les Cargos Nominés de GNL au Terminal de GNL par l'Affréteur et les Autres Affréteurs, tels que désignés conformément à l'AC 3.1.

175) ***Plan d'Accostage Indicatif pour Transbordement*** ou ***ITBS*** désigne le plan annuel de livraisons ou de relivraisons par les Cargos Nominés de GNL au Terminal de GNL par l'Affréteur de Transbordement et les Autres Affréteurs de Transbordement, tels que désignés conformément à l'AC 3.1.

176) ***Plate-forme de Marché Secondaire (SMP)*** désigne l'application web fournie par l'Opérateur du Terminal pour la commercialisation des Services de GNL entre les Utilisateurs du Terminal sur le Marché Secondaire, conformément aux dispositions du point AC 2.3.

177) ***Point d'Entrée*** désigne tout point physique du Réseau où le Gaz Naturel peut être injecté dans le Réseau.

178) ***Point de Livraison*** désigne le point du Terminal de GNL au niveau duquel la bride d'accouplement de la conduite de déchargement du Terminal de GNL est raccordée à la bride d'accouplement de la « manifold » de GNL à bord du Navire de GNL.

179) ***Point de livraison pour Transbordement*** désigne le point du Terminal de GNL au niveau duquel la bride d'accouplement de la conduite de déchargement du Terminal de GNL est raccordée à la bride d'accouplement de la « manifold » de GNL à bord du Navire de GNL.

180) ***Point de Relivraison de Transport*** étant donné la signification prévue dans l'AC 3.8.

181) ***Point de Relivraison*** désigne le point auquel la bride d'accouplement du Terminal de GNL est raccordée à la bride d'accouplement du Réseau.

182) ***Point de Relivraison pour Chargement des Camions*** désigne le point du Terminal de GNL auquel la bride d'accouplement de la conduite de chargement du Terminal de GNL est raccordée à la bride d'accouplement du camion.

183) ***Point de Relivraison pour Chargement*** désigne le point du Terminal de GNL auquel la bride d'accouplement de la conduite de chargement du Terminal de GNL est raccordée à la bride d'accouplement de la « manifold » de GNL à bord du Navire de GNL.

184) ***Point de Relivraison pour Transbordement*** désigne le point du Terminal de GNL au niveau duquel la bride d'accouplement de la conduite de chargement du Terminal de GNL est raccordée à la bride d'accouplement de la « manifold » de GNL à bord du Navire de GNL.

185) ***Point de Transfert Commodité*** ou ***CTP*** désigne un point notionnel qui permet aux Utilisateurs du Terminal d'échanger du Gaz en Stock entre eux dans le Terminal de GNL, conformément à l'AC 3.5.

186) ***Port*** désigne le port maritime à Zeebrugge, Belgique, où le Terminal de GNL est implanté.

187) ***Prix de la Capacité d'Emission Additionnelle*** désigne le prix de la Capacité d'Emission Additionnelle conformément au Tarif Régulé.

188) ***Prix de la Capacité d'Emission Quotidienne*** désigne le prix de la Capacité d'Emission Quotidienne conformément au Tarif Régulé.

189) ***Prix de la Capacité de Stockage Quotidienne*** désigne le prix de la Capacité de Stockage Quotidienne conformément au Tarif Régulé.

190) ***Prix du Droit d'Accostage pour Transbordement Souscrit*** signifie le prix d'un Droit d'Accostage pour Transbordement Souscrit, comme spécifié dans les Tarifs Régulés.

191) ***Prix du Slot Souscrit désigne le prix*** d'un Slot Souscrit, tel que spécifié dans les Tarifs Régulés.

192) ***Prix du Stockage Additionnel*** désigne le prix spécifié pour le Stockage Additionnel conformément au Tarif Régulé.

193) **Prix du Stockage de transbordement Souscrit** désigne le prix d'un Stockage de Transbordement Souscrit, tel que spécifié dans les Tarifs Régulés.

194) ***Procédure d'Allocation Standard*** désigne la procédure définie dans l'AC 3.1.

195) ***Procédure d'Allocation Standard pour Droits d'Accostage pour Transbordement*** désigne la procédure définie dans l'AC 3.1.2.2.

196) ***Procédure d'Approbation du Navire*** étant donné la signification prévue dans l'AC 3.2.

197) ***Procédure de Protection et de Sécurité Navire-Rive*** étant donné la signification prévue dans l'AC 3.2.

198) ***Programme d'Accostage Roulant*** ou ***RBS*** désigne le programme fourni dans l'AC 3.1.

199) ***Programme d'Accostage Roulant*** **pour Transbordement** ou ***RTBS*** désigne le programme fourni dans l'AC 3.1.

200) ***Programme de Terminalling de GNL*** désigne le programme de terminalling de GNL approuvé par le CREG publié par l'Opérateur du Terminal, conformément au Code de Bonne Conduite.

201) ***Quai GNL*** désigne la partie du Port renseignée comme telle sur la carte annexée à cette fin dans l'AC 3.12.

202) ***Quantité*** désigne la quantité de Gaz Naturel, de GNL ou de Fuel Gas, selon le cas, exprimée en termes énergétiques (kWh) sur la base de la Valeur Calorifique Brute.

203) ***Quantités Acceptées*** désignent la quantité de Gaz Naturel notifiée par l'Utilisateur du Terminal à la Bride ou au Point de Transfert Commodité conformément à l'AC 3.5.4.2.5 et acceptée par l'Opérateur du Terminal pour chaque heure d'un jour gazier.

204) ***Quantités Confirmées*** désignent les quantités horaires, exprimées en kWh, durant une Journée Gazière particulier et pour un Utilisateur du Terminal particulier, et ce, conformément à l'AC 3.5.

205) ***Quantités Correspondantes*** étant donné la signification prévue dans l'AC 3.5.

206) ***Quantité de Fuel Gas ou FGm*** désigne la Quantité de Fuel Gas exprimée en kWh pour chaque mois M, qui est égale à un virgule trois zéro pourcent (1,30%) du Gaz Naturel livré par Opérateur du Terminal à l'Affréteur au Point de Relivraison.

207) ***Quantités Prêtées*** désignent la quantité de Gaz Naturel ou de GNL prêtée à l'Affréteur et/ou un Autre Affréteur conformément à l'AC 3.1.

208) ***Quantités Traitées*** désignent les quantités acceptées par un TSO ou un Opérateur du Terminal d'un Affréteur, d'un Autre Affréteur ou d'un Autre Utilisateur pour la livraison et/ou le soutirage à la Bride et/ou au Point de Transfert de Commodité, qui peuvent avoir été corrigées par ledit TSO ou Opérateur du Terminal en tenant compte des calculs physiques et/ou des contraintes de capacité et/ou des obligations d'équilibre, si elles existent, telles que notifiés dans l'AC 3.5.

209) ***Redelivery Metering Facility Operator*** or ***RMFO*** désigne la personne qui, en vertu d'un accord avec l'Opérateur du Terminal, opère, maintient et calibre l'équipement de mesure et de contrôle de qualité aux installations de comptage utilisées afin de mesurer le Gaz Naturel, exprimé en quantités d'énergie, délivré au Point de Relivraison.

210) ***Règlement d'Accès GNL*** ou ***AC*** désigne le document composé d'un ensemble standard de règles et procédures régissant l'accès régulé aux Services de GNL proposés par l'Opérateur du Terminal à tout Utilisateur du Terminal utilisant le Terminal de GNL exploité par l'Opérateur du Terminal à Zeebrugge, tel que publié par l'Opérateur du Terminal conformément au Code de Bonne Conduite.

211) ***Règlement Gaz*** signifie le Règlement (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel et abrogeant le règlement (CE) n° 1775/2005 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).

212) ***Règles de Sélection de l'ICC*** désignent les règles d'expertise de la ICC.

213) ***Règles Opérationnelles*** désignent les règles opérationnelles du Terminal de GNL telles qu'énoncées dans l'AC 3.1.

214) ***Relivraison Horaire Nominée*** ou ***NHR*** désigne les quantités d'énergie de Gaz Naturel, exprimées en kWh, qui seront livrées au POR pour chaque heure de la Journée Gazière, conformément à l'AC 3.5.

215) ***Réseau*** signifie le réseau de transmission à haute pression de Gaz Naturel exploité en Belgique par le transporteur.

216) ***Segment 1*** désigne la partie du réseau à partir du Terminal de GNL jusqu'à OKS (Oosterkerstraat) incluse.

217) ***Service de Prêt*** désigne le service en vertu duquel le Gaz Naturel est prêté à l'Affréteur et/ou un Autre Affréteur conformément à l'AC 3.1.

218) ***Service(s) de GNL*** ou ***Services de Capacité*** désigne tous les services fournis par l'Opérateur du Terminal en vertu du Règlement d'Accès GNL et du Contrat GNL lié, à l'exception des Services de Chargement de Camions fournis par l'Opérateur du Terminal, lesquels sont régis par les dispositions du Règlement d'Accès GNL pour Chargement de Camion, sauf indication spécifique ;

219) ***Services d'Ajustement de la Qualité*** étant donné la signification prévue dans l'AC 3.8.

220) ***Services de Chargement*** désignent les Services de Relivraison de GNL incluant la livraison de GNL par l'Opérateur du Terminal au Point de Relivraison pour Chargement aux fins de remplir les citernes de cargaison d'un Navire de GNL à condition que l'Affréteur ait un Droit d'Accostage Additionnel ou un Droit d'Accostage Autonome (ou un Droit d'Accostage le cas échéant)

221) Le ***(Service de) Chargement de Camions*** désigne le service de chargement d'un Camion de GNL par l'Opérateur du Terminal au Terminal de GNL conformément aux dispositions du Règlement d'Accès pour le GNL pour le Chargement de Camions.

222) ***Services de Déchargement de GNL*** désignent les Services de GNL consistant en le déchargement d'un navire de GNL sous le LTA au Point de Livraison suite à la réception d'une Demande pour des Services de Déchargement de GNL.

223) ***Services de Gazage*** désignent les Services de Relivraison de GNL ou les Services de Transbordement de GNL, incluant la relivraison par l'Opérateur du Terminal de quantités de GNL à partir du Terminal de GNL afin d'alimenter en gaz les citernes de cargaison d'un Navire de GNL et de respecter les caractéristiques techniques telles qu'énoncées dans l'AC 3.9.

224) ***Service de Liquéfaction Virtuelle*** ou ***Liquéfaction Virtuelle*** étant donné la signification prévue dans l'AC 2.1.19.

225) ***Services de Refroidissement*** désignent les Services de Relivraison de GNL ou les Service de Transbordement de GNL incluant la livraison par l'Opérateur du Terminal de Quantités de GNL à partir du Terminal de GNL afin de refroidir les citernes de cargaison d'un Navire de GNL et de respecter les spécifications telles qu'énoncées dans l'AC 3.9.

226) ***Services de Relivraison de GNL*** désignent les Services de GNL suivants, incluant la relivraison de GNL par l'Opérateur du Terminal en vertu de la LTA au Point de Relivraison pour Chargement, à la réception d'une demande de Services de Relivraison de GNL conformément à l'AC 3.9 :

a) Services de Chargement ; et/ou
b) Services de Refroidissement ; et/ou
c) Services de Gazage.

227) ***Taux de Chargement*** signifie :

a) pour le chargement de Navires de GNL via les bras de transfert de seize (16) pouces sur la Jetée Est ou de vingt (20) pouces sur la Jetée Ouest :

(i) un taux nominal de 5.200 m³ de GNL/heure si les services de chargement sont fournis par trois (3) citernes de stockage de GNL ; ou
(ii) un taux nominal de 4.300 m³ de GNL/heure si les services de chargement sont fournis par deux (2) citernes de stockage de GNL ; ou
(iii) un taux nominal de 2.400 m³ de GNL/heure si les services de chargement sont fournis par une (1) citerne de stockage de GNL.

b) pour le chargement de navires de GNL via le bras de chargement de huit (8) pouces sur la Jetée Ouest : un taux maximal de 1.500 m³ de GNL/heure.

228) ***Services Non-Nominés*** ou ***NNS*** désignent le Service de GNL proposé par l'Opérateur du Terminal et grâce auquel l'Affréteur et/ou d'Autres Affréteurs NNS peuvent procéder à des Nominations du Terminal sur la base des Droits d'Émission Non-Nominés, et ce, conformément aux dispositions visées dans l'AC 3.5.

229) ***Situation d'Urgence*** désigne tout évènement ou circonstance, qualifié ou non de force majeure, nécessitant que des mesures urgentes soient prises par l'Opérateur du Terminal, intervenant en qualité d'Opérateur Raisonnable et Prudent, afin de conserver l'intégrité du Terminal de GNL ou du Navire de GNL, respectivement.

230) ***Slot*** désigne un droit résultant d'un Contrat de GNL afférent à l'accostage d'un Navire de GNL au Terminal de GNL et afférent à une Marée Haute, tel qu'autorisé par les règles maritimes applicables dans le Port, et afférent au déchargement, stockage et regazéification de sa cargaison de GNL conformément au Règlement d'Accès GNL.

231) ***Slot Mensuel Disponible ou AMS*** étant donné la signification prévue à l'AC 3.1.

232) ***Slot Planifié*** désigne un Slot Souscrit qui a été alloué et planifié conformément au RBS. Un tel programme se réfèrera à une Marée Haute spécifique pour ce Slot Souscrit.

233) ***Slot Souscrit*** désigne un Slot souscrit par un Affréteur ou un Autre Affréteur. Le nombre de slots par Année Contractuelle est souscrit dans le Formulaire de Conformation de Services. Dans ce cadre, chaque Slot Souscrit s'accompagnera d'un ensemble de droits simultanés à un Droit d'Accostage, de Stockage de Base et de Capacité d'Emission de Base.

234) ***Slots Alloués Standard*** désignent les slots prévus pour l'Affréteur et les autres Affréteurs, conformément à la « Procédure d'Allocation Standard » visée dans l'AC 3.1.

235) ***Spécification Divergente de GNL*** désigne le GNL qui ne satisfait pas aux caractéristiques techniques énoncées dans l'AC 3.3.

236) ***Spécification Divergente du Gaz Naturel*** désigne le gaz naturel qui ne satisfait pas aux caractéristiques techniques énoncées dans l'AC 3.3.

237) ***Spécifications*** désignent les caractéristiques techniques énoncées dans l'AC 3.3.

238) ***Spécifications du Point de Livraison*** désignent les caractéristiques techniques afférentes au Point de Livraison et visées dans l'AC 3.3.

239) ***Spécifications du Point de Relivraison*** désignent les caractéristiques techniques afférentes au Point de Relivraison et visées dans l'AC 3.3.

240) ***Spécifications du Point de Relivraison pour Chargement*** désignent les caractéristiques techniques afférentes au Point de Relivraison pour Chargement et visées dans l'AC 3.3.

241) ***Spécifications du Point de Relivraison pour Transbordement*** désignent les caractéristiques techniques afférentes au Point de Relivraison pour Transbordement telles que visées dans l'AC 3.3.

242) ***Spécifications Recommandées*** étant donné la signification prévue à l'AC 3.8.

243) ***Station d'Embarquement des Pilotes*** ou ***PBS*** désigne le lieu notifié par les autorités maritimes compétentes du port où le navire de GNL doit embarquer le pilote qui, à partir de la date de début, se situe à un mile à l'est de la bouée « AZ » (Pos. 51°21'18"N – 02°36' 94"E) ou tout autre point notifié de temps en temps par les autorités maritimes compétentes.

244) ***Stockage Additionnel*** étant donné la signification prévue à l'AC 2.1.9.

245) ***Stockage de Base*** désigne la quantité de capacité de stockage au Terminal de GNL allouée à chaque Slot Souscrit étant égale à cent quarante mille Mètres cubes (140.000 m³) de GNL fournis au début de la Durée du Stockage de Base et diminuant linéairement jusqu'à zéro pendant la Durée du Stockage de Base.

246) ***Stockage de Transbordement*** signifie une quantité de capacité de stockage au Terminal de GNL égale à maximum 180 000 Mètres cubes de GNL pouvant être utilisée pour décharger, charger et stocker du GNL dans le cadre de Services de Transbordement de GNL.

247) **Stockage de Transbordement Souscrit** désigne un Stockage de Transbordement souscrit par un Affréteur de Transbordement ou un Autre Affréteur de Transbordement par Année Contractuelle, souscrit dans le Formulaire de Confirmation de Services.

248) ***Stockage Résiduel*** a la signification qui lui est donnée dans AC 2.1.10

249) ***Tarif Régulé*** désigne le tarif applicable pour la fourniture de Services de GNL ou toute partie de ces derniers, et tel qu'approuvé par la CREG.

250) ***Taux de Chargement rapide*** signifie un taux de chargement nominal de jusqu'à 10 000 m³ de GNL/heure pour une opération de chargement du Stockage de Transbordement vers un Navire de GNL associé à un Droit d'Accostage pour Transbordement, dont la réalisation est conditionnée à la présence sur le Navire de GNL d'un équipement adéquat avec capacité de compresseur pour retour de vapeur.

251) ***Services de Transbordement de GNL*** désigne les Services de GNL suivants, consistant en la livraison de GNL par l'Affréteur de Transbordement en vertu du

LTSA au Point de Livraison pour Transbordement, et en la relivraison de GNL par l'Opérateur du Terminal au Point de Relivraison pour Transbordement :

a) Droit d'Accostage pour Transbordement ;
b) Stockage de Transbordement
c) Services de Refroidissement ; et
d) Services de Gazage.

252) ***Terminal de GNL*** désigne le terrain, les équipements et les droits appartenant à l'Opérateur du Terminal à Zeebrugge, Belgique, aux fins de l'accostage d'un Navire de GNL, du transfert, du stockage de GNL et de l'Émission de GNL regazéifié dans le Réseau, y compris toute expansion ou modification.

253) ***Transbordement de Navire à Navire*** est une opération de transbordement utilisant deux Droits d'Accostage pour Transbordement, dans laquelle le GNL est déchargé d'un Navire de GNL à une Jetée et simultanément chargé dans un autre Navire de GNL à l'autre Jetée.

254) ***Transfert*** (et ses termes dérivés) désigne le déchargement du Cargo Nominé de GNL ou la relivraison du Volume Nominé de GNL, selon le cas.

255) ***Transporteur*** ou ***Gestionnaire du Réseau de Transport*** ou ***TSO*** désigne toute société exploitant le Réseau raccordé au Terminal de GNL.

256) ***Unité Thermique Britannique*** ou ***BTU*** désigne la quantité de chaleur égale mille cinquante-cinq virgule zéro six (1.055,06) joules.

257) ***Utilisateur du Terminal*** désigne l'Affréteur, Autre Affréteur, Autre Utilisateur, Affréteur de Transbordement ou Autre Affréteur de Transbordement.

258) ***Valeur Calorifique Brute*** ou ***GHV*** désigne la quantité de chaleur exprimée en kWh produite par la combustion complète d'un (1) Mètre cube normal de Gaz Naturel à vingt-cinq (25) degrés Celsius et à une pression absolue de un virgule zéro un trois deux cinq (1,01325) bar avec l'excès d'air à la même température et pression que le Gaz Naturel quand les produits de la combustion sont refroidis à vingt-cinq (25) degrés Celsius et quand l'eau générée par la combustion est condensée à l'état liquide et quand les produits de la combustion contiennent la même masse totale de vapeur d'eau que le Gaz Naturel et l'air avant combustion.

259) ***Volume Nominé de GNL*** signifie la quantité de GNL désignée par l'Affréteur pour les Services de Relivraison du GNL conformément à l'AC 3.9.

260) ***Zeebrugge Hub*** désigne le marché du Gaz Naturel au point d'entrée physique du réseau de transport de Fluxys à Zeebrugge, relié au Terminal Interconnector Zeebrugge, Terminal Zeepipe et au Terminal de GNL de Zeebrugge.

261) ***Zig Day Ahead*** signifie le prix Zeebrugge Day-Ahead Flow Date, tel que publié par Platts, exprimé en €/MWh.