



**RÈGLEMENT D'ACCÈS GNL
POUR LE CHARGEMENT DE CAMIONS
AU TERMINAL DE GNL DE ZEEBRUGGE**

Table des matières

1	INTRODUCTION	5
1.1	Objectif	5
1.2	Portée	5
1.3	Définitions	5
1.4	Interprétation	5
1.5	Amendements au Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camion	6
2	SERVICES GNL	7
2.1	Description des Services GNL	7
2.1.1	Service de Chargement de Camion GNL	7
2.1.2	Service de Refroidissement de Camion GNL	7
2.1.3	Service d'Approbation de Camion GNL	7
2.2	Allocation de Services de Chargement de Camion GNL (Marché Primaire)	8
2.2.1	Allocation de capacités	8
2.2.2	Règles et organisation d'une Fenêtre de Souscription	8
2.3	Marché Secondaire	10
2.3.1	Transfert de Services de Chargement de Camion GNL	10
2.3.2	Conditions générales	10
2.3.3	Notification de non-utilisation des Services de Chargement de Camion GNL	10
2.3.4	Procédure de transfert	10
3	PROCEDURES	12
3.1	Règles Opérationnelles relatives au Chargement de Camion GNL	12
3.1.1	Procédures de planification	12
3.1.2	Avis de disponibilité pour chargement du camion	14
3.1.3	Arrivées précoces et tardives	15
3.1.4	Procédure d'arrivée et de chargement	16
3.1.5	Données et sécurité relatives à la Station de Chargement de Camion GNL	18
3.2	Procédure d'Approbation de Camion GNL	19
3.2.1	Demande d'approbation du camion et échange préalable d'informations	19
3.2.2	Étude d'approbation du camion et réunion préliminaire d'approbation du camion	24
3.2.3	Essai de Chargement du Camion et approbation du Camion GNL	24
3.2.4	Suivi de la Remorque du Client après approbation	25
3.3	Spécifications du GNL au Point de Relivraison pour le Chargement de Camion	27

3.3.1	Spécifications du GNL au Point de Relivraison pour le Chargement de Camion	27
3.4	Méthodes de test et de mesurage	28
3.5	Entretien des installations au Terminal de GNL	46
3.5.1	Obligation de l'Opérateur du Terminal d'exploiter, d'entretenir et de réparer le Terminal de GNL	46
3.5.2	Maintenance Planifiée	46
3.5.3	Maintenance Non Planifiée	47
3.6	Gestion de la congestion du Terminal de GNL	48
3.7	Règles Opérationnelles afférentes à la gestion des incidents et des Situations d'Urgence	50
3.7.1	Introduction	50
3.7.2	Mesures en cas d'incident ou d'urgence	50
3.7.3	Phase « first response »	50
3.7.4	Procédure d'incident et d'urgence	50
3.8	Emplacement de la Station de Chargement de Camion GNL	53
4	FORMULAIRES	54
4.1	Formulaire de Confirmation de Services	54
4.1.1	Formulaire de Demande de Services pour la Signature d'un Contrat (SRFC)	54
4.1.2	Formulaire de Confirmation de Services pour la Signature d'un Contrat (SCFC)	55
4.1.3	Formulaire de Demande de Services pour Transfert (SRFA)	56
4.1.4	Formulaire de Confirmation de Services pour Transfert (SCFA)	57
4.2	Formulaire de Garantie Bancaire	58
4.3	Conditions d'Accès/Utilisation de la Plate-forme des Données Électroniques	59
4.3.1	Introduction	59
4.3.2	Définitions	59
4.3.3	Droits d'accès	60
4.3.4	Accès à la Plate-forme de Données Électroniques	61
4.3.5	Utilisation du Système de Réservation Électronique	63
4.3.6	Responsabilité	64
4.3.7	Force Majeure	65
4.3.8	Droits de Propriété Intellectuelle	66
4.3.9	Législation en matière de protection de la vie privée	66
4.4	Modèle de Notification d'Approbaton de Camion GNL	68
4.5	Modèle de Notification de Livraison	69
4.6	Modèle de Notification de Demande de Chargement de Camion GNL	70
4.7	Document de Qualité et Quantité du Camion GNL	71

5	GLOSSAIRE	72
5.1	Objectif	72
5.2	Définitions	72

1 INTRODUCTION

1.1 OBJECTIF

Ce Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camion se compose d'un ensemble standard de règles et de procédures régissant l'accès régulé aux Services GNL proposés par l'Opérateur du Terminal, tels que décrits dans l'ACTL 2.1, à tout Client utilisant le Terminal de GNL exploité par l'Opérateur du Terminal.

1.2 PORTEE

Ce Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camion s'applique à tous les Clients souscrivant des Services GNL proposés par l'Opérateur du Terminal dans le cadre de ce Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camion.

1.3 DEFINITIONS

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

1.4 INTERPRETATION

Dans le présent Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camion:

- (i) le singulier inclut le pluriel et vice versa, selon le cas, sauf si le pluriel s'avère nécessaire pour les termes Affréteur, Utilisateur du Terminal, Client, Affréteur du Client, Partie et Opérateur du Terminal;
- (ii) toute référence à un genre inclut l'autre;
- (iii) sauf disposition contraire explicite, les références à l' « ACTL » renvoient à une section ou à un article du présent Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camion;
- (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 GNL pour le Chargement de Camion;
- (v) sauf disposition contraire, toute référence à un contrat, à un instrument ou à des procédures renvoie à ce contrat, à cet instrument ou à ces procédures tel(les) que modifié(es), amendé(es) ou remplacé(es) de temps à autre;
- (vi) toute référence à une loi, à un règlement, à une ordonnance, à une réglementation, à une législation subordonnée ou à une instruction renvoie à cette loi, ce règlement, cette ordonnance, cette réglementation, cette législation subordonnée 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: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; et
- (viii) les formulaires figurant dans la section 4.1 du présent ACTL sont donnés à titre indicatif. L'opérateur de Terminal se réserve le droit de modifier le contenu des formulaires.

1.5 AMENDEMENTS AU REGLEMENT D'ACCES GNL POUR LE CHARGEMENT DE CAMION

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

2 SERVICES GNL

2.1 DESCRIPTION DES SERVICES GNL

2.1.1 Service de Chargement de Camion GNL

Le Service de Chargement de Camion GNL désigne le service consistant en le chargement d'un Camion GNL par l'Opérateur du Terminal au Terminal de GNL conformément aux dispositions du présent Règlement d'Accès pour le Chargement de Camions.

L'Opérateur du Terminal fournira au Client les Services de Chargement de Camion GNL tels que souscrits par ledit Client dans le Formulaire de Confirmation de Services.

La Charge de Capacité Mensuelle pour les Services de Chargement de Camion GNL s'élève à un (1) divisé par la Durée du Service (exprimé en mois) multiplié par le Droit de Service de Chargement de Camion GNL au cours de l'Année Contractuelle pertinente multiplié par le Tarif Régulé tel qu'approuvé par la CREG.

2.1.2 Service de Refroidissement de Camion GNL

Le Service de Refroidissement de Camion GNL est un service facultatif. Ce service, qui consiste en le refroidissement de la Remorque du Client par l'Opérateur du Terminal de manière à satisfaire aux Spécifications décrites dans l'ACTL 3.3, est demandé au préalable par le Client et est fourni par l'Opérateur du Terminal uniquement en conjonction avec le Service de Chargement de Camion GNL et immédiatement avant celui-ci.

La Charge de Capacité Mensuelle pour les Services de Refroidissement de Camion GNL s'élève au nombre de Services de Refroidissement de Camion GNL de la Période Facturable passée multiplié par le Tarif Régulé tel qu'approuvé par la CREG.

2.1.3 Service d'Approbation de Camion GNL

Ce service obligatoire est requis pour chaque Remorque distincte du Client avant la prestation des Services de Chargement de Camion GNL conformément aux dispositions de l'ACTL 3.2.

La Charge de Capacité Mensuelle pour les Services d'Approbation de Camion GNL s'élève au nombre de Services d'Approbation de Camion GNL de la Période Facturable passée multiplié par le Tarif Régulé tel qu'approuvé par la CREG.

2.2 ALLOCATION DE SERVICES DE CHARGEMENT DE CAMION GNL (MARCHE PRIMAIRE)

2.2.1 Allocation de capacités

Les capacités disponibles sur le Marché Primaire pour les Services de Chargement de Camion GNL seront proposées au marché par le biais de:

- (i) soit une Fenêtre de Souscription; ou
- (ii) soit 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 sont encore disponibles à la fin de la Fenêtre de Souscription ou de l'open season correspondante, de tels Services de Chargement de Camion 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. L'allocation selon le principe du « *first committed/first served* » est soumise à un Contrôle de Disponibilité.

L'organisation d'une Fenêtre de Souscription pour Services de Chargement de Camion GNL est assurée annuellement par l'Opérateur du Terminal, selon la disponibilité de capacités suffisantes et en fonction des signaux envoyés par le marché (y compris mais non limité entre autres aux changements de la situation économique, aux nouveaux besoins de Clients, et...).

2.2.2 Règles et organisation d'une Fenêtre de Souscription

2.2.2.1 Préalablement au début d'une Fenêtre de Souscription, l'Opérateur du Terminal établit une procédure détaillée énonçant les « termes et conditions » de la fenêtre pour souscrire et attribuer les Services de Chargement de Camion GNL, et communique sur son site Web les termes et 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 GNL pour le Chargement de Camions, et stipuleront notamment, sans s'y limiter, les dispositions suivantes :

- les Services de Chargement de Camion GNL proposés dans le cadre de la Fenêtre de Souscription;
- la durée et la date de début possibles pour les Services de Chargement de Camion GNL proposés, exprimés en multiples d'un (1) an (sauf stipulation contraire);
- les dates d'ouverture et de clôture de la Fenêtre de Souscription; et
- les règles d'allocation de la Fenêtre de Souscription.

La CREG sera informée un (1) Mois à l'avance des termes et conditions afférents à une Fenêtre de Souscription.

2.2.2.2 Les Clients souhaitant réserver une capacité en vertu de la Fenêtre de Souscription sont invités à soumettre leur Formulaire de Demande de Services pour la Signature d'un Contrat (SRFC) liante. Ce formulaire doit être dûment complété et signé avant l'échéance de la Fenêtre de Souscription.

Conformément aux termes et conditions de la Fenêtre de Souscription concernée, le Client mentionnera dans sa demande liante, sans que cette énumération soit exhaustive:

1. Pour les Services de Chargement de Camion GNL que le participant souhaite souscrire :
 - une demande minimale en dessous de laquelle le Client ne souhaite pas souscrire les Services de Chargement de Camion GNL (« Demande Minimale »); et
 - une demande maximale pour laquelle le Client souhaite souscrire les Services de Chargement de Camion GNL (« Demande Maximale »). La Demande Maximale mentionnée ne peut pas excéder l'offre; et
2. La date de début et la durée des Services de Chargement de Camion GNL.

La demande liante est réputée avoir été introduite à compter de la Date de Début de Service, et ce, pour la durée demandée.

2.2.2.3 La capacité disponible des Services de Chargement de Camion GNL en vertu de la Fenêtre de Souscription sera allouée comme suit:

- (i) Si les Heures de Démarrage totales demandées sont inférieure ou égale aux Heures de Démarrage disponibles proposée dans le cadre de la Fenêtre de Souscription, chaque Client recevra les Heures de Démarrage demandées;
- (ii) Si les Heures de Démarrage totales demandées sont supérieure aux Heures de Démarrage disponibles proposée dans le cadre de la Fenêtre de Souscription, les demandes liantes seront honorées comme suit:
 - (a) la priorité sera donnée aux demandes liantes de plus longue durée;
 - (b) entre les demandes liantes de même durée:
 - i. les Heures de Démarrage disponibles seront allouées proportionnellement aux Heures de Démarrage demandées;
 - ii. si l'application de la règle d'allocation proportionnelle implique qu'un certain nombre des Heures de Démarrage soient allouées à un Client alors qu'elles sont inférieure à la Demande Minimale mentionnée par ce Client, aucunes Heures de Démarrage ne seront allouée à ce Client; et
 - iii. les Heures de Démarrage qui n'ont pas été allouée à certains Clients seront allouées aux autres Clients proportionnellement aux Heures de Démarrage demandées, pour autant que les Demandes Minimales des autres Clients soient satisfaites.

2.3 MARCHÉ SECONDAIRE

2.3.1 Transfert de Services de Chargement de Camion GNL

Conformément aux dispositions de l'ACTL 2.3, tous les Services de Chargement de Camion GNL acquis sur le Marché Primaire peuvent être négociés sur le Marché Secondaire directement entre les Clients (c'est-à-dire over the counter/« OTC »), auquel cas l'Opérateur du Terminal sera informé par le biais d'un Formulaire de Demande de Services pour Transfert (SRFA) dûment signé par les deux Clients du transfert.

Les Formulaires de Demande de Services pour Transfert (SRFA) sont soumis à l'acceptation de l'Opérateur du Terminal conformément aux dispositions de l'ACTL 2.3.4.

Afin de faciliter la négociation sur le Marché Secondaire, l'Opérateur du Terminal, lorsqu'il en sera informé par le Client, publiera un avis sur le Bulletin Board indiquant que le(s) Service(s) de Chargement de Camion GNL sont devenus disponibles à la vente. Toutefois, l'Opérateur du Terminal n'effectuera aucune négociation sur le Marché Secondaire pour le compte du Client.

2.3.2 Conditions générales

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

- La négociation de Services de Chargement de Camion GNL sur le Marché Secondaire implique le transfert des droits et obligations y afférents conformément au Contrat GNL pour le Chargement de Camions relatif aux Services de Chargement de Camion GNL négociés; et
- Les Services de Chargement de Camion GNL négociés ne sont pas affectés par la négociation sur le Marché Secondaire (par exemple, un Service de Chargement de Camion GNL ferme souscrit sur le Marché Primaire demeure un Service de Chargement de Camion GNL ferme sur le Marché Secondaire).

2.3.3 Notification de non-utilisation des Services de Chargement de Camion GNL

Conformément au Code de Conduite, le Client proposera sur le Marché Secondaire tout Service de Chargement de Camion GNL souscrit qu'il n'entend pas utiliser temporairement ou définitivement.

2.3.4 Procédure de transfert

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

- la solvabilité;
- le(s) Service(s) de Chargement de Camion GNL proposés; et

- si le SRFA a été réceptionné dans les délais (à savoir deux (2) Jours Ouvrables 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 un Formulaire de Confirmation de Services pour Transfert (SCFA) au Client.

3 PROCEDURES

3.1 REGLES OPERATIONNELLES RELATIVES AU CHARGEMENT DE CAMION GNL

3.1.1 Procédures de planification

À compter de la Date de Début de Service, l'Opérateur du Terminal acceptera une Remorque du Client pour la fourniture de Services de Chargement de Camion GNL et, le cas échéant, de Services de Refroidissement de Camion GNL, sous réserve des conditions énoncées ci-dessous.

3.1.1.1 A compter du Moment de Planification qui débute à midi le troisième Jour Ouvrable après la clôture de la Fenêtre de Souscription, l'Opérateur du Terminal permet de planifier les Heures de Démarrage disponibles pour les Années Contractuelles offertes durant la Fenêtre de Souscription. Dans le cas d'une open season, le Moment de Planification sera proche de la date de démarrage commercial de la nouvelle infrastructure et sera confirmé par l'Opérateur du Terminal aux Clients concernés avec un préavis de 30 jours.

Lorsque les Services de Chargement de Camion GNL sont réservés selon le principe du « *First Committed/First Served* » conformément aux dispositions de l'ACTL 2.2.1, le Client peut immédiatement planifier les Heures de Démarrage conformément aux dispositions de l'ACTL 3.1.1.2 pour autant que,

- Pour des Services de Chargement de Camion GNL précédemment offerts lors d'une open season le Moment de Planification correspondant ait commencé ; et
- Aucune Fenêtre de Souscription ne soit en cours durant laquelle des Services de Chargement de Camion GNL sont offerts pour la même période.

Afin de proposer une flexibilité suffisante aux sociétés de transport pour réserver leurs Heures de Démarrage, le nombre d'Heures de Démarrage disponibles par Année Contractuelle pour réservation sera supérieur à la capacité totale offerte proposés pour cette Année Contractuelle sur le Marché Primaire.

3.1.1.2 Indépendamment des Services de Refroidissement de Camion GNL, le Client peut réserver chaque Heure de Démarrage en ligne selon le principe « first committed/first served » aussi longtemps que le nombre total d'Heures de Démarrage déjà réservées n'excède pas le Droit de Service de Chargement de Camion GNL souscrit par le Client. Les Heures de Démarrage réservées par le Client qui n'ont pas été annulées par le Client avant 11h00 de la Journée Gazière précédant le chargement de camion seront considérées comme Heures de Démarrage utilisées et donc dues, que la Remorque du Client ait ou non été chargée en définitive. En outre, les Heures de Démarrage réservées ne seront exécutées que lorsqu'elles auront été confirmées par l'Affréteur du Client dans le système en ligne.

Pour les Services de Refroidissement de Camion GNL, le Client prendra formellement contact avec l'Opérateur du Terminal. L'Heure de Démarrage ou les Heures de Démarrage seront introduites dans le système par l'Opérateur du Terminal pour le compte du Client, et ce, d'un

commun accord. Le Client sera dûment informé par l'Opérateur du Terminal de toute mise à jour liée à l'Heure ou aux Heures de Démarrage du Client.

3.1.1.3 Lorsque le Client réserve une Heure de Démarrage, il doit indiquer :

- I. le code de la Remorque du Client (tel qu'il a été attribué par l'Opérateur du Terminal lors de l'approbation de la Remorque du Client) ;
- II. la quantité de GNL, exprimée en m³ GNL, dont le Client demande le chargement. De plus, le Client peut prendre contact avec l'Opérateur du Terminal dès que possible pour demander une limite maximum du poids brut sur le pont-basculé. Sous réserve de contraintes techniques à ce moment, l'Opérateur du Terminal n'excédera pas cette limite maximum du poids brut ;
- III. de quel Affréteur du Client le Client demande à obtenir le GNL.

3.1.1.4 Les Heures de Démarrage indiquant la quantité de GNL (II) et l'Affréteur du Client (III) sont disponibles pour confirmation par l'Affréteur du Client mentionné. En confirmant une Heure de Démarrage, l'Affréteur du Client accepte:

- qu'un maximum de la quantité indiquée de GNL, exprimée en m³ GNL, sera chargé dans la Remorque du Client lorsque le Service de Chargement de Camion GNL sera exécuté; et
- que le Gaz en Stock de l'Affréteur du Client sera diminué de la quantité réelle de GNL, exprimée en kWh, chargée dans la Remorque du Client après l'exécution du Service de Chargement de Camion GNL et (le cas échéant) du Service de Refroidissement de Camion GNL, conformément aux dispositions du Règlement d'Accès GNL.

Dans le système en ligne, l'Affréteur du Client a la possibilité de confirmer une Heure de Démarrage jusqu'à 11h00 de la Journée Gazière précédant la Journée Gazière de l'Heure de Démarrage sauf pendant la Période de Gel.

3.1.1.5 Le Client est en mesure d'annuler ou de modifier l'Heure de Démarrage du Client jusqu'à 11h00 de la Journée Gazière précédant la Journée Gazière de l'Heure de Démarrage. Toutes les données indiquées en Heure de Démarrage du Client sont modifiables selon ACTL 3.1.1.3. En outre, le Client peut compléter chaque Heure de Démarrage, en plus de la quantité de GNL déjà exprimée en m³, avec une quantité de GNL, exprimé en tonnes ou en pourcentage de niveau de remplissage de la remorque du Client. Il est à noter que la quantité de GNL exprimée en m³ confirmée par l'Affréteur du Client ne peut pas être dépassée.

En outre, le Client peut, dès que possible, contacter l'Opérateur du Terminal pour demander une masse brute maximale sur le pont-basculé, et l'Opérateur du Terminal doit, sous réserve de contraintes techniques à ce moment-là, ne pas dépasser cette limite maximale de la masse brute.

S'il y a la moindre modification de l'Heure de Démarrage du Client, à l'exception d'un changement de Remorque du Client (I) ou d'une réduction de la quantité de GNL (II), toute confirmation existante de l'Heure de Démarrage est annulée et l'Affréteur du Client doit reconfirmer l'Heure de Démarrage correspondante dans le système en ligne.

Le traitement des Navires GNL (c'est-à-dire à la fois les opérations de déchargement et de chargement) a priorité sur le Service de Chargement de Camion GNL et sur les Services de Refroidissement de Camion GNL (le cas échéant). Dans l'éventualité où le traitement d'un Navire GNL empêcherait l'Opérateur du Terminal d'exécuter le Service de Chargement de Camion GNL et (le cas échéant) les Services de Refroidissement de Camion GNL à l'Heure de Démarrage du Client, l'Opérateur du Terminal en informera le Client dans les plus brefs délais. Soit l'Opérateur du Terminal et le Client reprogrammeront formellement l'Heure de Démarrage du Client d'un commun accord, soit l'Heure de Démarrage du Client sera considérée comme ayant été annulée avant 11h00 de la Journée Gazière précédant la Journée Gazière de l'Heure de Démarrage.

Dans l'éventualité où un cas de Force Majeure empêcherait l'Opérateur du Terminal d'exécuter le Service de Chargement de Camion GNL et (le cas échéant) les Services de Refroidissement de Camion GNL à l'Heure de Démarrage du Client, l'Opérateur du Terminal en informera le Client dans les plus brefs délais conformément aux dispositions pertinentes du LTL.

Dans l'éventualité où une opération de maintenance empêcherait l'Opérateur du Terminal d'exécuter le Service de Chargement de Camion GNL et (le cas échéant) les Services de Refroidissement de Camion GNL à l'Heure de Démarrage du Client, l'Opérateur du Terminal en informera le Client dans les plus brefs délais conformément aux dispositions pertinentes de l'ACTL 3.5.2.2 et 3.5.3.3.

Afin d'éviter toute ambiguïté, l'Opérateur du Terminal consentira tous les efforts raisonnables pour exécuter le Service de Chargement de Camion GNL et les Services de Refroidissement de Camion GNL (le cas échéant) comme planifié par le Client et donc de minimiser l'impact opérationnel possible après la survenance d'événements mentionnés aux ACTL 3.1.1.5.

- 3.1.1.6** En cas d'indisponibilité du système en ligne (applicable pour ACTL 3.1.1.2 et 3.1.1.5), le Client a le droit de prendre contact avec l'Opérateur du Terminal, soit par fax, soit par e-mail, pour soumettre une demande d'Heure(s) de Démarrage à l'aide du modèle de notification de demande de Chargement de Camion GNL tel que présenté à l'ACTL 4.6. En même temps, l'Affréteur du Client enverra le modèle de notification de livraison pour confirmer la notification de demande de Chargement de Camion GNL faite précédemment par le Client, telle que présentée à l'ACTL 4.5. L'Heure ou les Heures de Démarrage seront introduites dans le système par l'Opérateur du Terminal pour le compte du Client selon le principe « *first committed/first served* ». Le Client sera dûment informé par l'Opérateur du Terminal de toute mise à jour liée à l'Heure ou aux Heures de Démarrage du Client.

3.1.2 Avis de disponibilité pour chargement du camion

Après 11h00 de la Journée Gazière précédant la Journée Gazière de l'Heure de Démarrage du Client confirmée par un Affréteur du Client, un avis de disponibilité pour chargement du camion sera envoyé par l'Opérateur du Terminal au Client. Cet avis reprendra un identifiant unique généré aléatoirement par le système pour l'Heure de Démarrage.

Cet identifiant unique doit être présenté à l'arrivée au Terminal de GNL par le Camionneur conformément aux dispositions de l'ACTL 3.1.4.

3.1.3 Arrivées précoces et tardives

- 3.1.3.1** Si la Remorque du Client arrive avant l'Heure de Démarrage du Client, l'Opérateur du Terminal a le droit de ne pas exécuter le Service de Chargement de Camion GNL ni (le cas échéant) les Services de Refroidissement de Camion GNL avant l'Heure de Démarrage du Client, sous réserve d'autres Heures de Démarrage réservées.
- 3.1.3.2** Si la Remorque du Client arrive après l'Heure de Démarrage du Client, mais pas plus de 30 minutes en retard de l'Heure de Démarrage du Client, l'Opérateur du Terminal mettra tout en œuvre, dans les limites du raisonnable, pour exécuter immédiatement le Service de Chargement de Camion GNL et (le cas échéant) les Services de Refroidissement de Camion GNL, toutefois limitée à la Période de Gel concernée et sans frais supplémentaires pour l'Opérateur du Terminal ni supplément de prix lié au Service de Chargement de Camion GNL pour le Client.
- 3.1.3.3** Si la Remorque du Client arrive après l'Heure de Démarrage du Client, avec un retard de plus de 30 minutes, mais avant la Période de Gel au moment de l'Heure de Démarrage du Client, l'Opérateur du Terminal mettra tout en œuvre, dans les limites du raisonnable, pour exécuter immédiatement le Service de Chargement de Camion GNL et (le cas échéant) les Services de Refroidissement de Camion GNL, toutefois limitée à la Période de Gel concernée et sous réserve de ne pas affecter d'autres Heures de Démarrage réservées et sans frais supplémentaires pour l'Opérateur du Terminal ni supplément de prix lié au Service de Chargement de Camion GNL pour le Client.

Si la Remorque du Client arrive après l'Heure de Démarrage du Client, avec un retard de plus de 30 minutes et après la Période de Gel au moment de l'Heure de Démarrage du Client, l'Opérateur du Terminal a le droit de refuser d'exécuter le Service de Chargement de Camion GNL et (le cas échéant) les Services de Refroidissement de Camion GNL, et un Service de Chargement de Camion GNL additionnel sera mis en compte dans le cas où le Service de Chargement de Camion GNL serait exécuté (i) sous réserve de disponibilité et (ii) sans affecter les autres Heures de Démarrage déjà réservées.

L'Opérateur du Terminal décline toute responsabilité pour quelque conséquence que ce soit due à une arrivée précoce ou tardive de la Remorque d'un Client par rapport à l'Heure de Démarrage de ce Client.

- 3.1.3.4** L'Opérateur du Terminal traitera tous les Clients sur une base non discriminatoire et équitable lors de l'application de l'ACTL 3.1.3.

3.1.4 Procédure d'arrivée et de chargement

3.1.4.1 À son arrivée au Terminal de GNL, le Camionneur doit se présenter à l'agent de sécurité, qui contrôlera:

- (i) l'identité du Camionneur;
- (ii) l'identifiant unique de l'Heure de Démarrage du Client;
- (iii) le cas échéant, la déclaration LIMOSA pour les employés et indépendants étrangers; et
- (iv) les documents d'identification ADR.

Si tous les contrôles susmentionnés sont positifs, l'agent de sécurité prendra contact avec la salle de contrôle principale du Terminal de GNL pour demander « l'autorisation de se rendre à la Station de Chargement de Camion GNL ». Si l'autorisation est accordée par la salle de contrôle principale, le Camionneur sera autorisé par l'agent de sécurité à amener la Remorque du Client jusqu'à la Station de Chargement de Camion GNL sous la supervision du personnel du Terminal de GNL.

3.1.4.2 L'opération de chargement de la Remorque du Client sera exécutée dans son intégralité par le personnel du Terminal de GNL. Lors de cette opération, le Camionneur peut seulement prêter assistance (par exemple en ouvrant les vannes, en raccordant le camion à la Station de Chargement de Camion, etc.), à la demande du personnel du Terminal de GNL.

3.1.4.3 La Remorque du Client arrivera au Terminal de GNL à froid, ce qui signifie une température du gaz d'évaporation inférieure à -120 °C. Si la Remorque du Client n'est pas conforme aux spécifications en matière de température énoncées dans cette section, un Service de Refroidissement de Camion GNL sera facturé au Client lorsque le Service de Refroidissement de Camion GNL sera exécuté, sous réserve de disponibilité de la planification de Chargement de Camion GNL.

3.1.4.4 La présence de traces d'oxygène, de dioxyde de carbone, de vapeur d'eau ou de tous autres contaminants ou impuretés ne sera en aucun cas autorisée à l'intérieur de la citerne de la Remorque du Client ou dans ses tuyauteries connexes. L'Opérateur du Terminal aura le droit d'effectuer des contrôles ponctuels des niveaux ppm O₂, CO₂, de vapeur d'eau ou d'autres contaminants. Si la Remorque du Client présente des niveaux ppm O₂, CO₂, de vapeur d'eau ou d'autres contaminants excédant les seuils mentionnés ci-dessous, l'Opérateur du Terminal est en droit de refuser de charger le GNL dans la Remorque du Client.

Afin d'éviter toute ambiguïté, le Client s'assurera que, à l'arrivée au Terminal de GNL, la Remorque du Client est sous atmosphère de gaz naturel, à froid, avec les spécifications gazeuses suivantes:

- (a) maximum 1 ppm vapeur H₂O;
- (b) maximum 100 ppm CO₂ ; et

- (c) maximum 100 ppm O₂.

ou qu'elle est sous atmosphère inerte d'azote, à froid, avec les spécifications gazeuses suivantes (composants de trace):

- (a) maximum 1 ppm vapeur H₂O ;
- (b) maximum 100 ppm O₂.

3.1.4.5 L'Opérateur du Terminal est en droit de refuser l'accès de la Remorque du Client au Terminal de GNL et de refuser de charger du GNL dans la Remorque du Client si le Client ne respecte pas toutes les dispositions de la section 3 de l'ACTL. En cas de violations contre l'intégrité du système ou la sécurité, l'Opérateur du Terminal est en droit de refuser l'accès de la Remorque du Client au Terminal de GNL.

3.1.4.6 À aucun moment l'Opérateur du Terminal ne sera obligé de relivrer au Client, au Point de Relivraison, une quantité de GNL supérieure au compte GNL de Gaz en Stock de l'Affréteur du Client au Terminal de GNL à ce moment.

3.1.4.7 À son arrivée au Terminal de GNL, le Camionneur soumettra spontanément à l'examen du personnel du Terminal de GNL tous les documents de transport requis et concernés. Plus précisément, le Camionneur fournira copie:

- (i) du document ADR mentionnant « vide » si et quand la Remorque du Client arrive sous atmosphère de gaz naturel, comme défini à la section 3.1.4.4, 2^e paragraphe ; ou
- (ii) du document ADR mentionnant « inerte » si et quand la Remorque du Client arrive sous atmosphère inerte d'azote, comme défini à la section 3.1.4.4, 3^e paragraphe.

À tout moment et sur simple demande, tout Camionneur présentera:

- (i) un certificat ADR original, valable et authentique, pour contrôle par un représentant du Terminal de GNL;
- (ii) le certificat d'inspection ADR de la Remorque du Client;
- (iii) un document d'identité valable du Camionneur avec photo d'identité; et/ou
- (iv) une déclaration écrite du Client attestant que le Client a mis en œuvre un plan de sécurité (ISPS) conformément à la section 1.10.3.2.2 de l'ADR et a dispensé la formation nécessaire concernant les aspects de sécurité conformément à la section 1.3 et à la section 1.10.2 de l'ADR.

Le Camionneur collaborera à toutes les inspections requises par tout représentant du Terminal de GNL, à exécuter conformément à la section 7.5.1.2 de la législation ADR (inspection des documents, inspection visuelle du véhicule et du matériel de chargement).

3.1.4.8 Au terme de l'opération de chargement, l'Opérateur du Terminal remettra au Camionneur le Document de Qualité et Quantité, en utilisant le formulaire annexé à l'ACTL 4.7. Le Client

fournira le document de transport CMR ainsi que tous autres documents requis par la réglementation, en ce compris l'ADR (et, le cas échéant, l'IMDG). Le Client s'assurera que le Camionneur est en possession de tous ces documents avant de quitter la Station de Chargement de Camion GNL.

En outre, pour des raisons de commodité, le Document de Qualité et Quantité sera également mis à la disposition du Client et de l'Affréteur du Client sous forme électronique par l'Opérateur du Terminal.

3.1.5 Données et sécurité relatives à la Station de Chargement de Camion GNL

- 3.1.5.1** L'opérateur du Terminal livrera la quantité de GNL demandée jusqu'à la quantité maximale autorisée par les procédures de sécurité du Terminal GNL. Le taux de chargement maximum sera de 120 m³ GNL/h. La pression de remplissage maximum est de 5 barg. La Station de Chargement de Camion GNL est équipée d'un pont-bascule, de sorte que le poids du chargement est constamment surveillé. Le temps de chargement typique pour une remorque GNL dans un état optimal à froid est estimé à trois quarts d'heure.
- 3.1.5.2** Les Parties reconnaissent l'importance d'assurer et de maintenir la sécurité dans tous les domaines abordés dans le présent Règlement d'Accès pour le Chargement de Camions, en ce compris le fonctionnement de leurs installations respectives et le transport de GNL, et entendent atteindre et maintenir des normes de sécurité élevées conformément aux normes généralement reconnues qui prévalent dans le secteur du GNL.
- 3.1.5.3** L'Opérateur du Terminal mettra à disposition, à tout moment, une Station de Chargement de Camion GNL répondant à des normes de sécurité élevées, assortie d'un personnel possédant les qualifications appropriées et adéquatement formé.
- 3.1.5.4** À tout moment pendant toute la durée de validité du présent Règlement d'Accès pour le Chargement de Camions, le Client fournira, entretiendra et exploitera, ou fera fournir, entretenir et exploiter la Remorque du Client de telle manière qu'elle soit toujours en bon état de fonctionnement et satisfasse à des normes de sécurité élevées, afin de s'acquitter de ses obligations au titre du présent accord.
- 3.1.5.5** L'Opérateur du Terminal et le Client veilleront chacun à ce que leurs agents respectifs se conforment aux dispositions en matière de sécurité, et respecteront toutes les réglementations concernées des autorités compétentes lors de l'exécution des travaux et services définis dans le présent Règlement d'Accès pour le Chargement de Camions. Chaque Partie prendra les dispositions appropriées avec les agents éventuellement requis pour assurer l'exécution de cette entreprise par les agents en question.

3.2 PROCEDURE D'APPROBATION DE CAMION GNL

La présente Procédure d'Approbation de Camion GNL décrit la procédure d'approbation de la Remorque d'un Client à laquelle le Client doit se conformer en vue d'obtenir la validation de la Remorque du Client, ceci étant une condition préalable à l'exécution des Services de Chargement de Camion GNL et/ou (le cas échéant) des Services de Refroidissement de Camion GNL au Terminal de GNL.

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

Cette étape a pour objectif principal de collecter toutes les informations requises (documents, données et plans) afin de déterminer la compatibilité entre la Remorque du Client et la Station de Chargement de Camion GNL.

Si un Client souhaite utiliser un camion GNL qui n'a pas encore été approuvé conformément à l'ACTL 3.2 et qui n'apparaît donc pas sur la liste des camions GNL approuvés pour le Terminal de GNL, ledit Client doit compléter le formulaire de « demande d'approbation de camion GNL » tel que publié sur notre site Web (cf. modèle annexé à l'ACTL 4.4). La demande d'approbation du camion sera uniquement acceptée pour autant que le formulaire ait été dûment complété.

À la réception d'une demande d'approbation de camion GNL dûment complétée, l'Opérateur du Terminal fera savoir au Client quand la Procédure d'Approbation de Camion GNL pourra être entamée, après quoi l'échange d'informations requis entre l'Opérateur du Terminal et le Client, tel que décrit ci-après, pourra se poursuivre.

3.2.1.1 Informations devant être communiquées par le Client à l'Opérateur du Terminal

L'Opérateur du Terminal transmettra par e-mail au Client une checklist d'approbation de camion mentionnant les informations requises suivantes:

- a. Dimensions de la Remorque du Client (longueur, largeur, hauteur);
- b. Localisation des brides et dimensions (photos);
- c. Photos de la Remorque du Client;
- d. Données techniques et P&ID de la Remorque du Client (mentionnant par exemple le volume maximum, la pression maximum, l'équipement de mesure, le système de sécurité destiné à éviter tout surremplissage et le point de consigne des soupapes de décharge et des robinets d'arrêt (trycocks) en fonction du niveau de remplissage);
- e. Procédure régissant les opérations de refroidissement et de chargement;
- f. Dernier rapport annuel du Client établi par son conseiller en prévention ADR;
- g. Etude d'analyse des impacts sur la sécurité.

Le Client répondra par e-mail à la checklist d'approbation de camion.

L'étude d'analyse des impacts sur la sécurité mentionnée au point g) ci-dessus donne les instructions pour l'établissement d'une analyse d'impact latéral et de renversement et du

rapport afférent sur la base de la méthode des éléments finis (FEM) – conformité du camion GNL aux normes techniques et aux normes de sécurité (réf. Fluxys, FVDW/2010-06-08, version 1.01).

Dans le cadre de la Procédure d'Approbation de Camion GNL, le Client soumettra une note de calcul adéquatement détaillée et documentée concernant une étude d'impact par la méthode des éléments finis sur la Remorque du Client isolée sous (hyper)vide ou un conteneur ISO de GNL fixé sur une plate-forme appropriée pour conteneur ISO de la Remorque du Client, le cas échéant, comme proposé par le Client.

Cette étude d'analyse des impacts sur la sécurité a pour but:

- (i) d'analyser le comportement tant du réservoir externe que du réservoir interne dans l'éventualité d'impacts accidentels importants tels que décrits ci-dessous;
- (ii) de vérifier et de démontrer que de tels impacts n'entraînent pas de contraintes excédant la limite élastique (0,2 %) du réservoir interne, et qu'il n'y a aucune déformation du réservoir interne susceptible de provoquer sa rupture et finalement un déversement de GNL;
- (iii) de vérifier et de démontrer que de tels impacts n'entraînent pas de contraintes excédant la limite élastique (0,2 %) des raidisseurs et supports internes entre le réservoir interne et le réservoir externe; et
- (iv) de vérifier et démontrer qu'il n'y a aucune déformation du réservoir externe (coque isolée sous vide) entraînant une perte de vide.

L'étude d'analyse des impacts sur la sécurité comprend une analyse d'impacts accidentels qui sera basée sur les deux hypothèses suivantes:

- a) Impact latéral: la Remorque du Client, ou le conteneur ISO GNL fixé sur une Remorque du Client à plate-forme appropriée pour conteneur ISO, est accidentellement percutée latéralement, au milieu de sa longueur, par une force de 110 kN avec un facteur d'amplification dynamique de 1,4, se traduisant par une force de 154 kN (15,4 tonnes), impactant la citerne au milieu de sa longueur – c'est-à-dire dans sa zone la plus faible – sur une surface latérale de 1,400 x 1,400 m, soit 1,96 m².
- b) Impact de renversement: la Remorque du Client ou le conteneur ISO GNL fixé sur une Remorque du Client à plate-forme appropriée pour conteneur ISO se renverse et, au moment de l'impact avec la surface de la chaussée, est uniformément exposée à une force de 500 kN (50 tonnes) sur toute sa longueur et sur une largeur de 0,800 m, et ce tout le long de la citerne, c'est-à-dire que la surface partielle du réservoir externe est, dans sa totalité, en contact avec la surface plane de la chaussée.

Le rapport de ladite étude d'évaluation des incidences comprendra au minimum les sections suivantes :

- I. Résumé analytique.

- II. Introduction et contexte.
- III. Description de la géométrie et spécification de tous les détails de design et données de référence pertinents, en ce compris les informations spécifiques sur les raidisseurs et supports de réservoir.
- IV. Propriétés mécaniques des matériaux, faisant référence à des normes et codes tels que l'ASME, et températures de référence pour chacune de ces propriétés.
- V. Description des conditions limites, du modèle et des charges pris en compte pour l'analyse FE (« éléments finis »), la méthode de calcul et le code utilisé pour les calculs FE. Tous ces éléments seront bien établis, communément utilisés et reconnus par des organismes indépendants de contrôle et d'inspection.
- VI. Résultats de l'analyse FE.
- VII. Discussion ces résultats FE.
- VIII. Conclusion.
- IX. Figures et annexes.
- X. Références.

En ce qui concerne la Procédure d'Approbation de Camion, il y a lieu de respecter les exigences techniques minimum suivantes pour chacune des Remorques du Client:

- (i) La Remorque du Client sera à tous égards en parfaite conformité avec la réglementation ADR ainsi qu'avec, le cas échéant, le code IMDG, T75 pour les containers ou IMO(8) pour les semi-remorques . La Remorque du Client comprenant le camion avec le(s) Camionneur(s) et la Remorque du Client doit être en parfaite conformité avec la classe ADR actuellement en vigueur pour le transport routier public de GNL. En outre, le Client doit toujours être une société certifiée ISO 9002. L'itinéraire jusqu'au Terminal de GNL de Zeebrugge et au départ de celui-ci, tel que stipulé par la Ville de Bruges, doit être scrupuleusement respecté;
- (ii) Chaque Remorque du Client sera isolée sous hyper-vide, munie de trois essieux arrière et conçue pour une tenue de route optimale (à la fois statique et dynamique), avec entre autres le rapport le plus faible possible entre 'la hauteur du centre de gravité et la largeur de voie arrière';
- (iii) Le matériau de construction de la citerne extérieure sera soit de l'acier inoxydable, soit de l'acier au carbone, c'est-à-dire qu'il assurera une résistance mécanique et thermique suffisante jusqu'à des températures de 700 °C, voire supérieures (par exemple dans l'éventualité d'une catastrophe impliquant un incendie);
- (iv) Le matériau de construction de la citerne intérieure sera en acier inoxydable ;

- (v) Le compartiment des vannes de la Remorque du Client sera situé à l'arrière ou sur le côté de la remorque, avec un accès aisé et ergonomique aux vannes et à tous les équipements à actionner en service normal et en situation d'urgence;
- (vi) Chaque Remorque du Client sera équipée d'un raccordement de mise à la terre équipotentielle robuste et fiable, soit à l'intérieur du compartiment des vannes, soit à proximité immédiate de celui-ci. Ce raccordement est requis pour un circuit d'arrêt d'urgence, en cas de mise à la terre équipotentielle insuffisante;
- (vii) Les Remorques du Client seront munies d'un dispositif pour vérifier la température afin de vérifier que les remorques du Client arrivent au Terminal de GNL dans des conditions de froid;
- (viii) Les Remorques du Client seront munies d'un dispositif permettant de contrôler si la remorque est ou non à vide. Un robinet de test situé au niveau de remplissage maximum admissible de la Remorque du Client est également requis pour pouvoir vérifier physiquement si la remorque est complètement chargée. La décharge du (des) robinet(s) de test doit se trouver à un emplacement sûr, c'est-à-dire à une distance de sécurité du compartiment des vannes et des boutons d'urgence de la Remorque du Client;
- (ix) Accouplement requis sur la Remorque du Client:
 - Conduite de GNL : bride 3" - 150# - demi-raccord mâle DN65 TR104 x 8 LH fileté (Mat. 1.4571). Spécification Messer Griesheim 792.10832
 - Conduite boil-off: bride PN40 – DN40 demi-raccord mâle DN40 TR69 x 8 LH fileté (mat.: 2.0592.02 & 2.0360.08).
- (x) Les Remorques du Client seront munies d'un raccordement d'air pour l'arrêt d'urgence des vannes pneumatiques de la Remorque du Client, afin que celles-ci puissent être fermées à distance en cas d'urgence (= perte de pression d'air/d'azote). À cet effet, un raccord rapide mâle LEGRIS – 90873021 doit être prévu sur la Remorque du Client. La pression d'air d'alimentation du Terminal de GNL est de 7 bar.
- (xi) Afin d'éviter tout échappement de méthane avant ou après l'opération de chargement, les flexibles doivent être purgés à l'azote. Pour ce faire:
 - la Remorque du Client sera construite de telle manière qu'il soit possible de purger les flexibles à partir de la conduite boil-off (retour de gaz) vers la Remorque du Client, puis en retour via la conduite de GNL;
 - ou, en variante, deux raccords rapides mâles ERITITE ETF 50 en acier inoxydable (10037319) seront installés sur la Remorque du Client afin de purger les deux flexibles depuis la Remorque du Client jusqu'aux installations du Terminal de GNL.
- (xii) Tous les matériaux et assemblages de tuyauterie doivent satisfaire aux exigences suivantes:
 - La tuyauterie sera réalisée en conformité avec les exigences de la norme ASME B31.3 ou équivalent.
 - Des certificats de matériaux pour les pièces de tuyauterie doivent être remis (au minimum des certificats EN 10204 - 3.1).

- Toutes les procédures de soudage, qualification des soudeurs et soudures seront contrôlées, vérifiées et certifiées par un organisme d'inspection indépendant. L'épreuve de pression doit être observée par un inspecteur indépendant.

Les exigences minimales pour le(s) Camionneur(s) sont les suivantes:

- (i) Le Client transmettra à l'Opérateur du Terminal une liste reprenant les noms et le curriculum ADR et GNL professionnel complet avec une copie des derniers certificats valables (y compris, entre autres, le permis de conduire et le certificat ADR) de chacun des Camionneurs des Remorques du Client. Le Client s'assurera que tous les membres de son personnel (chauffeurs, opérateurs, etc.) ne fument pas en service et possèdent la maturité, la compétence et l'expérience requises pour réagir de façon appropriée en toute circonstance.
- (ii) La langue utilisée dans les communications entre le Camionneur et l'Opérateur du Terminal sera le néerlandais, l'anglais ou le français.
- (iii) À tout moment, le Camionneur fera preuve d'un style de conduite adapté au transport ADR avec une remorque GNL, qui se caractérise par une tenue de route assez faible en raison du centre de gravité élevé: par conséquent, le Camionneur adoptera en toutes circonstances un style de conduite calme, prudent et défensif, s'efforçant d'anticiper tous les mouvements ou obstacles fixes possibles; la vitesse doit être réduite largement avant tous les virages, rétrécissements, ronds-points, chantiers routiers ou sillons dans le revêtement de la chaussée.
- (iv) Le Client garantit que, pendant toute la durée du présent accord, ses Camionneurs ne seront pas sous l'influence de l'alcool ni de substances illicites ou non prescrites (si celles-ci requièrent une prescription médicale en Belgique). Les Camionneurs ne feront pas un usage abusif de médicaments ou de drogues légales, non plus qu'ils ne posséderont, utiliseront, distribueront, vendront ou négocieront d'autre manière des médicaments ou drogues ou autres substances similaires illégales ou (si une prescription médicale est requise) sans prescription. Les Camionneurs ne devront pas posséder, utiliser, distribuer, vendre ou négocier d'autre manière des boissons alcoolisées durant l'exécution de services dans le cadre du présent accord.
- (v) Tout Camionneur démontrera (par son curriculum professionnel) une expérience suffisante dans le domaine du transport ADR de GNL ou d'autres liquides cryogéniques classés ADR et au moins aussi dangereux que le GNL.
- (vi) Avant la première opération de chargement de camion à la Station de Chargement de Camion GNL, chaque Camionneur recevra un exposé sur la sécurité (env. 1 heure) en néerlandais, anglais ou français pour prendre connaissance des aspects spécifiques de la Station de Chargement de Camion GNL, l'accent étant mis sur les aspects de sécurité, en ce compris les procédures d'urgence du site et les équipements de protection active. De la même manière, le Camionneur dispensera une formation pratique concise aux opérateurs de terrain disponibles du terminal, à la fois pour les opérations normales et pour les situations d'urgence.

3.2.1.2 Informations communiquées par l'Opérateur du Terminal au Client

L'Opérateur du Terminal transmettra au Client les informations requises suivantes:

- (i) L'itinéraire ADR prescrit jusqu'au Terminal de GNL et à partir de celui-ci;
- (ii) Les données générales de la Station de Chargement de Camion GNL, sur demande.

3.2.2 Étude d'approbation du camion et réunion préliminaire d'approbation du camion

3.2.2.1 Étude d'approbation du camion

Suite à l'examen des informations susdites, l'Opérateur du Terminal procédera à une étude d'interface visant à établir l'acceptabilité technique de la présence de la Remorque du Client au sein du Terminal de GNL.

En particulier, les critères suivants feront l'objet d'une vérification approfondie dans le cadre de cette étude d'interface:

- compatibilité physique et technique avec la Station de Chargement de Camion GNL;
- qualification professionnelle du ou des Camionneur(s);
- conformité technique de la Remorque du Client et conformité avec les normes de sécurité;
- exigences administratives.

3.2.2.2 Réunion préliminaire d'approbation de camion

À la suite de l'analyse des documents, une réunion préliminaire d'approbation de camion, à laquelle participera au moins le Client, sera organisée par l'Opérateur du Terminal pour tout nouveau type de Remorque du Client. L'ordre du jour minimal de la réunion préliminaire comporte:

- les conclusions de l'étude d'interface;
- l'examen de tous les documents administratifs;
- les procédures opérationnelles (refroidissement, chargement, purge);
- la réglementation sur la sécurité.

3.2.3 Essai de Chargement du Camion et approbation du Camion GNL

3.2.3.1 Essai de Chargement du Camion

La première opération de Service de Chargement de Camion GNL à la Station de Chargement de Camion GNL sera considérée comme un Essai de Chargement du Camion effectué sur la Remorque du Client.

Le cas échéant, dans le cadre de cet Essai de Chargement du Camion, une liste de remarques et/ou de lacunes mises en évidence sera soumise au Camionneur. La liste des remarques et/ou des lacunes susdites sera également communiquée au Client, qui la transmettra à son tour à toute autre Partie intéressée. Après acceptation du programme de mise en œuvre des mesures correctives planifiées, l'Opérateur du Terminal se prononcera sur l'admission de la Remorque du Client dans le Terminal de GNL.

3.2.3.2 Approbation de la Remorque du Client

Suivant le résultat des étapes précédentes et de l'Essai de Chargement du Camion, la Remorque du Client sera approuvée ou autorisée sous réserve de mesures correctives. L'Opérateur du Terminal informera le Client de son approbation ou non dans les cinq (5) Jours Ouvrables suivant l'Essai de Chargement du Camion.

En fonction des résultats de l'Essai de Chargement du Camion, l'Opérateur du Terminal déterminera si:

- la Remorque du Client a reçu l'approbation requise sans devoir subir d'autres essais de chargement. En conséquence, l'Opérateur du Terminal ajoutera alors la Remorque du Client à la liste des Camions GNL approuvés pour le Terminal de GNL. L'approbation est valable pour une période de cinq (5) ans;
- la Remorque du Client pourrait être autorisée à subir un autre essai de chargement à une date ultérieure sous réserve de l'application des mesures correctives spécifiées par l'Opérateur du Terminal pour la Remorque du Client susdite;
- la Remorque du Client ne sera plus acceptée à la Station de Chargement de Camion GNL.

3.2.4 Suivi de la Remorque du Client après approbation

Le Client obtiendra, renouvellera et conservera toutes les autorisations (techniques, opérationnelles et/ou relatives à la sécurité) requises au titre de la loi, sans entraîner aucun Charge de Capacité Mensuelle pour le Service de Chargement de Camion GNL due.

L'Opérateur du Terminal sera tenu au courant de tout changement apporté à la Remorque du Client aux fins de résoudre tout problème d'ordre technique, de sécurité et/ou de gestion. Sur la base de ces informations, le cas échéant, l'Opérateur du Terminal procédera à une évaluation de la nécessité de soumettre la Remorque du Client approuvée à une nouvelle procédure d'approbation. Afin d'éviter toute ambiguïté, la Charge de Capacité Mensuelle pour le Service de Chargement de Camion GNL ne sera due en cas où la Remorque du Client est soumise à une nouvelle procédure d'approbation.

Intervenant en qualité de Gestionnaire Raisonnable et Prudent, l'Opérateur du Terminal a le droit d'exiger des inspections techniques et des inspections de sécurité à tout moment afin d'évaluer la conformité de la Remorque du Client approuvée avec la réglementation de sécurité et/ou les exigences opérationnelles du Terminal de GNL. Après exécution de ces inspections techniques et de sécurité, l'Opérateur du Terminal déterminera si:

- la Remorque du Client a reçu l'approbation requise sans devoir subir d'autres essais de chargement. En conséquence, l'Opérateur du Terminal ajoutera alors la Remorque du Client à la liste des Camions GNL approuvés pour le Terminal de GNL. L'approbation est valable pour une période de cinq (5) ans;
- la Remorque du Client pourrait être autorisée à subir un autre essai de chargement à une date ultérieure sous réserve de l'application des mesures correctives spécifiées par l'Opérateur du Terminal pour la Remorque du Client susdite;
- la Remorque du Client ne sera plus acceptée à la Station de Chargement de Camion GNL.

Le Client prêtera assistance à l'Opérateur du Terminal au moment opportun pour clarifier et/ou résoudre tout problème urgent susceptible de se produire (par exemple renouveler à temps les documents obligatoires, communiquer en temps utile toute modification aux camions, etc....).

3.3 SPECIFICATIONS DU GNL AU POINT DE RELIVRAISON POUR LE CHARGEMENT DE CAMION

3.3.1 Spécifications du GNL au Point de Relivraison pour le Chargement de Camion

Pour autant que le GNL livré par l’Affréteur ait satisfait aux critères de qualité définis dans le Règlement d’Accès GNL, le GNL livré par l’Opérateur du Terminal au Client au Point de Relivraison pour le Chargement de Camion satisfera aux critères de qualité définis ci-dessous :

	Unité	Minimum	Maximum
Azote	mol %	0	1,2
Méthane	mol %	80	100
GHV	kWh/m ³ (n)	10,83	12,43
Indice de Wobbe	kWh/m ³ (n)	14,17	15,56

3.4 METHODES DE TEST ET DE MESURAGE

La présente section détaille les procédures de détermination de la masse de GNL chargée dans la Remorque du Client ainsi que les procédures de calcul de la densité, de la Valeur Calorifique Brute du GNL et de l'énergie totale relivrée au Point de Relivraison pour le Chargement de Camion.

Section I – Pont-bascule

Pour la livraison de Services de Chargement de Camion et de Services de Refroidissement de Camion (le cas échéant), la Remorque du Client se trouve en permanence sur un pont-basculé calibré. À son arrivée, la Remorque du Client sera pesée à vide, c'est-à-dire sans aucune personne et sans aucun flexible raccordé.

Une fois l'opération de chargement terminée, la Remorque du Client sera pesée à l'état « chargé », à nouveau sans aucune personne et après que les flexibles ont été débranchés et déplacés de côté. L'Opérateur du Terminal déterminera la quantité (masse) de GNL livrée au Client en déduisant le poids « à vide » du poids « chargé ». Ce poids sera calculé et arrondi au kilogramme (1 kg) le plus proche.

Une fois l'an, le pont-basculé est recalibré par un organisme indépendant agréé. La précision du pont-basculé n'excédera jamais +/- 0,25 % dans tous les cas.

Au cas où la mesure de poids mentionnée à la Section I est impossible à obtenir en raison d'une défaillance du pont-basculé, l'Opérateur du Terminal déterminera à ses frais la quantité (masse) de GNL relivrée au moyen d'un autre pont-basculé calibré. Le choix de tel autre pont-basculé sera effectué de commun accord par l'Opérateur du Terminal et le Client.

Section II – Composition du GNL

II.1 Détermination de la composition du GNL

Conformément aux dispositions du Règlement d'Accès GNL, le Terminal de GNL a un système de gestion de réservoirs, qui surveille en permanence les niveaux, les températures et la qualité du GNL dans les réservoirs de stockage. La qualité du GNL relivré au Client sera la qualité du GNL dans le réservoir de stockage à partir duquel le GNL est chargé, comme déterminé par le système de gestion de réservoirs du Terminal de GNL. Outre l'utilisation du système de gestion de réservoirs du Terminal de GNL, l'Opérateur du Terminal procédera également à l'échantillonnage et à l'analyse du GNL livré dans la Remorque du Client selon la méthode d'échantillonnage discontinu décrite dans la norme EN 12838 (norme européenne). Les échantillons de GNL s'écoulent de toutes les conduites de décharge des réservoirs de stockage au Terminal de GNL et se vaporisent continuellement. Les échantillons discontinus sont ensuite analysés par chromatographie gazeuse à intervalles réguliers, mais au moins toutes les dix (10) minutes durant les opérations de Chargement de Camion. Les résultats de cette analyse sont parmi d'autres utilisés aux fins d'un contrôle online des opérations de Chargement de Camion GNL.

Sauf dans l'éventualité d'une erreur manifeste de l'application de cette section II, les résultats du système de gestion de réservoirs du Terminal de GNL prévaudront toujours sur les résultats du système discontinu en ce qui concerne les opérations de Chargement de Camion GNL. En cas de défaillance du système de gestion de réservoirs du Terminal de GNL, quelle qu'en soit la cause, les Parties acceptent d'utiliser les résultats d'analyses obtenus par la méthode d'échantillonnage discontinu. Ces résultats d'analyse représenteront la moyenne de toutes les analyses exécutées durant le Chargement du Camion GNL à vitesse maximale. Les résultats d'analyse individuels erronés peuvent ne pas être pris en compte dans la moyenne calculée, pour autant que ces résultats soient fournis à et approuvés par l'Affréteur du Client et le Client.

Dans l'éventualité où tant la gestion de réservoirs du Terminal de GNL que les systèmes discontinus échouent à déterminer la composition du GNL relivré, les Parties feront usage des résultats d'analyse de la dernière cargaison livrée au Point de Livraison et envoyer au réservoir de stockage du Terminal de GNL utilisé pour relivrer le GNL dans la Remorque du Client.

Section III – Détermination de la température du GNL

Parallèlement à la détermination de la qualité du GNL, la température du GNL livré dans la Remorque du Client sera mesurée au dixième de degré Celsius le plus proche (0,1 °C) à l'aide des appareils de mesure de température prévus dans le réservoir de stockage du Terminal de GNL pour la relivraison du GNL dans la Remorque du Client. Afin de déterminer la température du liquide dans le réservoir de stockage du Terminal de GNL à partir duquel le GNL est relivré, une (1) lecture sera réalisée sur chaque sonde de température dans le réservoir de stockage approprié du Terminal de GNL. Une moyenne arithmétique de ces lectures concernant le liquide sera réputée être la température du GNL liquide relivré par le système de gestion de réservoirs du Terminal de GNL.

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.

Si la mesure de la température du GNL relivré ne peut être exécutée en raison d'une défaillance des appareils de mesure, des procédures alternatives de mesurage seront définies de commun accord entre l'Opérateur du Terminal, l'Affréteur du Client et le Client.

Section VI – Détermination de la quantité d'énergie du GNL livré au Point de Relivraison pour le Chargement de Camion

IV.1 Calcul de la densité

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

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

où:

D représente la densité à six (6) chiffres significatifs du GNL relivré, exprimée en kilogrammes par Mètre Cube à la température T_L ;

T_L est la température du GNL dans le réservoir de stockage du Terminal de GNL à partir duquel le GNL est relivré dans la Remorque du Client comme défini dans l'ACTL 3.4.III, exprimée en degrés Celsius au dixième de degré Celsius (0,1 °C) le plus proche;

X_i désigne la fraction molaire, à la sixième (6^e) décimale la plus proche, du composant (i) de la composition obtenue conformément à l'ACTL 3.4.II.1. 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 ci-dessous;

V_i désigne le volume molaire, à la sixième (6^e) 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 ci-dessous;

X_m désigne la fraction molaire, à la sixième (6^e) décimale la plus proche, du méthane dans la composition obtenue conformément à l'ACTL 3.4.II.1;

X_n désigne la fraction molaire, à la sixième (6^e) décimale la plus proche, de l'azote dans la composition obtenue conformément à l'ACTL 3.4.II.1;

$K1$ désigne la correction volumique, à la sixième (6^e) 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 ci-dessous; et

$K2$ désigne la correction volumique, à la sixième (6^e) 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 ci-dessous.

IV.2 Calcul de la Valeur Calorifique Brute (GHV)

IV.2.1 La Valeur Calorifique Brute (base massique) du GNL en kWh par kilogramme sera calculée à l'aide de la formule:

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

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 t₁ de 298,15 K, telle qu'indiquée dans le Tableau 1 ci-dessous;

X_i désigne la fraction molaire, à la sixième (6^e) décimale la plus proche, du composant (i) de la composition obtenue conformément à la section II du présent document. 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 ci-dessous.

IV.2.2. La Valeur Calorifique Brute (base volumique) sera calculée à l'aide de la formule:

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

où :

H_v désigne la Valeur Calorifique Brute, exprimée en kWh par m³(n) aux conditions volumiques normales de (t₂) 273,15 K, à une pression absolue de 1 013,25 mbar et à une température de combustion de référence t₁ de 298,15 K;

X_i désigne la fraction molaire à la sixième (6^e) décimale la plus proche du composant (i) de la composition obtenue conformément à l'ACTL 3.4.II.1. La fraction molaire du méthane sera ajustée afin de porter la fraction molaire totale à 1,000000;

H_{vi} [t₁, V(t₂, p₂)] désigne la Valeur Calorifique Brute du composant (i), exprimée en kJ/mol, telle qu'indiquée dans le Tableau 1 ci-dessous;

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

z_{mix} (t₂, p₂) désigne le facteur de compression dans des conditions normales calculées conformément à :

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

où :

$\sqrt{b_i}$ désigne le facteur de sommation du composant (i) à des conditions volumiques normales de température de 273,15 °K et à une pression absolue de 1 013,25 mbar, tel qu'indiqué dans le Tableau 1 ci-dessous.

IV.2.3 L'indice de Wobbe sera calculé à l'aide de la formule:

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

où :

Indice de Wobbe désigne la Valeur Calorifique Brute, exprimée en kWh par m³(n) à des conditions normales de température de 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'ACTL 3.4.IV.2.2;

X_i désigne la fraction molaire, à la sixième (6^e) décimale la plus proche, du composant (i) de la composition obtenue conformément à l'ACTL 3.4.II. 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 ci-dessous; et

z_{mix}(t₂, p₂) 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:

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

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 ci-dessous.

IV.3 Calcul de la quantité d'énergie du GNL relivré

La quantité d'énergie du GNL 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 énoncée à l'ACTL 3.4 IV.4:

$$Q = (m \times H_m / 1.000)$$

où :

- Q** désigne la quantité d'énergie 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;
- m** est la masse du GNL relivré, exprimée en kilogrammes, obtenue conformément à l'ACTL 3.4.I;
- H_m** désigne la Valeur Calorifique Brute du GNL, exprimée en kWh par kilogramme, telle que calculée conformément à l'ACTL 3.4.IV.2.1.

IV.4 Méthode d'arrondissement des nombres

IV.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 (0), 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

IV.4.2 Détermination de la quantité d'énergie du GNL relivré, exprimée en MWh (température de combustion de référence de 25 °C):

La quantité d'énergie du GNL relivré est calculée à l'aide de la formule :

$$Q = (m \times H_m / 1\,000)$$

où :

Q désigne la quantité d'énergie 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;

m est la masse du GNL relivré, exprimée en kilogrammes. La masse sera arrondie au kilogramme 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) de kWh/kg le plus proche; et

m x H_m / 1 000 sera calculé et arrondi au MWh le plus proche.

IV.4.3 Détermination de la densité du GNL

La densité du GNL est calculée à l'aide de la formule :

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

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) de kg/m^3 le plus proche;

T_L est la température du GNL dans le réservoir de stockage du Terminal de GNL à partir duquel le GNL est relivré dans la Remorque du Client comme défini dans l'ACTL 3.4.III, exprimée en degrés Celsius au dixième de degré Celsius (0,1) le plus proche;

X_i désigne la fraction molaire, à la sixième (6^e) décimale la plus proche, du composant (i) de la composition obtenue conformément à l'ACTL 3.4.II. 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 ci-dessous;

$\Sigma (X_i \times M_i)$ le résultat du calcul de « $X_i \times M_i$ » du composant (i) sera arrondi à la sixième (6^e) décimale la plus proche et, ensuite, « $\Sigma(X_i \times M_i)$ » sera calculé jusqu'à la sixième (6^e) décimale la plus proche;

V_i désigne le volume molaire, à la sixième (6^e) 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 ci-dessous;

$\Sigma (X_i \times V_i)$ le résultat du calcul de « $X_i \times V_i$ » du composant (i) sera arrondi à la sixième (6^e) décimale la plus proche et, ensuite, « $\Sigma(X_i \times V_i)$ » sera calculé jusqu'à la sixième (6^e) décimale la plus proche;

X_m désigne la fraction molaire, à la sixième (6^e) décimale la plus proche, du méthane dans la composition obtenue conformément à l'ACTL 3.4.II;

X_n désigne la fraction molaire, à la sixième (6^e) décimale la plus proche, de l'azote dans la composition obtenue conformément à l'ACTL 3.4.II;

K1 désigne la correction volumique, à la sixième (6^e) 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 ci-dessous;

K2 désigne la correction volumique, à la sixième (6^e) 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 ci-dessous.

$$\frac{(K1 + (K2 - K1) \times X_n) \times X_m}{0,0425} \quad \frac{(K1 + (K2 - K1) \times X_n) \times X_m}{0,0425}$$

sera calculé jusqu'à la sixième (6^e) décimale la plus proche ; et

$$\frac{\sum (X_i \times V_i) - (K1 + (K2 - K1) \times X_n) \times X_m}{0,0425}$$

$$\frac{\sum (X_i \times V_i) \sum (X_i \times V_i) - (K1 + (K2 - K1) \times X_n) \times X_m}{0,0425}$$

sera calculé jusqu'à la sixième (6^e) décimale la plus proche.

IV.4.4 Détermination de la Valeur Calorifique Brute

a) La Valeur Calorifique Brute (base massique) du GNL est calculée à l'aide de la formule :

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

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) de kWh/kg le plus proche;

H_{vi} désigne la Valeur Calorifique Brute du composant (i), exprimée en kJ/mol, telle qu'indiquée dans le Tableau 1 ci-dessous;

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

$X_i \times H_{vi}(t_1)$ « $X_i \times H_{vi}(t_1)$ » sera calculé et arrondi à la sixième (6^e) décimale la plus proche;

$\Sigma X_i \times H_{vi}(t_1)$ « $\Sigma X_i \times H_{vi}(t_1)$ » sera calculé et arrondi à la sixième (6^e) décimale la plus proche;

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

$X_i \times M_i$ « $X_i \times M_i$ » du composant (i) sera calculé à la sixième (6^e) décimale la plus proche; et

$\Sigma(X_i \times M_i)$ « $\Sigma (X_i \times M_i)$ » sera calculé à la sixième (6^e) décimale la plus proche en additionnant tous les « $X_i \times M_i$ » obtenus comme indiqué ci-dessus.

b) La Valeur Calorifique Brute (base volumique) du GNL sera calculée à l'aide de 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) de kWh/m³(n) le plus proche;

X_i désigne la fraction molaire, à la sixième (6^e) décimale la plus proche, du composant (i) de la composition obtenue conformément à l'ACTL 3.4.II. 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, telle qu'indiquée dans le Tableau 1 ci-dessous;

$X_i \times H_{vi}[t_1, V(t_2, p_2)]$ « $X_i \times H_{vi}(t_1)$ » sera calculé et arrondi à la sixième (6^e) décimale la plus proche;

$\Sigma X_i \times H_{vi}[t_1, V(t_2, p_2)]$ « $\Sigma X_i \times H_{vi}(t_1)$ » sera calculé et arrondi à la sixième (6^e) 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 (6^e) décimale la plus proche, dans des conditions normales calculées conformément à:

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

où :

$\sqrt{b_i}$ désigne le facteur de sommation du composant (i), tel qu'indiqué dans le Tableau 1 ci-dessous;

$X_i x \sqrt{b_i}$ « $X_i x \sqrt{b_i}$ » sera calculé pour le composant (i) à la sixième (6^e) décimale la plus proche;

$(\sum X_i x \sqrt{b_i})^2$ sera calculé jusqu'à la sixième (6^e) décimale la plus proche.

c) L'**indice de Wobbe** sera calculé à l'aide de la formule:

$$\text{Indice de Wobbe} = \frac{H_v [t_1, V(t_2, p_2)]}{\sqrt{\{[(\sum (X_i x M_i)) / 28,9626] x [0,99941 / z_{mix}(t_2, p_2)]\}}}$$

où:

Indice de 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) de kWh/m³(n) le plus proche;

H_v désigne la Valeur Calorifique Brute du GNL, calculée et obtenue conformément à l'ACTL 3.4.IV.2.2 et arrondie au millième (0,001) de kWh/m³(n) le plus proche;

X_i désigne la fraction molaire, à la sixième (6^e) décimale la plus proche, du composant (i) de la composition obtenue conformément à l'ACTL 3.4.II. 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 ci-dessous; et

$z_{mix}(t_2, p_2)$ désigne le facteur de compression, arrondi à la sixième (6^e) décimale la plus proche, dans des conditions normales calculées conformément à la norme ISO 6976:1995:

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

où:

$\sqrt{b_i}$ désigne le facteur de sommation du composant (i), tel qu'indiqué dans le Tableau 1 ci-dessous ;

$X_i x \sqrt{b_i}$ « $X_i x \sqrt{b_i}$ » sera calculé pour le composant (i) à la sixième (6^e) décimale la plus proche ; et

$(\sum X_i x \sqrt{b_i})^2$ sera calculé à la sixième (6^e) 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}	√ b
Méthane (CH ₄)	16,043	890,63	0,0490
Éthane (C ₂ H ₆)	30,070	1.560,69	0,1000
Propane (C ₃ H ₈)	44,097	2.219,17	0,1453
Iso-butane (i-C ₄ H ₁₀)	58,123	2.868,20	0,2049
Butane normal (n-C ₄ H ₁₀)	58,123	2.877,40	0,2069
Iso-pentane (i-C ₅ H ₁₂)	72,150	3.528,83	0,2510
Pentane normal (n-C ₅ H ₁₂)	72,150	3.535,77	0,2864
n-HexanePlus (C ₆ H _{14 +})	86,177	4.194,95	0,3286
Azote (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 densité et de valeur calorifique dans le cadre du Contrat GNL pour le Chargement de Camions. Ce tableau des constantes physiques sera revu conformément à toute révision ultérieure officiellement publiée de la norme ISO 6976:1995. Les valeurs de 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 C₆ et au-delà seront réputés être C₆ 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 ₂ H ₆	47,524	47,942	48,369	48,806
C ₃ H ₈	62,046	62,497	62,953	63,417
i-C ₄ H ₁₀	77,851	78,352	78,859	79,374
n-C ₄ H ₁₀	76,398	76,875	77,359	77,847
i-C ₅ H ₁₂	91,179	91,721	92,267	92,817
n-C ₅ H ₁₂	91,058	91,583	92,111	92,642
C ₆ H 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 densité et de valeur calorifique du GNL dans le cadre du Contrat GNL pour le Chargement de Camions. 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 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 doit être introduit afin de réduire les valeurs susvisées à une portée correcte.

Tableau 3 – Correction K1 pour la réduction du volume du mélange

K1 (m ³ /kmol) à des températures différentes x 10 ³				
Poids moléculaire du mélange $\Sigma(X_i \times M_i)$	-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 densité du GNL dans le cadre du Contrat GNL pour le Chargement de Camions. 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 $\Sigma(X_i \times M_i)$.
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 doit 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 $\Sigma(X_i \times M_i)$	-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 densité du GNL dans le cadre du Contrat GNL pour le Chargement de Camions. 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 $\Sigma(X_i \times M_i)$.
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 doit être introduit afin de réduire les valeurs susvisées à une portée correcte.

**Tableau 5 – Facteurs approximatifs de conversion physique
Conversions à titre d’information uniquement**

À convertir de	En	Multiplieur 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	1.055,056	[1]
MBTU	MWh	0,293071	[1]
MBTU	kWh	293,071	[1]
GHV sur une basse molaire ou massique avec une température de combustion de référence de 25 °C	GHV sur une basse molaire ou massique 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]
Indice de Wobbe avec des températures de référence de 25 °C pour la combustion et de 0 °C pour le volume	Indice de 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 (p.s.i.)	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 d'information)

3.5 ENTRETIEN DES INSTALLATIONS AU TERMINAL DE GNL

3.5.1 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, le conservera en bon état de fonctionnement afin de respecter ses obligations et l'exploitera conformément aux normes propres à un Gestionnaire Raisonnable et Prudent.

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 travaux de maintenance, de réparation ou de remplacement dans le Terminal de GNL, et ce, même si ces travaux peuvent avoir des répercussions sur la disponibilité des Services GNL. Tels travaux de maintenance, de réparation ou de remplacement seront, autant que 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 en raison notamment de travaux de maintenance, de réparation ou de remplacement entre les Clients 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.

3.5.2 Maintenance Planifiée

3.5.2.1 Dès que possible, mais au plus tard un (1) Mois avant le début de la maintenance planifiée (« Maintenance Planifiée ») effective, l'Opérateur du Terminal informera les Clients de la Maintenance Planifiée et consentira tous les efforts raisonnables pour synchroniser les travaux de maintenance, de réparation et de remplacement prévus à effectuer au Terminal de GNL (c'est-à-dire et y compris la Station de Chargement de Camion GNL) et dans le Segment 1, afin de minimiser les perturbations dans la capacité des Clients à utiliser les Services GNL. Pour éviter toute ambiguïté, l'Opérateur du Terminal notifiera les Clients de toute Maintenance Planifiée ayant un impact sur les Services de Chargement de Camion GNL en même temps que la notification vers les autres utilisateurs.

3.5.2.2 Soit l'Opérateur du Terminal et le Client reprogrammeront l'Heure de Démarrage du Client d'un commun accord en fonction des disponibilités, soit l'Heure de Démarrage du Client sera considérée comme ayant été annulée avant 11h00 de la Journée Gazière précédant la Journée Gazière de l'Heure de Démarrage.

3.5.3 Maintenance Non Planifiée

- 3.5.3.1** En cas d'incident ou de Situation d'Urgence, l'Opérateur du Terminal pourra réduire tout ou partie des Services GNL pour autant qu'il en informe immédiatement le Client et qu'il lui précise la durée prévue de la réduction des Services GNL, et une telle réduction sera, dans la mesure du possible, équitablement et loyalement répartie entre les Clients sur une base proportionnelle (la « *Maintenance Non Planifiée* »).
- 3.5.3.2** Une telle Maintenance Non Planifiée se limitera à la réduction des Services GNL qui est strictement nécessaire à l'Opérateur du Terminal pour remédier à la cause de cette réduction. L'Opérateur du Terminal informera les Clients dans les plus brefs délais de la reprise de l'exploitation des Services GNL.
- 3.5.3.3** Soit l'Opérateur du Terminal et le Client reprogrammeront l'Heure de Démarrage du Client d'un commun accord en fonction des disponibilités, soit l'Heure de Démarrage du Client sera considérée comme ayant été annulée avant 11h00 de la Journée Gazière précédant la Journée Gazière de l'Heure de Démarrage.

3.6 GESTION DE LA CONGESTION DU TERMINAL DE GNL

Le chapitre 2.3 du Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camions, et plus spécifiquement les dispositions relatives au Marché Secondaire, reprennent les procédures applicables en matière de gestion de la congestion contractuelle du Terminal de GNL.

En plus de l'ACTL 2.3, l'Opérateur du Terminal prendra des mesures pour atténuer la congestion dans le cas où une Période de Congestion de Planification est prévue ou observée pour les Services de Chargement de Camion GNL. Entre autres mesures, l'Opérateur du Terminal peut:

- Revoir la planification opérationnelle afin de créer des Heures de Démarrage supplémentaires, en fonction des contraintes opérationnelles et organisationnelles. Cela peut modifier les Heures de Démarrage existantes de 2 heures maximum, ce qui entraînera les étapes suivantes :
 1. Si les Clients ont déjà programmé des Heures de Démarrage pendant la Période de Congestion de Planification, l'Opérateur du Terminal contactera les clients dans l'ordre du moment auquel ils ont réalisé leur planification. Ces Clients auront la possibilité, pour chaque Jour de la Période de Congestion de Planification, de transférer leurs Heures de Démarrage vers une Heure de Démarrage libre au sein du même Jour;
 2. L'Opérateur du Terminal communiquera un nouveau Moment de Planification pour les Heures de Démarrage libres de la Période de Congestion de Planification. Ces Heures de Démarrage seront disponibles pour tous les Clients.
- Déterminer et communiquer la Période de Gel de Congestion de Planification applicable aux Heures de Démarrage comprises dans la Période de Congestion de Planification. Pendant la Période de Gel de Congestion de Planification, les Clients peuvent uniquement modifier leurs Heures de Démarrage au sein du même Jour, jusqu'au début de la Période de Gel, et ne peuvent plus annuler leur Heure de Démarrage sans frais. Si le Client annule une Heure de Démarrage comprise dans la Période de Congestion de Planification, le Client perdra son Heure de Démarrage. Cependant, si l'Heure de Démarrage annulée est planifiée par un autre Client, l'Opérateur du Terminal créditera 50% du prix de celle-ci au Client.

L'Opérateur du Terminal, outre les dispositions déjà reprises dans l'ACTL 2.3 et dans cet ACTL 3.6, établira un contrôle continu concernant l'utilisation des capacités du Service de Chargement de Camion GNL (y compris par exemple le niveau de Services de Chargement de Camion GNL vendu, le niveau d'utilisation effective des Services de Chargement de Camion GNL, le nombre de demandes de Services de Chargement de Camion GNL, etc...). Sur base de ladite surveillance continue, l'Opérateur du Terminal révisera, le cas échéant et au plus tard à la demande de la

CREG, les procédures applicables relatives à la gestion de la congestion du Terminal de GNL et les soumettra à l'approbation de la CREG.

3.7 REGLES OPERATIONNELLES AFFERENTES A LA GESTION DES INCIDENTS ET DES SITUATIONS D'URGENCE

3.7.1 Introduction

Sans préjudice des Règles Opérationnelles de la Maintenance Non Planifiée (c'est-à-dire le chapitre 3.7 du Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camions), ce chapitre définit la procédure d'incident et d'urgence de l'Opérateur du Terminal applicable aux incidents et urgences susceptibles de se produire.

Conformément aux dispositions du Code de Bonne Conduite, l'Opérateur du Terminal a (i) établi les phases qui pourraient être exécutées 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'Opérateur du Terminal ainsi que par les Utilisateurs du Terminal.

3.7.2 Mesures en cas d'incident ou d'urgence

Divers incidents et situations d'urgence peuvent survenir au Terminal de GNL, qui peuvent avoir pour conséquence que la sécurité ou l'intégrité du Terminal de GNL ne puisse être maintenue ou qu'elle soit compromise, ou qui, en s'aggravant, pourraient mener 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 la sécurité et l'intégrité du système du Terminal de GNL. L'Opérateur du Terminal utilisera tous les efforts raisonnables pour réduire au minimum la durée et l'impact des incidents et urgences survenants.

3.7.3 Phase « first response »

D'après les informations disponibles, l'Opérateur du Terminal évaluera si la sécurité et/ou l'intégrité du système du Terminal de GNL peuvent être maintenues, si elles sont en danger ou si l'incident ou l'urgence, en s'aggravant, pourrait mener à une telle situation.

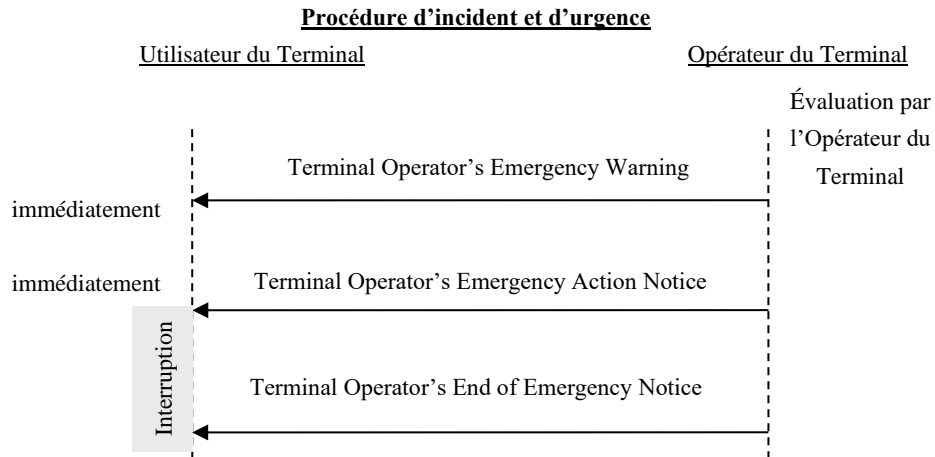
Compte tenu de l'évaluation des incidences, l'Opérateur du Terminal, le cas échéant, peut décider de qualifier l'incident ou l'urgence de Situation d'Urgence et activer par la suite la procédure d'incident et d'urgence, sans préjudice de toute mesure prise dans le cadre des Règles Opérationnelles relatives à la Maintenance Non Planifiée.

3.7.4 Procédure d'incident et d'urgence

La procédure d'incident et d'urgence est applicable en cas de Situations d'Urgence. Ces mesures ont un caractère temporaire et sont prioritaires. Elles peuvent, si nécessaire, sans préjudice de la procédure d'incident et d'urgence, être modifiées et

corrigées à tout moment sans préavis par l'Opérateur du Terminal aussi longtemps que la Situation d'Urgence persiste.

Le schéma ci-dessous traduit la procédure d'incident et d'urgence entre l'Opérateur du Terminal et l'Utilisateur du Terminal sur le Terminal de GNL. Cette procédure d'incident et d'urgence comprend les 3 étapes suivantes :



En tout état de cause, en présence d'une Situation d'Urgence, la CREG et les autorités compétentes 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 ou les Utilisateur(s) du Terminal concerné(s).

a) Phase 1 – Emergency Warning

Au cas où l'Opérateur du Terminal, d'après les renseignements disponibles, évalue que l'incident ou l'urgence peut être qualifiée de Situation d'Urgence, c'est-à-dire qu'il estime qu'il y a des incidences sur la sécurité et/ou l'intégrité du système du Terminal de GNL ou que la 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 une « Terminal Operator's Emergency Warning » annonçant l'impact possible sur les Services 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 les autorités compétentes concernées seront informés par téléphone d'une telle Situation d'Urgence et recevront une notification de « Terminal Operator's Emergency Warning » par fax.

b) Phase 2 – Emergency Action Notice

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 de GNL.

L'Opérateur du Terminal confirme par fax aux Utilisateurs du Terminal concernés, à la CREG et aux autorités compétentes les mesures à prendre par une « Terminal Operator's Emergency Action Notice », spécifiant une date/heure de début et le(s) mesure(s) à prendre par les Utilisateurs du Terminal concernés. 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 GNL et jusqu'à l'envoi d'une « Terminal Operator's End of Emergency Notice », l'Opérateur du Terminal spécifiera les impacts sur le(s) Service(s) 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, à la CREG et aux autorités compétentes, en précisant la date de fin de l'Urgence et en levant les contraintes au Point de Relivraison pour le Chargement de Camion.

3.8 EMBLEMMENT DE LA STATION DE CHARGEMENT DE CAMION GNL




4 FORMULAIRES

4.1 FORMULAIRE DE CONFIRMATION DE SERVICES

4.1.1 Formulaire de Demande de Services pour la Signature d'un Contrat (SRFC)

SERVICES REQUEST FORM for CONTRACTING (SRFC)			
1. Shipper Information			
Client :			
Contact Person:			
Phone: Fax:			
E-mail:			
2. Request for LNG Services : "Binding Request"			
	Requested number of LNG Truck Loading Service Right	Start date	Duration
	Minimum Maximum		
LNG Truck Loading Services (*)			
(*) In accordance with truck approval provisions of the ACTL, a Truck Approval Service will be required in case the LNG Truck Loading Services is performed by a truck that has not been previously approved			
	Requested		
LNG Truck Cool Down Services (**)			[Yes/No]
(**) Upon call-off of the client			
<p>Shipper hereby:</p> <p>Signing Date:</p> <p>Name :</p> <p>Position:</p> <p>Signature:</p> <p style="font-size: small; margin-top: 10px;"><i>By signing this SRFC, Shipper acknowledges and accepts all the provisions of the corresponding Service Confirmation</i></p> <div style="text-align: right; font-size: small; margin-top: 10px;"> <p>To be sent by registered mail to Fluxys LNG Fax: +32 (0) 2 282 78 69 E-mail: info.lng@fluxys.com</p> </div>			

4.1.2 Formulaire de Confirmation de Services pour la Signature d'un Contrat (SCFC)



SERVICE CONFIRMATION FORM for CONTRACTING (SCFC)

Client's Name:	
Commercial Reference:	

LNG Services	Number of LNG Truck Loading Service Right	Start date	End date
LNG Truck Loading Services (*)			

(*) In accordance with truck approval provisions of the ACTL, a Truck Approval Service will be required in case the LNG Truck Loading Services is performed by a truck that has not been previously approved

	Requested	[Yes/No]
LNG Truck Cool Down Services (**)		

(**) Upon call-off of the client

Client: _____

[Nbr of starting hours]

Date: _____

Name: _____

Position: _____

LNG Truck Cool Dow _____

(**) Upon demand of _____

Date: _____

Name: _____

Position: _____

Signature: _____

Fluxys LNG:

Date: _____

Name: _____

Position: _____

Signature: _____

Date: _____


Name: _____

Position: _____

Signature: _____

Page 1

4.1.3 Formulaire de Demande de Services pour Transfert (SRFA)



SERVICES REQUEST FORM for ASSIGNMENT (SRFA)

To Terminal Operator **Copy to** Assignee or Assingor
Fax **Fax**
Reference

From Assignor or Assignee
Our reference **N° of pages**
Tel
Fax

Date / time dd/mm/yyyy hh:mm

Subject Secondary market: Assignment Request

Dear,

Hereby (Assignor) requests Fluxys LNG for a LNG Service Assignment from (Assignor) to (Assignee)

Service	LNG Truck Loading Service	
Quantity assigned	XXX	STARTING HOURS
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 Transfert (SCFA)



FLUXYS

**SERVICES CONFIRMATION FORM
for ASSIGNMENT (SCFA)**

To	Assignor	Copy to	Assignee
Fax		Fax	
Your reference			
From	Terminal Operator	N° of pages	
Our reference			
Tel			
Fax			
Date / time	dd/mm/yyyy hh:mm		
Subject	Secondary market: Assignment Confirmation		

Page 1

Dear,

Hereby Fluxys confirms the Service Assignment from (Assignor) to (Assignee) with the following characteristics:

Service	LNG Truck Loading Service	
Quantity assigned	XXX	STARTING HOURS
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 du Client à
Fluxys LNG, Rue Guimard 4 – 1040 Bruxelles*

GARANTIE BANCAIRE SUR PREMIÈRE DEMANDE

Concerne : Numéro de la Garantie

Un Contrat GNL a été conclu le ... [Date du Contrat GNL + référence]

avec le « Client » ... [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 du « Client » ... [nom]

de fournir une Garantie Bancaire à première demande en votre faveur. Conformément à la demande susmentionnée, nous nous engageons irrévocablement par la présente 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'ACCES/UTILISATION DE LA PLATE-FORME DES DONNEES 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 Clients, à la condition que le Client respecte les conditions d'accès à et d'utilisation de la Plate-forme de Données Électroniques, telles que décrites dans cette section 4.3.

Un tel accès sera accordé aux représentants du Client, 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. 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.

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 Client 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.

4.3.2 Définitions

Sauf si le contexte ne s'y prête pas, les définitions visées au chapitre 5 de ce Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camions 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 de ce Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camions, 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 Client et l'octroi de droits d'accès à ces Utilisateurs du Système conformément à la section 4.3.3.1.
-----------------------------------	--

Système de Réservation Electronique	Partie de la Plate-forme de Données Électroniques fournie par l'Opérateur du Terminal et permettant au Client de souscrire des Services de GNL;
Plate-forme de Données Électroniques	L'application internet proposée par l'Opérateur du Terminal au Client conformément à cette section 4.3 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 le Client qui sera la personne de contact entre le Client et l'Opérateur du Terminal et qui sera habilité à réaliser la Configuration de l'Administration conformément à la section 4.3.3.1.
Utilisateur du Système	Une personne physique qui représente un Client et qui a accès aux données privées, conformément à la section 4.3.3.
Heures Ouvrables	Du lundi au vendredi, entre 9 heures et 18 heures, 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 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

Le Client 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 Client 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-mail¹. 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 ce Client, 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 du Client 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 SMS¹. À partir de ce moment, l'Utilisateur du Système pourra utiliser la Plate-forme de Données Électroniques et consulter les données privées relatives au Client, conformément aux droits d'accès qui lui ont été octroyés à ce moment-là par le SPOC.

4.3.3.2 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 GNL pour le compte du Client auprès de l'Opérateur du Terminal.

Le Client garantit que l'Utilisateur du Système est autorisé à engager légalement, le cas échéant, le Client, 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

Le Client doit, à ses propres frais et à ses propres risques:

- a) Demander et obtenir un nom d'utilisateur et un mot de passe; et
- 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.

Tous les coûts engagés par le Client 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 le Client.

¹ Le mot de passe est généré par le système et doit être modifié à la première tentative de connexion.

L'Opérateur du Terminal traitera la demande d'accès du Client pour le SPOC et consentira les efforts raisonnables afin de fournir le plus rapidement possible au Client 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 au Client un manuel² d'utilisation de la Plate-forme de Données Électroniques qui pourra être modifié de temps en temps.

Le Client 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, le Client reconnaît explicitement que l'internet est un réseau international ouvert dont les caractéristiques et spécificités lui sont bien connues. Le Client accepte que l'Opérateur du Terminal du Terminal décline toute responsabilité afférente à tout dommage direct ou indirect que le Client 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 le Client 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.

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 le Client de toute modification apportée au Système de

² Ledit manuel sera disponible en ligne sur la Plate-forme et peut être envoyé au Client sur demande.

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 du Client visés dans le Contrat GNL pour le Chargement de Camions, étant donné que le Client peut à tout moment demander des Services de GNL via les autres canaux prévus dans le Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camions.

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 pour le Chargement de Camions:

- a) à la demande écrite du Client 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 GNL.

Si le Service GNL demandé est disponible, la transaction de Service 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 GNL. En cas d'indisponibilité du Service GNL demandé ou en cas de traitement additionnel nécessaire du Service GNL demandé, la transaction de Service 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 au Client de fournir des garanties financières supplémentaires afin de satisfaire à l'évaluation de la solvabilité décrite dans le Contrat GNL pour le Chargement de Camions. Cette vérification de la solvabilité peut avoir lieu après la confirmation dans le Système de Réservation Électronique.

Le Système de Réservation Électronique permet au Client de consulter et de modifier sa demande de transaction de Service GNL avant de la confirmer. Le Client est seul responsable

de la vérification de la précision de toute demande de transaction de Service GNL et, à cet effet:

- a) le Client ne pourra pas invoquer une erreur après la confirmation; et,
- b) toute erreur de ce type n'invalidera pas la demande.

La demande du Client via le Système de Réservation Électronique et toute autre action exécutée en vertu du présent article 4.3, 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.

4.3.6 Responsabilité

Il est explicitement convenu entre les Parties que les dispositions relatives à la responsabilité et visées dans le Contrat GNL pour le Chargement de Camions ne s'appliqueront pas aux responsabilités des Parties résultant de ou afférentes à cet article 4.3, 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 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, 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 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 du Client. Le Client 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 ambiguïté, 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 pour le Chargement de Camions ou relatifs aux Services GNL.

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.

4.3.6.2 Responsabilité du Client

Le Client 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.

Le Client 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. Le Client doit prendre toutes les mesures appropriées afin de sécuriser l'accès à l'outil d'administration.

En général, le Client 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. Le Client sera responsable de toutes les activités se produisant sous ses comptes ou mots de passe.

Le Client sauvegardera les intérêts de et indemniserà l'Opérateur du Terminal face à toute réclamation faite par des tiers y compris la personne concernée, concernant l'utilisation des identifiants du Client, 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 pour le Chargement de Camions, les événements qui seront considérés comme des cas de Force majeure en vertu du présent article 4.3 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, le Client peut demander à tout moment des Services de GNL via les autres canaux prévus dans le Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camions.

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 du Client 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. 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 le Client;
- 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, le Client 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, le Client déclare et certifie ce qui suit:

- a) 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,

- b) La personne concernée a donné son autorisation formelle de transférer ses données à caractère personnel à des pays situés en dehors de l'Espace Economique Européen qui pourraient ne pas disposer d'une législation de protection des données suffisamment développée en comparaison avec la législation européenne.

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.

4.4 MODELE DE NOTIFICATION D'APPROBATION DE CAMION GNL

MODÈLE DE NOTIFICATION D'APPROBATION DE CAMION GNL

E-mail à : ship-shore@fluxys.com

[CLIENT]

Madame, Monsieur,

Notification d'Approbation de Camion GNL pour [NOM DU CLIENT]

Par la présente, nous demandons à Fluxys LNG d'entamer la Procédure d'Approbation de Camion GNL pour notre Remorque GNL. Veuillez trouver ci-joint tous les documents requis, tels qu'indiqués au Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camions (ACTL 3.2.1.1) de votre Procédure d'Approbation de Camion GNL.

Salutations distinguées,

4.5 MODELE DE NOTIFICATION DE LIVRAISON

MODÈLE DE NOTIFICATION DE LIVRAISON

[AFFRÉTEUR DU CLIENT]

Fluxys LNG SA
À l'attention de LNG Operations
Henri-Victor Wolvensstraat 3 Kaai 615
8380 Zeebrugge

Fax : + 32 (0) 50.36.66.09
E-mail : info.lng@fluxys.com et
DBLTruck@fluxys.com

Madame, Monsieur,

Notification de Livraison pour [NOM DE L'AFFRÉTEUR DU CLIENT/TRANSPORTEUR]

Nous confirmons par la présente que

- (i) nous chargeons Fluxys LNG de livrer [QUANTITÉ] kWh de GNL (correspondant à [QUANTITÉ] chargements de camion) dans la ou les remorque(s) qui sera (seront) présenté(es) par [NOM DE L'AFFRÉTEUR DU CLIENT/TRANSPORTEUR] à votre Terminal de GNL de Zeebrugge à partir de ce [DATE] jusqu'au [DATE DE FIN] ;
- (ii) nous autorisons Fluxys LNG à déduire la quantité de GNL chargée de notre compte de Gaz en Stock au Terminal de GNL.

Nous autorisons également par la présente Fluxys LNG à remettre le Document de Qualité et Quantité du Camion GNL en notre nom au Camionneur de [NOM DE L'AFFRÉTEUR DU CLIENT/TRANSPORTEUR].

Salutations distinguées,

4.6 MODELE DE NOTIFICATION DE DEMANDE DE CHARGEMENT DE CAMION GNL

MODÈLE DE NOTIFICATION DE DEMANDE DE CHARGEMENT DE CAMION GNL

[CLIENT]

Fluxys LNG SA
À l'attention de LNG Operations
Henri-Victor Wolvensstraat 3 Kaai 615
8380 Zeebrugge

E-mail : DBLTruck@fluxys.com

Date et heure de la Demande :

Madame, Monsieur,

Nous demandons par la présente à Fluxys LNG de charger notre (nos) remorque(s) routière(s) de GNL, aux dates proposées suivantes :

Jour proposé	Heure d'arrivée	GNL de l'Affréteur du Client (fournisseur de GNL)	Entreprise de camionnage	Référence du camion	Quantité demandée (%/m ³ /tonne) ³	Besoin de refroidissement	Réceptionnaire - Destination ⁴

Veuillez confirmer notre Notification de Demande de Chargement de Camion GNL et, si nécessaire ou souhaitable, proposer une autre date et/ou heure.

Nous vous en remercions par avance.

Salutations distinguées,

³ Mentionner la quantité demandée de GNL en volume (m³). Lors de la modification des Heures de Démarrage, le Client peut compléter chaque Heure de Démarrage avec une quantité de GNL exprimé soit en tonnes (ton) ou en pourcentage de remplissage (%). Il est à noter que la quantité de GNL exprimée en m³, confirmée par l'Affréteur du Client ne peut pas être dépassée.

⁴ Facultatif : spécifier la destination (adresses e-mail), ceci n'étant requis que si vous souhaitez que nous vous transmettions le Document de Quantité et Qualité du camion par voie électronique.

4.7 DOCUMENT DE QUALITE ET QUANTITE DU CAMION GNL

Fluxys LNG N.V.
Rue Gulmard 4
B-1040 Brussels

Tel: +32(0)2 282 74 33
Fax: +32(0)2 230 02 50
e-mail: info.lng@fluxysing.net



LNG TRUCK QUALITY & QUANTITY DOCUMENT

LNG loaded at LNG terminal Zeebrugge:

Date: dd/mm/yyyy hh:mm
Shipper:
Truck Company:
Truck Name: XXXX
Truck Loading Reference: TRL-XXXX-YYYY
Truck has been cooled down No

LNG composition (Mol%)

N2	CH4	C2H6	C3H8	i-C4H10	n-C4H10	i-C5H12	n-C5H12	C6H14+

Physical properties

LNG Temperature:	°C	UN1972 aardgas, sterk gekoeld, vloeibaar, 2.1(B/D) UN1972 gaz naturel liquide réfrigéré, 2.1 (B/D) UN1972 natural gas, refrigerated liquid, 2.1 (B/D) UN1972 erdgas, tiefgekühlt, flussig, 2.1 (B/D)
LNG Density:	kg/m ³	
Gas Density:	kg/m ³ (n)	
GHV:	kJ/m ³ (n)	
	kWh/m ³ (n)	
	kJ/kg	
Wobbe:	kWh/kg	
	kJ/m ³ (n)	
	kWh/m ³ (n)	

Quantities

Energy:	GJ
	MBtu
	MWh
Volume:	m ³
Net Loaded:	kg
Gas Volume:	m ³ (n)

For Fluxys LNG:

For Truck Company:

5 GLOSSAIRE

5.1 OBJECTIF

Le présent glossaire contient les définitions des termes et expressions utilisés dans le Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camions et le Contrat GNL pour le Chargement de Camions.

5.2 DEFINITIONS

- 1) ***Affréteur*** a le sens qui lui est donné dans le Règlement d'Accès GNL.
- 2) ***Affréteur du Client*** désigne une partie qui a conclu un (ou des) Contrat(s) de GNL avec l'Opérateur du Terminal pour la livraison et le stockage de GNL au Terminal de GNL et qui a conclu un accord avec un Client pour livrer du GNL à la Station de Chargement de Camion GNL.
- 3) ***Année*** désigne une période de douze (12) Mois consécutifs.
- 4) ***Année Contractuelle*** désigne une période d'un (1) an débutant à 06h00 le 1^{er} janvier de toute année calendaire.
- 5) ***Autorité Publique*** désigne les autorités gouvernementales et toute section politique ou agence ou intermédiaire exécutif, législatif ou judiciaire de ces dernières.
- 6) ***Bulletin Board*** désigne un bulletin board électronique fourni par l'Opérateur du Terminal pour la négociation de Services de Chargement de Camion GNL entre les Utilisateurs du Terminal sur le Marché Secondaire.
- 7) ***Camionneur*** désigne le chauffeur de la Remorque du Client.
- 8) ***Charge de Capacité*** désigne la charge par Année Contractuelle due pour les Services GNL souscrits dans le cadre d'un Contrat GNL pour le Chargement de Camions conformément aux Tarifs Régulés.
- 9) ***Charge de Capacité Mensuelle*** désigne la Charge de Capacité due chaque Mois.
- 10) ***Charge de Droit de Service de Chargement de Camion GNL*** désigne les frais dus pour le Droit de Service de Chargement de Camion GNL conformément aux Tarifs Régulés.
- 11) ***Charge de Service d'Approbaton de Camion GNL*** désigne les frais dus pour le Service d'Approbaton de Camion GNL conformément aux Tarifs Régulés.
- 12) ***Charge de Service de Refroidissement de Camion GNL*** désignent la charge due pour le Service de Refroidissement de Camion GNL conformément aux Tarifs Régulés.

- 13) **Client** désigne l'entité à laquelle le Gaz Naturel de l'Affréteur du Client est transféré par l'Opérateur du Terminal au Point de Relivraison pour Chargement de Camion, et qui, pour éviter toute confusion, peut être un Affréteur (le cas échéant).
- 14) **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 qu'amendé ou remplacé de temps à autre.
- 15) **Compte Bloqué** désigne un compte bancaire ouvert dans une institution ayant son siège social en Belgique et dûment agréée 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;
 - (ii) tout paiement réalisé depuis le Compte Bloqué nécessitera la signature des deux Parties; et
 - (iii) tout intérêt couru 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 GNL pour le Chargement de Camions.
- 16) **Conditions Générales** ou **GC** désignent les conditions générales telles qu'énoncées dans un Contrat GNL pour le Chargement de Camions.
- 17) **Contrat GNL** désigne un accord avec l'Opérateur du Terminal aux fins de la fourniture de Services GNL aux termes de l'AC dans le Terminal de GNL.
- 18) **Contrat GNL pour le Chargement de Camion GNL** ou **LTL** désigne l'accord approuvé par la CREG en vertu duquel les Services GNL aux termes de l'ACTL sont souscrits et utilisés par le Client.
- 19) **Contrôle de Disponibilité** désigne la vérification effectuée par l'Opérateur du Terminal avant toute allocation selon le principe « first committed/first served » par la comparaison du nombre demandé d'Heures de Démarrage avec la capacité totale disponible diminuée des Heures de Démarrage déjà allouées au moment de la demande. Le nombre demandé d'Heures de Démarrage sera plafonné à la capacité totale disponible diminuée des Heures de Démarrage déjà allouées, en cas de dépassement.
- 20) **CREG** désigne la « Commission de Régulation de l'Électricité et du Gaz » telle que visée à l'Article 15/14 de la Loi Gaz, ou toute entité lui succédant.
- 21) **Date d'Échéance** signifie le dernier Jour auquel une facture doit être payée conformément aux GC du Contrat GNL pour le Chargement de Camions.

- 22) ***Date de Commencement*** désigne la date à laquelle un Contrat GNL pour le Chargement de Camions entre en vigueur.
- 23) ***Date de Début de Service*** désigne la date spécifiée dans le Formulaire de Confirmation de Services pour le début de la Durée de Service.
- 24) ***Date de Fin de Service*** désigne la date spécifiée dans le Formulaire de Confirmation de Services pour la fin de la Durée de Service.
- 25) ***Dégâts Matériels Directs*** désigne des dommages occasionnés à des biens matériels, ayant un lien de causalité avec une erreur commise par une Partie conformément à l'article 9 du LTL.
- 26) ***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.
- 27) ***Document de Qualité et Quantité*** désigne le document remis au Camionneur tel que spécifié dans le formulaire présenté à l'ACTL 4.7.
- 28) ***Droit de Service de Chargement de Camion GNL*** désigne le nombre d'unités d'Heures de Démarrage de Service de Chargement de Camion GNL, représentant ce que le Client a le droit de réserver pendant la durée de ce service comme spécifié dans la Confirmation de Services.
- 29) ***Durée de Service*** désigne la durée d'un service souscrit par le Client dans le cadre d'un Contrat GNL pour le Chargement de Camion GNL comme spécifié dans le Formulaire de Confirmation de Services concerné.
- 30) ***Durée du Contrat*** désigne la période débutant à la date à laquelle un Contrat GNL pour le Chargement de Camions produit ses effets et se terminant à la date d'échéance (pour quelque motif que ce soit) ou à l'expiration dudit contrat conformément aux dispositions du Contrat GNL pour le Chargement de Camions.
- 31) ***Essai de Chargement du Camion*** désigne la batterie d'essais obligatoire dans le cadre de la Procédure d'Approbation de Camion, visant à évaluer la compatibilité physique entre la Remorque du Client et la Station de Chargement de Camion préalablement à l'approbation de la Remorque du Client.
- 32) ***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, tel que publié dans les pages du 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 au Contrat GNL pour le Chargement de Camions afin de convenir d'une source Euribor différente.

- 33) **Euro** ou **€** désigne la monnaie unique des États Membres de l'Union européenne appartenant à la zone euro.
- 34) **Fenêtre de Souscription** désigne la fenêtre de demande de Services GNL conformément aux dispositions visées dans le Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camions et les termes et conditions afférents à une telle fenêtre.
- 35) **Force Majeure** a le sens qui lui est donné dans les Accords GNL pour le Chargement de Camions.
- 36) **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 ACTL. Tout Formulaire de Confirmation de Service dûment approuvée fait partie du LTL et sera ajouté à l'annexe A du LTL
- 37) **Formulaire de Confirmation de Services pour la Signature d'un Contrat** ou **SCFC** désigne le formulaire visé dans l'ACTL 4.1.
- 38) **Formulaire de Confirmation de Services pour Transfert** ou **SCFA** désigne le formulaire visé dans l'ACTL 4.1.
- 39) **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 GNL conformément au ACTL.
- 40) **Formulaire de Demande de Services pour la Signature d'un Contrat** ou **SRFC** désigne le formulaire visé dans l'ACTL 4.1.
- 41) **Formulaire de Demande de Services pour Transfert** ou **SRFA** désigne le formulaire visé dans l'ACTL 4.1.
- 42) **Fuel Gas** désigne le Gaz Naturel utilisé par l'Opérateur du Terminal afin d'exploiter le Terminal de GNL.
- 43) **Garantie Bancaire Financière** désigne la garantie financière à première demande que le Client devra être en mesure de présenter conformément aux dispositions des GC du Contrat GNL pour le Chargement de Camions.
- 44) **Gaz en Stock** ou **GIS** désigne la Quantité de GNL à chaque heure de chaque Jour, exprimée en termes d'énergie et calculée conformément au Règlement d'Accès GNL.
- 45) **Gaz Naturel** désigne un hydrocarbure ou un mélange d'hydrocarbures et de gaz non combustibles qui, lorsqu'il est extrait du sous-sol de la terre à son état naturel, séparément ou avec des hydrocarbures liquides, est à l'état gazeux.

- 46) **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.
- 47) **Gestionnaire Raisonnable et Prudent** désigne une personne s'efforçant 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.
- 48) **GNL de l'Affréteur du Client** désigne le GNL livré par ou pour le compte et au nom de l'Affréteur au Point de Livraison pour le Chargement de Camion.
- 49) **GNL hors spécifications** désigne le GNL qui ne satisfait pas aux Spécifications énoncées dans l'ACTL 3.3.
- 50) **Heure de Démarrage** désigne une date (JJ/MM/AAAA) et une heure (HH:MM) utilisées pour planifier les Services de Chargement de Camion GNL et (le cas échéant) les Services de Refroidissement de Camion GNL, qui peuvent être réservés par le Client selon le principe « first committed/first served », sous réserve des conditions énoncées dans l'ACTL 3.1.
- 51) **Indice de Wobbe** a le sens qui lui est donné dans le Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camions.
- 52) **Informations Confidentielles** désigne les informations commerciales relatives au Client ou à un autre Utilisateur du Terminal, communiquées directement ou indirectement à l'Opérateur du Terminal, à l'exception des informations généralement connues du public, et ce, d'autre manière que par une action erronée de l'Opérateur du Terminal.
- 53) **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.
- 54) **Jour** désigne une période de vingt-quatre (24) heures (ou de vingt-trois (23) ou vingt-cinq (25) heures le cas échéant pour les jours de passage à l'heure d'été ou à l'heure d'hiver) débutant à 00h00 chaque jour et prenant fin à 24h00 (heure belge) le même jour.
- 55) **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, comme défini dans le présent document.
- 56) **Jour Ouvrable** désigne une journée en Belgique autre qu'un samedi, un dimanche, 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.

- 57) ***kWh*** désigne un kilowatt/heure et est égal à trois virgule six (3,6) Mégajoules.
- 58) ***Loi Gaz*** désigne la loi belge 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.
- 59) ***Maintenance Non Planifiée*** a le sens qui lui est donné dans l'ACTL 3.5.
- 60) ***Maintenance Planifiée*** a le sens qui lui est donné dans l'ACTL 3.5.
- 61) ***Marché Primaire*** désigne le marché de Services GNL négociés directement par l'Opérateur du Terminal.
- 62) ***Marché Secondaire*** désigne toutes les transactions de Services GNL sur un marché autre que le Marché Primaire.
- 63) ***MBTU*** désigne un (1) million (10⁶) d'Unités Thermiques Britanniques ou BTU.
- 64) ***Mégajoule*** ou ***MJ*** désigne un million (10⁶) de Joules.
- 65) ***Mètre*** ou ***m*** désigne la distance que la lumière parcourt dans le vide en 1/299 792 458^e de seconde (comme déterminé par le « Cahier général des poids et mesures », Paris, 1983).
- 66) ***Mètre Cube*** ou ***m³*** désigne le volume occupé par un cube dont chaque côté mesure un (1) Mètre.
- 67) ***m³ GNL*** désigne un volume de Gaz Naturel Liquéfié occupant un (1) Mètre Cube.
- 68) ***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 exempte de toute vapeur d'eau.
- 69) ***Mois*** désigne un mois calendaire débutant à 00h00 le premier Jour et se terminant à 24h00 le dernier Jour de ce mois.
- 70) ***Moment de Planification*** désigne le moment à partir duquel l'Opérateur du Terminal permet la planification des Heures de Démarrage pour les Années Contractuelles offertes durant une Fenêtre de Souscription ou une open season ou l'heure à partir de laquelle l'Opérateur du Terminal autorisera la planification des Heures de Démarrage comprises dans une Période de Congestion de Programmation.
- 71) ***Navire GNL*** désigne un navire GNL destiné à être utilisé pour livrer du GNL au Terminal de GNL ou pour charger du GNL à partir du Terminal de GNL, approuvé

par l'Opérateur du Terminal conformément aux dispositions énoncées dans le Règlement d'Accès GNL.

- 72) **Notification d'Approbation de Camion GNL** désigne la notification transmise par le Client à Fluxys LNG conformément au formulaire présenté à l'ACTL 4.4.
- 73) **Notification de Demande de Chargement de Camion GNL** désigne la notification de demande d'un Chargement de Camion GNL transmise par le Client à Fluxys LNG sous réserve des dispositions de l'ACTL 3.1.1.6 conformément au formulaire de l'ACTL 4.6.
- 74) **Opérateur du Terminal** a le sens qui lui est donné dans les Contrats GNL pour le Chargement de Camions.
- 75) **Partie** désigne l'Opérateur du Terminal et le Client tels qu'identifiés dans le Contrat GNL pour le Chargement de Camions lorsqu'ils sont nommés individuellement.
- 76) **Parties** désigne l'Opérateur du Terminal et le Client tels qu'identifiés dans le Contrat GNL pour le Chargement de Camions lorsqu'ils sont nommés collectivement.
- 77) **Période de Congestion de Planification** désigne une période au cours de laquelle la demande d'Heures de Démarrage est ou devrait être supérieure aux Heures de Démarrage proposées. Une Période de Congestion de Planification sera annoncée au plus tard deux (2) Jours Ouvrables avant le début de la Période de Gel de Congestion de Planification de la première Heure de Démarrage comprise dans la Période de Congestion de Planification.
- 78) **Période de Gel** désigne la période continue après 11h00 jusqu'à la fin de la Journée Gazière suivante dans lequel le Client n'est plus autorisé à modifier le contenu de l'Heure de Démarrage.
- 79) **Période de Gel de Congestion de Planification** désigne une période pendant laquelle le Client ne peut plus annuler sans frais une Heure de Démarrage mais pour laquelle il sera crédité de 50% du prix de celle-ci si l'Heure de Démarrage est planifiée par un autre Client. La Période de Gel de Congestion de Planification ne commencera pas plus de 31 Jours avant l'Heure de Démarrage.
- 80) **Point de Livraison** désigne le point du Terminal de GNL auquel la bride d'accouplement de la conduite de déchargement du Terminal de GNL est raccordée à la bride d'accouplement du collecteur de GNL à bord du Navire GNL.
- 81) **Point de Relivraison pour Chargement de Camion** 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.
- 82) **Période Facturable** désigne la période entre la date d'émission de la facture et la précédente date de la facture ou la date de début du service (le cas échéant).

- 83) **Procédure d'Approbation de Camion** désigne la procédure telle qu'énoncée dans l'ACTL 3.3, détaillant les spécifications et exigences auxquelles les Remorques du Client doivent satisfaire avant d'être autorisées à pénétrer dans le Terminal de GNL.
- 84) **Programme de Terminalling GNL** désigne le programme de terminalling GNL approuvé par la CREG et publié par l'Opérateur du Terminal, conformément au Code de Bonne Conduite.
- 85) **Quantité** désigne la quantité de Gaz Naturel, de GNL ou de Fuel Gas, selon le cas, exprimée en termes d'énergie (kWh) sur la base de la Valeur Calorifique Brute.
- 86) **Quantité de GNL Demandée** désigne la quantité de GNL demandée par le Client et confirmée par l'Affréteur du Client pour la relivraison par l'Opérateur du Terminal au Client aux termes du Contrat GNL pour le Chargement de Camions.
- 87) **Règlement d'Accès GNL ou AC** désigne le document composé d'un ensemble standard de règles et procédures régissant l'accès régulé aux services 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.
- 88) **Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camion ou ACTL** désigne le document composé d'un ensemble standard de règles et procédures régissant l'accès régulé aux Services 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.
- 89) **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).
- 90) **Règles Opérationnelles** désigne les règles opérationnelles du Terminal de GNL telles qu'énoncées dans l'ACTL 3.1.
- 91) **Remorque du Client** désigne la remorque routière (y compris le camion et le semi-remorque GNL ou le conteneur GNL, le cas échéant) affectée par le Client au chargement de GNL à partir du Terminal de GNL aux termes du Contrat GNL pour le Chargement de Camions et approuvée par Fluxys LNG conformément à la Procédure d'Approbation de Camion GNL.
- 92) **Segment 1** désigne la partie du réseau à partir du Terminal de GNL jusqu'à OKS (Oosterkerstraat) incluse.
- 93) **Service d'Approbation de Camion GNL** désigne le service constitué par l'approbation de la Remorque du Client par Fluxys LNG comme spécifié dans la Procédure d'Approbation de Camion GNL.

- 94) **Service de Chargement de Camion GNL** désigne le service constitué par le chargement de la Remorque du Client en GNL de l'Affréteur du Client par l'Opérateur du Terminal au Terminal de GNL conformément aux dispositions du présent Règlement d'Accès GNL pour le Chargement de Camion.
- 95) **Service de Refroidissement de Camion GNL** désigne le service, uniquement fourni par Fluxys LNG en conjonction avec le Service de Chargement de Camion GNL et immédiatement avant celui-ci, consistant à refroidir la Remorque du Client afin de satisfaire aux spécifications décrites dans l'ACTL 3.3.
- 96) **Services GNL** désigne les services tels que décrits dans l'ACTL 2.1, qui peuvent être souscrits aux termes d'un Contrat GNL pour le Chargement de Camions et que l'Opérateur du Terminal fournira par la suite au Terminal de GNL.
- 97) **Situation d'Urgence** désigne tout événement ou circonstance, qualifié ou non de Force Majeure, nécessitant que des mesures urgentes soient prises par l'Opérateur du Terminal, intervenant en qualité de Gestionnaire Raisonnable et Prudent, afin de préserver l'intégrité du Terminal de GNL, du Navire GNL, du Camion GNL et/ou du réseau, respectivement.
- 98) **Société Liée** désigne une société affiliée à une Partie, au sens de l'article 11 du Code Belge des Sociétés et de l'article 19.1 de la Loi Gaz, tel que modifié, ou toute entité lui succédant.
- 99) **Spécifications** désigne les spécifications de qualité énoncées dans l'ACTL 3.3.
- 100) **Spécifications du Point de Relivraison pour le Chargement de Camion** désigne les Spécifications afférentes au Point de Relivraison pour le Chargement de Camion énoncées dans l'ACTL 3.3.
- 101) **Station de Chargement de Camion GNL** désigne l'installation utilisée pour charger les Camions GNL et située dans le Terminal de GNL conformément à l'ACTL 3.8.
- 102) **Tarifs Régulés** désigne les tarifs applicables pour la fourniture de Services GNL ou toute partie de ces derniers, et tels qu'approuvés par la CREG.
- 103) **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 GNL, du transfert, du stockage et de la livraison de GNL et de l'Émission de GNL regazéifié dans le réseau, y compris toute expansion ou modification.
- 104) **Unité Thermique Britannique** ou **BTU** désigne la quantité de chaleur égale à mille cinquante-cinq virgule zéro six (1 055,06) Joules.
- 105) **Utilisateur du Terminal** désigne l'Affréteur ou le Client.

106) **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, 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.

107) **Zig Day-Ahead** désigne le « Platts' Zeebrugge Assessment Day-Ahead index » pour le Gaz Naturel, exprimé en €/MWh et tel que publié par Platts.