



TRANS MOUNTAIN PIPELINE ULC

TARIF PÉTROLIER

RÈGLES ET RÈGLEMENTS

QUI RÉGISSENT LE TRANSPORT DE PÉTROLE PAR OLÉODUC

APPLICATION GÉNÉRALE

Les règles et règlements contenus dans le présent document s'appliquent au réseau pipelinier Trans Mountain.

Date de publication : 14 février 2025

Date d'entrée en vigueur : 1^{er} mai 2025

Publication de :

Dan Berry
Gestionnaire, Tarifs réglementaires
Trans Mountain Canada Inc.
300, 5^e Avenue S.-O., bureau 2700
Calgary (Alberta) T2P 5J2

Compilation de :

Nolan Sangha
Analyste en réglementation (Tarifs)
Trans Mountain Canada Inc.
300, 5^e Avenue S.-O., bureau 2700
Calgary (Alberta) T2P 5J2

Tariffs@transmountain.com

Site Web : <https://www.transmountain.com/fr/droits-et-tarifs>

TABLE DES MATIÈRES

1	DÉFINITIONS	3
2	PRODUIT DE BASE.....	8
3	ORIGINE ET DESTINATION.....	8
4	QUALITÉ.....	8
5	QUALITÉ LIVRÉE ET SÉPARATION.....	9
6	OFFRES ET QUANTITÉS.....	10
7	APPLICATION DES DROITS ET DES REDEVANCES.....	13
8	PAIEMENT DES FRAIS TARIFAIRES ET PRIVILÈGE POUR FRAIS IMPAYÉS	14
9	PREUVE DES OFFRES ET DES LIVRAISONS.....	14
10	LIVRAISON ET RÉCEPTION.....	15
11	RESPONSABILITÉ DE L'EXPÉDITEUR	15
12	RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR	15
13	FORCE MAJEURE.....	16
14	ATTRIBUTION ET RÉPARTITION DU RÉSEAU DE LA CONDUITE PRINCIPALE	17
15	PÉTROLE IMPLIQUÉ DANS DES DIFFÉRENDS D'ORDRE JURIDIQUE.....	18
16	RÉCLAMATIONS, POURSUITES ET DÉLAIS DE DÉPÔT	19
17	MESURES	19
18	LOI APPLICABLE ET TRIBUNAUX COMPÉTENTS	20
19	GARANTIES FINANCIÈRES.....	20
20	MODIFICATIONS DEMANDÉES PAR L'EXPÉDITEUR.....	21
21	TERMINAL MARITIME WESTRIDGE	21
22	EXPORTATION DE PÉTROLE	22
23	SPÉCIFICATIONS DE QUALITÉ POUR LE PÉTROLE	22
24	NORMES ET PROCÉDURES.....	23

1 DÉFINITIONS

Les mots et termes suivants, lorsqu'ils sont utilisés dans le présent tarif ou dans tout contrat ou barème des droits dans lequel le présent tarif est incorporé, auront la signification suivante :

- 1.1 « **API** » signifie American Petroleum Institute.
- 1.2 « **ASTM** » signifie American Society for Testing and Materials.
- 1.3 « **Volume mensuel réel** » a le sens qui lui est attribué dans un contrat.
- 1.4 « **Filiale** » signifie, en ce qui concerne un expéditeur :
- (a) une « filiale » au sens de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, L.R.C. 1985, ch. C-44, telle qu'elle peut être modifiée ou remplacée de temps à autre.
 - (b) une unité ou une division de toute société visée à la règle 1.4(a).
 - (c) une personne dans laquelle l'expéditeur ou toute société visée à la règle 1.4(a) détient une participation majoritaire.
 - (d) une personne qui est l'exploitant de l'installation en amont à partir de laquelle le pétrole de l'expéditeur sera offert ou qui est l'exploitant de la destination terrestre, qui est soumise au contrôle de l'expéditeur ou de toute société visée à la règle 1.4(a) en vertu d'un accord commercial ou opérationnel avec l'expéditeur ou toute société visée à la règle 1.4(a).
 - (e) un tiers qui est soumis au contrôle de, ou qui a été embauché pour désigner ou transporter le pétrole de, l'exploitant d'une installation en amont à partir de laquelle le pétrole sera offert ou d'une destination terrestre.
 - (f) un agent ou une autre personne qui agit au nom de toute personne visée à la règle 1.4(a) à (e).
- 1.5 « **Volume attribué** » a le sens défini dans la règle 6.4.
- 1.6 « **Point de livraison alternatif** » signifie une destination référencée dans une désignation d'expéditeur de services garantis, autre que le point de livraison désigné.
- 1.7 « **Volumes cumulés répartis** » a le sens défini dans la règle 6.14(c)(ii).
- 1.8 « **Volume réparti** » a le sens défini dans la règle 6.3.
- 1.9 « **Capacité disponible** » a le sens défini dans la règle 14.1.
- 1.10 « **Jour ouvrable bancaire** » désigne tout jour où les institutions financières désignées par le transporteur pour le paiement sont ouvertes au grand public, et exclut spécifiquement les samedis, les dimanches et les jours fériés.
- 1.11 « **Prime d'offre** » signifie la prime offerte par un expéditeur non garanti pour une désignation, exprimée en cents canadiens par mètre cube.
- 1.12 « **Capacité** », ainsi que tous ses dérivés, désigne, en ce qui concerne un expéditeur non garanti, sa capacité physique à offrir les volumes désignés et les types de pétrole au transporteur au point de réception et, en ce qui concerne un expéditeur non garanti vers une destination terrestre, la capacité physique de la destination terrestre à retirer les volumes désignés et les types de pétrole du point de livraison physique par le transporteur à l'expéditeur non garanti, comme décrit plus en détail dans le certificat de l'agent et/ou l'affidavit de l'agent, selon le cas.
- 1.13 « **Transporteur** » désigne Trans Mountain Pipeline ULC en tant que commandité de Trans Mountain Pipeline L.P.
- 1.14 « **Volume de force majeure du transporteur** » désigne le volume de pétrole que l'expéditeur n'a pas pu livrer en raison d'un cas de force majeure déclaré par le transporteur.
- 1.15 « **Processus d'approbation des produits de base** » désigne le processus suivi par le transporteur pour approuver le transport du pétrole sur le réseau de la conduite principale du transporteur conformément aux conditions des normes de service.
- 1.16 « **Contrat** » désigne un accord entre le transporteur et un expéditeur de services garantis pour un service

garanti sur le réseau de la conduite principale.

- 1.17 « **Réservoir contractuel** » désigne un réservoir de pétrole appartenant au transporteur et exploité par lui, dont la capacité a été concédée par le transporteur en exclusivité à une contrepartie contractante du réservoir pour le stockage et la manutention du pétrole.
- 1.18 « **Contrepartie du réservoir contractuel** » désigne une partie qui a conclu un contrat avec le transporteur pour l'utilisation exclusive de la capacité d'un réservoir contractuel.
- 1.19 « **Volume contractuel** » désigne le volume quotidien de pétrole pour lequel un expéditeur de services garantis a contracté le transport en vertu d'un contrat, tel qu'énoncé à l'annexe « A » de ce contrat.
- 1.20 « **Problèmes de crédit** » a le sens défini à la règle 19.1.
- 1.21 « **Cote de crédit** » désigne, en ce qui concerne une personne, à toute date de détermination, les notations de sa dette de premier rang à long terme non garantie et non subordonnée (non soutenue par un rehaussement de crédit de tiers) émises par S&P, Moody's ou DBRS, ou si la personne n'a pas de notation pour sa dette de premier rang à long terme non garantie et non subordonnée (non soutenue par un rehaussement de crédit de tiers), alors les notations attribuées à la notation de l'entreprise ou de l'émetteur de la personne par S&P, la notation de l'émetteur par Moody's ou la notation de l'entreprise par DBRS.
- 1.22 « **Fournisseur de soutien au crédit** » désigne, en ce qui concerne un expéditeur, une personne qui a fourni une garantie des obligations d'un expéditeur concernant la fourniture de services à l'expéditeur par le transporteur, lorsque cette garantie est, dans sa forme et son fond, acceptable pour le transporteur qui agit de manière raisonnable.
- 1.23 « **Pétrole brut** » désigne le « pétrole » comme cela est défini dans la *Loi sur la Régie de l'énergie du Canada* (« pétrole »), autre que le pétrole raffiné, à condition que le pétrole raffiné soit considéré comme du pétrole brut lorsqu'il est (i) mélangé à du pétrole (autre que du pétrole raffiné) avant d'être proposé; (ii) offert mais ultérieurement mélangé à du pétrole, y compris du pétrole raffiné; ou (iii) offert pour transport en tant que pétrole brut en vertu des dispositions du présent tarif.
- 1.24 « **cSt** » signifie centistoke, une mesure de viscosité équivalente à un millimètre carré par seconde.
- 1.25 « **Mètre cube** » ou « m³ » désigne le volume de pétrole qui occupe un (1) mètre cube lorsque ce pétrole est à une température de quinze degrés Celsius (15 °C) et à une pression de 101,325 kilopascals, et est converti en barils à un facteur de conversion de 6,2898108 barils.
- 1.26 « **Point de transfert de garde** » désigne le point physique d'interconnexion désigné dans un contrat ou autrement défini par le transporteur entre le transporteur et (i) Trans Mountain Pipeline (Puget Sound) LLC, (ii) une installation ou un terminal de réception ou de livraison, ou (iii) un navire, où le contrôle du pétrole est transféré du transporteur à l'expéditeur ou de l'expéditeur au transporteur. Le point de transfert de garde du Terminal maritime Westridge sera la bride de sortie des bras de chargement maritime.
- 1.27 « **Système de transfert de garde** » désigne le système physique, les jauges, les compteurs et autre équipement utilisés pour quantifier et qualifier le pétrole offert ou livré.
- 1.28 « **DBRS** » signifie Dominion Bond Rating Service Limited, ou toute entité qui lui succède.
- 1.29 « **Livrer** », ainsi que tous ses dérivés, signifie la livraison physique de pétrole par le transporteur à l'expéditeur au point de livraison ou au point de livraison désigné, selon le cas.
- 1.30 « **Point de livraison** » désigne le point de transfert de garde à l'un des endroits suivants : Edmonton (Alberta), Kamloops (Colombie-Britannique), Sumas (Colombie-Britannique), Burnaby (Colombie-Britannique) ou le Terminal maritime Westridge (Colombie-Britannique).
- 1.31 « **Frais de surestaries** » a le sens défini dans la règle 7.5.
- 1.32 « **Densité** », ainsi que tous ses dérivés, signifie la masse par unité de volume à quinze degrés Celsius (15 °C), exprimée en kilogrammes par mètre cube telle que mesurée par une norme API MPMS ou ASTM approuvée.
- 1.33 « **Point de livraison désigné** » désigne, en ce qui concerne un expéditeur de services garantis, le point de livraison désigné par cet expéditeur de services garantis dans un contrat.
- 1.34 « **Type de pétrole désigné** » désigne, en ce qui concerne un expéditeur de services garantis, le type de pétrole désigné par cet expéditeur de services garantis dans un contrat.

- 1.35 « **Point de réception désigné** » désigne, en ce qui concerne un expéditeur de services garantis, le point de réception désigné par cet expéditeur de services garantis dans un contrat.
- 1.36 « **Garantie financière** » a le sens défini à la règle 19.1.
- 1.37 « **Service garanti** » désigne un service de transport garanti à fournir par le transporteur à un expéditeur de services garantis conformément au tarif et aux contrats entre le transporteur et les expéditeurs de services garantis.
- 1.38 « **Expéditeur de services garantis** » désigne un expéditeur qui est partie à un contrat.
- 1.39 « **Droit de service garanti** » désigne le droit payable par un expéditeur de services garantis conformément à son contrat et au présent tarif.
- 1.40 « **Droit fixe** » a le sens qui lui est attribué dans un contrat et doit être précisé dans le barème des droits.
- 1.41 « **Température d'écoulement** » désigne la température du pétrole mesurée par le système de transfert de garde au moment où le pétrole est offert.
- 1.42 « **Volume de rinçage** » désigne le pétrole qui ne présente pas de caractéristiques considérées comme préjudiciables au pétrole d'autres expéditeurs et qui est utilisé pour éliminer le pétrole oléfinique.
- 1.43 « **Force majeure** » a le sens défini à la règle 13.2.
- 1.44 « **Volume brut standard** » désigne un volume de pétrole mesuré en mètres cubes conformément aux normes établies par l'ASTM dans le Manuel des normes de mesure du pétrole de l'API, chapitre 12.2 ou la dernière révision de ces normes.
- 1.45 « **Intention** », ainsi que tous ses dérivés, désigne, pour l'expéditeur non garanti, le but qu'il a à l'esprit d'offrir ses volumes désignés et ses types de pétrole et, pour l'expéditeur non garanti vers une destination terrestre, le but qu'il a à l'esprit de retirer des volumes désignés et des types de pétrole du point de livraison, comme décrit plus en détail dans le certificat de l'agent et/ou l'affidavit de l'agent, selon le cas.
- 1.46 « **Catégorie d'investissement** » signifie que l'expéditeur ou, le cas échéant, son fournisseur de soutien au crédit, a une cote de crédit d'au moins BBB- auprès de S&P, Baa3 auprès de Moody's ou BBB(Low) auprès de DBRS. Si l'expéditeur ou, le cas échéant, son fournisseur de soutien au crédit n'a qu'une (1) seule cote de crédit auprès de S&P, Moody's ou DBRS, alors cette cote de crédit s'appliquera. Si l'expéditeur ou, le cas échéant, son fournisseur de soutien au crédit, dispose d'une cote de crédit auprès de deux (2) ou plus parmi S&P, Moody's et/ou DBRS, alors la cote de crédit la plus élevée s'appliquera.
- 1.47 « **Désignations de Kamloops** » signifie les désignations de Kamloops, en Colombie-Britannique, comme point de réception.
- 1.48 « **Période(s) de réception de Kamloops** » a le sens défini à la règle 6.12.
- 1.49 « **kilopascal** » ou « **kPa** » est une pression équivalente à une force de mille (1 000) newtons par mètre carré.
- 1.50 « **Destinations terrestres** » désigne les raffineries ou les terminaux où le pétrole transporté par le transporteur est livré et qui sont connectés à Kamloops, en Colombie-Britannique, à Burnaby, en Colombie-Britannique et aux destinations de Puget.
- 1.51 « **Lettre de crédit** » désigne une lettre de crédit de secours irrévocable et transférable émise par une banque de l'annexe « 1 » telle que définie dans la Loi sur les banques (Canada) qui a une cote de crédit d'au moins A- auprès de S&P, A3 auprès de Moody's ou A(faible) auprès de DBRS.
- 1.52 « **Navire de levage** » désigne un navire qui a été accepté par le transporteur et confirmé par un expéditeur conformément à la règle 21.4 pour charger le pétrole brut désigné par l'expéditeur pendant la période de chargement attribuée à cet expéditeur.
- 1.53 « **Léger** » et « **Lourd** » désignent les différents types de pétrole transportés par le transporteur, et ont les significations énoncées dans la règle 23.1.
- 1.54 « **Conduite 1** » désigne l'oléoduc composé principalement d'un oléoduc de 24 pouces et des installations associées.
- 1.55 « **Conduite 2** » désigne l'oléoduc composé principalement d'un oléoduc de 36 pouces et des installations associées.

- 1.56 « **Période de chargement** » désigne une période de temps désignée pendant laquelle un navire est prévu pour charger entièrement le pétrole brut désigné par l'expéditeur. La période commencera à la période de marée du premier jour et se terminera à la période de marée du troisième jour. Le transporteur peut, à sa seule discrétion, désigner une période de chargement qui ne coïncide pas avec les périodes de marée tant que les conditions de marée disponibles permettent le chargement d'un navire jusqu'au volume désigné par l'expéditeur.
- 1.57 « **Réseau de la conduite principale** » désigne le réseau pipelinier du transporteur pour le transport de pétrole depuis les points de réception dans les provinces de l'Alberta et de la Colombie-Britannique jusqu'aux points de livraison dans les provinces de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.
- 1.58 « **Volumes cumulés** » désigne collectivement les volumes cumulés en cas de manque, les volumes cumulés de rotation et les volumes cumulés répartis.
- 1.59 « **Expéditeur maritime** » désigne un expéditeur qui offre du pétrole aux fins de livraison au Terminal maritime Westridge.
- 1.60 « **Mois** » désigne la période qui commence à 7 h, heure des Rocheuses, le premier jour de tout mois civil et se termine à 7 h, heure des Rocheuses, le premier jour du mois civil suivant.
- 1.61 « **Date de désignation maritime mensuelle** » signifie, pour un mois donné, la date publiée par le transporteur pour les désignations à exporter par le Terminal maritime Westridge pour ce mois, affichée sur le site Web du transporteur au plus tard à 7 h, heure des Rocheuses.
- 1.62 « **Date de désignation mensuelle** » signifie, pour un mois donné, la date publiée par le transporteur pour les désignations de ce mois, affichée sur le site Web du transporteur au plus tard à 7 h, heure des Rocheuses.
- 1.63 « **Volume mensuel** » désigne, pour tout expéditeur de services garantis, pour un mois donné, le produit du volume contractuel pour cet expéditeur de services garantis et le nombre de jours de ce mois.
- 1.64 « **Moody's** » désigne Moody's Investors Service, Inc. ou toute entité qui lui succède.
- 1.65 « **Volume standard net** » désigne le volume brut standard (VBS) corrigé pour exclure la teneur en contaminants, conformément aux normes établies par l'ASTM dans le Manuel des normes de mesure du pétrole de l'API, chapitre 12.2, ou la dernière révision de ces normes.
- 1.66 « **Volume désigné** » a le sens défini dans la règle 6.1.
- 1.67 « **Désignation** », ainsi que tous ses dérivés, signifie, collectivement, les détails du volume de pétrole, les points de réception ou le point de réception désigné, selon le cas, les points de livraison ou le point de livraison désigné, selon le cas, les types de pétrole, limités par le contrat le cas échéant, et les périodes de chargement proposées par l'expéditeur si le point de livraison ou le point de livraison désigné est le Terminal maritime Westridge, comme spécifié dans l'avis d'expédition d'un expéditeur pour un mois.
- 1.68 « **Pénalité de non-exécution** » désigne les frais et les coûts tels que définis dans la règle 7.6.
- 1.69 « **Avis d'arrivée** » a le sens défini à la règle 21.8.
- 1.70 « **Avis de préparation** » désigne un avis écrit du transporteur fourni à un expéditeur pour le retrait de son pétrole du réseau de la conduite principale ou de la garde du transporteur à la date et à l'heure spécifiées.
- 1.71 « **Avis de mise à disposition** » a le sens défini à la règle 21.9.
- 1.72 « **Avis d'expédition** » désigne les formulaires prescrits par le transporteur (y compris les formulaires électroniques) tels que modifiés de temps à autre, à utiliser par l'expéditeur pour notifier le transporteur des offres proposées.
- 1.73 « **Affidavit de l'agent** » désigne une déclaration sous serment, sous une forme prescrite par le transporteur et publiée sur le site Web du transporteur, qui doit être souscrite par un agent d'un expéditeur non garanti attestant que cet expéditeur non garanti a la capacité et l'intention de proposer, et en ce qui concerne une destination terrestre d'une filiale, que la destination terrestre a la capacité et l'intention de retirer ou de faire retirer du réseau de la conduite principale ou des installations de Trans Mountain Pipeline (Puget Sound) LLC, son volume désigné de chaque type de pétrole et que l'approvisionnement de cet expéditeur non garanti comme cela est défini dans l'affidavit est suffisant pour satisfaire son volume désigné de chaque type de pétrole.

- 1.74 « **Certificat de l'agent** » désigne un certificat, sous une forme prescrite par le transporteur et publié sur le site Web du transporteur, qui doit être signé par un agent d'un expéditeur non garanti certifiant que cet expéditeur non garanti a la capacité et l'intention de proposer, et en ce qui concerne une destination terrestre d'une filiale, que la destination terrestre a la capacité et l'intention de retirer ou de faire retirer du réseau de la conduite principale ou des installations de Trans Mountain Pipeline (Puget Sound) LLC, son volume désigné de chaque type de pétrole et que l'approvisionnement de cet expéditeur non garanti comme cela est défini dans le certificat est suffisant pour satisfaire son volume désigné de chaque type de pétrole.
- 1.75 « **Pétrole oléfinique** » désigne le pétrole qui contient des oléfines à plus de 1 % en poids.
- 1.76 « **Parties** » désigne le transporteur et les expéditeurs collectivement, et « **Partie** » désigne l'un ou l'autre d'entre eux.
- 1.77 « **Date d'échéance du paiement** » désigne le jour qui tombe 14 jours à compter de la date à laquelle le transporteur émet une facture conformément à la règle 8.1, à la condition que si la date d'échéance du paiement n'est pas un jour ouvrable bancaire, la date d'échéance du paiement soit le jour ouvrable bancaire immédiatement avant la date qui serait autrement la date d'échéance du paiement.
- 1.78 « **Personne** » désigne une personne physique, une société, une société de personnes, une société en commandite, une coentreprise, une association, une fiducie, une société à responsabilité limitée ou toute autre entité ou organisation, y compris un organisme gouvernemental.
- 1.79 « **Pétrole** » désigne le pétrole brut, le pétrole raffiné et tout autre produit pétrolier approuvé pour le transport conformément au processus d'approbation des produits de base.
- 1.80 « **Destination prioritaire** », ainsi que tous ses dérivés, désigne une raffinerie, un terminal de commercialisation ou une autre installation connectée et capable de recevoir du pétrole à partir des installations du transporteur ou de celles de Trans Mountain Pipeline (Puget Sound) LLC, et ainsi désignée par le régulateur au motif qu'elle ne peut pas être approvisionnée de manière économique à partir de sources alternatives
- 1.81 « **Destinations de Puget** » désigne les marchés d'exportation de l'État de Washington par les installations connectées de Trans Mountain Pipeline (Puget Sound) LLC.
- 1.82 « **Point de réception** » désigne le point de transfert de garde à Edmonton (Alberta) ou à Kamloops (Colombie-Britannique).
- 1.83 « **Température de ligne de référence** » désigne la température utilisée pour déterminer la viscosité du pétrole lorsqu'il est acheminé vers le réseau de la conduite principale. La température de ligne de référence varie tout au long de l'année; le calendrier de ces variations est publié sur le site Web du transporteur. Les modifications de la température de ligne de référence doivent être convenues entre le transporteur et les expéditeurs.
- 1.84 « **Pétrole raffiné** » désigne (i) l'essence à moteur, le carburant diesel et d'autres produits distillés; et (ii) tout produit résultant du raffinage partiel ou incomplet du pétrole brut, à l'exclusion du pétrole brut synthétique.
- 1.85 « **Régulateur** » désigne la Régie de l'énergie du Canada constituée en vertu de la *Loi sur la Régie de l'énergie du Canada*, L.C. 2019, ch. 28, art. 10, et tout organisme qui lui succède conformément à la loi.
- 1.86 « **Règles et règlements** » désigne les règles et règlements ci-inclus, tels que modifiés, complétés ou remplacés de temps à autre.
- 1.87 « **S&P** » désigne Standard & Poor's, une division de The McGraw-Hill Companies, Inc., ou toute entité qui lui succède.
- 1.88 « **Normes de service** » désigne le document du transporteur intitulé « Normes de service concernant le transport de pétrole ». Les normes de service fournissent des renseignements supplémentaires sur l'activité d'exploitation et les niveaux de service pour le transport de pétrole par le transporteur.
- 1.89 « **Expéditeur** » désigne un expéditeur non garanti ou un expéditeur de services garantis qui soumet des offres de pétrole conformément au tarif.
- 1.90 « **Volumes cumulés en cas de manque** » a le sens défini dans la règle 6.14(a)(i).
- 1.91 « **Retrait volumétrique** » désigne le changement de volume résultant du mélange d'hydrocarbures de densités et de propriétés différentes, et est calculé conformément aux normes établies par l'ASTM dans le Manuel des normes de mesure du pétrole de l'API, chapitre 12.3, ou la dernière révision de ces normes.

- 1.92 « **Sumas, Colombie-Britannique** » désigne le point près de la frontière internationale au sud de Sumas, en Colombie-Britannique, où la garde du pétrole est transférée de Trans Mountain Pipeline ULC à Trans Mountain Pipeline (Puget Sound) LLC au point de transfert de garde.
- 1.93 « **Normes et procédures** » désigne les normes, procédures ou processus énoncés dans la règle 24.
- 1.94 « **Tarif** » désigne les règles et règlements ainsi que le barème des droits, tels que modifiés, complétés ou remplacés de temps à autre.
- 1.95 « **Offre** », ainsi que tous ses dérivés, désigne un expéditeur qui livre physiquement un volume et un type de pétrole déterminés au transporteur à un point de réception, conformément à son volume attribué, pour le transport de ce point de réception à un point de livraison.
- 1.96 « **Période de marée** » désigne la première marée basse après l'aube civile d'une hauteur de 3,3 m ou plus, telle que publiée par le ministère des Pêches et des Océans pour Vancouver, en Colombie-Britannique.
- 1.97 « **Barème des droits** » désigne le barème des droits pour le transport de pétrole, tel que modifié, complété remplacé de temps à autre.
- 1.98 « **Volumes cumulés de rotation** » a le sens défini dans la règle 6.14(b)(i).
- 1.99 « **Expéditeur non garanti** » désigne (i) un expéditeur qui n'est pas un expéditeur de services garantis; et (ii) un expéditeur de services garantis pour tout volume de pétrole désigné qui excède son volume mensuel, à l'exclusion de la désignation de volumes cumulés.
- 1.100 « **Droit non garanti** » ou « **Droit de service non garanti** » désigne les droits payables en vertu du tarif par les expéditeurs non garantis pour les volumes non garantis expédiés sur le réseau de la conduite principale.
- 1.101 « **Droit variable** » a le sens qui lui est attribué dans un contrat et doit être précisé dans le barème des droits.
- 1.102 « **Navire** » désigne un navire de mer ou une barge proposé par l'expéditeur et capable de transporter du pétrole, sous réserve de la règle 21.4.
- 1.103 « **Norme d'acceptation des navires** » désigne le document du transporteur intitulé Norme d'acceptation des navires.
- 1.104 « **Proposition de navire** » signifie la soumission, par l'expéditeur au transporteur, de renseignements sur le navire et d'engagements de l'expéditeur de la manière décrite dans la norme d'acceptation des navires afin de satisfaire aux dispositions de la règle 21.3.
- 1.105 « **Terminal maritime Westridge** » désigne le terminal maritime appartenant au transporteur et situé à Burnaby, en Colombie-Britannique.

2 PRODUIT DE BASE

- 2.1 Le tarif couvre le transport de pétrole par le transporteur et aucun produit de base autre que le pétrole ne sera transporté en vertu du tarif.

3 ORIGINE ET DESTINATION

- 3.1 **Acceptation et livraison.** Le transporteur acceptera les offres de transport sur le réseau de la conduite principale uniquement lorsqu'elles seront proposées conformément à la règle 6.5 à un point de réception et désignées pour livraison.

4 QUALITÉ

- 4.1 **Pétrole autorisé.** L'expéditeur ne doit pas soumettre d'offre au transporteur et le transporteur n'a aucune obligation d'accepter ou de transporter du pétrole qui n'est pas conforme aux spécifications du pétrole énoncées dans la règle 23 et au processus d'approbation des produits de base, tel que mesuré par des méthodes d'essai acceptables comme décrit dans le processus d'approbation des produits de base, ou du pétrole avec des caractéristiques physiques ou chimiques qui peuvent rendre ce pétrole difficilement transportable par le transporteur ou qui peuvent affecter matériellement la qualité d'autres substances

transportées par le transporteur ou causer un désavantage au transporteur.

- 4.2 **Directives de spécification.** Nonobstant la règle 4.1 ou la règle 23 ou toute autre disposition contraire expresse ou implicite dans le tarif, le transporteur (i) peut, à sa seule discrétion, accepter une soumission qui ne possède pas les spécifications énoncées dans la règle 23; et (ii) qui agit de manière raisonnable, aura le droit de modifier les spécifications énoncées dans la règle 23 de temps à autre, à condition que le transporteur fournisse aux expéditeurs un avis écrit du changement des spécifications de la règle 23 au moins soixante (60) jours avant la date de désignation mensuelle du mois pour lequel les changements prendraient effet, à moins qu'un tel changement ne soit requis en raison d'exigences opérationnelles, de sécurité, de changements environnementaux ou réglementaires, auquel cas un tel avis écrit du changement sera fourni dès que possible.
- 4.3 **Non-conformité aux spécifications.** Si le transporteur détermine que le pétrole offert par un expéditeur n'est pas conforme aux spécifications énoncées dans la règle 23, alors, sous réserve de la règle 4.2(i), cet expéditeur devra, à ses seuls frais, retirer ce pétrole du réseau de la conduite principale, conformément aux instructions du transporteur.
- 4.4 **Défaut d'enlèvement des éléments inadmissibles.** Si un expéditeur omet d'enlever son pétrole du réseau de la conduite principale conformément à la règle 4.3, le transporteur aura alors le droit de retirer et de vendre ce pétrole de la manière légale qu'il jugera appropriée. Le transporteur paiera, à partir du produit de cette vente, tous les coûts et dépenses engagés par le transporteur en ce qui concerne l'enlèvement et la vente de ce pétrole. Le reste de ces produits, le cas échéant, sera payé par le transporteur à l'expéditeur ou selon les instructions de l'expéditeur. Le transporteur peut prendre d'autres mesures et recours qu'il juge appropriés pour réduire ou atténuer tout impact négatif sur le réseau de la conduite principale.

5 QUALITÉ LIVRÉE ET SÉPARATION

- 5.1 **Livraison de types de pétrole.** Le transporteur s'efforcera de livrer du pétrole sensiblement du même type et de la même qualité que pétrole qui a été proposé; toutefois, le transporteur ne sera pas obligé de livrer du pétrole identique à celui qui a été offert.
- 5.2 **Responsabilité de la qualité livrée.** Le transporteur n'acceptera le pétrole pour le transport qu'à la condition qu'il soit soumis aux changements de densité, de qualité ou de caractéristiques qui peuvent résulter du transport normal par oléoduc et des activités d'exploitation du terminal à travers les installations existantes du transporteur. Le transporteur fera preuve d'une diligence raisonnable pour transporter le pétrole jusqu'au point de livraison, avec un minimum de contamination. Sous réserve de la règle 12.1, le transporteur ne sera pas responsable des variations de densité, de qualité ou de caractéristiques ou des pertes ou dommages indirects qui en résultent pendant que ce pétrole est sous la garde du transporteur. Sous réserve de la règle 12.1, toute réévaluation jugée appropriée en raison d'une différence de qualité pouvant survenir entre l'offre par l'expéditeur et la livraison par le transporteur de pétrole sera effectuée entre et pour le compte des expéditeurs concernés. Sous réserve de la règle 12.1, le transporteur n'aura aucune responsabilité dans ou pour ces réévaluations ou règlements, autre que de fournir des données sur les volumes et les densités du pétrole ainsi offert et livré. Chaque expéditeur doit accepter sa part proportionnelle de l'interface ou des mélanges associés à un lot expédié sur le réseau de la conduite principale.
- 5.3 **Dispositions relatives aux mouvements séparés et à la manutention spéciale.** Si le pétrole nécessite un mouvement séparé afin de ne pas contaminer les autres pétroles transportés :
- (a) le transporteur peut, si les conditions d'exploitation le permettent et à sa seule discrétion, tenter d'effectuer une livraison de pétrole sensiblement du même type et de la même qualité au point de livraison. L'obligation du transporteur d'accepter des types spécifiques de pétrole sera soumise à la disponibilité du réservoir compatible du transporteur au point de réception et au point de livraison, tel que déterminé par le transporteur qui agit de manière raisonnable; et
 - (b) si demandé, l'expéditeur doit prévoir un volume tampon de pétrole et/ou un volume de rinçage requis pour la séparation, d'un type et d'un volume spécifiés par le transporteur. Le volume tampon et/ou de rinçage ainsi que le pétrole associé ayant besoin d'une séparation doivent être transportés par le transporteur conformément au tarif. Le transporteur doit, en collaboration avec l'expéditeur et en agissant de manière raisonnable, effectuer des coupures entre le pétrole et le volume tampon et/ou de rinçage de manière à minimiser l'impact sur les expéditeurs.

6 OFFRES ET QUANTITÉS

- 6.1 **Désignations mensuelles.** Au plus tard à la date de désignation mensuelle, l'expéditeur doit fournir au transporteur une désignation sur l'avis d'expédition indiquant le volume de pétrole à transporter pour le mois suivant (« volume désigné »), le point de réception, le point de livraison, les types de pétrole, limité par le contrat le cas échéant, et pour les expéditeurs non garantis, la prime d'offre. Si un expéditeur omet de désigner un volume quelconque, sa désignation mensuelle sera considérée comme nulle.
- 6.2 **Vérification des désignations.**
- (a) L'expéditeur doit, sur notification du transporteur, fournir une vérification écrite par un tiers de la disponibilité de son approvisionnement en pétrole pour satisfaire son volume désigné et de sa capacité à retirer ce pétrole des points de livraison comme cela peut être requis par le transporteur à l'appui de cette désignation de l'expéditeur. Si l'expéditeur n'est pas en mesure de fournir une vérification écrite par un tiers parce qu'il est l'exploitant de l'installation à partir de laquelle une telle vérification est requise, il doit alors fournir une vérification écrite sous une forme satisfaisante pour le transporteur.
 - (b) Pour les expéditeurs non garantis, si chacune des vérifications par un tiers requises ci-dessus ne peut être fournie par une non-filiale, alors cet expéditeur non garanti doit fournir cette vérification sous la forme d'un certificat d'agent, tel qu'il peut être modifié de temps à autre. Le transporteur peut, sur avis écrit, demander qu'une telle vérification soit appuyée par un affidavit de l'agent.
 - (c) Le transporteur ne sera pas obligé d'accepter la désignation de l'expéditeur lorsque la vérification requise par la règle 6.2(a) et la règle 6.2(b) est inacceptable pour le transporteur qui agit de manière raisonnable.
 - (d) Le transporteur devra réduire la désignation de tout expéditeur qui n'est pas en mesure de fournir la vérification requise par la règle 6.2(a) ou la règle 6.2(b), selon le cas, d'une quantité égale à la plus élevée des deux quantités suivantes : la capacité d'approvisionnement non vérifiée de l'expéditeur ou sa capacité d'enlèvement non vérifiée.
 - (e) Nonobstant la règle 6.2(a), pour les désignations de pétrole à livrer à un réservoir contractuel ou depuis un réservoir contractuel, le transporteur doit vérifier que l'expéditeur a les accords commerciaux nécessaires avec la contrepartie du réservoir contractuel pour retirer le pétrole désigné à un réservoir contractuel, et pour livrer le pétrole désigné depuis un réservoir contractuel. La vérification d'une telle désignation sera effectuée par le transporteur en se basant sur son examen des dispositions de l'accord écrit entre l'expéditeur et une contrepartie du réservoir contractuel qui spécifient (i) les installations situées en amont du terminal où se trouve le réservoir contractuel à partir desquelles le pétrole peut être entreposé dans le réservoir contractuel, et (ii) les installations situées en aval du terminal où se trouve le réservoir contractuel à partir desquelles le pétrole peut être livré à partir de lui. Le transporteur ne doit pas vérifier la désignation d'un expéditeur pour le retrait à un réservoir contractuel ou la livraison depuis un réservoir contractuel si le transporteur détermine, en agissant de manière raisonnable, qu'il n'est pas possible d'un point de vue opérationnel que la désignation de l'expéditeur soit retirée à un réservoir contractuel ou livrée à partir d'un réservoir contractuel.
- 6.3 **Désignations réparties.** Après l'application de la règle 6.2(c) et de la règle 6.10(d), lorsque les désignations des expéditeurs pour un mois dépassent la capacité disponible pour ce mois, le transporteur doit répartir les désignations conformément à la règle 14, et chaque expéditeur est réputé avoir soumis une désignation égale à la désignation spécifiée dans son avis d'expédition, qui peut être réduite par la règle 6.2(c) et la règle 6.10(a) et réduite du niveau de répartition (le « **volume réparti** »).
- 6.4 **Attribution.** Pour chaque mois, après application de la règle 6.2, de la règle 6.3 et de la règle 6.10(d), le transporteur doit attribuer de la capacité sur le réseau de la conduite principale à chaque expéditeur dont la désignation a été acceptée par le transporteur pour ce mois, d'une quantité égale au volume désigné de chaque expéditeur (tel que vérifié conformément à la règle 6.2), ou, en mois de répartition, au volume réparti de chaque expéditeur pour ce mois (selon le cas, le « **volume attribué** »).
- 6.5 **Offres.** Pour chaque mois, un expéditeur souhaitant fournir du pétrole doit effectuer cette soumission conformément au volume attribué à l'expéditeur et à l'avis d'expédition fourni au transporteur conformément à la règle 6.1 et à la règle 6.4. Si l'expéditeur n'est pas en mesure de retirer des points de livraison le volume de pétrole à livrer conformément aux directives raisonnables du transporteur, le transporteur peut réduire davantage le volume attribué à l'expéditeur pour correspondre à la capacité de l'expéditeur aux points de livraison.

- 6.6 **Taille du lot.** Le transporteur n'acceptera une offre que lorsque le volume total de pétrole à transporter au cours du mois applicable sera offert à un tarif journalier, dans des volumes et à des heures à spécifier ou à accepter par le transporteur. Sauf disposition contraire des présentes, le transporteur ne sera pas tenu d'accepter un lot d'une taille inférieure à huit mille mètres cubes (8 000 m³ ou 50 300 barils) pour la conduite 1 ou à seize mille mètres cubes (16 000 m³ ou 100 600 barils) pour la conduite 2. Le transporteur peut, en agissant de manière raisonnable, prendre livraison de pétrole par lots de moins de huit mille mètres cubes (8 000 m³ ou 50 300 barils) pour la conduite 1 ou de seize mille mètres cubes (16 000 m³ ou 100 600 barils) pour la conduite 2 lorsque les circonstances d'exploitation le permettent et que de la capacité est disponible sur le réseau de la conduite principale. Toutefois, en aucun cas, le transporteur ne sera tenu d'effectuer une livraison par lot unique de moins de huit mille mètres cubes (8 000 m³ ou 50 300 barils) pour la conduite 1 ou de seize mille mètres cubes (16 000 m³ ou 100 600 barils) pour la conduite 2. Une livraison par lot unique est une livraison effectuée en une seule opération continue dans une seule installation à laquelle le réseau de la conduite principale est connecté.
- 6.7 **Désignations tardives.** Sous réserve de la règle 13 et de la règle 14, si de la capacité est disponible et que les conditions d'exploitation le permettent, le transporteur peut, en agissant de manière raisonnable, accepter des désignations nouvelles ou révisées après la date de désignation mensuelle applicable.
- 6.8 **Stock de travail.** Conformément aux normes de service, l'expéditeur doit fournir sa part proportionnelle de pétrole à des fins opérationnelles et de planification selon des types et des volumes déterminés de temps à autre par le transporteur ou comme cela peut être requis en vertu d'un contrat.
- 6.9 **Offres uniformes.** Sauf demande contraire du transporteur, chaque expéditeur devra s'efforcer de fournir du pétrole au transporteur en volumes quotidiens égaux sur chaque mois pour constituer son volume attribué. L'expéditeur peut être tenu d'accumuler un lot sur une période de temps définie pour s'adapter aux chargements de navires ou aux mouvements de lots conformément à la règle 5.3 et à la règle 6.6.
- 6.10 **Débits et volumes.**
- (a) Le transporteur doit s'efforcer de prendre la totalité des offres de pétrole aux points de réception et doit effectuer la totalité des livraisons de pétrole aux points de livraison, à des débits et des volumes compatibles avec le débit du réseau de la conduite principale à ce moment-là.
 - (b) L'expéditeur doit faire la totalité des offres de pétrole aux points de réception et doit prendre la totalité des livraisons aux points de livraison, à des débits et des volumes compatibles avec le débit du réseau de la conduite principale à ce moment-là.
 - (c) Quand le débit du transporteur augmente en raison d'une expansion, le transporteur doit, dès que possible, fournir un avis écrit à l'expéditeur indiquant le débit de pointe prévu que l'expéditeur est tenu d'atteindre ainsi que le mois à partir duquel le changement prendra effet. Le transporteur agira de manière raisonnable pour accorder suffisamment de temps aux expéditeurs concernés pour procéder aux ajustements nécessaires.
 - (d) Lorsqu'un expéditeur ne satisfait pas aux exigences de la règle 6.10(b), il fera l'objet de désignations réduites, tel que jugé approprié par le transporteur.
 - (e) Sur demande, l'expéditeur fournira au transporteur une vérification écrite de ses capacités de débit d'offre et de livraison au point de réception et aux points de livraison de l'expéditeur, respectivement.
- 6.11 **Modifications des produits de base de services garantis.** Sous réserve de la discrétion du transporteur, qui agit de manière raisonnable et conformément à la règle 14, les expéditeurs de services garantis peuvent être autorisés à désigner un type de pétrole autre que leur type de pétrole désigné.
- 6.12 **Limitations des produits de base de Westridge.**
- (a) Le transporteur peut, à sa discrétion, limiter les types de pétrole brut acceptés chaque mois pour livraison au Terminal maritime Westridge à six (6) types de pétrole brut exploités en commun et à un (1) navire de pétrole brut séparé, à condition toutefois, sous réserve de toute autre disposition tarifaire, qu'un expéditeur soit autorisé, sur avis du transporteur, à réviser ou à retirer immédiatement une désignation lorsque cette désignation ne prévoit pas les types de pétrole brut acceptés pour ce mois.
 - (i) Quand un (1) navire de pétrole brut séparé référencé dans la règle 6.12(a) est un navire de pétrole brut lourd oléfinique, ce navire peut être limité à un maximum de soixante-quatre mille mètres cubes (64 000 m³) de pétrole brut lourd oléfinique, sans compter les volumes associés à la règle 5.3(b).

- 6.13 **Périodes de réception de Kamloops.** La capacité du réseau de la conduite principale disponible pour les réceptions de pétrole de Kamloops est déterminée par le pétrole livré à Kamloops (« **période(s) de réception de Kamloops** »).
- (a) Le transporteur déterminera le volume de pétrole à soumettre pour chacune des périodes de réception de Kamloops.
- (i) Si, lors de la répartition, les offres à Kamloops sont inférieures au volume attribué par le transporteur conformément à la règle 6.12(a) pour une période de réception donnée à Kamloops, un tel manque ne sera pas accepté en dehors de la période de réception de Kamloops et la règle 7.6 s'appliquera.
- 6.14 **Droits de constitution de stock pour les expéditeurs de services garantis.**
- (a) Volume cumulé en cas de manque
- (i) Sous réserve de la règle 6.14(a)(ii), de la règle 6.14(a)(iii) et de la règle 6.14(a)(v), quand un expéditeur de services garantis désigne et soumet un volume de pétrole au cours d'un mois donné qui est inférieur à son volume mensuel, cet expéditeur de services garantis aura le droit de désigner un volume cumulé (celui-ci étant la différence entre le volume mensuel et le volume désigné et proposé pour l'expédition au cours de ce mois [« **volume cumulé en cas de manque** »]) au cours de l'un des dix-huit (18) mois suivants; à condition que l'expéditeur de services garantis soumette d'abord son volume mensuel pendant le mois au cours duquel le volume cumulé en cas de manque (ou toute partie de celui-ci) doit être offert.
- (ii) Quand un expéditeur de services garantis soumet une offre inférieure à sa désignation, il ne bénéficiera d'aucun volume cumulé en cas de manque par rapport aux volumes désignés mais non soumis, à moins que et dans la mesure où ce défaut d'offre résulte d'un cas de force majeure (auquel cas les volumes non offerts seront inclus comme volumes cumulés en cas de manque).
- (iii) Pour chaque expéditeur de services garantis qui désigne des volumes cumulés en cas de manque, le transporteur acceptera jusqu'à cinq pour cent (5 %) du volume contractuel de cet expéditeur comme volume cumulé en cas de manque. Les volumes cumulés en cas de manque ainsi désignés peuvent être répartis conformément à la règle 14.2(d).
- (iv) S'il existe de la capacité disponible inutilisée après l'application de la règle 14.2(d), le transporteur peut en outre accepter des volumes cumulés en cas de manque désignés jusqu'à cette capacité disponible conformément à la règle 14.2(e).
- (v) Pendant les mois de répartition, une fois que le transporteur a déterminé le volume alloué pour un expéditeur de services garantis pour un mois donné conformément à la règle 6.4, l'expéditeur de services garantis ne se verra pas accorder de volumes cumulés en cas de manque quand cet expéditeur soumet un volume de pétrole au cours de ce mois qui est inférieur à son volume attribué, à condition toutefois que la présente règle 6.14(a)(v) ne s'applique pas au défaut de l'expéditeur de soumettre le volume attribué ou une partie de celui-ci lorsque ce défaut est le résultat d'un événement de force majeure ou que le transporteur a imposé des restrictions sur les livraisons par oléoduc d'amenée dans le réseau de la conduite principale pour une raison autre que la non-conformité au tarif.
- (b) Volume cumulé de rotation
- (i) Avec un préavis minimum de cent quatre-vingts (180) jours au transporteur, un expéditeur de services garantis qui a l'intention de désigner et de soumettre un volume de pétrole au cours d'un mois qui est inférieur à son volume mensuel en raison uniquement d'une rotation prévue dans une installation de cet expéditeur, lorsque l'installation de cet expéditeur est (i) connectée directement au réseau de la conduite principale, (ii) connectée par un oléoduc d'amenée au réseau de la conduite principale, ou (iii) une destination de Puget, aura le droit de désigner des volumes cumulés de rotation (étant la différence entre le volume mensuel et le volume que cet expéditeur prévoit de désigner et de soumettre pour expédition pendant le mois au cours duquel la rotation est prévue et comme indiqué dans l'avis [« **volumes cumulés de rotation** »]) au cours de la période de deux (2) mois précédant une rotation et pendant la période de dix (10) mois suivant cette rotation.

- (ii) Le transport des volumes cumulés de rotation par le transporteur est assujéti à l'obligation pour l'expéditeur de services garantis d'avoir d'abord soumis son volume mensuel pendant le mois au cours duquel ce volume cumulé de rotation (ou toute partie de celui-ci) doit être soumis, et les volumes cumulés de rotation à transporter au cours d'un mois ne doivent pas être supérieurs au volume mensuel de l'expéditeur.
- (c) Les désignations pour les volumes cumulés seront attribuées et réparties, selon les besoins, conformément à la règle 14, mais seront également soumises aux conditions suivantes :
 - (i) Quand un expéditeur de services garantis soumet une offre inférieure à son volume cumulé désigné, il ne sera pas autorisé par la suite, dans un mois futur, à désigner à nouveau le volume du volume cumulé désigné mais non offert.
 - (ii) Pendant les mois de répartition, tous les volumes cumulés désignés par un expéditeur de services garantis qui ne sont pas acceptés par le transporteur pour le transport en raison de la répartition en vertu de la règle 14 (« **Volumes cumulés répartis** ») peuvent être désignés à nouveau par l'expéditeur de services garantis chaque mois consécutif suivant la répartition, à condition que l'expéditeur de services garantis ne soit pas autorisé à soumettre ce volume cumulé réparti jusqu'à ce qu'il ait d'abord soumis son volume mensuel et la totalité de son volume cumulé ainsi autorisé conformément à la règle 6.14(a) et à la règle 6.14(b).
 - (iii) Si un expéditeur de services garantis omet de désigner à nouveau ce volume cumulé réparti au cours de chaque mois consécutif suivant cette répartition, il ne sera pas autorisé par la suite à désigner à nouveau ce volume cumulé réparti.

7 APPLICATION DES DROITS ET DES REDEVANCES

- 7.1 **Droits applicables.** Le pétrole accepté pour le transport sera soumis aux droits en vigueur à la date de livraison de ce pétrole par le transporteur après transport sur le réseau de la conduite principale.
- 7.2 Droits pour insuffisance des expéditeurs de services garantis. Quand le volume mensuel réel est inférieur au volume mensuel, l'expéditeur de services garantis devra payer au transporteur le droit fixe sur la différence.
- 7.3 **Volumes cumulés des expéditeurs de services garantis.** Le montant payable par un expéditeur de services garantis pour le transport de volumes cumulés sera le droit de service garanti moins le montant du droit fixe payé conformément à la règle 7.2.
- 7.4 **Attribution des droits.** Les droits facturés à l'expéditeur seront répartis en fonction du volume de pétrole et des types de pétrole conformément au barème des droits.
- 7.5 **Frais de surestaries.** Sous réserve de la règle 10.2(a), des frais de surestaries, conformément au barème des droits, seront facturés à compter de la date et de l'heure spécifiées dans l'avis de préparation et par la suite sur chaque période complète ou partielle de 24 heures sur ce pétrole et seront dus par l'expéditeur au transporteur, à condition que l'avis de préparation ait été fourni à l'expéditeur au moins vingt-quatre (24) heures avant l'heure indiquée sur cet avis de préparation.
- 7.6 **Pénalité de non-exécution pour les expéditeurs non garantis.** Pendant les mois de répartition en vertu de la règle 14, le transporteur doit facturer aux expéditeurs non garantis une pénalité, conformément au barème des droits, pour la partie du manque à gagner dans les offres de l'expéditeur non garanti dépassant cinq pour cent (5 %) du volume attribué à cet expéditeur non garanti (la « **pénalité de non-exécution** »). Toutefois, la pénalité de non-exécution ne sera pas appliquée à la partie du manque à gagner causée par des événements de force majeure ou des restrictions imposées par le transporteur sur les livraisons par oléoduc d'amenée dans le réseau de la conduite principale, sauf en cas de non-conformité au tarif.
- 7.7 **Prime d'offre.** Pendant les mois de répartition, conformément à la règle 14, les expéditeurs recevant une attribution du transporteur pour les désignations au Terminal maritime Westridge conformément à la règle 14.3(a), seront responsables du paiement de la prime d'offre sur le volume de pétrole livré, quelle que soit la date de chargement du navire.
- 7.8 **Frais de point de livraison alternatif.** Les expéditeurs de services garantis qui désignent un point de livraison alternatif doivent payer au transporteur le droit variable applicable au point de livraison alternatif, plus le plus

élevé des montants suivants : (i) le droit fixe applicable au point de livraison alternatif et (ii) le droit fixe applicable au point de livraison désigné.

8 PAIEMENT DES FRAIS TARIFAIRES ET PRIVILÈGE POUR FRAIS IMPAYÉS

- 8.1 Le transporteur fournira à l'expéditeur des factures bimensuelles par voie électronique détaillant :
- (a) les frais payables au transporteur conformément au tarif pour les volumes livrés par l'expéditeur depuis la date de la dernière facture; et
 - (b) tous les autres frais dont l'expéditeur est responsable, y compris, mais sans s'y limiter, les taxes applicables, la prime d'offre, le droit du service garanti, le droit du service non garanti, les suppléments et crédits de droit, les frais de point de livraison alternatif et tous les autres frais ou coûts prévus dans le présent tarif ou dans un contrat.
- 8.2 L'expéditeur doit payer au transporteur tous les frais et coûts prévus dans le présent tarif ou autrement légalement dus au transporteur relatifs au transport du pétrole de l'expéditeur par le transporteur. L'expéditeur devra payer ces frais et coûts dès réception de la facture du transporteur relative à ces frais et coûts au plus tard à la date d'échéance du paiement.
- 8.3 Si l'expéditeur ne parvient pas à payer la totalité du montant d'une facture comme prévu aux présentes au plus tard à la date d'échéance du paiement, les intérêts sur la partie impayée de la facture courront quotidiennement à un taux d'intérêt annuel égal au moindre des deux montants suivants : (i) le taux d'intérêt préférentiel de la Banque Toronto-Dominion du Canada (tel qu'il peut varier de temps à autre) plus deux pour cent (2 %); et (ii) le taux d'intérêt légal maximal, et le principal et les intérêts courus à ce jour seront payables et dus immédiatement sur demande. Si un tel défaut de paiement persiste pendant dix (10) jours après la date d'échéance du paiement, le transporteur, en plus de tout autre recours dont il peut disposer en vertu du tarif, d'un contrat, en droit ou en équité, peut suspendre toute nouvelle offre de pétrole jusqu'à ce que ce montant soit payé ou résilier le contrat, le cas échéant, conformément à ses conditions. Si les frais susmentionnés demeurent impayés dix (10) jours après notification et demande, le transporteur aura le droit, par l'intermédiaire d'un agent, de retirer du réseau de la conduite principale et de vendre tout pétrole offert et alors sous la garde ou le contrôle du transporteur ou de son agent ou autrement traçable et susceptible d'être grevé d'un privilège par le transporteur, lors d'une vente aux enchères publiques depuis n'importe quel bureau du transporteur n'importe quel jour ouvrable; à condition que la vente aux enchères ait lieu au moins quarante-huit (48) heures après la publication de l'avis de cette vente dans un quotidien à diffusion générale publié dans la zone de la vente proposée, indiquant l'heure, le lieu de la vente ainsi que le volume et l'emplacement du pétrole à vendre. Lors de cette vente, le transporteur aura le droit de mettre une enchère et, s'il est le plus offrant, de devenir acheteur. Sur le produit de ladite vente, le transporteur paiera lui-même les frais de transport et toutes les autres charges légales alors dues au transporteur, y compris les frais d'intérêt, les frais en attente de la vente et les coûts et dépenses afférents à ladite vente, et le solde restant, le cas échéant, sera payé à l'expéditeur sans obligation de payer des intérêts sur lui. Ces fonds peuvent être mélangés à tout autre compte ou tous autres comptes gérés par le transporteur de temps à autre.
- 8.4 En plus de tout autre recours dont dispose le transporteur en vertu du tarif, d'un contrat, en droit ou en équité, le transporteur aura un privilège sur tout le pétrole en sa possession appartenant à l'expéditeur pour garantir le paiement de tous les frais de transport impayés ou autres charges légales qui sont dues au transporteur (y compris les intérêts) et impayés par l'expéditeur, et le transporteur peut retenir ce pétrole de la livraison jusqu'à ce que tous les frais impayés aient été entièrement payés. Le privilège prévu aux présentes s'ajoute à tout privilège ou sûreté autrement prévus par la loi, l'équité ou le contrat.

9 PREUVE DES OFFRES ET DES LIVRAISONS

- 9.1 Le transporteur doit prouver l'offre et la livraison du pétrole en vertu des présentes par des registres indiquant le volume, les types et toute autre spécification relative à ce pétrole, tels que spécifiés par le transporteur de temps à autre.

10 LIVRAISON ET RÉCEPTION

- 10.1 Le transporteur doit transporter le pétrole avec une diligence et une célérité raisonnables et l'expéditeur doit accepter et retirer, ou faire accepter et retirer, son pétrole du réseau de la conduite principale dès la livraison du pétrole.
- 10.2 Si l'expéditeur omet de retirer, ou de faire retirer, son pétrole du réseau de la conduite principale ou de la garde du transporteur, alors :
- (a) Si le transporteur détermine, à sa seule discrétion, que le fait que l'expéditeur ne retire pas son pétrole du réseau de la conduite principale pourrait entraîner des conditions d'exploitation défavorables ou des impacts sur d'autres expéditeurs, les frais de surestaries seront facturés et dus par l'expéditeur au transporteur conformément à la règle 7.5; et
 - (b) Le transporteur aura le droit d'enlever et de vendre ce pétrole conformément aux dispositions applicables énoncées dans la règle 8.3.

11 RESPONSABILITÉ DE L'EXPÉDITEUR

- 11.1 Si l'omission d'un expéditeur de retirer ou de faire retirer son pétrole du réseau de la conduite principale lors la livraison entraîne une perturbation des activités d'exploitation du transporteur, l'expéditeur sera seul responsable des pertes, dommages, coûts et dépenses (à l'exclusion des pertes indirectes) du transporteur associés à une telle perturbation, à moins que le non-retrait de ce pétrole ne soit dû à la négligence directe du transporteur.
- 11.2 L'expéditeur doit indemniser le transporteur pour les pertes, dommages, coûts et dépenses (à l'exclusion des pertes indirectes) subis par le transporteur ou toute autre partie en raison du manquement de l'expéditeur à une disposition du tarif, à moins que le manquement de l'expéditeur à cette disposition ne soit dû à la négligence directe du transporteur.
- 11.3 L'expéditeur doit payer ou faire payer tous les impôts, droits, charges, prélèvements ou autres cotisations établis ou imposés par tout gouvernement ou autorité réglementaire ayant juridiction sur le pétrole à transporter par le transporteur et doit indemniser le transporteur de tous ces impôts, droits, charges, prélèvements ou cotisations ainsi établis ou imposés.
- 11.4 Tous les expéditeurs seront responsables de leur part proportionnelle des pertes physiques de pétrole résultant des activités d'exploitation normales de l'oléoduc, y compris les pertes et les rétrécissements de conduite. Le transporteur appliquera des pourcentages de déduction pour perte de pétrole distincts pour : i) le pétrole brut lourd du réseau de la conduite principale (à l'exception des mouvements d'Edmonton à Edmonton); ii) le pétrole brut léger du réseau de la conduite principale (à l'exception des mouvements d'Edmonton à Edmonton); iii) le pétrole raffiné du réseau de la conduite principale (à l'exception des mouvements d'Edmonton à Edmonton); et iv) le pétrole hors réseau de la conduite principale (mouvements d'Edmonton à Edmonton) à tous les volumes livrés. Le transporteur publiera les pourcentages de déduction pour perte pétrolière dans son barème des droits. Les procédures de règlement des stocks et de rapprochement du pétrole raffiné du transporteur se trouvent sur son site Web.

12 RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

- 12.1 Le transporteur ne sera pas responsable envers l'expéditeur de tout retard, perte, dommage, coût ou dépense (y compris les pertes indirectes) pendant que le transporteur est en possession ou contrôle du pétrole de l'expéditeur, sauf en cas de négligence directe du transporteur.
- 12.2 Si des dommages ou une perte de pétrole résultent d'une cause autre que la négligence directe du transporteur alors que celui-ci est en possession ou contrôle de ce pétrole, le transporteur peut alors répartir le coût de ces dommages ou de cette perte au prorata entre tous les expéditeurs. La part de chaque expéditeur dans ces coûts sera déterminée par le transporteur en fonction de la proportion du volume de pétrole de l'expéditeur en la possession du transporteur à la date de cette perte par rapport au volume total de pétrole en la possession du transporteur à la date de cette perte.

- 12.3 Le transporteur sera réputé avoir le contrôle et la possession de tout le pétrole à partir du moment où ce pétrole est présenté jusqu'à ce qu'il soit livré.

13 FORCE MAJEURE

- 13.1 Si le transporteur ou un expéditeur ne parvient pas à exécuter l'une quelconque de ses obligations en vertu du tarif en raison d'un cas de force majeure, ce manquement ne sera pas considéré comme une violation de ces obligations.
- 13.2 Le terme « **force majeure** » désigne toute cause qui n'est pas de manière raisonnable sous le contrôle de la partie qui réclame la suspension de ses obligations en vertu des présentes et que, par l'exercice d'une diligence raisonnable, cette partie n'est pas en mesure de prévenir ou de surmonter. Sans limiter la généralité de ce qui précède (et à condition que les exigences précédentes soient satisfaites), la force majeure comprend :
- (a) foudre, tempêtes, tremblements de terre, glissements de terrain, inondations, emportement par les eaux, tsunamis et phénomènes naturels;
 - (b) incendies, explosions et ruptures;
 - (c) panne, défaillance ou gel des oléoducs ou des pompes ou obstruction des oléoducs ou de leurs accessoires;
 - (d) panne, défaillance ou perte d'un navire de levage qui le rend inapte à la navigation ou au transport de marchandises;
 - (e) périls de la mer;
 - (f) grèves, lock-out ou autres troubles industriels;
 - (g) troubles civils, sabotages, actes d'ennemis publics, guerre, blocus, insurrections, vandalisme, émeutes, épidémies;
 - (h) arrestations et restrictions imposées aux gouvernements et aux populations;
 - (i) l'ordonnance de tout tribunal, organisme gouvernemental ou organisme de réglementation;
 - (j) incapacité d'obtenir ou réduction de l'approvisionnement en électricité, en eau, en carburant ou en d'autres services publics ou services;
 - (k) incapacité d'obtenir ou réduction de l'approvisionnement de tout autre matériel ou équipement; et
 - (l) incapacité d'obtenir ou révocation ou modification de tout permis, licence, certificat ou autorisation d'un organisme gouvernemental ou de réglementation, à moins que la révocation ou la modification de ce permis, de cette licence, ce certificat ou de cette autorisation ne soit causée par la violation de ses conditions ou consentie par la partie qui le détient.
- 13.3 Nonobstant la règle 13.2, les cas suivants ne constituent pas un cas de force majeure :
- (a) défaut de l'expéditeur d'obtenir un navire, retard dans l'arrivée du navire (sauf en raison des causes énoncées à la règle 13.2) ou défaut d'un navire de se conformer au tarif;
 - (b) manque de fonds ou autre circonstance financière;
 - (c) absence ou disponibilité d'un marché plus attractif pour le pétrole;
 - (d) insuffisance de l'approvisionnement en pétrole d'un expéditeur (sauf en cas de causes énoncées à la règle 13.2); ou
 - (e) défaut, pour quelque raison que ce soit, d'obtenir une autorisation d'exportation provinciale ou fédérale ou toute autre autorisation réglementaire requise pour que l'expéditeur soit autorisé à retirer du pétrole d'une province ou à exporter du pétrole du Canada.

- 13.4 La partie déclarant un cas de force majeure doit fournir aux autres parties concernées, y compris le transporteur, le cas échéant, un avis écrit de l'événement de force majeure dès que raisonnablement possible et en tout état de cause dans les quatre (4) jours ouvrables bancaires suivant l'événement. Cet avis doit indiquer la nature de l'événement, la durée estimée de l'événement et le volume de pétrole affecté. La partie déclarant un cas de force majeure doit faire preuve de la diligence raisonnable pour remédier à l'événement de force majeure aussi rapidement et en toute sécurité que raisonnablement possible et doit tenir les autres parties concernées, y compris le transporteur, le cas échéant, informées des progrès des efforts visant à remédier à l'événement de force majeure; étant entendu qu'aucune partie n'est tenue de régler des grèves, des lock-out ou d'autres conflits de travail contraires à ses souhaits.
- 13.5 À tout moment jusqu'à 30 jours civils suivant la réception d'un avis de l'expéditeur visé à la règle 13.4, le transporteur émettra un avis écrit à l'expéditeur l'informant quand le transporteur conteste la totalité ou une partie de la réclamation de l'expéditeur pour force majeure. Si un expéditeur n'est pas d'accord avec le litige du transporteur concernant la totalité ou une partie de la réclamation de l'expéditeur pour force majeure, l'affaire sera soumise à l'arbitrage pour une décision finale conformément à la *Loi sur l'arbitrage* (Alberta). En attendant la résolution de la réclamation contestée du transporteur pour force majeure auprès d'un expéditeur non garanti, le transporteur facturera à l'expéditeur non garanti le montant de toute pénalité de non-exécution payable conformément à la règle 7.6, et l'expéditeur non garanti paiera tous ces montants conformément à la règle 8.1. Quand l'arbitre détermine que la réclamation de force majeure d'un expéditeur non garanti est valable, le transporteur s'engage à rembourser à l'expéditeur non garanti toute pénalité de non-exécution payée conformément à la règle 7.6.
- 13.6 Le transporteur doit publier, au moins une fois par mois, un résumé de tous les avis de force majeure émis conformément à la règle 13.4, lequel résumé doit contenir uniquement le nom de la partie réclamant la force majeure, le volume affecté, le montant éventuel de la pénalité de non-exécution contestée et/ou non contestée, et l'état de toutes les réclamations contestées.
- 13.7 Nonobstant la règle 13.4, aucun événement de force majeure ne libère une partie d'une quelconque obligation en vertu du tarif après l'expiration d'un délai raisonnable au cours duquel, en faisant preuve de la diligence requise, cette partie aurait pu remédier aux conséquences d'un tel événement de force majeure ou les surmonter.
- 13.8 Aucun événement de force majeure ne dégagera un expéditeur de ses obligations en vertu du tarif ou d'un contrat d'effectuer des paiements au transporteur, à condition toutefois que la durée d'un contrat soit prolongée pendant une période suffisante pour permettre l'expédition des volumes de force majeure du transporteur, comme prévu dans un contrat.

14 ATTRIBUTION ET RÉPARTITION DU RÉSEAU DE LA CONDUITE PRINCIPALE

14.1 Détermination de la capacité disponible.

- (a) Dès que possible après la date de désignation mensuelle, le transporteur déterminera la capacité hydraulique du réseau de la conduite principale disponible pour le transport de pétrole au cours du mois suivant (la « **capacité disponible** »). La détermination de la capacité disponible prendra en compte :
- (i) les caractéristiques du pétrole désigné pour le mois;
 - (ii) la maintenance planifiée; et
 - (iii) les volumes initialement offerts au cours du mois désigné mais dont la livraison est prévue au cours du mois suivant.
- (b) En cas d'événement de force majeure touchant le réseau pipelinier du transporteur, toute réduction de la capacité du réseau de la conduite principale qui en résultera sera répartie au prorata entre chacune des catégories de capacité désignées décrites dans la règle 14.2.

14.2 Attribution des capacités disponibles.

Le transporteur attribuera la capacité disponible au prorata dans chacune des catégories de capacité suivantes, à l'exception des désignations d'expéditeurs non garantis au Terminal maritime Westridge, qui seront attribuées conformément à la règle 14.3 :

- (a) Premièrement, parmi tous les expéditeurs de services garantis qui désignent des quantités de type de pétrole désigné pour le transport jusqu'au point de livraison désigné, jusqu'à un maximum du volume

mensuel de chaque expéditeur de services garantis;

- (b) Deuxièmement, sous réserve de la règle 6.11, parmi les expéditeurs de services garantis qui désignent (i) un type de pétrole autre que le type de pétrole désigné, et/ou (ii) le transport jusqu'à un point de livraison autre que leur point de livraison désigné, jusqu'à un maximum du volume mensuel de chaque expéditeur de services garantis;
- (c) Troisièmement, parmi les désignations des expéditeurs vers les destinations prioritaires;
- (d) Quatrièmement, parmi (i) les expéditeurs non garantis, (ii) les expéditeurs de services garantis qui désignent des volumes cumulés en cas de manque, sous réserve de la règle 6.14(a)(iii), et (iii) les expéditeurs de services garantis qui désignent des volumes cumulés de rotation, sous réserve de la règle 6.14(b), tous sous réserve de la règle 14.3 et de la règle 14.4;
- (e) Cinquièmement, parmi (i) les expéditeurs de services garantis qui désignent des volumes cumulés en cas de manque conformément à la règle 6.14(a)(iv), et (ii) les expéditeurs de services garantis qui désignent des volumes cumulés répartis conformément à la règle 6.14(c); et
- (f) Sixièmement, parmi les expéditeurs de services garantis qui désignent les volumes de force majeure du transporteur avant la prolongation du contrat envisagée dans la règle 13.8.

14.3 **Attribution de capacité au Terminal maritime Westridge.**

Le transporteur attribuera vingt pour cent (20 %) de la capacité disponible dans la règle 14.2(d) aux expéditeurs qui désignent le Terminal maritime Westridge.

- (a) Les désignations d'expéditeurs non garantis seront classées par le transporteur de la priorité la plus élevée à la plus basse en fonction de la prime d'offre;
- (b) Si les désignations combinées de deux expéditeurs ou plusieurs qui ont le même rang dépassent la capacité du Terminal maritime Westridge, le transporteur répartira cette capacité entre ces expéditeurs par tirage au sort;
- (c) Aucun expéditeur ne sera tenu d'accepter une attribution de capacité au Terminal maritime Westridge qui est inférieure à quatre-vingt-douze pour cent et demi (92,5 %) du volume de pétrole spécifié dans la désignation originale de cet expéditeur.

14.4 **Répartition des capacités entre les expéditeurs qui désignent des destinations terrestres.**

Suite à l'application de la règle 14.3, la capacité restante disponible dans la règle 14.2(d) sera attribuée aux expéditeurs qui désignent des destinations terrestres.

- (a) Si, à la suite de l'attribution de la capacité disponible dans la présente règle 14.4, les désignations pour la livraison aux destinations de Puget dépassent la capacité de Trans Mountain Pipeline (Puget Sound) LLC, ces désignations seront à nouveau réparties et tout volume excédentaire sera réattribué en vertu de la présente règle 14.4.

14.5 **Attribution des capacités disponibles inutilisées.**

Si, à la suite de l'attribution de capacité conformément à la règle 14.4, il reste de la capacité disponible inutilisée, cette capacité sera attribuée aux désignations non satisfaites conformément à la règle 14.2.

15 **PÉTROLE IMPLIQUÉ DANS DES DIFFÉRENDS D'ORDRE JURIDIQUE**

- 15.1 L'expéditeur déclare et garantit au transporteur qu'il possède ou contrôle et a le droit de remettre au transporteur ou de faire livrer pour son compte le pétrole qu'il a remis au transporteur.
- 15.2 L'expéditeur ne doit pas remettre au transporteur du pétrole faisant l'objet de quelque manière que ce soit d'un litige, dont la propriété peut être contestée, ou qui est assujéti à un privilège ou une charge de quelque nature que ce soit, à moins que l'expéditeur ne fournisse au transporteur un avis écrit de ce litige, de cette contestation, de ce privilège ou de cette charge au moins trente (30) jours avant de remettre ce pétrole au transporteur, et que l'expéditeur fournisse une caution ou une autre forme d'indemnisation satisfaisante pour le transporteur, qui agit de manière raisonnable, protégeant le transporteur contre toute responsabilité ou perte (y compris les pertes indirectes et les manques à gagner) résultant de ce litige, de cette contestation, de ce privilège ou de cette charge.

- 15.3 L'expéditeur doit informer le transporteur par écrit si, à tout moment pendant que le pétrole de l'expéditeur est en la possession ou sous le contrôle du transporteur, ce pétrole devient impliqué dans un litige, la propriété de ce pétrole devient contestée ou ce pétrole devient assujéti à un privilège ou à une charge de quelque nature que ce soit. L'expéditeur fournira, sur demande écrite du transporteur, dès que raisonnablement possible, une caution ou une autre forme d'indemnisation satisfaisante pour le transporteur, qui agit de manière raisonnable, protégeant le transporteur contre toute responsabilité ou perte (y compris les pertes indirectes et les manques à gagner) résultant de ce litige, de cette contestation, de ce privilège ou de cette charge.

16 RÉCLAMATIONS, POURSUITES ET DÉLAIS DE DÉPÔT

- 16.1 Comme condition préalable au recouvrement, les réclamations pour perte, dommage ou retard en rapport avec le transport de pétrole offert en vertu du tarif doivent être soumises par écrit au transporteur dans les quarante-cinq (45) jours suivant la livraison du pétrole ou, en cas de défaut de livraison, dans les quatre-vingt-dix (90) jours suivant l'expiration d'un délai raisonnable pour la livraison. Les poursuites en justice découlant de telles réclamations doivent être intentées contre le transporteur dans les cent quatre-vingts (180) jours à compter de la date à laquelle le transporteur a donné un avis écrit au réclamant indiquant que le transporteur a rejeté la réclamation, en tout ou en partie, telle que spécifiée dans l'avis. Les réclamations au-delà de cette période de cent quatre-vingts (180) jours seront nulles et non avenues entre l'expéditeur et le transporteur. En désignant et en soumettant une offre pour le pétrole à transporter en vertu du tarif, l'expéditeur accepte d'être lié par les dispositions de la présente règle 16.1 et renonce à tout droit qu'il pourrait autrement avoir en droit, en équité ou autrement de faire une réclamation après l'expiration desdites périodes de quarante-cinq (45) jours ou de quatre-vingt-dix (90) jours, selon le cas, ou d'intenter une action après l'expiration de ladite période de cent quatre-vingts (180) jours.

17 MESURES

- 17.1 L'unité de mesure volumétrique du pétrole sera un (1) mètre cube à 15 degrés Celsius à pression standard. Toutes les procédures de mesure doivent être effectuées conformément aux normes API/ASTM et/ou à d'autres tests convenus entre le transporteur et les expéditeurs.
- 17.2 Le transporteur, ou son représentant, doit jauger, mesurer et tester les offres et les livraisons à l'aide du système de transfert de garde. Lorsque le transporteur est l'exploitant du système de transfert de garde, l'expéditeur peut avoir un représentant présent pendant le jaugeage, la mesure et les tests, à une fréquence raisonnable et en fournissant un préavis d'au moins quarante-huit (48) heures. Si des tableaux de réservoirs sont utilisés, les volumes seront calculés à partir de tableaux de réservoirs compilés régulièrement et indiquant cent pour cent (100 %) de la capacité totale des réservoirs. Chaque fois qu'il existe des preuves de fonctionnement défectueux du compteur ou d'autres mesures dans le système de transfert de garde, le transporteur doit déterminer un ajustement approprié, en consultant une installation ou un navire connecté, sur la base des renseignements les plus fiables et les plus précis qui sont disponibles. De tels ajustements ne peuvent être réclamés que pour une période allant jusqu'à 90 jours après la date du défaut de fonctionnement du compteur ou de toute autre mesure. Si un expéditeur n'est pas d'accord avec un ajustement, la question sera soumise à l'arbitrage pour une décision finale conformément à la *Loi sur l'arbitrage* (Alberta).
- 17.3 Le pétrole doit être offert et livré avec des billets de transfert de garde documentés ou l'équivalent électronique accepté, indiquant :
- (a) volume brut standard et volume net standard offerts et livrés;
 - (b) température moyenne pondérée;
 - (c) densité moyenne pondérée;
 - (d) pression moyenne pondérée; et
 - (e) déductions pour sédiments, eau et autres impuretés.
- 17.4 En cas de fonctionnement défectueux d'un compteur ou d'autres appareils de mesure, ou de circonstances similaires, l'expéditeur doit déployer des efforts commercialement raisonnables pour accorder au transporteur un accès raisonnable à une installation ou à un navire connecté afin d'effectuer tous les examens, inspections, mesures ou tests prévus par les présentes règles et règlements.

18 LOI APPLICABLE ET TRIBUNAUX COMPÉTENTS

- 18.1 Le tarif sera régi et interprété conformément aux lois de la Province de l'Alberta et aux lois fédérales du Canada qui y sont applicables. Sauf disposition contraire de la règle 13.5 ou de la règle 17.2, chaque partie accepte la compétence des tribunaux de la Province de l'Alberta et de toutes les cours d'appel de celle-ci, ainsi que de la Cour fédérale du Canada, selon le cas.

19 GARANTIES FINANCIÈRES

- 19.1 Si, à tout moment, la notation de crédit d'un expéditeur ou la notation de crédit de son fournisseur de soutien au crédit est inférieure à la catégorie d'investissement, ou si un expéditeur ne dispose pas de notation de crédit ou de fournisseur de soutien au crédit, ou si le transporteur a par ailleurs des motifs raisonnables d'insécurité concernant le paiement ou l'exécution de toute convention ou obligation de l'expéditeur en vertu du tarif (ces circonstances étant ci-après dénommées « **problèmes de crédit** »), selon le cas, le transporteur peut demander, et l'expéditeur doit fournir au transporteur ce qui suit (« **garantie financière** ») :

- (a) en ce qui concerne les expéditeurs de services garantis, (i) une lettre de crédit d'un montant égal au moindre entre le droit de service garanti applicable à la durée restante du contrat, et douze (12) mois du droit de service garanti, comme indiqué dans le contrat en fonction du volume mensuel; ou (ii) une garantie ne dépassant pas le droit de service garanti en cours indiqué dans le contrat en fonction du volume mensuel; ou (iii) toute autre garantie acceptable pour le transporteur, qui agit de manière raisonnable; et
- (b) en ce qui concerne les expéditeurs non garantis, (i) un paiement anticipé des droits applicables aux volumes désignés par l'expéditeur; ou (ii) une lettre de crédit d'un montant égal à soixante (60) jours des droits applicables aux volumes désignés par l'expéditeur.

L'expéditeur devra renouveler ou faire renouveler la lettre de crédit au plus tard trente (30) jours avant son expiration, à défaut de quoi le transporteur sera en droit de prélever la totalité du montant de la lettre de crédit. Si l'institution financière qui a émis la lettre de crédit a indiqué son intention de ne pas renouveler la lettre de crédit, l'expéditeur doit fournir au transporteur soit une lettre de crédit de remplacement d'un montant déterminé conformément à la présente règle 19.1, soit toute autre garantie acceptable pour le transporteur, qui agit de manière raisonnable, dans chaque cas au plus tard trente (30) jours avant l'expiration de la lettre de crédit, à défaut de quoi le transporteur sera en droit de prélever la totalité du montant de la lettre de crédit. Si l'expéditeur ne fournit pas de garantie financière au transporteur dans les sept (7) jours bancaires suivant la demande écrite du transporteur, l'expéditeur sera considéré comme étant en défaut en vertu du tarif et le transporteur pourra, en plus de tout autre recours dont il pourrait disposer en vertu du tarif, d'un contrat, en droit ou en équité, suspendre toute livraison ultérieure du pétrole de cet expéditeur jusqu'à ce que cette garantie financière soit fournie au transporteur ou résilier le contrat.

- 19.2 L'expéditeur doit fournir au transporteur, dès que possible et, en tout état de cause, dans les cent vingt (120) jours suivant la fin de chaque exercice financier de l'expéditeur, ses états financiers consolidés audités (ou si l'expéditeur a un fournisseur de soutien au crédit, les états financiers consolidés audités de son fournisseur de soutien au crédit) présentant sous forme comparative les chiffres correspondants de l'exercice financier précédent ainsi qu'un rapport d'audit à ce sujet. En outre, l'expéditeur doit, à la demande du transporteur, fournir au transporteur, dès que possible et, en tout état de cause, dans les soixante (60) jours suivant la fin de chacun des trois premiers trimestres de chaque exercice financier de l'expéditeur ou de son fournisseur de soutien au crédit, selon le cas, les états financiers consolidés non vérifiés de l'expéditeur ou de son fournisseur de soutien au crédit, selon le cas, préparés sur une base cohérente avec la période correspondante de l'exercice précédent. Nonobstant ce qui précède, lorsque les états financiers applicables sont mis à disposition sur un site Internet accessible au public (tel que www.sedar.com), l'expéditeur sera réputé avoir fourni ces états financiers au transporteur lorsque ces états seront publiés sur ce site Internet. L'expéditeur doit fournir au transporteur toute autre information concernant les affaires commerciales, les activités d'exploitation, les actifs et la situation financière de l'expéditeur ou de son fournisseur de soutien au crédit, selon le cas, que le transporteur peut raisonnablement demander de temps à autre.
- 19.3 Tout expéditeur effectuant une désignation, qui n'a pas effectué de désignation au cours des douze (12) mois précédents et qui a (ou son fournisseur de soutien au crédit a) des problèmes de crédit, doit fournir une garantie financière au transporteur au plus tard un (1) mois avant de faire une désignation.

20 MODIFICATIONS DEMANDÉES PAR L'EXPÉDITEUR

- 20.1 Le transporteur peut, sur demande écrite d'un expéditeur non garanti, permettre à cet expéditeur non garanti de transférer ses droits et obligations en vertu du tarif relatif à une offre à un autre expéditeur; à condition que l'expéditeur successeur (i) satisfasse aux exigences de garanties financières énoncées dans la règle 19; et (ii) assume tous les engagements et obligations de l'expéditeur non garanti en vertu du tarif à compter du moment où le transporteur approuve le transfert.

21 TERMINAL MARITIME WESTRIDGE

- 21.1 **Généralités.** Toute référence à un expéditeur dans la présente règle 21 désigne un expéditeur maritime.
- 21.2 **Activité d'exploitation du terminal.** Le contrôle et l'activité d'exploitation du Terminal maritime Westridge incombent exclusivement au transporteur qui doit fournir un amarrage et un accostage appropriés et sûrs. L'expéditeur doit exiger du navire de levage qu'il fasse preuve d'une bonne navigation et d'un bon sens marin à tout moment, ce qui comprend : l'emploi de pilotes et d'une assistance de remorqueur appropriés, comme l'exigent les règles et règlements du port de Vancouver; le respect de toutes les lois applicables, des politiques et exigences du transporteur et des pratiques standards de l'industrie; et la prise en compte de toute autre orientation ou tout conseil du transporteur.
- 21.3 **Proposition de navire.** L'expéditeur doit soumettre une proposition de navire complète au transporteur au moins dix (10) jours avant la période de chargement de l'expéditeur.
- 21.4 **Acceptation du navire.** Les navires doivent respecter les normes et critères de sécurité, de récupération des vapeurs, de dimensions ou autres, tels qu'établis de temps à autre par le capitaine du port de Vancouver (Colombie-Britannique), l'Administration de pilotage du Pacifique et le transporteur, en tout temps au Terminal maritime Westridge. Avant d'accepter de planifier un navire au Terminal maritime Westridge, le transporteur doit examiner les navires proposés par les expéditeurs conformément à la norme d'acceptation des navires du transporteur et communiquer à l'expéditeur l'acceptation ou le rejet de chaque navire par le transporteur. L'expéditeur doit confirmer le navire de levage et informer le transporteur au moins huit (8) jours avant la période de chargement de l'expéditeur. L'expéditeur aura le droit de proposer un navire de remplacement, que le premier navire proposé ait été jugé acceptable ou non par le transporteur. Les navires de remplacement doivent être conformes à la règle 21.2 et à la présente règle 21.4 et être proposés par l'expéditeur conformément à la règle 21.3.
- 21.5 **Attribution des périodes de chargement.** Les périodes de chargement seront attribuées comme suit : (i) en premier lieu aux expéditeurs de services garantis conformément aux normes de service, et (ii) en deuxième lieu, aux expéditeurs non garantis, classés de la priorité la plus élevée à la plus basse en fonction de la prime d'offre conformément à la règle 14.3(a).
- 21.6 **Avis de périodes de chargement.** Avant le mois de livraison, le transporteur doit attribuer des périodes de chargement aux expéditeurs comme prévu dans la règle 21.5 et doit remettre aux expéditeurs un calendrier des périodes de chargement confirmant les périodes de chargement pour ce mois. Les modifications des périodes de chargement demandées par l'expéditeur seront prises en compte par le transporteur à condition que ces modifications demandées n'aient pas d'impact sur les autres expéditeurs, ou à moins que ces autres expéditeurs n'acceptent, par écrit, une telle modification.
- 21.7 **Chargement du navire.** Si le navire de levage de l'expéditeur n'a pas terminé le chargement à la fin de la période de chargement qui lui a été attribuée, la règle 7.5 peut s'appliquer au volume non encore retiré, à condition que le retard ne soit pas dû à un événement de force majeure ou à une restriction imposée par le transporteur.
- 21.8 **Avis d'arrivée du navire.** Le navire de levage d'un expéditeur doit fournir au transporteur des avis, au nom de l'expéditeur, de ses heures d'arrivée estimées et réelles en toute sécurité (l'« avis d'arrivée »), selon le cas, i) dans toute zone qui a été désignée comme zone d'attente par le transporteur, ii) dans la zone d'embarquement des pilotes désignée pour le port de Vancouver, qui est située près de Victoria, en Colombie-Britannique, iii) dans un mouillage attribué selon les directives des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne ou du port de Vancouver, et iv) amarré en toute sécurité à un poste d'amarrage au Terminal maritime Westridge.

- 21.9 **Avis de mise à disposition du navire.** Un navire de levage arrivé en toute sécurité à un poste d'amarrage au Terminal maritime Westridge doit remettre un avis de mise à disposition au nom de l'expéditeur au transporteur confirmant que le navire est prêt à tous égards à charger et à transporter en toute sécurité le pétrole brut désigné par l'expéditeur (l'« **avis de mise à disposition** »). Le transporteur acceptera cet avis de mise à disposition après avoir effectué une vérification diligente et, à condition que l'approvisionnement soit disponible, le chargement pourra commencer.
- 21.10 **Levée anticipée.** Le transporteur peut, en agissant de manière raisonnable et à condition que l'approvisionnement soit disponible, permettre à un navire de levage de soulever avant sa période de chargement désignée ou demander à un navire de levage qui arrive plus tôt de soulever avant sa période de chargement désignée, à condition qu'un tel levage avant une période de chargement désignée n'ait pas d'impact sur les autres expéditeurs ou à moins que les expéditeurs concernés n'acceptent, par écrit, un tel changement.
- 21.11 **Levée tardive.** Le transporteur peut, à sa discrétion, ajuster la période de chargement d'un navire de levage à une période de chargement ultérieure pour i) répondre à une demande d'un expéditeur, à condition qu'une telle demande n'ait pas d'impact sur d'autres expéditeurs ou à moins que les expéditeurs concernés n'acceptent, par écrit, un tel changement, ii) s'adapter à un navire de levage qui a fourni un avis d'arrivée indiquant qu'il pourrait ne pas arriver à temps pour le levage conformément à sa période de chargement assignée, iii) permettre des changements dans les activités d'exploitation et le calendrier de l'oléoduc, ou iv) répondre à une déclaration de force majeure par un expéditeur ou le transporteur. Le transporteur doit faire preuve de la diligence requise pour minimiser l'impact de tout ajustement sur les expéditeurs.

22 EXPORTATION DE PÉTROLE

- 22.1 **Volumes d'exportation.** Les expéditeurs de pétrole destiné à l'exportation par Sumas ou le Terminal maritime Westridge doivent prendre toutes les dispositions nécessaires avec les autorités gouvernementales concernées pour faciliter cette exportation. Le transporteur doit permettre et aider les représentants du gouvernement à assister aux tests et aux mesures des livraisons.

23 SPÉCIFICATIONS DE QUALITÉ POUR LE PÉTROLE

- 23.1 **Qualité du pétrole.** Le pétrole ne respectant pas les spécifications suivantes et le processus d'approbation des produits de base pour le pétrole spécifique ne sera pas accepté par le transporteur pour le transport sur le réseau de la conduite principale.

Spécification	Unité de mesure	Méthode d'essai ²	Limite par type de pétrole		
			Pétrole raffiné	Pétrole brut léger	Pétrole brut lourd
Densité	kg/m ³ à 15 °C	Chapitre 9 de l'API	600 à <880	600 à <880	880 à 940
Viscosité cinématique à la température de ligne de référence	cSt	ASTM D445 ou ASTM D7042	0,4 à <30	0,4 à <30	30 à 350
Viscosité cinématique à la température d'écoulement	cSt	ASTM D445 ou ASTM D7042	S.O.	S.O.	≤600
Pression de vapeur (VPCR ₄ (37.8 °C) ou DVPE)	kPa	ASTM D6377 / ASTM D5191 ³	≤103	≤103	≤103
Teneur totale en contaminants ¹	% de vol.	ASTM D4928 ou ASTM D95 et ASTM D4807 ou ASTM D473	≤0,5	≤0,5	≤0,5
Température du point de réception	°C	API 7.3	≤38	≤38	≤38
Sulfure d'hydrogène	ppm en poids	UOP 163	≤425	≤425	≤425
Chlorures organiques	ppm en poids	ASTM D4929	<1	<1	<1

Remarques :

1. La teneur en contaminants désigne l'ensemble de toutes les matières non commercialisables, telles que le sable, la poussière, les gommages, les sédiments, l'eau ou d'autres impuretés.
2. Les méthodes d'essai sont déterminées sur la base de la version la plus récente. Le transporteur se réserve le droit d'utiliser d'autres méthodes d'essai acceptées par l'industrie, à sa discrétion, y compris les révisions ultérieures des normes applicables ou d'autres méthodes lorsque la norme mentionnée ne convient pas à sa discrétion.
3. La norme ASTM D6377 s'applique au pétrole brut. La norme ASTM D5191 s'applique au pétrole raffiné.

23.2 Lorsque la densité du pétrole se situe dans la plage de densité d'un type de pétrole et que la viscosité du pétrole se situe dans la plage de viscosité d'un autre type de pétrole, le pétrole sera alors considéré comme étant du type ayant le droit de transport le plus élevé.

24 NORMES ET PROCÉDURES

24.1 Normes et procédures. Ces règles et règlements incorporent par référence les normes, procédures et processus suivants :

- (a) Norme d'acceptation des navires
- (b) Normes de service
- (c) Processus d'approbation des produits de base

24.2 Amendements. Le transporteur doit fournir aux expéditeurs un avis écrit de tout amendement, supplément, modification, remplacement ou suppression de l'une des normes et procédures, au moins soixante (60) jours avant la date de désignation mensuelle du mois pour lequel les changements prendraient effet, à moins que de tels changements ne soient requis en raison de changements opérationnels, de sécurité, environnementaux ou réglementaires, auquel cas un tel avis écrit du changement sera fourni dès que possible. Toute référence à des normes ou procédures doit être une référence à la version amendée, complétée ou de remplacement de cette norme ou procédure.

24.3 Dépôt et publication. Les normes et procédures doivent être déposées « pour information » auprès du régulateur et mises à disposition en ligne à l'adresse https://www.transmountain.com/fr/tolls-tariffs-tariffs_.