



**TRANSMOUNTAIN**

**Trans Mountain Pipeline ULC**

**TARIF SUR LE PÉTROLE**

**RÈGLES ET RÈGLEMENTS**

RÉGIR LE TRANSPORT DU PÉTROLE PAR PIPELINE

---

APPLICATION GÉNÉRALE

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

---

---

**Publié** : 31 octobre 2025

**Efficacité** 1 février 2026

---

Émis par :

Dan Berry

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

Compilé par :

Nolan Sangha

Analyste de la réglementation (taux)  
Trans Mountain Canada Inc.  
300, 5e Avenue S.-O., bureau 2700  
Calgary (Alberta) T2P 5J2

---

**Table des matières**

1	Définitions.....	3
2	PRODUIT .....	9
1.	ORIGINE ET DESTINATION .....	9
3	QUALITÉ .....	9
4	QUALITÉ DE LA LIVRAISON ET SÉGRÉGATION .....	9
5	OFFRES ET QUANTITÉS.....	10
6	APPLICATION DES DROITS ET DES FRAIS .....	13
7	PAIEMENT DES FRAIS TARIFAIRES ET PRIVILÈGE POUR LES FRAIS IMPAYÉS .....	14
8	PREUVE DES APPELS D’OFFRES ET DES LIVRAISONS.....	14
9	LIVRAISON ET ACCEPTATION .....	15
10	RESPONSABILITÉ DE L’EXPÉDITEUR.....	15
11	RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR .....	15
12	FORCE MAJEURE.....	16
13	ATTRIBUTION ET RÉPARTITION DU RÉSEAU PRINCIPAL.....	17
14	LE SECTEUR PÉTROLIER IMPLIQUÉ DANS LES LITIGES.....	18
15	RÉCLAMATIONS, POURSUITES ET DÉLAI DE DÉPÔT .....	19
16	MESURES.....	19
17	DROIT APPLICABLE ET COMPÉTENCE .....	20
18	ASSURANCES FINANCIÈRES .....	20
19	CHANGEMENTS DEMANDÉS PAR L’EXPÉDITEUR.....	21
20	Terminal maritime de Westridge .....	21
21	EXPORTATION DE PÉTROLE.....	22
22	SPÉCIFICATIONS DE QUALITÉ POUR LE PÉTROLE .....	22
23	NORMES ET PROCÉDURES.....	23

## 1 Définitions

Les termes et termes suivants, lorsqu'ils sont utilisés dans le présent Tarif ou dans tout Contrat ou Barème de droits auquel le présent Tarif est incorporé, ont le sens suivant :

- 1.1** « **API** » désigne l'American Petroleum Institute.
- 1.2** « **ASTM** » désigne l'American Society for Testing and Materials.
- 1.3** « **Volume Mensuel Réel** » a le sens défini dans un Contrat.
- 1.4** « **Affilié** » signifie, à l'égard d'un expéditeur :
- (a) une « société affiliée » au sens de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, L.R.C. 1985, ch. C-44, modifié ou remplacé de temps à autre;
  - (b) une unité ou une division d'une personne morale 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) Personne qui est l'exploitant de l'installation en amont d'où le pétrole de l'expéditeur sera remis, ou qui est l'exploitant de la destination terrestre, qui est assujettie au contrôle de l'expéditeur ou de toute société visée à la règle 1.4 a) conformément à une entente commerciale ou opérationnelle avec l'expéditeur ou toute société visée à la règle 1.4 a);
  - (e) un tiers qui est assujetti au contrôle d'une installation en amont à partir de laquelle le pétrole fera l'objet d'un appel d'offres ou d'une destination terrestre, ou qui a été embauché pour désigner ou transporter le pétrole d'une telle installation;
  - (f) un agent ou une autre personne agissant pour le compte d'une personne visée aux alinéas a) à e) des Règles 1.4.
- 1.5** « **Volume alloué** » a le sens défini à la Règle 6.4.
- 1.6** « **Autre point de livraison** » s'entend d'une destination mentionnée dans une nomination d'expéditeur de service garanti, autre que le point de livraison désigné.
- 1.7** Le terme « **répartition** » comprend la répartition du réseau principal et la répartition de Westridge, et a le sens qui lui est donné à la règle 6.3.
- 1.8** « **Volumes de maquillage répartis** » s'entend au sens du sous-alinéa 6.13c)(ii).
- 1.9** « **Volume réparti** » a le sens donné à la règle 6.3.
- 1.10** « **Capacité disponible** » désigne la capacité hydraulique du réseau principal du transporteur disponible pour le transport du pétrole pendant un mois, déterminée à la date de désignation mensuelle, en tenant compte : (i) les caractéristiques du pétrole désigné pour ce mois, (ii) l'entretien planifié, (iii) les volumes présentés dans le mois désigné, mais dont la livraison est prévue dans le mois suivant, et (iv) d'autres facteurs jugés appropriés par le transporteur.
- 1.11** « **Jour Bancaire** » désigne tout jour où les institutions financières désignées par le Transporteur pour le paiement sont ouvertes au grand public pour affaires, et exclut spécifiquement les samedis, dimanches et jours fériés.
- 1.12** « **Prime de soumission** » désigne la valeur totale offerte par un expéditeur non engagé pour une nomination au terminal maritime Westridge, calculée en multipliant le prix, exprimé en dollars canadiens par mètre cube, par le volume du navire attribué conformément à la règle 14.3.
- 1.13** « **Capacité** » et tout produit dérivé de cette capacité, désigne, en ce qui concerne un expéditeur non engagé, sa capacité physique de présenter les volumes et les types de pétrole désignés au transporteur au point de réception et, en ce qui concerne un expéditeur non engagé à une destination terrestre, la capacité physique de la destination terrestre de retirer les volumes et les types de pétrole désignés du point de livraison physique par le transporteur à l'expéditeur non engagé, tel que décrit plus en détail dans le certificat de l'agent et/ou l'affidavit de l'agent, selon le cas.
- 1.14** « **Transporteur** » désigne Trans Mountain Pipeline ULC à titre de commandité de Trans Mountain Pipeline L.P.

- 1.15** « **Transporteur Force Majeure Volume** » désigne le volume de pétrole que l'expéditeur n'a pas été en mesure de soumissionner en raison d'un cas de force majeure déclaré par le transporteur.
- 1.16** « **Processus d'approbation des marchandises** » désigne le processus suivi par le transporteur pour approuver le transport de pétrole sur le réseau principal du transporteur conformément aux modalités des normes de service.
- 1.17** « **Contrat** » désigne une entente entre le transporteur et un expéditeur du service garanti pour un service garanti sur le réseau principal.
- 1.18** « **Réservoir contractuel** » désigne un réservoir de pétrole appartenant au transporteur et exploité par celui-ci dont il a sous-traité l'utilisation exclusive pour le stockage et la manutention du pétrole à une contrepartie de réservoir contractuel.
- 1.19** « **Contre-partie de réservoir contractuel** » désigne une partie qui a conclu un contrat avec le transporteur pour l'utilisation exclusive de la capacité d'un réservoir contractuel.
- 1.20** « **volume contractuel** » désigne le volume quotidien de pétrole pour lequel un expéditeur de service garanti a conclu un contrat de transport en vertu d'un contrat, tel qu'il est indiqué à l'annexe A de ce contrat.
- 1.21** « **Émissions de crédit** » a le sens donné à la Règle 19.1.
- 1.22** « **Notation de crédit** » désigne, à l'égard d'une Personne, à toute date de détermination, les notations de sa dette de premier rang non garantie, non liée à long terme (non soutenue par une amélioration de crédit de tiers) émise par S&P, Moody's ou DBRS, ou si la Personne n'a pas de notation pour sa dette de premier rang non garantie, la dette à long terme non bordée (non soutenue par une amélioration de crédit par un tiers), puis les notations attribuées à la notation d'entreprise ou d'émetteur de la Personne par S&P, la notation d'émetteur par Moody's ou la notation d'entreprise par DBRS.
- 1.23** « **Fournisseur de soutien du crédit** » désigne, à l'égard d'un expéditeur, une personne qui a fourni une garantie des obligations d'un expéditeur à l'égard de la prestation de services à l'expéditeur par le transporteur, lorsque cette garantie est de forme et de substance acceptables pour le transporteur agissant raisonnablement.
- 1.24** « **Pétrole brut** » s'entend du « pétrole » au sens de la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie* (« pétrole »), à l'exception du pétrole raffiné; à condition que le pétrole raffiné soit réputé être du pétrole brut lorsqu'il est (i) mélangé à du pétrole (autre que du pétrole raffiné) avant l'appel d'offres; (iii) soumis pour le transport en tant que pétrole brut en vertu des dispositions du présent tarif.
- 1.25** « **cSt** » signifie centistoke, mesure de viscosité équivalant à un millimètre carré par seconde.
- 1.26** « **Mètre cube** » ou « **m<sup>3</sup>** » 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.
- 1.27** « **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 de réception ou de livraison ou un terminal, ou (iii) un navire, lorsque le contrôle du pétrole est transféré du transporteur à l'expéditeur ou de l'expéditeur au transporteur. Le point de transfert de la garde du terminal maritime Westridge doit être la bride de sortie des bras de chargement maritimes.
- 1.28** « **Système de transfert de garde** » désigne le système physique, les jauges, les compteurs et tout autre équipement utilisé pour quantifier et qualifier l'appel d'offres ou la livraison de produits pétroliers.
- 1.29** « **DBRS** » désigne Dominion Bond Rating Service Limited ou son successeur.
- 1.30** « **Livrer** » et tout dérivé de ce terme, 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.
- 1.31** « **point de livraison** » désigne le point de transfert de la garde à Edmonton (Alberta), Kamloops (Colombie-Britannique), Sumas (Colombie-Britannique), Burnaby (Colombie-Britannique) ou au terminal maritime Westridge (Colombie-Britannique).
- 1.32** « **frais de surestaries** » S'entend au sens de la règle 7.5.
- 1.33** « **Densité** » et tout dérivé de celle-ci, masse par unité de volume à quinze degrés Celsius (15 °C), exprimée en kilogrammes par mètre cube, telle que mesurée par une norme approuvée API MPMS ou ASTM.

- 1.34** « **Point de livraison désigné** » désigne, à l'égard d'un expéditeur du service garanti, le point de livraison désigné par cet expéditeur du service garanti dans un contrat.
- 1.35** « **Type de pétrole désigné** » désigne, à l'égard d'un expéditeur de service garanti, le type de pétrole désigné par cet expéditeur de service garanti dans un contrat.
- 1.36** « **Point de réception désigné** » désigne, à l'égard d'un expéditeur du service garanti, le point de réception désigné par cet expéditeur du service garanti dans un contrat.
- 1.37** « **Assurance financière** » S'entend au sens de la Règle 19.1.
- 1.38** « **service garanti** » Service de transport garanti devant être fourni par le transporteur à un expéditeur de service garanti conformément au tarif et aux contrats entre le transporteur et les expéditeurs de service garanti.
- 1.39** « **Expéditeur du service garanti** » désigne un expéditeur qui est partie à un contrat.
- 1.40** « **Droit de service garanti** » désigne le droit payable par un expéditeur de service garanti en vertu de son contrat et du présent tarif.
- 1.41** « **Droit fixe** » a le sens qui lui est donné dans un Contrat et doit être indiqué dans le Barème des Droits.
- 1.42** « **Température d'écoulement** » désigne la température du pétrole mesurée par le système de transfert de garde au moment de l'appel d'offres.
- 1.43** « **Volume de rinçage** » désigne le pétrole dont les caractéristiques ne sont pas considérées comme préjudiciables aux autres produits pétroliers de l'expéditeur et qui est utilisé pour extraire le pétrole oléfinique.
- 1.44** « **Force majeure** » a le sens qui lui est donné à la règle 13.2.
- 1.45** « **Catégorie** » désigne un gisement ou un pétrole séparé.
- 1.46** « **volume normalisé brut** » désigne un volume de pétrole mesuré en mètres cubes conformément aux normes établies par l'ASTM dans le chapitre 12.2 du Manual of Petroleum Measurement Standards de l'API ou dans la dernière révision de ces normes.
- 1.47** « **Intention** » et tout produit dérivé de celle-ci, signifie que l'expéditeur non engagé a, à son avis, une raison d'offrir ses volumes et types de pétrole désignés et, dans le cas d'un expéditeur non engagé, une destination terrestre, que l'expéditeur non engagé a à l'esprit le retrait des volumes désignés et des types de pétrole du point de livraison, tel que décrit plus en détail dans le certificat de l'agent et/ou l'affidavit de l'agent, selon le cas.
- 1.48** « **Investment Grade** » désigne l'expéditeur ou, le cas échéant, son fournisseur de soutien au crédit, qui a une cote de crédit d'au moins BBB- de S&P, Baa3 de Moody's ou BBB(Low) de DBRS. Si l'expéditeur ou, le cas échéant, son fournisseur de soutien au crédit n'a qu'une (1) cote de crédit de S&P, Moody's ou DBRS, cette cote de crédit s'applique. Si l'expéditeur ou, le cas échéant, son fournisseur de soutien au crédit, a une cote de crédit de deux (2) ou plus de S&P, Moody's et/ou DBRS, alors la cote de crédit la plus élevée s'applique.
- 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 sont reliés à Kamloops (Colombie-Britannique), Burnaby (Colombie-Britannique) et Puget Destinations.
- 1.51** « **Lettre de crédit** » désigne une lettre de crédit irrévocable, transférable et de réserve émise par une banque de l'annexe « 1 » au sens de la *Loi sur les banques* (Canada) ayant une cote de crédit d'au moins A- de S&P, A3 de Moody's ou A(faible) 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** » désigne les différents types de pétrole transportés par le transporteur et ont le sens donné à la règle 23.1.
- 1.54** La « **canalisation 1** » désigne le pipeline constitué principalement de pipelines de 24 pouces et d'installations connexes.
- 1.55** « **Canalisation 2** » désigne le pipeline constitué principalement d'un pipeline de 36 po et des installations connexes.

- 1.56** « **Fenêtre de chargement** » désigne une période désignée au cours de laquelle un navire est censé charger entièrement le pétrole brut désigné par l'expéditeur. La fenêtre doit commencer à la fenêtre des marées le premier jour et se terminer à la fenêtre des marées le troisième jour. Le transporteur peut, à sa seule discrétion, désigner une fenêtre de chargement qui ne coïncide pas avec les fenêtres de marée, pourvu que les conditions de marée disponibles permettent le chargement d'un navire jusqu'au volume désigné par l'expéditeur.
- 1.57** « **Répartition du réseau principal** » désigne la répartition des mises en candidature dans le réseau principal lorsque les mises en candidature des expéditeurs pour un mois dépassent la capacité disponible pour ce mois.
- 1.58** « **réseau principal** » Réseau pipelinier du transporteur pour le transport du pétrole entre les points de réception des provinces de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et les points de livraison des provinces de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.
- 1.59** « **Volumes d'appoint** » désigne collectivement les volumes d'appoint des déficits, les volumes d'appoint des redressements et les volumes d'appoint répartis.
- 1.60** « **Expéditeur maritime** » désigne un expéditeur qui lance un appel d'offres pour la livraison de pétrole au terminal maritime Westridge.
- 1.61** « **Mois** » désigne la période commençant à 7 h, heure des Rocheuses, le premier jour d'un mois civil et se terminant à 7 h, heure des Rocheuses, le premier jour du mois civil suivant.
- 1.62** « **Date de mise en candidature mensuelle** » désigne, pour un mois, au plus tard à 7 h, heure des Rocheuses, à la date publiée par le transporteur comme date limite de mise en candidature pour ce mois et affichée sur le site Web du transporteur.
- 1.63** « **Volume mensuel** » désigne, pour tout expéditeur du service garanti à l'égard d'un mois, le produit du volume contractuel pour cet expéditeur du service garanti et le nombre de jours dans ce mois.
- 1.64** « **Moody's** » désigne Moody's Investors Service, Inc. ou son successeur.
- 1.65** « **Volume standard net** » désigne le volume standard brut (GSV) corrigé pour exclure la teneur en contaminants, conformément aux normes établies par l'ASTM dans le Manual of Petroleum Measurement Standards de l'API, chapitre 12.2, ou la dernière révision de ces normes.
- 1.66** « **Volume désigné** » a le sens défini à la Règle 6.1.
- 1.67** « **Nomination** » et tout dérivé de celle-ci, signifie, collectivement, les détails du volume de pétrole, du ou des points de réception ou du ou des points de réception désignés, selon le cas, le ou les points de livraison ou le point de livraison désigné, selon le cas, le ou les types du pétrole, limité par le contrat, le cas échéant, et la ou les fenêtres de chargement proposées par l'expéditeur si le point de livraison ou le point de livraison désigné est le terminal maritime Westridge, comme l'indique un avis d'expédition de l'expéditeur pour un mois.
- 1.68** « **Jour de la mise en candidature** » désigne la période commençant à 7 h, heure des Rocheuses, un jour d'affectation de fonds, à 7 h, le jour d'affectation de fonds suivant, à l'exception de 7 h, la date de mise en candidature mensuelle, à 7 h, le jour d'affectation de fonds suivant : pendant ce temps, le transporteur calcule la capacité pour un mois et effectue des vérifications.
- 1.69** « **pénalité pour non-exécution** » désigne les frais et les coûts prévus à la règle 7.6.
- 1.70** « **Avis d'arrivée** » s'entend au sens de l'article 21.8.
- 1.71** « **Avis de préparation** » s'entend d'un avis écrit du transporteur fourni à un expéditeur pour le retrait de son pétrole du réseau principal ou de la garde du transporteur à la date et à l'heure précisées.
- 1.72** « **Avis de disponibilité opérationnelle** » s'entend au sens de l'article 21.9.
- 1.73** « **Avis d'expédition** » désigne le(s) formulaire(s) prescrit(s) du transporteur (y compris les formulaires électroniques) qui peut être modifié de temps à autre, que l'expéditeur doit utiliser pour aviser le transporteur des soumissions proposées.
- 1.74** « **Affidavit de l'agent** » désigne un affidavit, en la forme prescrite par le transporteur et affiché sur le site Web du transporteur, qui doit être signé par un agent d'un expéditeur non engagé attestant que cet expéditeur non engagé a la capacité et l'intention de soumissionner, et, en ce qui concerne une destination terrestre d'une société affiliée, que la destination terrestre a la capacité et l'intention de retirer ou de retirer du réseau

principal ou des installations du pipeline Trans Mountain (Puget Sound) LLC, son volume désigné de chaque type de pétrole et que la fourniture non engagée telle que définie dans l'affidavit est suffisante pour satisfaire son volume désigné de chaque type de pétrole.

- 1.75** « **Certificat d'agent** » désigne un certificat, en la forme prescrite par le transporteur et affiché sur le site Web du transporteur, qui doit être signé par un agent d'un expéditeur non engagé attestant que cet expéditeur non engagé a la capacité et l'intention de soumissionner, et, en ce qui concerne une destination terrestre d'une société affiliée, que la destination terrestre a la capacité et l'intention de retirer ou de retirer du réseau principal ou des installations du pipeline Trans Mountain (Puget Sound) LLC, son volume désigné de chaque type de pétrole et que la fourniture non engagée telle que définie dans le certificat est suffisante pour satisfaire son volume désigné de chaque type de pétrole.
- 1.76** « **pétrole oléfinique** » Pétrole contenant des oléfines supérieures à 1 % en poids.
- 1.77** « **Parties** » désigne le transporteur et l'expéditeur collectivement, et « **Partie** » désigne l'un ou l'autre d'entre eux.
- 1.78** « **Date d'Échéance du Paiement** » désigne le jour qui est 14 jours à compter de la date à laquelle le Transporteur émet une facture conformément à la Règle 8.1, sous réserve que si la Date d'Échéance du Paiement n'est pas un Jour Bancaire, la Date d'Échéance du Paiement sera le Jour Bancaire immédiatement avant la date qui serait autrement la Date d'Échéance du Paiement.
- 1.79** « **Personne** » désigne une personne physique, une société, 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.
- 1.80** « **Pétrole** » désigne le pétrole brut, le pétrole raffiné et tout autre produit pétrolier approuvé pour le transport conformément au processus d'approbation des produits.
- 1.81** « **Pool** » désigne les produits approuvés dans le cadre du processus d'approbation des produits ayant des caractéristiques semblables qui sont fongibles et mélangés dans le réseau principal, tel que décrit plus en détail dans les normes de service.
- 1.82** « **Destination prioritaire** » Raffinerie, terminal de commercialisation ou autre installation reliée aux installations du transporteur ou à celles du pipeline Trans Mountain (Puget Sound) et capable de recevoir du pétrole de ces installations. LLC, ainsi désignée par l'organisme de réglementation au motif qu'elle ne peut être fournie de façon économique à partir d'autres sources.
- 1.83** « **Puget Destinations** » désigne les marchés d'exportation de l'État de Washington par l'intermédiaire des installations connectées de Trans Mountain Pipeline (Puget Sound) LLC.
- 1.84** « **Point de réception** » désigne le point de transfert de la garde à Edmonton (Alberta).
- 1.85** La « **température de référence de la canalisation** » désigne la température utilisée pour déterminer la viscosité du pétrole lorsqu'il est présenté au réseau principal. La température de la ligne de référence varie tout au long de l'année, et le calendrier est publié sur le site Web du transporteur. Les modifications de la température de la ligne de référence doivent être convenues par le transporteur et les expéditeurs.
- 1.86** « **Pétrole raffiné** » désigne (i) l'essence à moteur, le carburant diesel et les autres distillats; et (ii) tout produit résultant du raffinage partiel ou incomplet du pétrole brut, à l'exclusion du pétrole brut synthétique.
- 1.87** « **Organisme de réglementation** » **Organisme** de réglementation de l'énergie du Canada établi en vertu de la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*, L.C. 2019, ch. 28, art. 10, et de tout successeur conformément à la loi.
- 1.88** « **Règles et règlements** » désigne les règles et règlements ci-après, tels que modifiés, complétés, modifiés ou remplacés de temps à autre.
- 1.89** « **S&P** » désigne Standard & Poor's, une division de The McGraw-Hill Companies, Inc., ou toute division qui lui succède.
- 1.90** « **Normes de service** » désigne le document du transporteur intitulé « Normes de service relatives au transport du pétrole ». Les normes de service fournissent des renseignements supplémentaires sur l'exploitation et les niveaux de service pour le transport du pétrole par le transporteur et comprennent la procédure de charge de travail et la procédure de remplissage de la canalisation et de la fenêtre de chargement du transporteur.

- 1.91** « **Expéditeur** » s'entend d'un expéditeur non engagé ou d'un expéditeur de service garanti qui offre du pétrole en vertu du tarif.
- 1.92** « **Volumes de rattrapage des manques à gagner** » a le sens donné au sous-alinéa 6.13a)(i).
- 1.93** « **Rétrécissement** » désigne le changement de volume résultant du mélange d'hydrocarbures de différentes densités et propriétés, et est calculé conformément aux normes établies par l'ASTM dans le chapitre 12.3 du Manual of Petroleum Measurement Standards de l'API ou dans la dernière révision de ces normes.
- 1.94** « **Sumas (Colombie-Britannique)** » Point près de la frontière internationale au sud de Sumas (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 la garde.
- 1.95** « **Normes et procédures** » désigne les normes, procédures ou processus énoncés à la règle 24.
- 1.96** « **Tarif** » désigne les Règles et règlements et l'Annexe des droits, tels que modifiés, complétés, modifiés ou remplacés de temps à autre.
- 1.97** « **Soumission** » et tout produit qui en est dérivé, signifie un expéditeur qui livre physiquement un volume et un type de pétrole déterminés au transporteur à un point de réception, conformément à son volume alloué, pour le transport de ce point de réception à un point de livraison.
- 1.98** « **Fenêtre de marée** » désigne la première marée lâche après l'aube civile d'une hauteur de 3,3 m ou plus publiée par le ministère des Pêches et des Océans pour Vancouver (Colombie-Britannique).
- 1.99** « **Barème de droits** » désigne le barème de droits pour le transport du pétrole, tel que modifié, complété, modifié ou remplacé de temps à autre.
- 1.100** « **Volumes de rattrapage** » a le sens donné à la règle 6.13b)(i).
- 1.101** « **Expéditeur non engagé** » désigne (i) un expéditeur qui n'est pas un expéditeur du service garanti; et (ii) un expéditeur du service garanti à l'égard de tout volume de pétrole désigné supérieur à son volume mensuel, à l'exclusion des volumes d'appoint.
- 1.102** « **Droits non engagés** » ou « **Droits de service non engagés** » désigne les droits payables en vertu du tarif par les expéditeurs non engagés pour les volumes non engagés expédiés sur le réseau principal.
- 1.103** « **Droit variable** » a le sens qui lui est donné dans un Contrat et doit être indiqué dans le Barème des Droits.
- 1.104** « **Bâtiment** » 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.
- 1.105** « **Norme d'acceptation du navire** » désigne le document du transporteur intitulé Norme d'acceptation du navire.
- 1.106** « **Proposition de navire** » désigne la présentation par l'expéditeur au transporteur de renseignements sur le navire et les engagements de l'expéditeur de la manière décrite dans la Norme d'acceptation du navire afin de respecter les dispositions de la Règle 21.3.
- 1.107** « **Répartition Westridge** » désigne la répartition des nominations au terminal maritime Westridge lorsque les candidatures des expéditeurs pour un mois dépassent la capacité du point de livraison du terminal maritime Westridge, pour ce mois.
- 1.108** « **terminal maritime Westridge** » désigne le terminal maritime appartenant au transporteur et situé à Burnaby (Colombie-Britannique).
- 1.109** « **Westridge Nomination Date** » désigne, pour un mois, au plus tard à 7 h, heure des Rocheuses, à la date publiée par le transporteur comme date limite pour les candidatures destinées à être livrées au terminal maritime Westridge pour ce mois et affichées sur le site Web du transporteur.
- 1.110** « **Capacité disponible de la WND** » désigne la capacité hydraulique estimative du réseau principal du transporteur, à la date de mise en candidature de Westridge, aux fins de l'attribution de la capacité au terminal maritime de Westridge à la date de mise en candidature de Westridge dans un mois, compte tenu : (i) les caractéristiques du pétrole désigné pour ce mois, (ii) l'entretien planifié, (iii) les volumes présentés dans le mois désigné, mais dont la livraison est prévue dans le mois suivant, et (iv) d'autres facteurs jugés appropriés par le transporteur.

---

**2 PRODUIT**

---

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

---

**1. ORIGINE ET DESTINATION**

---

- 2.2 **Acceptation et livraison.** Le transporteur accepte les soumissions pour le transport sur le réseau principal seulement lorsqu'elles sont présentées conformément à la règle 6.5 au point de réception et qu'elles sont proposées pour livraison.

---

**3 QUALITÉ**

---

- 3.1 **Produits pétroliers autorisés.** L'expéditeur ne doit pas présenter de soumission au transporteur, et le transporteur n'est pas tenu d'accepter ou de transporter du pétrole qui n'est pas conforme aux spécifications relatives au pétrole énoncées à la règle 23 et au processus d'approbation des marchandises, tel que mesuré au moyen des méthodes d'essai acceptables décrites dans l'approbation des marchandises. Processus, ou du pétrole ayant des caractéristiques physiques ou chimiques qui pourraient rendre ce pétrole difficilement transportable par le transporteur ou qui pourraient avoir une incidence importante sur la qualité d'autres substances transportées par le transporteur ou causer autrement un désavantage au transporteur.
- 3.2 **Directives de spécification.** Nonobstant la Règle 4.1 ou la Règle 23 ou toute autre disposition contraire exprimée ou implicite dans le Tarif, le transporteur (i) peut, à sa seule discrétion, accepter une soumission qui n'a pas les spécifications énoncées à la Règle 23; et (ii) agir raisonnablement, a le droit de modifier les spécifications énoncées à la règle 23 de temps à autre, pourvu que le transporteur donne aux expéditeurs un avis écrit du changement des spécifications à la règle 23 au moins soixante (60) jours avant la date de mise en candidature mensuelle du mois pour laquelle le ou les changements prendraient effet, à moins qu'un tel changement ne soit nécessaire en raison des exigences opérationnelles, de la sécurité, de l'environnement ou des changements réglementaires, auquel cas un avis écrit du changement sera fourni dès que possible.
- 3.3 **Non-respect des spécifications.** Si le transporteur détermine que le pétrole présenté par un expéditeur ne respecte pas les spécifications énoncées à la Règle 23, alors, sous réserve de la Règle 4.2(i), cet expéditeur doit, à ses propres frais, retirer le pétrole du réseau principal, conformément aux directives du transporteur.
- 3.4 **Défaut d'enlever les objets répréhensibles.** Si un expéditeur n'enlève pas son pétrole du réseau principal conformément à la Règle 4.3, le transporteur a le droit de l'enlever et de le vendre de façon légale, selon ce que le transporteur juge approprié. Le transporteur doit payer à même le produit de cette vente tous les coûts et dépenses engagés par le transporteur relativement à l'enlèvement et à la vente de ce pétrole. Le reste du produit, le cas échéant, doit être payé par le transporteur à l'expéditeur ou selon les directives de l'expéditeur. Le transporteur peut prendre les mesures et les recours supplémentaires qu'il juge appropriés pour atténuer ou atténuer tout effet négatif sur le réseau principal.

---

**4 QUALITÉ DE LA LIVRAISON ET SÉGRÉGATION**

---

- 4.1 **Livraison des types de pétrole.** Le transporteur doit s'efforcer de livrer essentiellement le même type et la même qualité de pétrole que celui qui a fait l'objet d'un appel d'offres, à condition toutefois que le transporteur ne soit pas obligé de livrer des produits pétroliers identiques qui ont fait l'objet d'un appel d'offres.
- 4.2 **Responsabilité de la qualité fournie.** Le transporteur n'acceptera le pétrole pour le transport qu'à la condition qu'il soit assujéti aux changements de densité, de qualité ou de caractéristiques qui peuvent résulter du transport normal par pipeline et de l'exploitation du terminal par les installations existantes du transporteur. Le transporteur fera preuve de 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 n'est pas responsable des variations de la densité, de la qualité ou des caractéristiques, ni des pertes ou dommages consécutifs qui en découlent pendant que le transporteur a la garde du pétrole. Sous réserve de la Règle 12.1, toute réévaluation jugée appropriée en raison de la différence de qualité qui peut survenir entre la soumission par l'expéditeur et la livraison par le transporteur de pétrole se fera entre et pour le compte des

expéditeurs concernés. Sous réserve de la Règle 12.1, le transporteur n'a aucune responsabilité dans ou pour ces réévaluations ou règlements autre que de fournir des données sur les volumes et les densités du pétrole ainsi présenté et livré. Chaque expéditeur doit accepter sa part proportionnelle de l'interface ou des mélanges mélangés associés à un lot expédié dans le réseau principal.

**4.3 Dispositions relatives au transport séparé et au traitement spécial.** Si le pétrole doit être transporté séparément afin de ne pas contaminer l'autre pétrole transporté :

- (a) le transporteur peut, sous réserve des conditions d'exploitation, et à sa seule discrétion, tenter d'effectuer une livraison du même type et de la même qualité de pétrole au point de livraison. L'obligation du transporteur d'accepter des types particuliers de pétrole dépendra de la disponibilité du réservoir compatible du transporteur au point de réception et au point de livraison déterminés par le transporteur agissant raisonnablement;
- (b) sur demande, l'expéditeur doit prendre des dispositions pour un tampon de pétrole et/ou un volume de rinçage requis pour la séparation, d'un type et d'un volume précisés par le transporteur. Le tampon et/ou le volume de rinçage et le pétrole connexe devant être séparés doivent être transportés par le transporteur conformément au tarif. Le transporteur doit, en collaboration avec l'expéditeur et de façon raisonnable, effectuer des coupures entre le pétrole et le tampon et/ou le volume de rinçage de façon à réduire au minimum les répercussions sur les expéditeurs.

---

## 5 OFFRES ET QUANTITÉS

---

**5.1 Mises en candidature mensuelles.** Avant la date de mise en candidature de Westridge et/ou la date de mise en candidature mensuelle, l'expéditeur doit fournir au transporteur une mise en candidature sur l'avis d'expédition indiquant le volume de pétrole à présenter pour le mois indiqué (« **volume désigné** »), le point de réception, le point de livraison, le types) du pétrole, limité par le contrat, le cas échéant, et pour les expéditeurs non engagés, la prime de soumission. Si un expéditeur omet de proposer un volume, la désignation mensuelle de l'expéditeur sera réputée être zéro.

### 5.2 Vérification des candidatures.

- (a) À ou après la date de nomination mensuelle, l'expéditeur doit, sur avis du transporteur, fournir une vérification écrite par un tiers de la disponibilité de sa réserve de pétrole pour satisfaire à son volume désigné et de sa capacité à retirer ce pétrole du ou des points de livraison. selon les besoins du transporteur à l'appui de la candidature de l'expéditeur. Si l'expéditeur n'est pas en mesure de fournir une vérification écrite par une tierce partie pour la raison qu'il est l'exploitant de l'installation à partir de laquelle une telle vérification est requise, l'expéditeur doit alors fournir une vérification écrite dans une forme satisfaisante pour le transporteur.
- (b) Pour les expéditeurs non engagés, si chacune des vérifications de tiers exigées ci-dessus ne peut être fournie par une société non affiliée, cet expéditeur non engagé doit fournir cette vérification sous la forme d'un certificat d'agent, qui peut être modifié de temps à autre. Le transporteur peut, sur avis écrit, demander que cette vérification soit appuyée par un affidavit de l'agent.
- (c) Le transporteur n'est pas obligé d'accepter la désignation de l'expéditeur lorsque la vérification exigée par les Règles 6.2a) et 6.2b) est inacceptable pour le transporteur qui agit raisonnablement.
- (d) Le transporteur doit restreindre la désignation de tout expéditeur qui n'est pas en mesure de fournir la vérification exigée par la règle 6.2a) ou la règle 6.2b), selon le cas, d'un montant égal au montant le plus élevé de la capacité d'approvisionnement non vérifié ou d'enlèvement non vérifié de l'expéditeur.
- (e) Nonobstant la Règle 6.2(a), pour les mises en candidature de pétrole pour livraison à destination ou en provenance d'un réservoir sous contrat, le transporteur doit vérifier que l'expéditeur a conclu les ententes commerciales nécessaires avec la contrepartie du réservoir sous contrat pour retirer le pétrole désigné et pour livrer le pétrole désigné de, un réservoir contractuel. La vérification de cette désignation doit être effectuée par le transporteur en fonction de l'examen des dispositions de l'accord écrit entre l'expéditeur et un comptoir de stockage contractuel qui précise (i) les installations situées en amont du terminal où se trouve le réservoir contractuel à partir duquel le pétrole peut être stocké dans le réservoir contractuel, et (ii) les installations qui sont situées en aval du terminal où se trouve le réservoir contractuel auquel le pétrole peut être livré à partir du réservoir contractuel. Le transporteur ne doit pas vérifier la désignation de l'expéditeur pour le retrait ou la livraison d'un réservoir contractuel s'il détermine, de façon raisonnable, qu'il n'est pas opérationnellement possible de retirer ou de livrer la désignation de l'expéditeur à un réservoir contractuel.

- 5.3 Nominations réparties.** Lorsque les candidatures des expéditeurs pour un mois dépassent la capacité disponible ou, le cas échéant, la capacité disponible pour attribuer les candidatures en vertu de la Règle 14 à un ou plusieurs points de livraison pour ce mois, le transporteur répartit les candidatures conformément à la Règle 14 (« **répartition** »), et chaque expéditeur sera réputé avoir soumis une candidature égale à la candidature précisée dans son avis d'expédition qui peut être réduite par les règles 6.2c) et 6.10d) et réduite par le niveau de répartition (le « **volume réparti** »).
- 5.4 Allocation.** Pour chaque mois, sous réserve des règles 6.2, 6.3 et 6.10(d), le transporteur doit attribuer la capacité du réseau principal à chaque expéditeur dont la candidature a été acceptée par le transporteur pour ce mois-là, d'un montant égal au volume désigné de chaque expéditeur ou, dans les mois de répartition, chaque volume réparti de l'expéditeur pour ce mois (selon le cas, « **volume attribué** »).
- 5.5 Appels d'offres.** Pour chaque mois, l'expéditeur qui souhaite déposer des produits pétroliers doit le faire conformément au volume alloué de 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 du ou des points de livraison le volume de pétrole à présenter conformément aux directives raisonnables du transporteur, le transporteur peut réduire davantage le volume alloué aux expéditeurs pour qu'il corresponde à la capacité des expéditeurs au ou aux points de livraison.
- 5.6 Taille du lot.** Le transporteur n'acceptera une soumission que si le volume total de pétrole à transporter dans le mois applicable est présenté à un taux quotidien, en volumes et à des moments qui doivent être précisés ou acceptés par le transporteur. Sauf dans les cas prévus aux présentes, le transporteur n'est pas tenu d'accepter un lot de moins de huit mille mètres cubes (8 000 m<sup>3</sup> ou 50 300 barils) pour la canalisation 1 ou de seize mille mètres cubes (16 000 m<sup>3</sup> ou 100 600 barils) pour la canalisation 2. Le transporteur peut, de façon raisonnable, prendre livraison de pétrole en lots de moins de huit mille mètres cubes (8 000 m<sup>3</sup> ou 50 300 barils) pour la canalisation 1 ou seize mille mètres cubes (16 000 m<sup>3</sup> ou 100 600 barils) pour la canalisation 2 lorsque les conditions d'exploitation le permettent et lorsque la capacité est disponible sur le réseau principal. Toutefois, le transporteur ne sera en aucun cas obligé de livrer en un seul lot moins de huit mille mètres cubes (8 000 m<sup>3</sup> ou 50 300 barils) pour la canalisation 1 ou seize mille mètres cubes (16 000 m<sup>3</sup> ou 100 600 barils) pour la canalisation 2. Une livraison en un seul lot est une livraison en une seule opération continue dans une seule installation à laquelle le réseau principal est connecté.
- 5.7 Mises en candidature tardives.** Après la date de mise en candidature mensuelle et sous réserve des Règles 13 et 14, si la capacité est disponible et les conditions d'exploitation le permettent, le transporteur peut, de façon raisonnable, accepter des mises en candidature nouvelles ou révisées, attribuées selon le jour de mise en candidature. Avant la date de mise en candidature mensuelle d'un mois et comme il est décrit plus en détail dans les normes de service, le transporteur peut envisager certains changements à une candidature de l'expéditeur soumise avant la date de mise en candidature de Westridge et attribuée par le transporteur, mais n'acceptera pas d'augmentation ou de diminution de volume net ou de révision du point de livraison avant le jour de la mise en candidature suivant la date de mise en candidature mensuelle.
- 5.8 Stock de travail.** Conformément aux normes de service, l'expéditeur doit fournir sa part proportionnelle du pétrole à des fins d'exploitation et d'ordonnancement selon les types et les volumes déterminés de temps à autre par le transporteur ou selon ce qui peut être exigé en vertu d'un contrat.
- 5.9 Appels d'offres uniformes.** Sauf si le transporteur le demande, chaque expéditeur doit s'efforcer de lui remettre le pétrole en volumes quotidiens égaux pour chaque mois afin de constituer son volume alloué. L'expéditeur peut être tenu d'accumuler un lot sur une période définie pour accommoder les chargements du navire ou les mouvements du lot conformément à la règle 5.3 et à la règle 6.6.

#### **5.10 Débits et volumes.**

- (a) Le transporteur doit s'efforcer d'accepter des soumissions de pétrole en flux entier aux points de réception et doit rendre les livraisons de pétrole en flux entier aux points de livraison aux débits et aux volumes compatibles avec le taux du réseau principal à ce moment-là.
- (b) L'expéditeur doit présenter des soumissions de pétrole en flux entier aux points de réception et effectuer la livraison en flux complet aux points de livraison aux débits et aux volumes compatibles avec le taux du réseau principal à ce moment-là.
- (c) Dans le cas où le taux de débit du transporteur augmente en raison de l'expansion, le transporteur doit, dès que possible, donner à l'expéditeur un avis écrit indiquant le taux de pointe prévu que l'expéditeur doit respecter et le mois pour lequel le changement entrera en vigueur. Le transporteur agira raisonnablement pour donner suffisamment de temps aux expéditeurs touchés pour faire les ajustements nécessaires.

- (d) Lorsqu'un expéditeur ne satisfait pas aux exigences de la Règle 6.10(b), il est soumis à des mises en candidature restreintes jugées appropriées par le transporteur.
- (e) Sur demande, l'expéditeur doit fournir au transporteur une vérification écrite des capacités de l'expéditeur en matière de taux de dépôt et de livraison au point de réception de l'expéditeur et au(x) point(s) de livraison, respectivement.

**5.11 Variation des produits des services fermes.** Sous réserve du pouvoir discrétionnaire du transporteur, agissant de façon raisonnable et conformément à la Règle 14, les expéditeurs de service garanti peuvent être autorisés à désigner un type de pétrole autre que leur type de pétrole désigné.

#### **5.12 Westridge Commodity Limitations.**

- (a) Le transporteur peut, à sa discrétion, limiter les catégories de pétrole brut acceptées chaque mois pour livraison au terminal maritime Westridge à cinq (5) gisements de pétrole brut et à un (1) navire pétrolier brut séparé. Toutefois, sous réserve de toute autre disposition du Tarif, un Expéditeur sera autorisé, sur avis du Transporteur, à réviser ou à retirer immédiatement une Nomination si celle-ci ne tient pas compte des Qualités de pétrole brut acceptées pour ce mois.
  - (i) Dans le cas où le (1) navire de pétrole brut séparé mentionné à la règle 6.12(a) est un pétrole brut lourd oléofinique, ce navire peut être limité à au plus soixante-quatre mille mètres cubes (64 000 m<sup>3</sup>) de pétrole brut lourd oléofinique, à l'exclusion des volumes associés à la règle 5.3(b).

#### **5.13 Droits de maquillage de l'expéditeur du service garanti.**

- (a) Rattrapage du manque à gagner
  - (i) Sous réserve des règles 6.13(a)(ii), 6.13(a)(iii) et 6.13(a)(v), dans le cas où un expéditeur du service garanti propose et soumissionne un volume de pétrole dans un mois qui est inférieur à son volume mensuel, cet expéditeur du service garanti aura le droit de proposer un volume d'appoint. (soit la différence entre le volume mensuel et le volume désigné et soumis pour expédition dans ce mois (« **volume de rattrapage de déficit** »)) dans les dix-huit (18) suivants Mois; à condition que l'expéditeur du service garanti dépose d'abord son volume mensuel dans le mois où le volume de rattrapage du déficit (ou une partie de celui-ci) doit être présenté.
  - (ii) Dans le cas où une soumission d'expéditeur de service garanti est inférieure à sa désignation, l'expéditeur de service garanti n'aura pas droit à un volume de rattrapage d'écart par rapport aux volumes proposés, mais non déposés, à moins et dans la mesure où ce défaut de soumission résulte d'un cas de force majeure (Dans ce cas, les volumes non soumis doivent être inclus dans les volumes de rattrapage des déficits).
  - (iii) Le transporteur accepte jusqu'à cinq pour cent (5 %) du volume du contrat de l'expéditeur comme volume du rattrapage du déficit. Les volumes de rattrapage des manques à gagner ainsi désignés peuvent être répartis conformément à la Règle 14.2d).
  - (iv) S'il y a une capacité disponible inutilisée après l'application de la règle 14.2(d), le transporteur peut en outre accepter des volumes de rattrapage de déficit désignés jusqu'à concurrence de cette capacité disponible conformément à la règle 14.2(e).
  - (v) Au cours des mois de répartition, une fois que le transporteur a déterminé le volume attribué pour un mois de service garanti, conformément à la règle 6.4, l'expéditeur de service garanti n'a pas droit à un Déficit.à la hausse des volumes dans le cas où l'expéditeur soumissionne un volume de pétrole dans ce mois qui est inférieur à son i) volume attribué dans le cas de la répartition du réseau principal ou ii) volume attribué au terminal maritime Westridge dans le cas de la répartition Westridge, à condition toutefois que la présente règle 6.13 a)v) ne s'applique pas au défaut de l'expéditeur de présenter un appel d'offres pour le volume alloué ou une partie de celui-ci lorsque ce défaut est le résultat d'un événement de force majeure ou de restrictions imposées par le transporteur sur les livraisons de pipeline d'apport dans le réseau principal, sauf en cas de non-conformité au tarif.
- (b) Rattrapage de demi-tour
  - (i) Avec un préavis d'au moins cent quatre-vingts (180) jours au transporteur, un expéditeur de service garanti qui a l'intention de proposer et de déposer un volume de pétrole dans un mois qui est inférieur à son volume mensuel en raison uniquement d'un délai de livraison prévu à une installation de cet expéditeur, lorsque l'installation de l'expéditeur est (i) directement raccordée au réseau principal, (ii)

raccordée par un pipeline d'apport au réseau principal, ou (iii) à une destination de Puget, elle a droit à des volumes de rattrapage Nominated (Il s'agit de la différence entre le volume mensuel et le volume que l'expéditeur a l'intention de proposer et de soumettre pour expédition au cours du mois où le délai est prévu et tel qu'indiqué dans l'avis (« **Volumes de rattrapage de délai** »)) pendant les deux (2) mois précédant un redressement et dans les dix (10) mois suivant un tel redressement.

- (ii) Le transport par le transporteur de volumes d'appoint de demi-tour sera assujéti au fait que l'expéditeur du service garanti a d'abord présenté son volume mensuel dans le mois où ce volume d'appoint de demi-tour (ou une partie de celui-ci) doit être présenté et que le fabricant de demi-tour Les volumes à transporter dans un mois ne doivent pas être supérieurs au volume mensuel de l'expéditeur.
- (c) Les mises en candidature pour les volumes de maquillage seront attribuées et réparties, au besoin, conformément à la Règle 14, mais seront également assujétiées à ce qui suit :
  - (i) Dans le cas d'une soumission d'un expéditeur de service garanti inférieure à son volume de maquillage désigné, l'expéditeur de service garanti n'aura pas par la suite le droit, dans un mois à venir, de modifier le volume de maquillage proposé, mais non remis.
  - (ii) Pendant les mois de la répartition du réseau principal, tout volume d'appoint désigné par un expéditeur de service garanti qui n'est pas accepté par le transporteur pour le transport en raison de la répartition en vertu de la règle 14 (« **volumes d'appoint répartis** ») peut être refait par l'expéditeur du service garanti dans chaque mois consécutif suivant la répartition, à condition que l'expéditeur du service garanti ne soit pas autorisé à présenter un tel volume d'appoint réparti tant qu'il n'a pas d'abord présenté son volume mensuel et toute sa fabrication à un volume plus élevé, conformément à la règle 6.13a) et à la règle 6.13b).
  - (iii) Si un expéditeur de service garanti omet de renommer un tel volume d'appoint réparti dans chaque mois consécutif suivant une telle répartition, l'expéditeur de service garanti n'a pas par la suite le droit de renommer ce volume d'appoint réparti.

## 6 APPLICATION DES DROITS ET DES FRAIS

- 6.1 **Droits effectifs.** Le pétrole accepté pour le transport est assujéti aux droits en vigueur à la date de livraison du pétrole par le transporteur après son transport sur le réseau principal.
- 6.2 **Service garanti Droits exigibles des expéditeurs.** Si le volume mensuel réel est inférieur au volume mensuel, l'expéditeur du service garanti doit payer au transporteur le droit fixe sur la différence.
- 6.3 **Volumes de rattrapage des expéditeurs du service garanti.** Le montant payable par un expéditeur du service garanti pour le transport des volumes d'appoint sera le droit du service garanti moins le montant du droit fixe payé conformément à la Règle 7.2.
- 6.4 **Attribution des droits.** Les droits facturés à l'expéditeur doivent être répartis en fonction du volume et du type de pétrole, conformément au barème de droits.
- 6.5 **Frais de surestarie.** Sous réserve de la règle 10.2(a), des frais de surestarie, conformément au barème des droits, doit être facturé pour une destination terrestre à compter de la date et de l'heure précisées dans l'avis de préparation et pour le terminal maritime Westridge à partir de la fin de la fenêtre de chargement et par la suite pour chaque période complète ou partielle de 24 heures sur ce pétrole et doit être exigible par le Expéditeur du transporteur, à condition que l'avis de préparation ait été remis à l'expéditeur d'une destination terrestre au moins vingt-quatre (24) heures avant l'heure indiquée sur cet avis de préparation.
- 6.6 **Pénalité de non-conformité pour les expéditeurs non engagés.** Pendant les mois de répartition en vertu de la Règle 14, le transporteur impose aux expéditeurs non engagés une pénalité, conformément au barème des droits, pour la partie du manque à gagner dans les soumissions de l'expéditeur non engagé qui dépasse cinq pour cent (5 %). i) Volume alloué dans le cas de la répartition du réseau principal ou ii) Volume alloué au terminal maritime Westridge dans le cas de la répartition Westridge (la « **pénalité pour non-exécution** »). Toutefois, la pénalité de non-conformité ne s'appliquera pas à la partie du manque à gagner causée par des événements de force majeure ou par les restrictions imposées par le transporteur sur les livraisons de pipelines d'apport dans le réseau principal, sauf en raison de la non-conformité au tarif.

- 6.7 Prime de soumission.** Pendant les mois de la répartition du réseau principal ou de la répartition de Westridge, conformément à la Règle 14, les expéditeurs non engagés qui reçoivent une allocation du transporteur pour des nominations au terminal maritime de Westridge conformément à la Règle 14.3d) seront responsables du paiement de la prime de soumission.
- 6.8 Frais d'un autre point de livraison.** Les expéditeurs du service garanti qui proposent un autre point de livraison doivent payer au transporteur le droit variable applicable au point de livraison auxiliaire plus le plus élevé entre (i) le droit fixe applicable au point de livraison auxiliaire, et (ii) le droit fixe applicable au point de livraison désigné.

---

## **7 PAIEMENT DES FRAIS TARIFAIRES ET PRIVILÈGE POUR LES FRAIS IMPAYÉS**

---

**7.1** Le transporteur doit fournir à l'expéditeur des factures semi-mensuelles par voie électronique décrivant :

- (a) les frais payables au transporteur conformément au tarif pour les volumes livrés par l'expéditeur depuis la date de la dernière facture;
- (b) tous les autres frais dont l'expéditeur est responsable, y compris, mais sans s'y limiter, les taxes applicables, la prime de soumission, le droit du service garanti, le droit du service non engagé, les suppléments de péage et les crédits; Autres frais de point de livraison et autres frais ou coûts prévus dans le présent tarif ou un contrat.

**7.2** L'expéditeur doit payer au transporteur tous les frais et coûts prévus dans le présent tarif ou autrement dus légalement au transporteur relativement au transport du pétrole de l'expéditeur par le transporteur. L'expéditeur doit payer ces frais et coûts sur réception de la facture du transporteur concernant ces frais et coûts au plus tard à la date d'échéance du paiement.

**7.3** Si l'expéditeur omet de payer la totalité du montant de toute facture prévue aux présentes au plus tard à la date d'échéance du paiement, les intérêts sur la partie impayée de la facture s'accumuleront quotidiennement à un taux d'intérêt annuel égal au moindre de (i) taux d'intérêt préférentiel de Toronto-la Banque Dominion du Canada (qui peut varier de temps à autre) plus deux pour cent (2 %); et (ii) le taux d'intérêt légal maximal, et le capital et les intérêts courus à ce jour sont payables et exigibles immédiatement sur demande. Si ce défaut de paiement persiste pendant dix (10) jours après la date d'échéance du paiement, le transporteur, en plus de tout autre recours qu'il peut avoir en vertu du tarif, un contrat, en droit ou en equity, peut suspendre la soumission de pétrole jusqu'à ce que ce montant soit payé ou résilier le contrat, s'il y a lieu, conformément à leurs modalités. Si lesdits frais demeurent impayés dix (10) jours après l'avis et la demande, le transporteur a le droit : par l'entremise d'un agent, retirer du réseau principal et vendre tout produit pétrolier présenté, puis placé sous la garde ou le contrôle du transporteur ou de son agent ou traçable et joignable par le transporteur, à l'encan public de tout bureau du transporteur à tout jour d'affectation de fonds; pourvu 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 grand tirage publié dans la zone de la vente proposée, indiquant l'heure, le lieu de vente, le volume et le lieu de vente du pétrole. Lors de ladite vente, le Transporteur aura le droit de soumissionner et, si c'est le plus offrant, de devenir l'acheteur. À partir du produit de ladite vente, le transporteur s'acquittera des frais de transport et de tous les autres frais légaux alors dus au transporteur, y compris les frais d'intérêt, les frais de vente en instance et les frais et dépenses afférents à ladite vente, et le solde restant, le cas échéant, sera payé à l'expéditeur sans avoir à payer d'intérêts. Ces fonds peuvent être mélangés à tout autre compte ou compte tenu par le transporteur de temps à autre.

**7.4** En plus de tout autre recours dont dispose le transporteur en vertu du Tarif, d'un Contrat, en droit ou en equity, le transporteur doit avoir 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 frais légaux dus au transporteur (y compris les intérêts) et impayés par l'expéditeur, et le transporteur peut retenir ce pétrole jusqu'à ce que tous les frais impayés aient été payés en entier. Le privilège prévu aux présentes s'ajoute à tout privilège ou sûreté autrement prévu par la loi, l'équité ou le contrat.

---

## **8 PREUVE DES APPELS D'OFFRES ET DES LIVRAISONS**

---

**8.1** Le transporteur doit établir la preuve de l'offre et de la livraison de pétrole en vertu des présentes au moyen de registres indiquant le volume, le(s) type(s) et toute autre spécification en ce qui concerne le pétrole, tel que spécifié par le transporteur de temps à autre.

---

**9 LIVRAISON ET ACCEPTATION**

---

- 9.1** Le transporteur doit transporter les produits pétroliers avec une diligence raisonnable et les expédier, et l'expéditeur doit accepter et enlever, ou faire accepter et enlever, ses produits pétroliers du réseau principal lors de la livraison des produits pétroliers.
- 9.2** Si l'expéditeur n'enlève pas ou n'a pas enlevé son pétrole du réseau principal ou la garde du transporteur, alors :
- (a) Si le transporteur détermine, à sa seule discrétion, que le défaut de l'expéditeur de retirer son pétrole du réseau principal pourrait entraîner des conditions d'exploitation défavorables ou des répercussions sur les autres expéditeurs, les frais de surestaries seront facturés et dus par l'expéditeur au transporteur conformément à la règle 7.5;
- (b) Le transporteur a le droit de retirer et de vendre ce pétrole conformément aux dispositions applicables énoncées à la Règle 8.3.

---

**10 RESPONSABILITÉ DE L'EXPÉDITEUR**

---

- 10.1** Si le fait pour un expéditeur de ne pas enlever ou d'avoir enlevé son pétrole du réseau principal au moment de la livraison perturbe les activités du transporteur, l'expéditeur est entièrement responsable de toutes les pertes, tous les dommages, tous les coûts et toutes les dépenses (à l'exception des pertes consécutives) du transporteur associé à une telle perturbation, à moins que le non-renvoi de ce pétrole soit dû à la négligence directe du transporteur.
- 10.2** L'expéditeur doit indemniser le transporteur pour les pertes, dommages, coûts et dépenses (à l'exclusion des pertes corrélatives) subis par le transporteur ou toute autre partie en raison du défaut de l'expéditeur de se conformer à une disposition du tarif. à moins que le défaut de se conformer de l'expéditeur ne soit attribuable à la négligence directe du transporteur.
- 10.3** L'expéditeur doit payer ou faire payer toutes les taxes, les droits, les frais, les redevances ou toute autre cotisation établis ou imposés par un gouvernement ou un organisme de réglementation compétent à l'égard du pétrole à transporter par le transporteur et indemnisent le transporteur de ces taxes, droits, droits, redevances ou cotisations ainsi imposés.
- 10.4** Tous les expéditeurs sont responsables de leur part proportionnelle des pertes matérielles de pétrole résultant de l'exploitation normale des pipelines, y compris les pertes de canalisation et le rétrécissement. Le transporteur appliquera des pourcentages distincts d'allocation pour perte de pétrole pour i) le pétrole brut lourd du réseau principal (sauf les mouvements d'Edmonton à Edmonton); ii) le pétrole brut léger du réseau principal (sauf les mouvements d'Edmonton à Edmonton); iii) le pétrole raffiné du réseau principal (à l'exception des mouvements d'Edmonton à Edmonton); et iv) du secteur pétrolier hors réseau (mouvements d'Edmonton à Edmonton) à tous les volumes livrés. Le transporteur publiera les pourcentages de l'allocation pour pertes pétrolières dans son barème de droits. La procédure de règlement des stocks du transporteur se trouve sur son site Web.

---

**11 RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR**

---

- 11.1** Le transporteur n'est pas responsable envers l'expéditeur de tout retard, perte, dommage, coût ou dépense (y compris les pertes consécutives) pendant qu'il est en possession ou en contrôle du pétrole de l'expéditeur, sauf s'il est causé par la négligence directe du transporteur.
- 11.2** Si les dommages ou la perte de pétrole résultent d'une cause autre que la négligence directe du transporteur pendant que le transporteur est en possession ou en contrôle du pétrole, le transporteur peut répartir le coût de ces dommages ou pertes au prorata entre tous les expéditeurs. La part de chaque expéditeur de ce coût sera déterminée par le transporteur en fonction de la proportion du volume de pétrole de l'expéditeur en possession du transporteur à la date de cette perte par rapport au volume total de pétrole en possession du transporteur à la date de cette perte.
- 11.3** Le transporteur est réputé avoir le contrôle et la possession de tout le pétrole à partir du moment où ce pétrole est remis jusqu'à ce qu'il soit livré.

## 12 FORCE MAJEURE

- 12.1** Si le transporteur ou l'expéditeur ne s'acquitte pas de l'une ou l'autre de ses obligations en vertu du tarif en raison d'un cas de force majeure, ce manquement sera considéré comme n'étant pas un manquement à ces obligations.
- 12.2** Le terme « **cas de force majeure** » désigne toute cause qui ne relève pas raisonnablement du contrôle de la Partie réclamant la suspension de ses obligations en vertu des présentes et qu'en exerçant une diligence raisonnable, cette Partie est incapable de prévenir ou de surmonter. Sans limiter la généralité de ce qui précède (et pourvu que les exigences susmentionnées soient respectées), un cas de force majeure comprend :
- (a) la foudre, les tempêtes, les tremblements de terre, les glissements de terrain, les inondations, les affouillements, les tsunamis et les phénomènes naturels;
  - (b) incendies, explosions et ruptures;
  - (c) la rupture, la défaillance ou le gel de pipelines ou de pompes ou d'obstructions de pipelines ou d'accessoires qui s'y trouvent;
  - (d) la rupture, la défaillance ou la perte d'un appareil de levage qui le rend inapte ou non défendable;
  - (e) les dangers de la mer;
  - (f) grèves, lock-out ou autres perturbations industrielles;
  - (g) troubles civils, sabotage, actes d'ennemis publics, guerre, blocus, insurrections, vandalisme, émeutes, épidémies;
  - (h) les arrestations et la retenue des gouvernements et des gens;
  - (i) l'ordonnance d'un tribunal, d'un organisme gouvernemental ou d'un organisme de réglementation;
  - (j) incapacité d'obtenir ou de réduire l'approvisionnement en électricité, en eau, en combustible ou en autres services publics ou services;
  - (k) incapacité d'obtenir ou de réduire des fournitures de tout autre matériel ou équipement;
  - (l) l'incapacité d'obtenir, de révoquer ou de modifier un permis, une licence, un certificat ou une autorisation d'un organisme gouvernemental ou de réglementation, à moins que la révocation ou la modification d'un tel permis, la licence, le certificat ou l'autorisation ont été causés par la violation des conditions de la licence, du certificat ou de l'autorisation ou y ont consenti par la Partie qui les détient.
- 12.3** Nonobstant la règle 13.2, ce qui suit ne constitue pas un cas de force majeure :
- (a) défaut de l'expéditeur d'obtenir un navire, retard dans l'arrivée du navire (sauf pour des raisons énoncées à la règle 13.2) ou défaut d'un navire de se conformer au tarif;
  - (b) manque de fonds ou autres circonstances financières;
  - (c) l'absence ou la disponibilité d'un marché plus attrayant pour le pétrole;
  - (d) l'insuffisance des approvisionnements en pétrole d'un expéditeur (sauf en raison des causes énoncées à la règle 13.2);
  - (e) défaut, pour quelque raison que ce soit, d'obtenir une autorisation d'exportation provinciale ou fédérale ou une autre autorisation réglementaire requise pour que l'expéditeur ait le droit de faire sortir du pétrole d'une province ou d'exporter du pétrole du Canada.
- 12.4** La Partie déclarant un cas de Force Majeure fournira 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 Bancaires suivant l'événement. Cet avis doit indiquer la nature de l'événement, la durée estimée de l'événement et le volume de pétrole touché. La Partie déclarant un cas de Force Majeure fera preuve de diligence raisonnable pour remédier à l'événement de Force Majeure aussi rapidement et en toute sécurité que raisonnablement possible et gardera les autres Parties concernées, y compris le Transporteur, le cas échéant, informé des progrès des efforts déployés pour remédier à l'événement de force majeure, à condition qu'aucune partie ne soit tenue de régler des grèves, des lock-out ou d'autres interruptions de travail contrairement à ses souhaits.

- 12.5** À tout moment dans les 30 jours civils suivant la réception par un expéditeur d'un avis mentionné à la Règle 13.4, le transporteur enverra un avis écrit à l'expéditeur pour l'informer dans l'éventualité où le transporteur contesterait la totalité ou une partie de la réclamation de force majeure de l'expéditeur. Si un expéditeur n'est pas d'accord avec le différend du transporteur au sujet de la totalité ou d'une partie de la réclamation de force majeure de l'expéditeur, l'affaire sera renvoyée à l'arbitrage pour décision finale conformément à la *Arbitration Act* (Alberta). En attendant le règlement de la réclamation contestée de force majeure du transporteur auprès d'un expéditeur non engagé, le transporteur doit facturer à l'expéditeur non engagé le montant de toute pénalité de non-exécution payable conformément à la Règle 7.6, et l'expéditeur non engagé doit payer tous ces montants conformément à la Règle 8.1. Si l'arbitre détermine qu'une réclamation de force majeure d'un expéditeur non engagé est valide, le transporteur accepte de rembourser à l'expéditeur non engagé toute pénalité de rendement payée en vertu de la Règle 7.6.
- 12.6** Le transporteur doit publier, au moins une fois par mois, un résumé de tous les avis de cas de force majeure émis conformément à la Règle 13.4, lequel résumé ne doit contenir que le nom de la Partie invoquant un cas de force majeure, le volume touché, le montant, le cas échéant, de la pénalité pour non-exécution contestée et/ou non contestée, et le statut de toutes les revendications contestées.
- 12.7** Nonobstant la Règle 13.4, aucun événement de Force Majeure ne libérera une Partie de toute obligation en vertu du Tarif après l'expiration d'un délai raisonnable dans lequel, par le recours à sa diligence raisonnable, cette Partie aurait pu remédier ou surmonter les conséquences d'un tel événement de Force Majeure.
- 12.8** Aucun cas de force majeure ne libère 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 pour une période suffisante pour permettre l'expédition de volumes de force majeure du transporteur. comme le prévoit un contrat.

---

## **13 ATTRIBUTION ET RÉPARTITION DU RÉSEAU PRINCIPAL**

---

### **13.1 Détermination de la capacité disponible.**

- (a) Dès que possible après la date de mise en candidature de Westridge, le transporteur attribue, en vertu de la règle 14.2a) à la règle 14.2d), la capacité disponible de la WND aux expéditeurs qui ont fourni une mise en candidature au terminal maritime Westridge. Par souci de clarté, aucune capacité disponible de WND ne sera attribuée aux expéditeurs en vertu des règles 14.2(e) et 14.2(f).
- (b) Dès que possible après la date de mise en candidature mensuelle, le transporteur attribue la capacité disponible. Le transporteur répartit les lignes 1 et 2 au total, ce qui signifie qu'il a l'intention d'accepter le plus grand nombre de candidatures dans un mois. Pour ce faire, le transporteur n'aurait pas l'intention d'affecter le pétrole brut lourd à la canalisation 1 s'il augmentait la répartition du réseau principal.
- (c) Dans le cas d'un cas de force majeure touchant le réseau pipelinier du transporteur, toute réduction de la capacité du réseau principal sera attribuée au prorata à chacune des catégories de capacité désignées décrites à la règle 14.2.

### **13.2 Allocation de la capacité disponible.**

Le transporteur attribuera la capacité disponible de la WND et la capacité disponible au prorata dans chacune des catégories de capacité suivantes, à l'exception des propositions d'expéditeurs non engagés au terminal maritime Westridge, qui seront attribuées conformément à la règle 14.3 :

- (a) Premièrement, parmi tous les expéditeurs du service garanti qui ont proposé des quantités de type de pétrole désigné pour le transport jusqu'au point de livraison désigné, jusqu'à concurrence du volume mensuel de chaque expéditeur du service garanti;
- (b) Deuxièmement, sous réserve de la Règle 6.11, parmi les expéditeurs du service garanti qui ont proposé (i) un type de pétrole autre que le type de pétrole désigné, et/ou (ii) un point de livraison autre que leur point de livraison désigné, jusqu'à concurrence du volume mensuel de l'expéditeur du service garanti;
- (c) Troisièmement, parmi les candidatures des expéditeurs aux destinations prioritaires;
- (d) Quatrièmement, parmi (i) les expéditeurs non engagés, (ii) les expéditeurs du service garanti qui ont proposé des volumes de rattrapage des insuffisances, sous réserve du sous-alinéa 6.13a)(iii), et (iii) les expéditeurs du service garanti qui ont proposé des volumes de rattrapage, sous réserve du sous-alinéa 6.13b), tous assujettis aux règles 14.3 et 14.4;

- (e) Cinquièmement, parmi les (i) expéditeurs du service garanti qui ont proposé des volumes de rattrapage de l'insuffisance conformément à la règle 6.13a)(iv), et (ii) expéditeurs du service garanti qui ont proposé des volumes de rattrapage répartis conformément à la règle 6.13c);
- (f) Sixièmement, parmi les expéditeurs du service garanti qui ont proposé des volumes de transporteurs de force majeure avant la prolongation du contrat prévue à la Règle 13.8.

### **13.3 Allocation de la capacité au terminal maritime Westridge.**

- (a) À la date de mise en candidature de Westridge, la capacité disponible à la règle 14.2b) et à la règle 14.2d) sera limitée par (i) les volumes du contrat de pétrole lourd vers les destinations terrestres et (ii) Expéditeurs du service garanti ayant des volumes contractuels de pétrole brut léger vers des destinations terrestres ayant désigné du pétrole brut lourd vers une destination terrestre à la date de mise en candidature de Westridge pour ce mois. De plus, la capacité disponible en vertu de l'alinéa 14.2d) sera limitée à 20 % de la différence entre la capacité disponible de la WND et le volume total des contrats de tous les expéditeurs du réseau principal.
- (b) À la date de mise en candidature mensuelle, la capacité disponible en vertu de la règle 14.2d) au terminal maritime Westridge sera limitée à vingt pour cent (20 %) de la capacité disponible en vertu de la règle 14.2d), réduite par le volume alloué en vertu de la règle 14.2d) à la date de mise en candidature Westridge. Sous réserve de la Règle 14.1c), le transporteur ne réduira pas les allocations reçues en vertu de la présente Règle 14.3 à la date de mise en candidature de Westridge.
- (c) Après la date de mise en candidature mensuelle, le transporteur allouera vingt pour cent (20 %) de la capacité disponible en vertu de la règle 14.2d) aux expéditeurs ayant proposé le terminal maritime Westridge.
- (d) Les candidatures d'expéditeurs non engagés seront classées par le transporteur, de la priorité la plus élevée à la priorité la moins élevée, en fonction de la prime de soumission.
- (e) Si les nominations combinées de deux expéditeurs ou plus ayant le même classement dépassent la capacité du terminal maritime Westridge, le transporteur répartira cette capacité entre ces expéditeurs en dessinant des lots.
- (f) Aucun expéditeur ne sera tenu d'accepter une allocation de capacité au terminal maritime de Westridge qui est inférieure à quatre-vingt-douze et demi pour cent (92,5 %) du volume de pétrole précisé dans la demande initiale de l'expéditeur.

### **13.4 Répartition de la capacité entre les expéditeurs qui ont proposé des destinations terrestres.**

À compter de la date de mise en candidature mensuelle et après l'application de la règle 14.3, la capacité restante prévue à la règle 14.2d) sera attribuée aux expéditeurs qui proposent des destinations terrestres.

- (a) Si, à la suite de la répartition de la capacité disponible dans la présente Règle 14.4, les mises en candidature pour livraison à destination de Puget dépassent la capacité de Trans Mountain Pipeline (Puget Sound) LLC, ces mises en candidature seront de nouveau réparties, et tout volume excédentaire sera réaffecté en vertu de la présente Règle 14.4.

### **13.5 Allocation de la capacité disponible inutilisée.**

À ou après la date de mise en candidature mensuelle, si, à la suite de l'attribution de la capacité en vertu de la règle 14.4, il y a une capacité disponible inutilisée, cette capacité sera attribuée aux candidatures non satisfaites conformément à la règle 14.2, prévoir l'attribution des nominations non satisfaites au terminal maritime Westridge conformément à la règle 14.2d) avant l'attribution des nominations conformément aux règles 14.2e) et 14.2f).

### **13.6 Expéditeurs au terminal maritime Westridge.**

Les expéditeurs qui mettent leur candidature en candidature au terminal maritime Westridge peuvent réacheminer leur mise en candidature après la date de mise en candidature mensuelle, sauf pendant les mois de répartition de Westridge, à moins d'être accompagnés d'un avis de force majeure.

## **14 LE SECTEUR PÉTROLIER IMPLIQUÉ DANS LES LITIGES**

- 14.1** L'expéditeur déclare et garantit au transporteur qu'il possède ou contrôle et qu'il a le droit de soumissionner au transporteur ou de faire livrer pour son compte le pétrole qu'il a déposé auprès du transporteur.

- 14.2** L'expéditeur ne doit pas soumissionner au transporteur pétrolier qui fait l'objet d'un litige, dont la propriété peut être contestée, ou qui fait l'objet d'un privilège ou d'une charge quelconque, à moins que l'expéditeur ne fournisse au transporteur un avis écrit de ce litige, un différend, un privilège ou une charge au moins trente (30) jours avant la soumission d'un tel pétrole au transporteur, et l'expéditeur fournit une caution ou une autre forme d'indemnité jugée satisfaisante par le transporteur, agissant raisonnablement, protégeant le transporteur contre toute responsabilité ou perte (y compris les pertes et les pertes de profits) résultant de ce litige, litige, privilège ou charge.
- 14.3** L'expéditeur doit aviser le transporteur par écrit si, à tout moment pendant que le pétrole de l'expéditeur est en la possession ou sous la garde du transporteur, ce pétrole est impliqué dans un litige. La propriété de ce Pétrole devient en litige ou ce Pétrole devient sujet à un privilège ou une charge quelconque. L'expéditeur doit, sur demande écrite du transporteur, fournir dès qu'il est raisonnablement pratique de le faire un cautionnement ou une autre forme d'indemnité jugée satisfaisante par le transporteur, agissant raisonnablement pour protéger le transporteur contre toute responsabilité ou perte (y compris les pertes et les profits consécutifs). à la suite d'un litige, d'un différend, d'un privilège ou d'une accusation.

---

## 15 RÉCLAMATIONS, POURSUITES ET DÉLAI DE DÉPÔT

---

- 15.1** Comme condition préalable au recouvrement, les réclamations pour perte, dommage ou retard dans le transport de pétrole déposé en vertu du tarif doivent être présentées 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 la fin d'un délai raisonnable pour la livraison. Les poursuites découlant de telles réclamations doivent être intentées contre le transporteur dans les cent quatre-vingts (180) jours suivant la date à laquelle le transporteur avise par écrit le demandeur qu'il a rejeté la réclamation ou toute partie de celle-ci précisée dans l'avis. Les réclamations avancées au-delà de cette période de cent quatre-vingts (180) jours seront nulles et non avenues entre l'expéditeur et le transporteur. Dans le cadre de la mise en candidature et de la soumission de pétrole à transporter en vertu du tarif, l'expéditeur convient 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 equity ou autrement de présenter une demande après l'expiration desdites périodes de quarante-cinq (45) jours ou quatre-vingt (90) jours selon le cas ou pour intenter une action après l'expiration dudit délai de cent quatre-vingts (180) jours.

---

## 16 MESURES

---

- 16.1** L'unité de mesure volumétrique du pétrole doit être un (1) mètre cube à 15 degrés Celsius à la pression standard. Toutes les procédures de mesure doivent être effectuées conformément aux normes API/ASTM et/ou à tout autre essai convenu par le transporteur et les expéditeurs.

**16.2** Le transporteur, ou son représentant, doit jauger, mesurer et tester les soumissions 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 à la jaugeage, au comptage et aux essais à une fréquence raisonnable et donner 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 régulièrement compilés, indiquant 100 % de la capacité totale des réservoirs. Chaque fois qu'il y a des signes de mauvais fonctionnement du compteur ou d'autres mesures dans le système de transfert de la garde, le transporteur doit déterminer un réglage approprié, en consultant une installation ou un navire raccordé, en se fondant sur les renseignements les plus fiables et les plus exacts disponibles. Ces ajustements ne peuvent être réclamés que pour une période allant jusqu'à 90 jours après la date du compteur ou d'une autre déféctuosité de mesure. Si un expéditeur n'est pas d'accord avec un rajustement, la question sera renvoyée à l'arbitrage pour décision finale conformément à la *Arbitration Act* (Alberta).

- 16.3** Le pétrole doit être remis et livré avec des procès-verbaux de transfert de garde documentés ou l'équivalent électronique accepté, indiquant :

- (a) Volume standard brut et volume standard net soumis et livrés;
- (b) température moyenne pondérée;

- (c) densité moyenne pondérée;
- (d) pression moyenne pondérée;
- (e) des déductions pour les sédiments, l'eau et d'autres impuretés.

**16.4** En cas de défectuosité d'un compteur ou d'un autre appareil de mesure, ou dans des circonstances semblables, l'expéditeur doit faire des efforts raisonnables sur le plan commercial pour accorder au transporteur un accès raisonnable à une installation ou à un bâtiment raccordé aux fins de tout examen, l'inspection, la mesure ou l'essai prévus au présent règlement.

---

## 17 DROIT APPLICABLE ET COMPÉTENCE

---

**17.1** Le Tarif sera régi, interprété et interprété conformément aux lois de la province de l'Alberta et aux lois fédérales du Canada qui s'y appliquent. Sauf dans les cas prévus aux règles 13.5 ou 17.2, chaque partie accepte la compétence des tribunaux de la province de l'Alberta et de toutes les cours d'appel de cette province, ainsi que de la Cour fédérale du Canada, selon le cas.

---

## 18 ASSURANCES FINANCIÈRES

---

**18.1** Si la cote de crédit d'un expéditeur, ou la cote de crédit de son fournisseur de soutien au crédit, est inférieure à la cote de solvabilité, ou si un expéditeur n'a pas de cote de crédit ou de fournisseur de soutien au crédit, ou le transporteur a des motifs raisonnables d'insécurité quant au paiement ou à l'exécution d'un engagement ou d'une obligation de l'expéditeur en vertu du tarif (dont l'une ou l'autre des circonstances est ci-après appelée « **Problèmes de crédit** »), selon le cas, le transporteur peut demander, et l'expéditeur doit fournir au transporteur l'**assurance financière** suivante :

- (a) en ce qui concerne les expéditeurs du service garanti, (i) une lettre de crédit d'un montant égal au moindre des droits du service garanti applicables à la durée restante du contrat et douze (12) mois du droit du service garanti, tel qu'énoncé dans le contrat, en fonction du volume mensuel; ou (ii) une garantie de ne pas dépasser le Tarif du Service garanti établi dans le Contrat en fonction du Volume Mensuel ; ou (iii) toute autre garantie acceptable pour le Transporteur, agissant raisonnablement ; et
- (b) en ce qui concerne les expéditeurs non engagés, (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 ou (iii) toute autre garantie jugée acceptable par le transporteur, à sa seule discrétion.

L'expéditeur doit renouveler ou faire renouveler la lettre de crédit au plus tard trente (30) jours avant son expiration, à défaut de quoi le transporteur aura le droit de retirer la totalité de la lettre de crédit. Si l'institution financière qui a émis la lettre de crédit a indiqué son intention de ne pas la renouveler, l'expéditeur doit fournir au transporteur une lettre de crédit de remplacement d'un montant déterminé conformément à la présente règle 19.1 ou toute autre garantie acceptable pour le transporteur, agissant raisonnablement, dans chaque cas, au plus tard trente (30) jours avant l'expiration de la lettre de crédit, à défaut, le transporteur aura le droit de retirer la totalité de la lettre de crédit. Si l'expéditeur omet de fournir une assurance financière au transporteur dans les sept (7) jours d'attente suivant la demande écrite du transporteur, l'expéditeur est réputé être en défaut en vertu du tarif et le transporteur peut, en plus de tout autre recours qu'il peut avoir en vertu du tarif : un contrat, en droit ou en capitaux propres, suspend la livraison du pétrole de l'expéditeur jusqu'à ce qu'une telle assurance financière soit fournie au transporteur ou jusqu'à ce que le contrat soit résilié.

**18.2** L'expéditeur doit fournir au transporteur, dès que possible, et dans un délai de cent vingt (120) jours après la fin de chaque exercice financier de l'expéditeur, ses états financiers consolidés vérifiés (ou, si l'expéditeur a un fournisseur de soutien au crédit, les états financiers consolidés vérifiés de son fournisseur de soutien au crédit) établir, sous une forme comparative, les chiffres correspondants de l'exercice précédent ainsi qu'un rapport des vérificateurs à ce sujet. De plus, l'expéditeur doit, à la demande du transporteur, fournir au transporteur, dès que possible, et, dans tous les cas, 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 : le cas échéant, les états financiers consolidés non audités de l'expéditeur ou de son fournisseur de soutien au crédit, le cas échéant, établis sur une base conforme à la période correspondante de l'exercice précédent. Nonobstant ce qui précède, lorsque les états financiers applicables sont disponibles sur un site Internet accessible au public (comme [www.sedar.com](http://www.sedar.com)), l'expéditeur est réputé

avoir fourni ces états financiers au transporteur lorsque ces états sont affichés sur ce site Internet. L'expéditeur doit fournir au transporteur toute autre information concernant les affaires commerciales, les opérations, 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.

- 18.3** Tout expéditeur qui fait une mise en candidature et qui n'a pas fait de mise en candidature au cours de la période précédente de douze (12) mois et qui a, ou dont le fournisseur de soutien au crédit a, des problèmes de crédit, doit fournir une assurance financière au transporteur au plus tard un (1) mois avant de faire une mise en candidature.

---

## 19 CHANGEMENTS DEMANDÉS PAR L'EXPÉDITEUR

---

- 19.1** Le transporteur peut, sur demande écrite d'un expéditeur non engagé, permettre à cet expéditeur non engagé de transférer ses droits et obligations en vertu du tarif à l'égard d'une soumission à un autre expéditeur, à condition que l'expéditeur successeur (i) satisfasse aux exigences en matière de garanties financières énoncées à la Règle 19; et (ii) assumer tous les engagements et obligations de l'expéditeur non engagé en vertu du tarif au moment où le transporteur approuve le transfert.

---

## 20 Terminal maritime de Westridge

---

- 20.1 Général.** Une référence à un expéditeur dans cette règle 21 signifie un expéditeur maritime.
- 20.2 Exploitation du terminal.** Le contrôle et l'exploitation du terminal maritime Westridge relèvent exclusivement du transporteur qui doit assurer un amarrage et un accostage convenables et sécuritaires. L'expéditeur doit exiger du navire élévateur qu'il assure en tout temps une bonne navigation et un bon matelotage, ce qui comprend l'emploi de pilotes et d'un remorqueur d'assistance appropriés, comme l'exigent les règles et les règlements du port de Vancouver, et qu'il se conforme à toutes les lois applicables, les politiques et les exigences du transporteur et les pratiques normalisées de l'industrie; et la prise en considération de toute autre orientation ou conseil du transporteur.
- 20.3 Proposition de navire.** L'expéditeur doit soumettre une proposition de navire complète au transporteur au moins dix (10) jours avant la fenêtre de chargement de l'expéditeur.
- (a) Le défaut de soumettre une proposition de navire à temps peut entraîner un ajustement de la fenêtre de chargement d'un appareil de levage à une fenêtre de chargement ultérieure conformément à la règle 21.11 et/ou l'expéditeur peut faire l'objet de mises en candidature restreintes, selon ce que le transporteur juge approprié.
- 20.4 Acceptation du navire.** Les navires doivent satisfaire aux normes et aux critères de sécurité, de récupération des vapeurs, de dimension ou autres établis de temps à autre par le capitaine de port 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 d'inscrire un navire à l'horaire du 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 l'appareil de levage et informer le transporteur au moins huit (8) jours avant la fenêtre de chargement de l'expéditeur. L'expéditeur a le droit de proposer un navire de remplacement, que le premier navire proposé ait ou non été jugé acceptable 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.
- (a) Le défaut de désigner un appareil de levage à temps peut entraîner un ajustement de la fenêtre de chargement d'un appareil de levage à une fenêtre de chargement ultérieure conformément à la règle 21.11 et/ou l'expéditeur peut faire l'objet de nominations restreintes, selon ce que le transporteur juge approprié.
- 20.5 Allocation des Load Windows.** Les fenêtres de chargement doivent être attribuées conformément aux normes de service de l'annexe B : Procédure de chargement de la fenêtre.
- 20.6 Avis de chargement de fenêtres.** Le transporteur doit attribuer des fenêtres de chargement aux expéditeurs, comme le prévoit la règle 21.5, et remettre aux expéditeurs un calendrier des fenêtres de chargement

confirmant les fenêtres de chargement pour ce mois. Les changements demandés par l'expéditeur à la fenêtre de chargement seront pris en considération par le transporteur à condition que ces changements n'aient pas d'incidence sur les autres expéditeurs, ou à moins que ces autres expéditeurs n'acceptent, par écrit, un tel changement.

- 20.7 Chargement du navire.** Si le navire de levage de l'expéditeur n'a pas terminé le chargement à la fin de sa fenêtre de chargement, la règle 7.5 peut s'appliquer à ce volume non encore enlevé, à condition que le retard n'ait pas été causé par un événement de force majeure ou une restriction imposée par le transporteur.
- 20.8 Avis d'arrivée du navire.** Un appareil de levage de l'expéditeur doit fournir au transporteur des avis, au nom de l'expéditeur, de ses heures d'arrivée prévues et réelles en toute sécurité (l'« **avis d'arrivée** »), s'il y a lieu, à i) toute zone désignée comme aire d'attente par le transporteur, ii) la zone d'embarquement des pilotes désignée pour le port de Vancouver, qui est situé près de Victoria (C.-B.), iii) 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'accostage au terminal maritime Westridge.
- 20.9 Avis de disponibilité opérationnelle du navire.** Un appareil élévateur arrivé à un poste à quai au terminal maritime Westridge doit remettre au transporteur, au nom de l'expéditeur, un avis de disponibilité opérationnelle confirmant l'état de préparation du navire à tous les égards pour le chargement et le transport en toute sécurité du pétrole brut proposé par l'expéditeur (l'« **avis de disponibilité opérationnelle** »). Le transporteur doit accepter cet avis de disponibilité opérationnelle après avoir fait preuve de diligence raisonnable et, à condition que l'approvisionnement soit disponible, le chargement peut commencer.
- 20.10 Levage précoce.** Le Transporteur peut, agissant raisonnablement et à condition que des fournitures soient disponibles, permettre à un appareil de levage de se soulever avant sa fenêtre de charge désignée ou demander à un appareil de levage qui arrive tôt pour se soulever avant sa fenêtre de charge désignée, pourvu que ce levage avant une fenêtre de charge désignée n'ait pas d'incidence sur les autres expéditeurs ou à moins que les expéditeurs concernés ne soient touchés; accepter, par écrit, un tel changement.
- 20.11 Levage tardif.** Le transporteur peut, à sa discrétion, ajuster la fenêtre de chargement d'un appareil de levage à une fenêtre de chargement ultérieure pour tenir compte i) de la demande d'un expéditeur, à condition que cette demande n'ait pas d'incidence sur les autres expéditeurs ou à moins que les expéditeurs touchés n'acceptent, par écrit, ce changement, ii) un appareil de levage qui a fourni un avis d'arrivée indiquant qu'il pourrait ne pas arriver à temps pour le levage conformément à la fenêtre de chargement qui lui a été attribuée, iii) des changements à l'exploitation et au calendrier du pipeline, iv) défaut par un expéditeur de présenter une proposition de navire complète ou de désigner un navire de levage dans le délai précisé aux Règles 21.3 ou 21.4, ou v) déclaration de force majeure par un expéditeur ou le transporteur. Le transporteur doit faire preuve de diligence raisonnable afin de réduire au minimum l'incidence de tout rajustement sur les expéditeurs.

---

## **21 EXPORTATION DE PÉTROLE**

---

- 21.1 Volumes d'exportation.** Les expéditeurs de pétrole destinés à l'exportation par l'intermédiaire de Sumas ou du terminal maritime Westridge doivent prendre toutes les dispositions nécessaires avec les autorités gouvernementales concernées pour permettre une telle exportation. Le transporteur doit permettre et aider les représentants du gouvernement à assister à l'essai et à la mesure des livraisons.

---

## **22 SPÉCIFICATIONS DE QUALITÉ POUR LE PÉTROLE**

---

- 22.1 Qualité du pétrole.** Le pétrole ne répondant pas aux spécifications suivantes et le processus d'approbation des marchandises pour le pétrole en question ne sera pas accepté par le transporteur pour le transport sur le réseau principal.

Spécification	Unité de mesure	Méthode d'analyse <sup>2</sup>	Limite par type de pétrole		
			Pétrole raffiné	Pétrole brut léger	Pétrole brut lourd
Densité	kg/m <sup>3</sup> à 15 °C	API Chapitre 9	600/9/880	600/9/880	>880 - 940
Viscosité cinématique à la température de la ligne de référence	cSt	ASTM D445 ou ASTM D7042	0,4/9/30	0,4/9/30	>30 - 350
Viscosité cinématique à température d'écoulement	cSt	ASTM D445 ou ASTM D7042	NA	NA	600
Pression de vapeur (VPCR <sub>4</sub> (37,8 °C) ou VP <sub>4</sub> )	kPa	ASTM D6377 / ASTM D6378 <sup>3</sup>	110	110	103
Teneur totale en contaminants <sup>1</sup>	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	ppmw	UOP, 163.	425	425	425
Chlorures organiques	ppmw	ASTM D4929	1	1	1

\*Remarque :

1. La teneur en contaminants est l'agrégat de toutes les matières non échangeables, comme le sable, la poussière, les gommages, les sédiments, l'eau ou d'autres impuretés.
2. Les méthodes d'essai doivent être déterminées en fonction de la version la plus récente. Le transporteur se réserve le droit d'utiliser d'autres méthodes d'essai acceptées dans l'industrie, à sa discrétion, y compris les révisions subséquentes aux normes applicables ou d'autres méthodes lorsque la norme indiquée ne convient pas à sa discrétion.
3. La norme ASTM D6377 s'applique au pétrole brut. La norme ASTM D6378 s'applique au pétrole raffiné.

**22.2** 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, alors le pétrole est réputé être du type avec le droit de transport le plus élevé.

## 23 NORMES ET PROCÉDURES

**23.1 Normes et procédures.** Le présent Règlement incorpore par renvoi les normes, procédures et processus suivants :

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

**23.2 Amendements.** Le transporteur doit fournir aux expéditeurs un avis écrit de modification, de supplément, de modification, de remplacement ou de suppression de l'une ou l'autre des normes et procédures, au moins soixante (60) jours avant la date de mise en candidature mensuelle du mois pour lequel le ou les changements ont eu lieu. prendrait effet, à moins qu'un tel changement ne soit nécessaire en raison de changements opérationnels, de sécurité, d'environnement ou de réglementation, auquel cas un avis écrit de ce changement sera fourni dès que possible. Toute référence aux Normes ou procédures doit être une référence à la version modifiée, complétée, modifiée ou de remplacement de cette Norme ou procédure.

**23.3 Dépôt et publication.** Les normes et procédures doivent être déposées « pour information » auprès de l'organisme de réglementation et mises en ligne à l'adresse <https://www.transmountain.com/tolls-tariffs>.