



Commission de Régulation de l'Electricité et du Gaz  
rue de l'Industrie 26-38  
1040 Bruxelles  
Tél. : 02/289.76.11  
Fax : 02/289.76.09

## COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ

### **DECISION**

**(B)040513-CDC- 245/2**

relative à

*'la demande d'approbation des principales conditions adaptées d'accès au terminal méthanier de Zeebrugge de la S.A. FLUXYS LNG'*

prise en application des articles 10 et 11 de l'arrêté royal du 4 avril 2003 relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux de transport pour le gaz naturel

13 mai 2004

# INTRODUCTION

La COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ (CREG) examine ci-après, sur base des articles 10 et 11 de l'arrêté royal du 4 avril 2003 relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux de transport pour le gaz naturel (ci-après : le code de bonne conduite) les principales conditions adaptées d'accès au terminal méthanier de Zeebrugge de la S.A. FLUXYS LNG (ci-après : les principales conditions adaptées).

Dans sa décision (B)040108-CDC-245 du 8 janvier 2004 relative à la demande d'approbation des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG (ci-après : décision du 8 janvier 2004), la CREG a décidé de rejeter les principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG introduites le 11 juillet 2003 (ci-après : les principales conditions initiales). Dans la décision précitée, la CREG a énuméré, article par article, les adaptations qui devaient être apportées afin que les principales conditions puissent être approuvées.

Une série de réunions de travail informelles ont été organisées entre la CREG et la S.A. FLUXYS LNG de janvier 2004 à mars 2004 au sujet de la décision du 8 janvier 2004. Ces discussions informelles avaient pour but commun d'informer la S.A. FLUXYS LNG en temps utile des remarques formulées par la CREG à l'égard des principales conditions adaptées d'une part et de l'interprétation par la CREG de la réglementation sectorielle relative aux principales conditions d'autre part.

Le 23 mars 2004, la version française des principales conditions adaptées a été introduite auprès de la CREG par porteur avec accusé de réception par la S.A. FLUXYS LNG. Le 26 mars 2004, la version néerlandaise des principales conditions adaptées a été introduite auprès de la CREG par porteur avec accusé de réception par la S.A. FLUXYS LNG.

Le 30 mars 2004, une réunion d'information organisée en concertation avec la S.A. FLUXYS LNG, à laquelle avaient été invités les candidats utilisateurs du réseau du terminal méthanier de Zeebrugge, s'est tenue dans les bureaux de la CREG. Cette réunion d'information a notamment permis à la S.A. FLUXYS LNG de présenter ses principales conditions adaptées. Suite à cette réunion d'information et après consultation des entreprises intéressées connues de la CREG au sujet des principales conditions adaptées, plusieurs de ces entreprises ont fait part à la CREG de leurs remarques et de leurs besoins.

Réservant sa décision d'approuver ou de rejeter les principales conditions adaptées, la CREG a soumis à la S.A. FLUXYS LNG, par lettre recommandée avec accusé de réception du 8 avril 2004, conformément à l'article 15/16, §1<sup>er</sup>, de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations (ci-après : la loi gaz), une série de questions et de remarques formulées au sujet des principales conditions adaptées, en lui demandant de fonder ses réponses sur des éléments de preuve convaincants. La S.A. FLUXYS LNG a été invitée à envoyer sa réponse à la CREG par lettre recommandée avec accusé de réception le 22 avril 2004 au plus tard. Le 22 avril 2004, la CREG a reçu la réponse de la S.A. FLUXYS LNG par lettre recommandée avec accusé de réception.

La présente décision est organisée en trois parties. La première partie reprend le descriptif du cadre légal. La deuxième partie examine si les principales conditions adaptées ont bien été adaptées selon les points repris par la CREG dans sa décision du 8 janvier 2004. La troisième partie contient la décision proprement dite. Enfin, une annexe contient les principales conditions approuvées et imposées, qui résultent de la présente décision.

La présente décision a été approuvée par le Comité de direction de la CREG lors de sa réunion du 13 mai 2004.

///

# I. CADRE LEGAL

## I.1. DROIT D'ACCES AUX RESEAUX DE TRANSPORT

1. Aux paragraphes 1 et 12 de sa décision du 8 janvier 2004, la CREG a affirmé que le droit d'accès aux réseaux de transport, visé à l'article 15/5, §1<sup>er</sup>, de la loi gaz, relève de l'ordre public.

Le droit d'accès aux réseaux de transport constitue en effet l'un des piliers de base indispensables de la libéralisation du marché du gaz<sup>1</sup>. Il est essentiel que les clients finals et les fournisseurs de ceux-ci aient un accès garanti aux réseaux de transport et qu'ils puissent bénéficier de ce droit de manière non discriminatoire, afin de créer de la concurrence sur le marché du gaz et de permettre aux clients finals de choisir effectivement leur fournisseur de gaz. En effet, la quasi-totalité des molécules de gaz importées passent par les réseaux de transport. Un fournisseur ne peut effectivement fournir le gaz qu'il vend à son client que si lui et/ou son client ont accès aux réseaux de transport.

Ajoutons à cela qu'à quelques exceptions très locales près, les réseaux de transport constituent un monopole de fait, étant donné que les investissements effectués dans ces derniers représentent des *sunk costs* conséquents : les investissements représentent d'importants montants et peuvent difficilement être utilisés à d'autres fins que le transport de gaz naturel. En outre, la construction de l'infrastructure de transport se heurte à une grande résistance de la population ; l'obtention des autorisations de construction et autres, nécessaires à la construction de réseaux de transport concurrents aux réseaux existants est dès lors exclue *de facto*. Il n'est donc pas réaliste de supposer qu'un ou plusieurs nouveaux réseaux de transport seront construits en plus des réseaux de transport existants. Ceci explique la raison pour laquelle une seule grande entreprise de transport est active en Belgique (scindée, il est vrai, en plusieurs sociétés), laquelle assure le transport de gaz naturel nécessaire à l'approvisionnement de l'ensemble du pays.

L'analyse de la situation juridique avant l'entrée en vigueur de la loi gaz démontre également que le droit d'accès aux réseaux de transport constitue un pilier de base indispensable de la libéralisation du marché du gaz. Il n'existait, en effet, pas de législation sur le plan du

---

<sup>1</sup> Voir également le motif 7 de la directive 2003/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2003 concernant des règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel et abrogeant la directive 98/30/CE, *J.O.*, L 176/57, qui stipule expressément que l'accès non discriminatoire au réseau de transport revêt une importance capitale pour l'accomplissement du marché intérieur du gaz naturel.

transport de gaz naturel octroyant un quelconque monopole à l'entreprise de transport historique, qui était également active sur le marché de la fourniture de gaz naturel. Pourtant, en tant qu'unique fournisseur, seule cette entreprise bénéficiait *de facto* d'un accès aux réseaux de transport. Le fait que les tiers n'eussent pas accès aux réseaux de transport résultait simplement du fait que cette entreprise de transport fut propriétaire de presque toutes les infrastructures de transport de gaz naturel en Belgique. C'est précisément en raison du droit de propriété de cette entreprise de transport que les tiers, à l'exception des clients finals qui étaient approvisionnés par cette entreprise de transport, n'avaient pas accès aux réseaux de transport. La loi gaz n'a pas imposé de changement à cette situation sur le plan du droit de la propriété : le droit de propriété de l'infrastructure de transport peut toujours rester aux mains d'une seule entreprise. Pour introduire la concurrence sur le marché du gaz, la loi gaz a choisi d'accorder un droit d'accès aux réseaux de transport à tous les clients éligibles, de même qu'aux fournisseurs de gaz naturel pour autant qu'ils fournissent aux clients éligibles.

Il est donc évident qu'ignorer ce droit essentiel d'accès aux réseaux de transport reviendrait à remettre en cause la libéralisation du marché du gaz.

2. Il ressort de l'article 15/5 de la loi gaz que la garantie effective du droit d'accès aux réseaux de transport est indissociablement liée au code de bonne conduite et à la régulation des tarifs de transport, visés respectivement à l'article 15/5, §§ 2 et 3, de la loi gaz. Le code de bonne conduite et la régulation des tarifs de transport visent à mettre en œuvre le droit d'accès aux réseaux de transport.

Conformément à l'article 15/5, §3, de la loi gaz, le code de bonne conduite règle l'accès aux réseaux de transport. Avec le code de bonne conduite, le législateur vise à éviter toute discrimination entre utilisateurs du réseau basée sur diverses raisons techniques non pertinentes, qui sont difficilement réfutables, voire irréfutables par les utilisateurs du réseau en raison de leur manque de connaissances spécialisées nécessaires en matière de gestion de réseaux de transport. Avec ce code, le législateur vise dès lors à trouver le juste équilibre entre les utilisateurs du réseau d'une part, et l'entreprise de transport d'autre part. Les intérêts des utilisateurs du réseau et de l'entreprise de transport ne sont, en effet, pas toujours convergents. Il existe dès lors un risque que l'entreprise de transport refuse l'accès à son réseau pour des raisons techniques non pertinentes. En effet, à l'inverse d'une entreprise privée, l'entreprise de transport ne doit pas viser à obtenir le plus grand nombre de clients dans le but de couvrir ses coûts et de réaliser de la sorte un bénéfice aussi élevé que possible. La régulation des tarifs pour l'accès aux réseaux et aux services auxiliaires et l'utilisation de ceux-ci, en vertu de l'article 15/5, §2, de la loi gaz, implique en effet que les

tarifs couvrent précisément la totalité de tous ses coûts réels raisonnables, de même qu'une marge bénéficiaire équitable établie par la CREG, quelle que soit l'intensité d'utilisation des réseaux de transport. De cette garantie de couverture de l'ensemble des coûts et de la marge bénéficiaire équitable naît en effet le risque que l'entreprise de transport essaye de refuser les utilisateurs du réseau pour lesquels la fourniture de service est plus compliquée ou qui représentent des risques techniques ou financiers accrus, et qu'elle tente de justifier son refus à l'aide d'arguments complexes mais non pertinents. Etant donné que le code de bonne conduite clarifie les obligations de l'entreprise de transport et des utilisateurs du réseau, il constitue la traduction technique du droit d'accès aux réseaux de transport, et relève par conséquent également de l'ordre public.

Le code de bonne conduite règle les principales conditions. Les principales conditions règlent également, tout comme le code de bonne conduite, le droit d'accès aux réseaux de transport, et relèvent dès lors également de l'ordre public. L'importance des principales conditions est en effet confirmée expressément par l'article 11, premier alinéa, du code de bonne conduite, en vertu duquel l'entreprise de transport ne peut utiliser son réseau de transport qu'après l'approbation par la CREG de ses principales conditions.

3. La complexité de la gestion des réseaux de transport a également des retombées sur la tarification de la fourniture de services proposée par l'entreprise de transport. Il est impossible, pour un utilisateur du réseau, de déterminer si les prix que l'entreprise de transport fixe de manière autonome, sont effectivement des prix corrects, et ce en raison du fait qu'il ne dispose ni de la spécialisation technique requise, ni des informations nécessaires. En outre, la plupart du temps, il ne peut pas comparer les prix d'une entreprise de transport à ceux d'autres entreprises de transport car l'entreprise de transport jouit d'un monopole de fait et les différents réseaux de transport nationaux peuvent fortement différer les uns des autres. C'est pourquoi l'article 15/5, §2, de la loi gaz garantit des tarifs non discriminatoires et transparents. L'article 15/5, §2, de la loi gaz garantit également que les tarifs de transport ne couvrent pas plus que les coûts réels raisonnables majorés de la marge bénéficiaire équitable. En effet, sans cette régulation des tarifs de transport, le droit d'accès aux réseaux de transport n'est pas effectivement garanti. L'accès aux réseaux de transport est limité non seulement par des tarifs discriminatoires, mais également par des tarifs trop élevés. En outre, des tarifs trop élevés peuvent créer une discrimination entre le fournisseur historique de gaz naturel d'une part et les autres utilisateurs du réseau d'autre part. Le fournisseur historique de gaz naturel appartient, en effet, au même groupe industriel que l'entreprise de transport. Le bénéfice généré par des tarifs trop élevés, à savoir la part de bénéfice dépassant la marge bénéficiaire équitable, profite en grande partie à ce groupe

industriel. Ce groupe pourra donc récupérer une partie des tarifs trop élevés. Les autres utilisateurs du réseau ne pourront faire de même, ou alors dans une mesure beaucoup moins importante, étant donné qu'ils ne sont pas actionnaires de l'entreprise de transport ou qu'ils en sont des actionnaires plus petits. Il va de soi que des tarifs de transport discriminatoires ou trop élevés sapent *de facto* le droit d'accès aux réseaux de transport. La régulation des tarifs de transport relève dès lors aussi de l'ordre public.

## I.2. PROCEDURE D'APPROBATION DES PRINCIPALES CONDITIONS

4. Conformément à l'article 10 du code de bonne conduite, l'entreprise de transport doit rédiger les principales conditions d'accès à son réseau de transport.

Conformément à l'article 15/14, §2, deuxième alinéa, 6°, de la loi gaz, la CREG doit approuver les principales conditions d'accès aux réseaux de transport. Ceci est spécifié à l'article 11 du code de bonne conduite, qui stipule que les principales conditions doivent être approuvées par la CREG pour que l'entreprise de transport puisse utiliser son réseau de transport. L'article 11 précité fixe également les délais et les modalités d'approbation ou de rejet des principales conditions proposées par l'entreprise de transport.

Conformément à l'article 95 du code de bonne conduite, l'entreprise de transport exploitant déjà un réseau de transport le jour de l'entrée en vigueur du code de bonne conduite doit soumettre, conformément à l'article 11, §1<sup>er</sup>, du code de bonne conduite, ses principales conditions à l'approbation de la CREG, deux mois au plus tard après l'entrée en vigueur du code de bonne conduite. Dans ce cas, l'entreprise de transport peut exploiter son réseau de transport en attendant l'approbation de la CREG.

Le code de bonne conduite est entré en vigueur le 12 mai 2003 et le 11 juillet 2003, la S.A. FLUXYS LNG a transmis ses principales conditions pour approbation à la CREG, par porteur et avec accusé de réception.

5. Dans sa décision du 8 janvier 2004, la CREG a rejeté les principales conditions dans leur ensemble. Cette décision a été notifiée à la S.A. FLUXYS LNG le 12 janvier 2004 par lettre recommandée avec accusé de réception.

Conformément à l'article 11, troisième alinéa, du code de bonne conduite, l'entreprise de transport transmet ses principales conditions adaptées à la CREG dans les 75 jours calendrier qui suivent la réception de la décision de rejeter les principales conditions.

La S.A. FLUXYS LNG a transmis à la CREG, par lettre recommandée avec accusé de réception, la version française de ses principales conditions adaptées le 23 mars 2004 et la version néerlandaise de ses principales conditions adaptées le 26 mars 2004.

L'article 11, troisième alinéa, du code de bonne conduite stipule ensuite que la CREG informe l'entreprise de transport de sa décision d'approuver ou de rejeter les principales conditions adaptées dans les 75 jours calendrier qui suivent leur réception.

Par ailleurs, l'article 11, quatrième alinéa, du code de bonne conduite stipule que la CREG peut imposer, pour une période de six mois, qui est renouvelable, des principales conditions provisoires devant être appliquées par l'entreprise de transport si celle-ci ne respecte pas ses obligations dans le délai de 75 jours après réception de la décision de rejet de la CREG (cf. article 11, troisième alinéa, du code de bonne conduite) ou si la CREG a décidé de rejeter les principales conditions adaptées.

6. Le code de bonne conduite ne stipule nulle part que si la CREG en arrive à la conclusion que certaines principales conditions adaptées ne peuvent être approuvées pour des raisons que la CREG expose dans sa décision, il en résulte automatiquement que l'ensemble des principales conditions adaptées doivent être rejetées. Pour garantir la sécurité juridique en cas de rejet partiel ou total des principales conditions adaptées, la CREG estime que des principales conditions provisoires doivent seulement être imposées dans les matières pour lesquelles la CREG n'a pas approuvé les principales conditions adaptées.

Les principales conditions provisoires imposées par la CREG sont valables pour une période de six mois et peuvent chaque fois être renouvelées pour une nouvelle période de six mois. En effet, l'entreprise de transport a le droit – et la CREG juge souhaitable que l'entreprise de transport exerce directement ce droit – de soumettre à l'approbation de la CREG de nouvelles principales conditions pour les matières régies par les principales conditions provisoires. Naturellement, ces nouvelles principales conditions pourront uniquement être approuvées par la CREG si elles tiennent compte des remarques et motifs sur la base desquels la CREG a rejeté les principales conditions adaptées concernées et a imposé des principales conditions provisoires. La proposition de principales conditions pourra alors seulement être approuvée par la CREG.

Par souci d'exhaustivité, il est peut-être utile de préciser que l'entreprise de transport est également habilitée à soumettre de nouvelles principales conditions à l'approbation de la CREG pour les matières qui sont déjà régies par des principales conditions qui ont d'ores et déjà été approuvées par la CREG (cf. article 11, sixième alinéa, et article 48, §5, du code de bonne conduite).

7. Si la CREG constate des erreurs matérielles, par exemple une traduction erronée ou une mauvaise référence à des articles de loi ou aux principales conditions adaptées, sans que lesdites erreurs matérielles ne portent préjudice au contenu de la principale condition adaptée devant être approuvée, la CREG estime que la principale condition adaptée pour laquelle seule une erreur matérielle a été constatée peut être approuvée à condition qu'il soit remédié à l'erreur matérielle constatée.

### I.3. CRITERES D'APPROBATION DES PRINCIPALES CONDITIONS

8. L'article 10, §2, du code de bonne conduite stipule que les principales conditions doivent avoir trait aux treize éléments qu'il énumère.

Il va de soi que la CREG peut refuser d'approuver des principales conditions adaptées lorsqu'elles sont incomplètes, à savoir des conditions qui ne développent que partiellement, voire pas du tout, un ou plusieurs de ces treize éléments et/ou ne répondent pas aux remarques développées par la CREG dans sa décision du 8 janvier 2004.

9. La compétence de la CREG ne se limite toutefois pas à cela. La CREG, en sa qualité d'autorité administrative, est également investie d'une mission de défense de l'intérêt public. L'intérêt public est dès lors un critère de contrôle essentiel pour la CREG, permettant de déterminer si les principales conditions adaptées peuvent ou non recevoir son approbation.

L'intérêt public est un concept large. La CREG interprète ce concept, pour l'application de l'article 11 du code de bonne conduite, comme se référant au moins à toutes les règles de droit relevant de l'ordre public. La législation spécifique au secteur et le droit de la concurrence en font en tout cas partie.

#### La législation spécifique au secteur

10. La législation spécifique au secteur que la CREG englobe dans le concept d' « intérêt public » regroupe toutes les règles d'ordre public.

Il s'agit, par conséquent, du droit d'accès aux réseaux de transport, de la régulation des tarifs de transport et des règles du code de bonne conduite (cf. paragraphes 1 à 3 inclus de la présente décision).

### Le droit de la concurrence

11. Dans le cadre de la libéralisation du marché du gaz, le respect de l'intérêt général comprend notamment la création d'une libre concurrence effective et le fait de veiller au bon fonctionnement du marché (et ce dans l'intérêt final du consommateur particulier et des différents concurrents sur le marché). Il faut veiller, à cet effet, à ce qu'une entreprise en situation de monopole économique ne viole pas l'intérêt public en imposant à ses cocontractants des conditions déraisonnables, inéquitables, déséquilibrées ou disproportionnées susceptibles d'entraver ou de limiter le fonctionnement normal du marché.

La création et le contrôle d'une concurrence libre et efficace dans l'intérêt général va plus loin que le simple fait de garantir un accès libre aux réseaux de transport. L'accès libre aux réseaux de transport est, il est vrai, une condition essentielle à la garantie d'une concurrence effective sur le marché du gaz, mais elle n'est pas suffisante en soi. Il faut dès lors également veiller à ce qu'aucune des principales conditions proposées par l'entreprise de transport n'entrave ou ne limite le fonctionnement normal de la concurrence.

Il faut en outre signaler que la création de ce type de concurrence effective ne se limite pas au marché de la fourniture de gaz naturel aux clients, mais concerne tous les marchés du secteur du gaz (par exemple, également le marché du *trading* de gaz naturel). On ne peut accepter non plus que l'entreprise de transport applique des principales conditions déraisonnables, inéquitables, déséquilibrées ou disproportionnées susceptibles d'entraver ou de limiter le fonctionnement normal de la concurrence sur un marché lié ou un marché voisin.

## **I.4. PRINCIPALES CONDITIONS DANS LE CADRE D'UN MARCHÉ TERMINALLING GNL COMPÉTITIF – IMPORTANCE DES CONTRATS A LONG TERME**

12. L'une des principales caractéristiques de l'accès régulé des tiers au réseau de transport est que l'entreprise de transport ne peut discriminer d'aucune manière les différents utilisateurs du réseau ou les différentes catégories d'utilisateurs du réseau dans l'attribution de l'accès à l'installation de transport concernée. Lorsque la capacité est mise exclusivement

à disposition des utilisateurs du réseau, uniquement dans le cadre de contrats à long terme de 15 à 20 ans, les grands acteurs du marché sont avantagés. Les petits fournisseurs de gaz naturel disposant d'une part de marché limitée, voire nulle, et souhaitant faire leur entrée sur le marché belge du gaz naturel, ne sont généralement pas en mesure de conclure de tels contrats à long terme.

Les contrats de réservation à long terme dans le secteur du gaz naturel constituent une exception aux règles normales du droit de la concurrence, où un droit d'exclusivité est normalement attribué pour une période limitée à 5 ans maximum. Cependant, la Commission européenne accepte des contrats de réservation à long terme dans le marché gazier sous certaines conditions. La CREG ne remet pas ce principe en question. Les contrats à long terme jouent un rôle important dans le lancement de projets d'investissement à grande échelle, facilitent la diversification à moyen terme de l'approvisionnement en gaz naturel au sein de l'Union européenne, garantissent la continuité de l'approvisionnement en gaz naturel et offrent la sécurité d'approvisionnement souhaitée. Dans le même temps, la Commission européenne a souligné que l'accès aux marchés primaire et secondaire doit rester assuré et que la liquidité du marché gazier doit être stimulée autant que possible. À titre d'exemple, la Commission européenne relève la possibilité de programmes de *gas release* (point 22 des conclusions du 5<sup>e</sup> European Gas Regulatory Forum, Madrid, 7-8 février 2002), la coexistence de contrats à long terme avec des contrats spot à courte échéance et des contrats à longue échéance dont les prix reposent sur le marché spot du gaz naturel (voir la communication de la Commission européenne au Parlement européen et au Conseil, « Le marché intérieur de l'énergie : des mesures coordonnées pour garantir la sécurité des approvisionnements énergétiques », COM(2002), 488, p 20).

13. Un investissement important peut justifier des contrats à long terme pour couvrir les risques financiers du projet. De tels contrats à long terme ne peuvent pas, en principe, avoir une durée contractuelle supérieure au délai d'amortissement de l'installation même. De plus, des garanties suffisantes doivent être proposées pour un fonctionnement efficace d'un marché libre, plus particulièrement pour le développement du marché secondaire. Sans ces garanties, la conclusion d'un contrat à long terme constitue une violation du droit européen de la concurrence. Le code de bonne conduite prévoit des principes généraux pour garantir la liquidité et la concurrence sur le marché belge du gaz naturel. Les dispositions du code de bonne conduite concernant les règles d'allocation de capacité, la négociabilité de la capacité et de la flexibilité, l'information, l'application du principe *use-it-or-lose-it* qui doit être interprété au sens le plus large possible et doit donc aussi s'appliquer aux activités de

stockage et d'émission. Il est donc indispensable que les principales conditions soient davantage détaillées par l'entreprise de transport, soumises à l'approbation de la CREG.

14. En ce qui concerne l'approbation et la mise en œuvre concrète des principales conditions approuvées, le code de bonne conduite ne fait pas de distinction entre les contrats à court terme et à long terme. Cela signifie que les principales conditions approuvées s'appliquent aussi aux contrats à long terme. Ce principe constitue une exigence absolue pour garantir la flexibilité et l'ouverture du marché du gaz naturel à tous les acteurs du marché.

## I.5 PROGRAMME INDICATIF DE TRANSPORT - CODE DU RESEAU

15. Conformément à l'article 96 du code de bonne conduite, l'entreprise de transport soumet un programme indicatif de transport à l'approbation de la CREG deux mois au plus tard après l'approbation des principales conditions.

L'article 9, §§ 1<sup>er</sup> et 3, du code de bonne conduite définit les éléments que doit comporter le programme indicatif de transport et stipule que ce programme est établi pour une durée de deux ans au moins et est modifié chaque année sur la base de la politique de congestion visée à l'article 45 du code de bonne conduite menée par l'entreprise de transport.

16. Comme la CREG l'a indiqué au paragraphe 25 de sa proposition (C)020606-CREG-90 d'arrêté royal relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux de transport pour le gaz naturel du 6 juin 2002, les règles d'allocation de capacité peuvent varier sur le marché primaire selon les services de transport proposés. Elles peuvent varier fortement selon qu'elles se rapportent à l'acheminement, au stockage, aux services de GNL, au mélange et à la conversion de qualité. Le programme indicatif de transport devra être systématiquement modifié et adapté en fonction de la constitution du système de réservation automatique, des services de transport proposés par l'entreprise de transport et du développement du marché secondaire. Les éventuelles modifications et adaptations doivent également être approuvées par la CREG.

Le programme indicatif de transport constitue, en fait, un catalogue des produits et services proposés par l'entreprise de transport dont le contenu devra être totalement compatible avec les principales conditions approuvées. Dans ce sens, il est dès lors tout à fait logique que le programme indicatif de transport soit porté à la connaissance des utilisateurs du réseau, comme stipulé à l'article 28 du code de bonne conduite.

17. Le programme indicatif de transport doit notamment contenir la description de tous les services soumis à des tarifs régulés. Sans une définition univoque des services, l'application de tarifs régulés ne supprimerait pas les discriminations entre utilisateurs de réseau. En effet, le gestionnaire du réseau de transport pourrait offrir, à tarif égal, des services à contenu différent.

Le caractère indicatif du programme de transport s'applique essentiellement aux quantités de services annoncées.

Si l'entreprise de transport cesse d'offrir à l'avenir un service, pour le remplacer par un autre, sa politique commerciale ne met pas en cause la validité des contrats conclus antérieurement. Plusieurs cas de figure peuvent se présenter :

- a) l'entreprise de transport négocie avec les souscripteurs des services anciens un avenant à leur contrat, de façon à s'aligner sur les nouvelles définitions de service ;
- b) l'entreprise continue à inclure dans ses propositions tarifaires les services anciens, même s'ils ne sont plus commercialisés à de nouveaux utilisateurs.

Le programme indicatif de transport porte sur l'offre future de capacité et n'a pas d'effet rétroactif. Toutes les dispositions du programme indicatif de transport compatibles avec les contrats existants seront toutefois d'application pour ces contrats. Dans la mesure où l'évolution du programme indicatif ne met pas en cause les droits acquis antérieurement, cette évolution n'est pas subordonnée à un accord des utilisateurs détenteurs de capacités.

18. Conformément à l'article 97 du code de bonne conduite, l'entreprise de transport doit soumettre un code du réseau à l'approbation de la CREG quatre mois au plus tard après l'approbation des principales conditions.

Comme la CREG l'a indiqué au paragraphe 16 de sa proposition (C)020606-CREG-90 d'arrêté royal relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux de transport pour le gaz naturel du 6 juin 2002, le code du réseau devra aborder les principes de base relatifs aux droits et obligations de l'entreprise de transport et des utilisateurs du réseau en matière d'équilibre du réseau, de nominations et de renominations, d'allocation du gaz naturel, d'écarts et de non-respect de l'équilibre du réseau, d'utilisation des installations de stockage et de GNL, des interruptions, des réductions, des mesures sur le réseau de transport et de procédure de raccordement.

Le code du réseau comporte toutes les règles liées à l'utilisation et au fonctionnement du système de réservation automatique et au lien avec le marché secondaire.

L'article 88 du code de bonne conduite stipule clairement que chaque proposition de modification du code du réseau, avant d'être soumise à l'approbation de la CREG, doit être transmise pour consultation aux utilisateurs du réseau qui ont signé ce code. Ces utilisateurs du réseau disposent d'un mois au minimum pour transmettre leurs remarques à ce sujet à l'entreprise de transport. L'entreprise de transport transmet pour approbation à la CREG la proposition de modification du code du réseau, accompagnée, le cas échéant, des remarques des utilisateurs du réseau.

## **II. ANALYSE DES ADAPTATIONS PORTEES AUX PRINCIPALES CONDITIONS DE LA S.A. FLUXYS LNG**

19. L'examen ci-après vérifie si les principales conditions adaptées imposées par la S.A. FLUXYS LNG à ses cocontractants sont raisonnables, équitables, équilibrées et proportionnelles, et dès lors conformes à l'intérêt public.

### **II.1. CONSIDERATIONS GENERALES**

20. La CREG constate que, dans une très large mesure, les principales conditions adaptées répondent aux remarques d'ordre général formulées par la CREG aux paragraphes 21, 22, 25 et 26 de la décision du 8 janvier 2004.

21. La S.A. FLUXYS LNG fait référence au programme indicatif de transport dans les articles 2, 14, 16 et 26 des principales conditions adaptées. La S.A. FLUXYS LNG indiquera dans son programme indicatif de transport comment elle entend offrir ses services de transport. Le programme indicatif de transport traitera dès lors à la fois des durées des contrats de transport et de la répartition des capacités disponibles en capacité ferme et interruptible, des règles d'allocation et de l'offre de slots et de flexibilité. A cet égard, la S.A. FLUXYS LNG tiendra compte des besoins spécifiques des catégories d'utilisateurs du réseau. La CREG demande à la S.A. FLUXYS LNG d'également prendre en considération les remarques formulées dans sa décision du 8 janvier 2004, en particulier aux paragraphes 23 et 25 concernant l'offre de capacité.

22. Etant donné que la CREG sera amenée à devoir se prononcer sur le programme indicatif de transport proposé par la S.A. FLUXYS LNG conformément à l'article 9, §2, du

code de bonne conduite, elle souhaite préciser d'emblée ses vues, afin de réduire tant que faire se peut toute incertitude réglementaire. Ces éléments sont repris dans les paragraphes 23 à 26 inclus de la présente décision. Afin d'éviter tout malentendu, la CREG rappelle que le programme indicatif de transport est purement indicatif, comme son nom l'indique. Par conséquent, les contrats actuels et futurs peuvent s'écarter du programme indicatif de transport, à moins que celui-ci ne contienne des règles d'ordre public extraites de la législation (de la loi gaz ou du code de bonne conduite par exemple) ou des principales conditions approuvées. Il est évident que le rappel de règles d'ordre public dans le programme indicatif de transport ne change rien au caractère d'ordre public de ces règles.

23. La CREG, au paragraphe 25 de sa décision du 8 janvier 2004 rappelle qu'un « principe de marché libre est de laisser les clients libres dans le dosage et la combinaison des services qu'ils commandent. Il ne convient pas d'imposer aux affréteurs, et par conséquent de leur facturer, des services dont ils n'ont pas besoin. Ce principe doit être respecté, en particulier, dans la définition du slot ».

Ce libre choix de l'utilisateur du terminal GNL doit être examiné en ce qui concerne le service de déchargement d'un cargo. Il existe une taille minimale de fenêtre d'accès au terminal, compte tenu de la suite d'opérations à effectuer (entrée dans le terminal, amarrage, déchargement, sortie du terminal, etc.). La CREG demande à la S.A. FLUXYS LNG d'étudier la possibilité pour l'utilisateur du terminal de pouvoir réserver, au-delà de cette taille minimale et au tarifé régulé des marées supplémentaires lui conférant une certaine marge d'erreur sur sa programmation. Cette flexibilité de déchargement pourrait varier d'un utilisateur à l'autre, en fonction du risque qu'il est prêt à courir et du degré de confiance qu'il a en son planning de déchargement. La définition du slot, incorporant plus ou moins de flexibilité de déchargement, et la facture totale à payer seraient donc adaptés aux besoins de l'utilisateur du terminal méthanier et le niveau de risque encouru par un utilisateur sera librement déterminé et indépendant des autres utilisateurs du terminal.

Le nombre de marées incluses dans une fenêtre de déchargement (y compris la flexibilité) ne pourrait toutefois pas être illimité. Une limitation sera introduite pour éviter que l'accès au terminal puisse être verrouillé par un utilisateur du terminal GNL sous prétexte qu'il ne contrôle pas le planning des opérations en amont du terminal de déchargement, et qu'il a besoin de se ménager une fenêtre de déchargement démesurément longue.

En pratique, le mécanisme d'une offre avec flexibilité différenciée sera affiné grâce à l'expérience du fonctionnement du terminal en environnement multi-utilisateurs.

24. Si un méthanier arrive en retard et que le déchargement de sa cargaison ne peut se faire qu'en « débordant » de sa fenêtre de déchargement, deux cas de figure se présentent :

1° La S.A. FLUXYS LNG fait des efforts raisonnables pour accepter le déchargement de cette cargaison sans que le service d'un autre utilisateur ne soit ou ne risque d'être perturbé ou influencé.

2° Le déchargement n'est pas possible sans impact sur un autre utilisateur du terminal et, sauf accord des utilisateurs concernés, le navire doit attendre.

Pour l'application de ce mécanisme, il est indispensable de partir d'une programmation qui fixe qui est titulaire des droits sur les marées d'accès du méthanier au terminal. Cette programmation de référence fixe les droits et devoirs de chacun. Partant de cette référence, les acteurs sont invités à s'entendre, sur une base négociée, en cas de perturbation des horaires.

25. La CREG invite la S.A. FLUXYS LNG à étudier l'opportunité et les modalités de la vente, sans préjudice des droits fermes vendus, de slots non fermes, libérés au besoin pour permettre de résorber un retard occasionné par un incident technique ou la fermeture du port par exemple. La CREG demande que soient étudiées l'opportunité et les modalités de la vente de slots interruptibles.

L'offre de slots interruptibles est à envisager, notamment, pour faire face à des situations de crises d'approvisionnement. Une flambée des prix du gaz sur une bourse à court terme, pourrait attirer, dans des cas exceptionnels, des méthaniers en surnombre, prêts à risquer un temps d'attente. La CREG a toujours considéré que le terminal pourrait avoir un rôle à jouer en matière de sécurité d'approvisionnement, et souhaite que les services offerts soient suffisamment complets pour répondre à ces situations d'urgence.

Cette formule permet de valoriser des fenêtres de déchargement, dans l'éventualité où, pour des raisons opérationnelles, elles ne pourraient pas être offertes comme capacité ferme. L'entreprise de transport peut ainsi respecter l'article 4 du code de bonne conduite, imposant de mettre la totalité de la capacité utilisable à la disposition des utilisateurs du réseau.

Les résultats de cette étude permettront d'envisager une adaptation des principales conditions.

26. Indépendamment de la possibilité de transfert de quantités de GNL en stock d'un utilisateur du terminal à un autre prévue par l'article 35 des principales conditions adaptées, la CREG demande que l'offre par l'opérateur du terminal de services de « pooling » et de

« lending » soit envisagée, dans la mesure où ces mécanismes permettent de faciliter l'accès au réseau d'entreprises de fourniture possédant un portefeuille de clients plus petit, conformément à l'article 10, §3, du code de bonne conduite. Différents degrés de pooling sont possibles. La CREG est consciente qu'un pooling complet n'est envisageable que moyennant un accord avec tous les utilisateurs du terminal méthanier compte tenu des implications importantes que peut avoir un système de pooling en matière de responsabilités des parties.

Le pooling résultant d'accords individuels entre utilisateurs est d'ores et déjà possible. L'étude demandée par la CREG concerne l'offre éventuelle d'un service par la S.A. FLUXYS LNG, dans lequel le niveau de rémunération de l'opérateur est fonction des responsabilités et des risques associés à ce service. Les résultats de l'étude relative à ces services devront être disponibles de sorte que leur mise en service, si elle se justifie, soit effective dès la présence sur le terminal de plusieurs utilisateurs disposant de contrats à long terme.

27. Au paragraphe 38 de sa décision du 8 janvier 2004, la CREG demande à la S.A. FLUXYS LNG de préciser les modalités d'un éventuel accès prioritaire des gestionnaires de réseaux tiers aux services de la S.A. FLUXYS LNG dans le cadre de leurs besoins opérationnels. Certains articles des principales conditions, notamment les articles 7, (ii), et 11, (ii), suggèrent que la S.A. FLUXYS LNG entend donner un accès prioritaire à des gestionnaires de transport voisins. Tant que les modalités ne seront pas précisées dans les principales conditions, les gestionnaires de réseaux de transport ne peuvent toutefois pas jouir d'un droit de priorité. La S.A. FLUXYS LNG peut proposer une adaptation des principales conditions en ce sens. En attendant, la CREG impose une modification des articles 7, (ii), et 11, (ii).

28. La CREG renvoie également à l'article 87 du code de bonne conduite qui oblige l'entreprise de transport à établir un code du réseau. Selon la définition du code du réseau donnée à l'article 1, 47°, du code de bonne conduite, le code du réseau permet « une automatisation du traitement des demandes ». En effet, le code du réseau est une condition préalable au traitement d'une demande fait sur la base d'un formulaire limité. Grâce à la standardisation de l'ensemble des règles sous la forme de « conditions générales », on peut se concentrer, lors de la demande sur des données variables sans devoir négocier toutes sortes de règles. Plus les dispositions sont standardisées, mieux une demande pourra être traitée par ordinateur, ce qui s'avèrera nécessaire, notamment, pour la demande de capacité portant sur le jour suivant dont il est question à l'article 8 du code de bonne conduite.

Conformément à l'article 97 du code de bonne conduite, l'entreprise de transport doit soumettre le code du réseau à l'approbation de la CREG quatre mois au plus tard après l'approbation de ses principales conditions. Le code du réseau comprend notamment les éléments suivants : les dispositions relatives à l'utilisation et au fonctionnement du système de réservation automatique, les règles en matière d'offre de capacité et de flexibilité sur le marché secondaire, les règles d'allocation de capacité, les règles en matière de congestion, les procédures et les délais en vigueur mentionnés au chapitre 8 du code de bonne conduite et le mode d'échange d'informations et de données entre l'entreprise de transport et les utilisateurs du réseau. Lorsque les principales conditions développent les sujets mentionnés à l'article 10 du code de bonne conduite et que le programme indicatif de transport est le résultat de la politique commerciale menée par l'entreprise de transport, le code du réseau comprend toutes les procédures, règles opérationnelles et conventions nécessaires au bon fonctionnement quotidien.

Dans les articles 3 et 22 de ses principales conditions adaptées, la S.A. FLUXYS LNG fait référence à la procédure d'approbation des navires (*Ship Approval Procedure*). A l'article 31 de ses principales conditions adaptées, la S.A. FLUXYS LNG renvoie aux règles visant à stimuler le fonctionnement du marché secondaire. A l'article 33 de ses principales conditions adaptées, la S.A. FLUXYS LNG aborde les systèmes opérationnels mis en place par la S.A. FLUXYS LNG. Les articles 3, 22, 31 et 33 des principales conditions adaptées renvoient donc aux procédures et aux règles opérationnelles qui doivent être élaborées concrètement. Comme indiqué précédemment, les procédures, règles opérationnelles et conventions doivent faire partie du code du réseau. En attendant que la CREG approuve les principales conditions adaptées, le programme indicatif de transport et le code du réseau, la S.A. FLUXYS LNG mentionnera les procédures et règles opérationnelles dans les contrats de transport. La CREG souligne à nouveau que le code du réseau servira de base à un contrat de transport standard. Dès lors, les procédures et les règles opérationnelles qui figurent dans les contrats de transport peuvent différer de celles qui seront reprises dans le code du réseau, à moins que le code du réseau ne reprenne des règles d'ordre public extraites de la législation ou des principales conditions approuvées.

Conformément à l'article 97 du code de bonne conduite, la S.A. FLUXYS LNG soumet son code du réseau à l'approbation de la CREG quatre mois au plus tard après l'approbation des principales conditions.

29. Dans les paragraphes 11 à 13 inclus de la présente décision, la CREG explique que la Commission européenne a accepté le principe des contrats à long terme, à condition que des garanties suffisantes soient offertes pour la concrétisation d'un marché libre du gaz

naturel, en particulier des garanties pour le bon fonctionnement du marché secondaire. Sans ces garanties, la conclusion d'un contrat à long terme constitue une violation du droit européen de la concurrence. Il est incontestable que dans la pratique, la totalité de la capacité ferme disponible sur le marché primaire du terminal méthanier de Zeebrugge sera réservée sous la forme de contrats à long terme. Ceci a comme conséquence automatique que l'accès des tiers au terminal méthanier par le biais du marché primaire sera pratiquement exclu. Dès lors, pour que ces contrats à long terme ne soient pas contraires au droit européen de la concurrence, il convient de veiller à ce que des tiers puissent quand même encore accéder au terminal méthanier par le biais d'un marché secondaire pleinement opérationnel. Ainsi, le code de bonne conduite stipule à l'article 46, deuxième alinéa, qu'un utilisateur du réseau est tenu de proposer, sur le marché secondaire, la capacité ferme allouée dont il n'a momentanément plus besoin ou dont il n'a plus besoin de manière permanente. Conformément à l'article 87, 2°, du code de bonne conduite, le code du réseau doit définir des règles en matière d'offre de capacité et de flexibilité sur les marchés secondaires éventuels. En d'autres termes, tout utilisateur du réseau, en tant que détenteur de droits sur de la capacité, ne peut décider en totale indépendance de la destination de la capacité qu'il a réservée. La CREG estime dès lors qu'en termes de droit de la concurrence, l'ajout des deux mécanismes de marché prévus dans les principales conditions adaptées, à savoir l'offre sur le marché secondaire d'un slot par l'utilisateur du terminal méthanier jusqu'à 20 jours avant la date de début du slot à un prix qu'il détermine lui-même et le mandat de la S.A. FLUXYS LNG pour offrir le même slot au même moment sur le marché secondaire au tarif régulé de deux mois à 10 jours avant la date de début du slot, doivent offrir suffisamment de garanties pour faciliter l'accès de tiers au terminal méthanier par le biais du marché secondaire et empêcher tout comportement *anti-hoarding* dans le chef des utilisateurs du terminal méthanier.

30. Par conséquent, le premier mécanisme de marché selon lequel tout utilisateur du terminal méthanier doit offrir sur le marché secondaire sous forme de slot entier un slot qu'il n'utilise pas, jusqu'à 20 jours avant la date de début du slot, ne débouche pas sur une limitation déraisonnable des droits que l'utilisateur du réseau détient sur la capacité qu'il a réservée.

L'article 1, 23°, de l'arrêté royal du 15 décembre 2003 relatif à la structure tarifaire générale et aux principes de base et procédures en matière de tarifs et de comptabilité des entreprises de transport de gaz naturel actives sur le territoire belge pour leurs nouvelles infrastructures de transport reconnues comme d'intérêt national ou européen et nécessaires pour permettre le développement à long terme de celles-ci (ci-après : l'arrêté royal du 15

décembre 2003) définit un slot comme une activité de base comprenant la réception et le déchargement d'un navire transportant du GNL, le stockage tampon de gaz naturel liquéfié et la regazéification et la mise à disposition de gaz. Selon l'article 3, §2, de l'arrêté royal du 15 décembre 2003, pour les activités des terminaux GNL, l'activité de base est le slot qui se compose de trois services de base. En d'autres termes, l'activité de base du terminal méthanier est un slot qui se compose de trois services de base. Par conséquent, si un utilisateur du réseau souhaite accéder au terminal méthanier, il doit en premier lieu avoir droit à cette activité de base et pouvoir acheter un slot. L'achat/la réservation de services complémentaires et/ou supplémentaires, qui consiste essentiellement à acheter/réserver une plus grande flexibilité en fonction de l'activité de base slot achetée/réservée, n'a aucune valeur pour quelqu'un qui souhaite faire une utilisation physique du terminal méthanier, si cette personne ne peut disposer de l'activité de base qu'est un slot. L'activité de base slot achetée/réservée sur le marché primaire constitue donc l'objet principal des contrats à long terme. Dans la pratique, puisque la totalité de la capacité ferme de l'activité de base slot du terminal méthanier de Zeebrugge sera réservée par le biais de contrats à long terme, il est nécessaire d'appliquer le même principe d'offre d'une activité de base slot sur le marché secondaire. Il n'est pas intéressant pour les utilisateurs du terminal méthanier, qui ont pu accéder au terminal par le biais du marché primaire, d'acheter ou de réserver une plus grande flexibilité tant qu'ils n'ont pas acquis une activité de base slot. Ce principe vaut également pour les utilisateurs du réseau qui souhaitent pouvoir accéder au terminal méthanier par le biais du marché secondaire. C'est seulement de cette manière que les tiers, en ce compris les nouveaux entrants et les petits acteurs du marché, pourront bénéficier d'un véritable accès au marché GNL par le biais du marché secondaire et que l'ensemble des utilisateurs du réseau, qu'ils accèdent au terminal par le biais du marché primaire ou du marché secondaire, pourront être mis sur un pied d'égalité. Un tel mécanisme de marché non prévu n'offre pas de garanties suffisantes pour empêcher les pratiques concertées entre utilisateurs du réseau qui ont déjà accès au terminal méthanier par le biais du marché primaire, ce qui équivaut à une répartition interdite du marché.

31. Le second mécanisme de marché intégré par lequel la S.A. FLUXYS LNG offrira l'activité de base slot sur le marché secondaire au tarif régulé, de 2 mois à 10 jours avant la date de début du slot concerné, n'implique pas davantage une limitation déraisonnable des droits que l'utilisateur du réseau détient sur la capacité qu'il a réservée. En effet, l'offre de la S.A. FLUXYS LNG est parallèle à l'offre de l'utilisateur du réseau qui détermine en toute indépendance le prix auquel il souhaite vendre l'activité de base slot sur le marché secondaire. Le bénéficiaire de l'offre dépendra de la demande des tiers à l'égard de ces activités de base afin de pouvoir accéder au terminal méthanier. Si la demande est élevée et

qu'un tiers souhaite absolument accéder au terminal méthanier, ce tiers ne prendra pas le risque d'attendre que la S.A. FLUXYS LNG propose l'activité de base slot au tarif régulé mais réservera plutôt le slot deux mois avant la date de début du slot. En tout cas, il faut empêcher qu'une activité de base slot soit offerte sur le marché secondaire à un prix tellement supérieur au prix en vigueur sur le marché primaire que l'activité de base slot disponible n'est pas vendue et que l'accès des tiers au terminal méthanier est bloqué. En conséquence, la CREG estime nécessaire, à partir d'un certain moment, que soit introduit un mécanisme de marché plafonnant le prix de l'activité de base slot afin d'éviter la situation susmentionnée.

## II.2. ANALYSE DES REMARQUES PREALABLES

32. La CREG constate que, sans préjudice de la réserve juridique, les principales conditions adaptées tiennent compte des remarques formulées par la CREG aux paragraphes 9 à 20 inclus de la décision du 8 janvier 2004. La S.A. FLUXYS LNG a, de façon justifiée, supprimé ses remarques et commentaires initiaux, tels que formulés dans les principales conditions initiales, dans les principales conditions adaptées.

33. En ce qui concerne la réserve juridique, la CREG souligne que les cours et tribunaux pourraient uniquement décider souverainement au cas par cas, en application de l'article 159 de la Constitution, de déclarer inapplicable l'article 10 du code de bonne conduite et dès lors estimer que le Roi aurait outrepassé ses pouvoirs en ce qui concerne l'article 10 du code de bonne conduite, mais que leur décision vaut uniquement *inter partes*. Pour le reste, l'article 10 du code de bonne conduite reste d'application.

## II. 3. ANALYSE DES DEFINITIONS

34. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées dans les paragraphes 27 à 32 de sa décision du 8 janvier 2004.

35. La CREG constate toutefois que certaines définitions sont superflues. Il s'agit de la définition des termes « Acheminement en Belgique », (le terme « acheminement » étant expressément défini à l'article 1<sup>er</sup>, 17°, du code de bonne conduite) ; « Règles d'allocation de capacité », (ce termes étant expressément définis à l'article 1<sup>er</sup>, 23°, du code de bonne conduite) ; et « Entreprise de transport », (ce terme étant expressément défini à l'article 1<sup>er</sup>,

9°, de la loi gaz). La CREG renvoie sur ce point à la remarque formulée au paragraphe 27 de sa décision du 8 janvier 2004.

36. Lorsqu'un gestionnaire de réseau de transport voisin fait appel aux services de la S.A. FLUXYS LNG, il a la qualité d'utilisateur du terminal méthanier. Compte tenu de la remarque formulée au paragraphe 27 de cette décision, la CREG estime devoir clarifier la définition des termes « Volume utile » de la façon suivante :

« Volume maximum de GNL qui peut être emmagasiné dans l'installation de GNL pour les utilisateurs du terminal méthanier, les besoins opérationnels de Fluxys LNG et ses obligations légales. »

37. En vertu de ce qui précède, la CREG décide d'approuver les définitions des pages 6 et 7 des principales conditions adaptées, à l'exception des définitions des termes « Acheminement en Belgique », « Règles d'allocation de capacité » et « Entreprise de transport » qui seront supprimées, et à l'exception de la définition des termes « Volume utile », qui sera remplacée par le texte suivant :

« Volume utile : Volume maximum de GNL qui peut être emmagasiné dans l'installation de GNL pour les utilisateurs du terminal méthanier, les besoins opérationnels de Fluxys LNG et ses obligations légales. »

## II.4. ANALYSE DES PRINCIPALES CONDITIONS ADAPTEES PAR ARTICLE

### **Chapitre I – Méthodologie de calcul des capacités utilisables et disponibles**

38. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées dans les paragraphes 33 à 40 de sa décision du 8 janvier 2004.

39. En ce qui concerne la remarque formulée au paragraphe 34 de sa décision du 8 janvier 2004, la CREG constate que le contenu de l'article 5 des principales conditions initiales n'a pas été repris dans les principales conditions adaptées. La CREG demandait que la liste de tous les documents d'information et des autorisations et certificats requis pour autant que le gestionnaire du terminal de GNL en ait besoin afin de remplir ses obligations légales ou contractuelles (cf. article 19,10° du code de bonne conduite) soit établie dans les principales conditions ou qu'il soit stipulé dans les principales conditions que cette liste est publiée sur le site Internet de la S.A. FLUXYS LNG et est applicable pour tous les utilisateurs

du réseau de la S.A. FLUXYS LNG. La CREG indique aussi que cette condition peut être satisfaite en incluant ladite liste dans le code de réseau. La S.A. FLUXYS LNG ne faisant plus mention de cette liste dans ses principales conditions adaptées, la CREG renvoie au code de réseau et demande que ladite liste y soit incluse.

40. La CREG estime que le chapitre 1 des principales conditions adaptées répond aux exigences formulées aux paragraphes 36 et 37 de sa décision du 8 janvier 2004. Elle renvoie au programme indicatif de transport pour les informations concernant l'offre de services proprement dite.

41. En ce qui concerne l'énumération et la description des services demandée au paragraphe 39 de sa décision du 8 janvier 2004, la CREG renvoie au programme indicatif de transport.

42. En ce qui concerne l'article 4 de la version néerlandaise des principales conditions adaptées, la CREG constate que des mentions en français ont été reprises à côté du schéma et qu'en dessous du schéma en question figure un tableau dans lequel ces mentions sont traduites en néerlandais.

Puisque les principales conditions adaptées à approuver font partie intégrante de la décision à prendre par la CREG, il est recommandé, en application des lois du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative, que l'ensemble du document soumis à l'approbation de la CREG soit rédigé dans une seule et même langue et que le double emploi des langues soit évité au sein d'un seul et même document, sous peine de nullité.

43. En ce qui concerne l'article 6, i, de la version néerlandaise des principales conditions adaptées, la CREG constate une erreur de traduction du français vers le néerlandais. L'expression « het volume van de buffer » doit être remplacée par « het volume van de hiel ».

44. Pour les raisons exposées au paragraphe 27 de cette décision, la CREG complète les articles 7, ii et 11, ii, avec les mots suivants : « dans la mesure où ils sont approuvés par la CREG ».

45. En ce qui concerne l'article 15, i, de la version néerlandaise des principales conditions adaptées, la CREG constate que « GNL » doit être remplacé par « LNG » à la dernière phrase.

46. En vertu de ce qui précède, la CREG estime que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 1°, du code de bonne conduite, et décide d'approuver les

articles qui le composent dans leur présente forme à l'exception des articles 7, ii, et 11, ii, pour lesquels des principales conditions provisoires sont imposées, et approuve les articles 4, 6 et 15 des principales conditions adaptées de la version néerlandaise, sous réserve d'une traduction correcte.

Comme exposé ci-dessus, la CREG impose les principales conditions provisoires suivantes pour l'article 7, ii, :

« le volume du stockage pour besoins opérationnels de Fluxys LNG compte tenu de ses obligations légales et ses accords de coopération avec d'autres entreprises de transport en vue d'assurer l'intégrité de réseaux de transport en Belgique, dans la mesure où ils sont approuvés par la CREG. »

Comme exposé ci-dessus, la CREG impose les principales conditions provisoires suivantes pour l'article 11, ii, :

« les capacités de regazéification pour besoins opérationnels de Fluxys LNG compte tenu de ses obligations légales et ses accords de coopération avec d'autres entreprises de transport en vue d'assurer l'intégrité de réseaux de transport en Belgique, dans la mesure où ils sont approuvés par la CREG.»

Comme exposé ci-dessus, la CREG approuve mais corrige l'article 4 des principales conditions adaptées de la version néerlandaise, dans la mesure où des termes en français apparaissant dans le schéma sont remplacés par leur équivalent en néerlandais et le tableau reprenant les traductions en néerlandais des termes en français sera supprimé.

Comme exposé ci-dessus, la CREG approuve l'article 6 des principales conditions adaptées de la version néerlandaise dont la traduction néerlandaise correcte est la suivante :

« Art. 6. Het nuttige opslagvolume in de methaangasterminal wordt bepaald door het verschil tussen het totale volume en,

- (i) het volume van de hiel (volume dat niet onder normale exploitatieomstandigheden kan worden afgenomen) en,
- (ii) het dood volume dat onder normale exploitatieomstandigheden niet kan worden gevuld (volume boven het alarmniveau en volume dat niet kan worden gevuld om de LNG circulatie tussen de verschillende LNG-opslag tanks in stand te houden). »

Comme exposé ci-dessus, la CREG approuve l'article 15, i, premier alinéa des principales conditions adaptées de la version néerlandaise dont la traduction néerlandaise correcte est la suivante :

« i. Beperkingen in verband met de ontvangstcapaciteit:

De ontvangstfrequentie van de schepen die permanent op de steiger kan worden bereikt, is kleiner dan de maximale theoretische ontvangstfrequentie als bedoeld in Art. 3, i, en wordt bepaald door Fluxys LNG, als voorzichtige en redelijke operator, rekening houdend met de gangbare gebruiken en gewoontes die algemeen in de LNG sector worden bekend en nageleefd. »

### **Chapitre II – Méthodologie de calcul en matière de capacité non utilisée visée à l'art 47, §2 du code de bonne conduite**

47. La CREG constate qu'il a été tenu compte de la remarque formulée au paragraphe 22, point a, de sa décision du 8 janvier 2004.

48. Les informations découlant du registre visé à l'article 18 des principales conditions adaptées ne sont accessibles qu'à la CREG, afin qu'elle puisse, en application de l'article 48, §3, du code de bonne conduite, entreprendre les démarches nécessaires pour que la S.A. FLUXYS LNG supprime partiellement ou entièrement l'allocation de la capacité non-utilisée. L'article 18 doit être complété en ajoutant la phrase : « Il est confidentiel et peut être consulté uniquement par la CREG et l'utilisateur du terminal méthanier concerné. »

49. La CREG constate à l'article 20, vi, des principales conditions adaptées une erreur de traduction du français vers le néerlandais. La traduction correcte doit être : « de toegewezen vaste capaciteit in het kader van bevoorradings- en/of leveringscontracten waarvan Fluxys LNG kennis draagt ».

Il en va de même pour l'article 20, xi, des principales conditions adaptées. La traduction correcte doit être : « de rechtvaardigingen en relevante gegevens die door de gebruiker van de methaanterminal kenbaar worden gemaakt ».

50. En vertu de ce qui précède, la CREG estime que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 2°, du code de bonne conduite, et décide d'approuver les articles qui le composent dans leur présente forme l'exception de l'article 18 et des points vi et xi de la version néerlandaise de l'article 20 des principales conditions adaptées.

Comme exposé ci-dessus, la CREG impose les principales conditions provisoires suivantes pour l'article 18 :

« Art. 18. Le registre visé à l'Art. 17 prendra la forme électronique. Il est confidentiel et peut être consulté uniquement par la CREG et l'utilisateur du terminal méthanier concerné. »

Comme exposé ci-dessus, la CREG impose des principales conditions provisoires suivantes pour la version néerlandaise de l'article 20, points vi et xi :

« vi. de toegewezen vaste capaciteit in het kader van bevoorradings- en/of leveringscontracten waarvan FLUXYS LNG kennis draagt; »

« xi. de rechtvaardigingen en relevante gegevens die door de gebruiker van de methaanterminal kenbaar worden gemaakt. »

### **Chapitre III – Règles d'allocation de capacité et la manière dont la capacité interruptible est proposée**

51. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées aux paragraphes 22, point b, 41 et 43 à 49 de sa décision du 8 janvier 2004.

52. En ce qui concerne les remarques formulées aux paragraphes 41 et 42 de sa décision du 8 janvier 2004, la CREG renvoie aux paragraphes 21 à 26 de la présente décision.

53. En ce qui concerne l'article 24 des principales conditions adaptées, la CREG constate au point ii une erreur de traduction du français vers le néerlandais. La traduction correcte doit être : « de belanghebbende partijen nemen deel aan de procedure en ondertekenen een geheimhoudingsakkoord ».

54. En ce qui concerne les articles 25 et 26 des principales conditions adaptées, afin qu'il soit clair que toutes les capacités disponibles, y compris les capacités rendues disponibles entre la clôture de la dernière session de vente et le moment considéré, sont visées par cet article, la CREG constate qu'il y a lieu de lire « Les capacités non allouées dans le cadre d'un processus de session de vente » et non « Les capacités, encore disponibles à l'issue du processus de session de vente ».

55. En outre, en ce qui concerne l'article 26 des principales conditions adaptées, les règles d'allocation des capacités disponibles doivent être précisées dans les principales

conditions et non dans le programme indicatif de transport, conformément à l'article 10, §2, 3° du code de bonne conduite. Par conséquent, les termes « sont allouées suivant les principes d'allocation décrits dans le programme indicatif de transport de Fluxys LNG » par les termes « sont allouées suivant le principe *First Committed First Served* ».

56. En vertu de ce qui précède, la CREG estime que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 3°, du code de bonne conduite, et décide d'approuver les articles qui le composent dans leur présente forme à l'exception des articles 25 et 26, pour lesquels elle impose les principales conditions provisoires suivantes :

« Art. 25. Les capacités non allouées dans le cadre d'un processus de session de vente visé à l'article 24 sont allouées conformément à la section 2 jusqu'à l'organisation d'une nouvelle session de vente. »

« Art. 26. Les capacités non allouées dans le cadre d'un processus de session de vente visé à la section 1 sont allouées suivant le principe *First Committed First Served*. ».

En vertu de ce qui précède, la CREG approuve l'article 24, ii des principales conditions adaptées dont la traduction néerlandaise correcte est la suivante :

« Art. 24, ii, de belanghebbende partijen nemen deel aan de procedure en ondertekenen een geheimhoudingsakkoord ».

#### **Chapitre IV – Règles liées à la négociabilité de la capacité du terminal méthanier et la manière dont elles sont établies dans les contrats de transport**

57. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées aux paragraphes 50 à 56 de sa décision du 8 janvier 2004.

58. La S.A. FLUXYS LNG n'ayant pas tenu compte, dans ses principales conditions adaptées, de la remarque formulée au paragraphe 50, 4<sup>ème</sup> alinéa de sa décision du 8 janvier 2004, la CREG décide d'ajouter un article 35 *bis* aux principales conditions adaptées. Cet article 35 *bis* sera formulé comme suit : « Art. 35 *bis*. Les offres que font les utilisateurs du terminal méthanier sur le marché secondaire de capacité seront communiquées à Fluxys LNG en application de l'article 46 alinéa 3 du code de bonne conduite et publiées sur le site Internet de Fluxys LNG. ».

59. En ce qui concerne l'article 31 des principales conditions adaptées, la CREG constate que la S.A. FLUXYS LNG prévoit un certain nombre de dispositions dans le cadre de sa politique de gestion des congestions et de facilitation du marché secondaire. Ces dispositions présentent l'avantage de combattre l'éventuelle rétention de capacités en introduisant des échéances permettant à un utilisateur ou à un utilisateur potentiel du terminal de pouvoir acheter en temps utiles les capacités non utilisées sur le marché secondaire. La contrainte consistant à vendre, dans un premier temps, les slots non utilisés sous forme non dissociée permet de favoriser l'accès au terminal en garantissant que tous les services minimaux requis sont offerts au sein du slot pour le déchargement d'une cargaison, le stockage du gaz et sa relivraison à la sortie du terminal méthanier.

A cet égard, la CREG renvoie à l'avis du *Council of European Energy Regulators* (CEER) du 16 avril 2004, publié sur son site Internet, au sujet de l'incidence du droit d'accès aux réseaux de transport sur l'exercice des droits que possèdent non seulement l'entreprise de transport mais aussi ses utilisateurs du réseau sur cette infrastructure de transport :

*“The Third Party Access imposed by the law implies a reduction of the rights of the owners of transmission infrastructure. The owners are no more absolutely free to do what they want with their network: they have to grant access to third parties on a regulated basis. The counterpart is that these third parties, the shippers, must also accept limitations in their rights. The network user who objectively does not use the capacity he has booked, should not be allowed to hoard it and to speculate. Without the anti-hoarding provisions, there would be an imbalance between the rights of the shipper and the owner of the infrastructure. Even worse, the whole principle of TPA laid down in the Directive could be by-passed. An owner could sell all his capacity to one shipper, on the primary market against regulated tariffs, and this shipper could resell the capacity against abusive prices on the non-regulated secondary market.”*

Le CEER applique donc le principe général selon lequel les droits de chacun, même ses droits de l'homme les plus fondamentaux, sont limités par les droits des autres.

La CREG comprend que les mécanismes décrits à l'article 31 des principales conditions adaptées en ce qui concerne le fonctionnement du marché secondaire ne portent que sur la cession des capacités comprises dans des slots. Aucune règle spécifique autre que celles prévues dans le code de bonne conduite n'est d'application en ce qui concerne la cession de capacité souscrite comme flexibilité. Le marché secondaire de la capacité de flexibilité n'est pas soumis aux règles spécifiques décrites à l'article 31 des principales conditions adaptées.

La CREG renvoie également aux paragraphes 29 et 31 de la présente décision qui rappellent dans quel cadre ces mesures sont prises et les principes fondamentaux dont elles sont le fruit.

En ce qui concerne l'article 34 des principales conditions adaptées, la CREG fait valoir que l'acceptation ou le refus par la S.A. FLUXYS LNG d'une cession de capacité avec libération qui lui est notifiée porte uniquement sur la « libération » même. L'acceptation ou le refus de la libération dépend donc uniquement des deux conditions présentées à l'article 34 des principales conditions adaptées.

60. En vertu de ce qui précède, la CREG estime que ce chapitre exécute l'article 10, §2, 4°, du code de bonne conduite de manière incomplète sur un seul point. C'est pourquoi la CREG décide d'approuver les articles qui le composent dans leur présente forme. Elle impose toutefois en outre les principales conditions provisoires suivantes :

« Art. 35 *bis*. Les offres que font les utilisateurs du terminal méthanier sur le marché secondaire de capacité et qui sont communiquées à Fluxys LNG en application de l'article 46 alinéa 3 du code de bonne conduite sont publiées sur le site Internet de Fluxys LNG. »

#### **Chapitre V – Equilibre entre les flux de gaz naturel sur le terminal méthanier**

61. En ce qui concerne les remarques formulées aux paragraphes 57 à 59 inclus de sa décision du 8 janvier 2004, concernant le programme d'accès tel que décrit à la section I du chapitre IV des principales conditions initiales, la CREG estime satisfaisante la description des règles de programmation qui est faite à l'article 31 des principales conditions adaptées.

62. La CREG exprimait, au paragraphe 58 de sa décision du 8 janvier 2004, son souhait de voir expliquer comment la S.A. FLUXYS LNG compte garantir l'équité de traitement entre les utilisateurs lors de la détermination du calendrier des slots. La CREG renvoie au code de réseau, où les règles opérationnelles mises en place à cette fin seront exposées de la même manière que les règles de nomination.

63. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées aux paragraphes 60 à 62 inclus, 66 et 67 de sa décision du 8 janvier 2004.

64. En ce qui concerne l'article 39 des principales conditions adaptées, la CREG ne peut accepter que seulement 95% du revenu généré par la vente de cette quantité de gaz après déduction des frais raisonnables encourus par la S.A. FLUXYS LNG, soient remboursés à

l'utilisateur du terminal. La CREG estime que le revenu généré par la vente après déduction des frais raisonnables encourus par la S.A. FLUXYS LNG doit être remboursé dans sa totalité à l'utilisateur du terminal. Aussi, la CREG décide-t-elle de remplacer les termes « rembourser à l'utilisateur du terminal 95% du revenu généré par la vente » par « rembourser à l'utilisateur du terminal le revenu généré par la vente ».

Cette décision ne préjuge pas de la possibilité d'instaurer un système de pénalités pour les dépassements de capacité. Il est effectivement souhaitable d'instaurer des sanctions spécifiques pour le non-respect des contrats. La S.A. FLUXYS LNG est libre de faire des propositions dans ce sens, y compris les adaptations nécessaires dans les principales conditions.

65. En vertu de ce qui précède, la CREG estime que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 5° du code de bonne conduite, et décide d'approuver les articles qui le composent dans leur présente forme à l'exception de l'article 39 pour lequel elle impose les principales conditions provisoires suivantes :

« Art. 39. Dans le cas où le solde du compte de gaz d'un utilisateur du terminal méthanier dépasse sa capacité de stockage, Fluxys LNG peut :

- réduire le compte de gaz de l'utilisateur du terminal à hauteur de la quantité de gaz en excès par rapport à sa capacité de stockage et,
- rembourser à l'utilisateur du terminal le revenu généré par la vente de cette quantité de gaz après déduction des frais raisonnables encourus par Fluxys LNG. »

#### **Chapitre VI – Unités de temps et valeurs de tolérance visées aux articles 52 et 53 du code de bonne conduite**

66. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées aux paragraphes 63, 64 et 68 de sa décision du 8 janvier 2004.

67. L'article 40 des principales conditions adaptées stipule : « Ce chapitre n'est pas applicable au terminal méthanier ». La CREG considère que tous les chapitres des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG sont applicables au terminal méthanier, et suppose qu'il y aurait lieu de lire : « L'article 10, §2, 6°, du code de bonne conduite n'est pas applicable au terminal méthanier ».

La CREG estime toutefois qu'il n'est pas impossible d'appliquer des valeurs de tolérance au terminal méthanier, en ce qui concerne la quantité de GNL déchargée par exemple. Elle comprend de l'article 40 des principales conditions adaptées que celle-ci ne souhaite cependant pas appliquer de telles tolérances.

Par conséquent, la CREG suggère de reformuler comme suit l'article 40 des principales conditions adaptées: « Art. 40. L'article 10, §2, 6°, du code de bonne conduite n'est pas applicable au terminal méthanier en ce qui concerne les unités de temps et Fluxys LNG n'applique pas de valeurs de tolérance. »

68. La formulation de l'article 40 suggérée par la CREG tient compte des remarques formulées aux paragraphes 22, point d et 63 de sa décision du 8 janvier 2004. La remarque formulée au paragraphe 65 de sa décision du 8 janvier 2004 n'a plus de raison d'être.

69. En vertu de ce qui précède, la CREG rejette l'article 40 des principales conditions adaptées dans sa présente forme et impose les principales conditions provisoires suivantes :

« Art. 40. L'article 10, §2, 6°, du code de bonne conduite n'est pas applicable au terminal méthanier en ce qui concerne les unités de temps et Fluxys LNG n'applique pas de valeurs de tolérance. ».

### **Chapitre VII – Agrégation des déséquilibres**

70. L'article 41 des principales conditions adaptées stipule : « Ce chapitre n'est pas applicable au terminal méthanier ». La CREG considère que tous les chapitres des principales conditions de la S.A. FLUXYS LNG sont applicables au terminal méthanier, et suppose qu'il y a lieu de lire : « L'article 10, §2, 7°, du code de bonne conduite n'est pas applicable au terminal méthanier ».

71. En vertu de ce qui précède, la CREG rejette l'article 41 des principales conditions adaptées dans sa présente forme et impose les principales conditions provisoires suivantes :

« Art. 41. L'article 10, §2, 7°, du code de bonne conduite n'est pas applicable au terminal méthanier. ».

**Chapitre VIII – Exigences en matière de qualité du gaz naturel pour les différents points d'entrée du réseau de transport**

72. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées aux paragraphes 69 et 71 à 76 inclus de sa décision du 8 janvier 2004.

73. En ce qui concerne les remarques formulées aux paragraphes 70 et 71 de sa décision du 8 janvier 2004, étant donné qu'elle n'a pas trouvé dans les principales conditions adaptées les explications requises, la CREG renvoie à sa lettre de demande d'informations adressée par recommandé avec accusé de réception le 8 avril 2004, demandant notamment à la S.A. FLUXYS LNG d'éclaircir le point de l'utilisation d'outils de conversion de qualité de gaz.

La CREG continue d'émettre des réserves quant à la pertinence des spécifications indiquées dans les principales conditions adaptées. Dans la mesure où les écarts de ces spécifications par rapport aux spécifications admises sur les réseaux adjacents résultent de contraintes pesant sur les réseaux en aval du terminal, la CREG se réserve le droit de demander à la S.A. FLUXYS LNG un assouplissement de ces spécifications pour autant que les conditions en aval le permettent ou que les services de conversion de qualité adéquats sont disponibles.

74. En ce qui concerne les articles repris sous la section 2 « Manquement du respect de la spécification de qualité pour le déchargement du GNL au terminal méthanier », la CREG souhaite préciser un certain nombre de principes relatifs au traitement du problème de qualité du gaz selon que la partie fautive est la S.A. FLUXYS LNG ou l'utilisateur du terminal, et au sujet de l'équilibre qu'il y a lieu de garantir entre les parties en ce qui concerne leur droits et obligations.

- Les parties font tous les efforts raisonnables pour accepter du gaz hors spécifications mais le co-contractant de la partie fautive a toujours le droit de refuser du gaz hors spécifications.
- En absence d'une faute contractuelle du co-contractant, la partie ayant livré du gaz hors spécifications devra supporter tous les coûts, dépenses et pertes directs liés au traitement du gaz naturel ainsi que le dédommagement prévu à l'article 70 des principales conditions imposées. La limite de dommage prévue à l'article 70 des principales conditions imposées ne sera d'application que pour autant que la partie fautive ait informé préalablement son co-contractant du fait que le gaz livré ne

respecte pas les exigences de qualités requises par l'article 42 des principales conditions adaptées.

75. En vertu de ce qui précède, la CREG décide d'approuver l'article 42 dans sa présente forme, de rejeter les articles 43 à 46 des principales conditions adaptées dans leur présente forme et d'imposer les principales conditions provisoires suivantes, afin de respecter le prescrit de l'article 10, §2, 8°, du code de bonne conduite :

« Art. 43. Fluxys LNG a le droit de refuser, mais fait des efforts raisonnables pour accepter, le déchargement d'une cargaison de GNL ne respectant pas les spécifications de qualité visées à la section 1 du présent chapitre. Il est entendu que, lorsque Fluxys LNG a accepté du GNL ne respectant pas les spécifications de qualité, Fluxys LNG fait des efforts raisonnables pour rendre ce GNL conforme aux spécifications de qualité, sous réserve que l'utilisateur du terminal méthanier supporte les coûts, dépenses et pertes directs liés au traitement de ce GNL (en ce inclus, entre autres, les coûts liés à la ségrégation du GNL hors spécification, et au traitement dû à la contamination du GNL d'autres utilisateurs du terminal méthanier, et, si Fluxys LNG fait appel à d'autres possibilités disponibles en aval du terminal méthanier pour rendre le gaz conforme aux spécifications, les coûts liés à ce traitement).

Il est entendu que Fluxys LNG fait tous les efforts raisonnables pour minimiser les coûts, dépenses et pertes, qui sont à charge de l'utilisateur du terminal. »

« Art. 44. Si du GNL, qui n'est pas conforme aux spécifications de qualité telles que spécifiées à la section 1 du présent chapitre, est déchargé dans les installations de GNL sans que sa qualité ait été préalablement acceptée par Fluxys LNG, l'utilisateur du terminal méthanier doit rembourser à Fluxys LNG tous les coûts, dépenses et pertes directs raisonnables (en ce inclus, entre autres, les coûts liés à la ségrégation du GNL hors spécification et au traitement dû à la contamination du GNL d'autres utilisateurs du terminal méthanier et, si Fluxys LNG fait appel à d'autres possibilités disponibles en aval du terminal méthanier pour rendre le gaz conforme aux spécifications, les coûts liés à ce traitement) liés au non-respect des spécifications de qualité par l'utilisateur du terminal méthanier, étant entendu que Fluxys LNG prendra des mesures raisonnables pour minimiser ces coûts, dépenses et pertes. »

« Art. 45. Sous réserve que l'utilisateur du terminal méthanier ait déchargé du GNL conforme aux spécifications de qualité applicables au point d'entrée, l'utilisateur du terminal méthanier a le droit de refuser, mais fait des efforts raisonnables pour accepter, de prendre livraison de gaz mis à disposition par Fluxys LNG au point de sortie si ce gaz naturel n'est pas conforme aux spécifications de qualité applicables en ce point.

Si toutefois Fluxys LNG fait traiter le gaz en aval du terminal méthanier pour le rendre conforme aux spécifications, et supporte les coûts, dépenses et pertes directs liés à ce traitement, l'utilisateur du terminal méthanier ne peut en refuser la livraison. Il est entendu que l'utilisateur du terminal méthanier fait tous les efforts raisonnables pour minimiser les coûts, dépenses et pertes, qui sont à charge de Fluxys LNG. »

« Art. 46. Si Fluxys LNG délivre au point de sortie du gaz naturel non conforme aux spécifications de qualité en ce point, sans que la qualité de ce gaz naturel n'ait été préalablement acceptée par l'utilisateur du terminal méthanier et sous réserve que l'utilisateur du terminal méthanier ait respecté les spécifications de qualité applicables au point d'entrée, Fluxys LNG doit rembourser à l'utilisateur du terminal méthanier tous les coûts, dépenses et pertes directs raisonnables liés au non-respect des spécifications de qualité par Fluxys LNG, étant entendu que l'utilisateur du terminal méthanier prendra des mesures raisonnables pour minimiser ces coûts, dépenses et pertes. »

76. La CREG constate que, dans la situation actuelle, compte tenu des capacités limitées de la S.A. FLUXYS LNG en matière de conversion de qualité de gaz, le montant des coûts, dépenses et pertes directs auxquels s'expose la partie fautive dépend de l'offre d'un service de la part d'un tiers, en l'occurrence de la S.A. FLUXYS.

### **Chapitre IX – Programme de surveillance**

77. La CREG constate qu'il a été tenu compte de la remarque formulée au paragraphe 77 de sa décision du 8 janvier 2004.

78. La CREG estime que l'information relative aux quantités de capacités réservées et de capacités disponibles ainsi qu'au nombre de déchargements réalisés par mois n'est pas confidentielle et décide d'adapter en conséquence l'article 52, 4° des principales conditions adaptées.

79. La CREG constate à l'article 55, 3°, des principales conditions adaptées une erreur de traduction du français vers le néerlandais. La traduction correcte doit être : « het toetsen van de toepassing van het nalevingsprogramma ».

80. En vertu de ce qui précède, la CREG estime que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 9°, du code de bonne conduite, et décide d'approuver les articles qui le composent dans leur présente forme à l'exception de l'article 52, 4° des

principales conditions adaptées et approuve mais corrige la traduction de l'article 55, 3° des principales conditions adaptées de la version néerlandaise.

En vertu de ce qui précède, la CREG impose pour l'article 52, 4° des principales conditions provisoires suivantes :

«Art. 52. 4° N'est pas considérée comme confidentielle :

- l'information qui est publique ;
- l'information qui a été fournie à Fluxys par un utilisateur du réseau ou utilisateur du réseau potentiel et dont la divulgation est conforme aux termes d'un accord écrit avec l'utilisateur du réseau ou utilisateur du réseau potentiel qui a fourni l'information ;
- l'information destinée à un utilisateur du réseau ou utilisateur du réseau potentiel et appartenant aux données nécessaires à l'offre de services de transport à cet utilisateur du réseau ou utilisateur du réseau potentiel ;
- l'information relative aux quantités de capacités réservées et de capacités disponibles ainsi qu'au nombre de déchargements réalisés par mois. »

En vertu de ce qui précède, la CREG approuve mais corrige la version néerlandaise de l'article 55 des principales conditions adaptées dont la traduction néerlandaise correcte est la suivante :

« Art. 55. De "compliance officer" ziet samen met de directie van Fluxys erop toe dat het nalevingsprogramma in acht wordt genomen.

De "compliance officer" heeft de volgende opdrachten:

- 1° het toepassen van de interne en externe voorschriften met betrekking tot vertrouwelijkheid, niet-discriminatie en transparantie;
- 2° het verlenen van advies aan de werknemers van Fluxys voor alle vragen in verband met de tenuitvoerlegging van dit programma;
- 3° het toetsen van de toepassing van het nalevingsprogramma. »

### **Chapitre X : Politique de congestion et dispositions contractuelles qui y sont liées**

81. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées aux paragraphes 78 et 79 de sa décision du 8 janvier 2004.

82. La CREG constate à l'article 59 des principales conditions adaptées que le concept de slot est utilisé au pluriel dans la version française alors que ce même concept est utilisé au singulier dans la version néerlandaise. La CREG décide que le texte français de cet article est la version correcte et que le texte néerlandais doit être adapté en fonction.

83. En vertu de ce qui précède, la CREG estime que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 10°, du code de bonne conduite, et décide d'approuver les articles qui le composent dans leur présente forme et corrige la version néerlandaise de l'article 59 des principales conditions adaptées dont la traduction néerlandaise est la suivante.

« Art. 59. Overeenkomstig artikel 46 alinea 3 van de gedragscode, zal Fluxys LNG op de primaire markt en prioritair onder vorm van slots, de nog beschikbare capaciteiten aanbieden met in acht neming van de optimalisatie van het gebruik van de terminalcapaciteiten en conform het proactieve politieke beheer van de congesties. »

### **Chapitre XI – Traitement du gaz naturel pour l'utilisation propre par l'entreprise de transport et des différences au niveau du bilan énergétique périodique**

84. La CREG constate qu'il a été tenu compte des remarques formulées aux paragraphes 80 à 84 inclus de sa décision du 8 janvier 2004. La CREG estime donc que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 11°, du code de bonne conduite, et décide d'approuver les articles qui le composent dans leur présente forme.

### **Chapitre XII – Règles applicables en matière de responsabilité et garanties financières**

85. La CREG constate que les principales conditions adaptées, en ce qui concerne la responsabilité, ne répondent pas entièrement à ce que la CREG a demandé aux paragraphes 85 à 89 inclus de sa décision du 8 janvier 2004.

86. Tout d'abord, la CREG constate que la version française de l'article 66, §1<sup>er</sup>, des principales conditions adaptées renvoie aux articles 44 et 46 des principales conditions

adaptées, tandis que le texte néerlandais fait référence aux articles 44 et 45 des principales conditions adaptées. Le texte français de l'article 66, §1<sup>er</sup>, des principales conditions adaptées a priorité puisque les articles 44 et 46 des principales conditions adaptées portent sur le déchargement ou la relivraison de GNL ne répondant pas aux spécifications requises sans que la partie au contrat en ait été informée au préalable. Dans ce cas, les valeurs limites prévues à l'article 69 des principales conditions adaptées ne s'appliquent pas.

Ensuite, la CREG constate à l'article 66, §§2 et 3, des principales conditions adaptées qu'en cas de responsabilité contractuelle, l'utilisateur du terminal méthanier a uniquement droit au paiement des surestaries, tandis que la S.A. FLUXYS LNG a droit au paiement des pertes de revenus. Les dommages dus à une erreur contractuelle ne sont par conséquent pas indemnisés de la même manière pour les deux parties.

87. En combinaison avec l'article 67 des principales conditions adaptées, les pertes de revenus, que la S.A. FLUXYS LNG peut réclamer en cas de faute commise par l'utilisateur du terminal méthanier, ne sont pas plafonnées lorsque ladite faute contractuelle ne cause pas de dommages matériels au terminal méthanier en plus de ces pertes de revenus. La même distinction n'est pas faite en cas de faute contractuelle commise par la S.A. FLUXYS LNG qui provoquerait également des dommages matériels au méthanier. La CREG ne peut accepter ce déséquilibre.

L'article 67 des principales conditions adaptées ne stipule pas clairement qui pose le choix d'être soumis au §1<sup>er</sup> ou au §2. La CREG est d'avis que tous les utilisateurs du terminal méthanier doivent être traités sur un pied d'égalité et qu'il est donc recommandé d'appliquer le régime prévu à l'article 67, §2, des principales conditions adaptées sans distinction pour tous les utilisateurs du terminal méthanier.

88. En ce qui concerne la responsabilité contractuelle et extracontractuelle, la CREG estime nécessaire d'appliquer le même régime de responsabilité extracontractuelle entre la S.A. FLUXYS LNG et l'utilisateur du terminal méthanier en cas de cumul et de coexistence de la responsabilité contractuelle et extracontractuelle. C'est la seule manière de délimiter de manière claire et transparente la responsabilité dans son ensemble.

Le cumul de la responsabilité contractuelle et extracontractuelle suppose l'existence d'une convention dans le cadre de laquelle une partie ne respecte pas une disposition du contrat alors que cette infraction est également une violation du devoir général de diligence mis en place par les articles 1382 et 1383 du Code civil. Dans ce cas, le dédommagement qui en découle restera limité à l'indemnité des coûts directs, des dépenses et des pertes, pertes de revenus incluses. Lorsque l'infraction de l'autre partie a lieu en dehors du contrat, il n'y a pas

de cumul et il est exclusivement question de responsabilité extracontractuelle entre les parties. Lorsque l'infraction se limite à une simple non-exécution contractuelle, il n'y a plus cumul et il est exclusivement question de responsabilité contractuelle.

La coexistence de la responsabilité contractuelle et extracontractuelle suppose toujours une relation d'au moins trois parties. Par la troisième partie, on vise toute tierce partie qui n'est pas partie au contrat de terminalling. La coexistence existe lorsqu'un même fait dommageable donne lieu à une responsabilité contractuelle envers la partie contractuelle avec un certain dommage comme conséquence et à une responsabilité extracontractuelle envers le(s) tiers avec un autre dommage comme conséquence.<sup>2</sup> Dans ce cas, tous les dommages sont indemnisés, à l'exception expresse des dommages consécutifs.

89. Sauf en cas de force majeure, les principales conditions adaptées ne limitent pas, à raison, le dédommagement en ce qui concerne la responsabilité qui découle des articles 44 et 46 des principales conditions adaptées puisque, dans les deux cas, du GNL est sciemment et volontairement déchargé au point d'entrée ou fourni au point de prélèvement alors que ce gaz ne répond pas aux exigences de qualité et ce sans que la partie contractuelle en ait été informée au préalable.

90. La CREG constate que l'article 71 des principales conditions adaptées n'offre pas de plus-value puisqu'il contient une application du droit commun prévu à l'article 1384, premier et troisième alinéas, du Code civil.

91. Suite aux déséquilibres constatés par la CREG, cette dernière a transmis ses remarques et questions à la S.A. FLUXYS LNG par lettre recommandée avec accusé de réception du 8 avril 2004 qui a répondu par lettre recommandée avec accusé de réception du 22 avril 2004. Les éclaircissements apportés par la S.A. FLUXYS LNG montrent que la S.A. FLUXYS LNG vise également un régime de responsabilité équilibré pour les deux parties. Ainsi, la S.A. FLUXYS LNG entend prévoir un même dédommagement plafonné pour les deux parties dans le cadre de la responsabilité contractuelle, notamment l'indemnisation des coûts directs, des pertes et des dépenses, la perte de revenus incluse. De même, les plafonds prévus sont les mêmes pour les deux parties. Les plafonds mentionnés dans les principales conditions adaptées semblent raisonnables et sont par conséquent repris dans les principales conditions provisoires mentionnées au paragraphe 92 de la présente décision.

---

<sup>2</sup> De Weerd, I., "Samenloop en coëxistentie van contractuele en quasi-delictuele aansprakelijkheid in het maritiem recht", *Europees vervoerrecht*, 1989, nr. 44-50, 544-545).

92. En vertu de ce qui précède, la CREG estime que ce chapitre n'exécute pas de manière satisfaisante l'article 10, §2, 12°, du code de bonne conduite et décide de rejeter les articles qui le composent dans leur présente forme et impose des principales conditions provisoires suivantes :

« Art. 66 En cas de responsabilité contractuelle ou en cas de cumul de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité extracontractuelle entre la S.A. FLUXYS LNG et l'utilisateur du terminal méthanier et/ou leurs sociétés affiliées, les parties précitées auront exclusivement droit à un dédommagement des coûts directs, des pertes et des dépenses, perte de revenus incluse, en relation causale directe avec la faute contractuelle. Tous les autres dommages sont expressément exclus. Ce dédommagement est limité conformément à l'article 70.

« Art. 67 A l'exclusion des cas de faute grave, intentionnelle ou de dol, tout dommage consécutif est expressément exclu en cas de responsabilité extracontractuelle dans le chef de la S.A. Fluxys LNG et/ou de l'utilisateur du terminal méthanier et/ou de leurs sociétés affiliées, ainsi qu'en cas de coexistence de responsabilité contractuelle et extracontractuelle. Par dommage consécutif, on entend toute perte indirecte et dommage indirect en relation causale avec la faute, dont il est question dans le présent article. Pour tous les autres dommages en relation causale avec la faute dont il est question au présent article, le dédommagement est limité conformément à l'article 70.

« Art. 68 Chacune des parties (ou sociétés affiliées) est responsable vis-à-vis de l'autre partie (ou sociétés affiliées) pour tout dommage direct matériel causé au terminal méthanier et aux méthaniers, à concurrence d'un montant maximum par évènement de 150.000.000 €. »

« Art. 69 Fluxys LNG est responsable vis-à-vis de l'utilisateur du terminal méthanier à concurrence de la valeur du GNL stocké (valeur au prix du marché spot de Zeebrugge le jour de la perte de GNL stocké) dans le terminal méthanier pour cet utilisateur du terminal méthanier en cas de perte de ce GNL stocké, pour autant que cette perte n'ait pas été causée par cet utilisateur du terminal méthanier.

« Art. 70, §1 A l'exclusion des articles 44, 46, 68 et 69, le dédommagement s'élève au maximum à :

a/ par sinistre et/ou par slot perdu : un montant égal à cinq fois le tarif régulé payable pour le slot concerné pour autant que ce montant ne dépasse pas le montant prévu par année contractuelle ;

b/ par année contractuelle : un montant égal à 3/12 du montant de facturation payable par l'utilisateur du terminal méthanier concerné durant l'année contractuelle pour tous ses contrats de terminalling avec un minimum égal au tarif régulé payable pour le slot concerné.

§2 Les parties se sauvegardent mutuellement pour tout ce qui dépasse les limites prévues au §1 a et b. »

« Art. 71 La responsabilité des parties pour tout décès ou dommage corporel résultant de leur négligence ou de la négligence d'un de leurs représentants n'est pas limitée. »

93. La CREG constate que les principales conditions adaptées, en ce qui concerne les garanties financières, ne répondent pas à ce que la CREG a demandé au paragraphe 90 de sa décision du 8 janvier 2004.

94. La CREG répète que l'article 93 du code de bonne conduite stipule que, si l'entreprise de transport demande des provisions ou des garanties bancaires à l'utilisateur du réseau, celles-ci seront fonction du montant de facturation à prévoir, compte tenu des délais de paiement contractuels.

95. Les principales conditions adaptées doivent permettre de constater que la S.A. FLUXYS LNG a choisi de demander des garanties bancaires de ses utilisateurs du terminal méthanier, étant entendu toutefois qu'une exception est faite à cette règle générale par la S.A. FLUXYS LNG. Cette exception tient en ce qu'un utilisateur du terminal méthanier ne doit pas posséder de garantie bancaire lorsqu'il satisfait au système de *rating* établi par la S.A. FLUXYS LNG.

La CREG ne peut accepter ce critère de sélection. L'article 93 du code de bonne conduite ne mentionne nulle part que des exceptions sont possibles lorsque l'entreprise de transport a choisi de demander des garanties bancaires. A cela s'ajoute le fait que l'entreprise de transport, sur la base de l'article 15/5, §§ 1<sup>er</sup> et 3, de la loi gaz et tel qu'appliqué notamment par le code de bonne conduite, doit s'abstenir de toute discrimination entre ses utilisateurs du réseau et doit leur accorder le droit d'accès à son réseau de transport sur la base des tarifs du réseau de transport visés à l'article 15/5, § 2, de la loi gaz. Il découle de la combinaison de ces dispositions légales que l'entreprise de transport, si elle décide de faire appel à la figure de la provision et/ou de la garantie bancaire, ne peut en dispenser certaines catégories d'utilisateurs du réseau sur la base d'arguments n'ayant pas de lien direct avec ce

que garantissent une provision et une garantie bancaire, à savoir la garantie d'un paiement effectif de la facture. Ajoutons que l'entreprise de transport, dès lors qu'elle demande une provision et/ou une garantie bancaire à certains utilisateurs du réseau, impose des coûts à ces utilisateurs auxquels les autres utilisateurs du réseau ne doivent pas faire face en raison d'un critère qui n'offre pas les mêmes avantages à l'entreprise de transport, à savoir le paiement garanti effectif des tarifs du réseau de transport. En demandant une provision ou une garantie bancaire à certains utilisateurs du réseau, elle leur complique et leur rend plus cher l'accès à son réseau de transport par rapport aux autres utilisateurs du réseau, sans que ce critère de distinction ne soit pertinent.

Pour ces raisons, la CREG ne peut dès lors pas approuver les articles 73 à 76 inclus des principales conditions adaptées.

96. En outre, le système de *rating* proposé par la S.A. FLUXYS LNG diffère fortement de l'objectif visé par une garantie bancaire ou une provision, tel que stipulé à l'article 93 du code de bonne conduite, à savoir obtenir une garantie de paiement de la part de l'utilisateur du terminal méthanier. Le fait d'imposer une provision signifie le prépaiement de la facture prévue. Une garantie bancaire est une sûreté dans le cadre de laquelle le garant (en général la banque) sur instruction et pour le compte de son client (le donneur d'ordre-débiteur), moyennant une commission, s'engage à verser à un tiers (le bénéficiaire-crédancier) un certain montant à sa première demande ou moyennant la présentation de certains documents. Une garantie de solvabilité, comme un *rating*, n'offre pas une telle garantie absolue que le paiement sera effectué.

97. Il est vrai que l'article 93 du code de bonne conduite n'oblige pas l'entreprise de transport à faire appel à une provision et/ou une garantie bancaire. Par contre, la S.A. FLUXYS LNG estime que l'extension du terminal méthanier n'est faisable que si les risques d'investissement financier sont couverts par des contrats à long terme portant sur la totalité de la capacité actuellement disponible au terminal méthanier. La CREG accepte cette affirmation (à condition que de tels contrats à long terme aillent de pair avec la mise en place effective d'un véritable marché secondaire) et en déduit que la S.A. FLUXYS LNG souhaite également avoir la garantie absolue que ses factures seront effectivement payées. C'est pourquoi les principales conditions adaptées imposées par la CREG en matière de garanties financières optent pour l'application des provisions et garanties bancaires à tout utilisateur du réseau. Les garanties bancaires s'appliquent aux contrats dont la durée est de minimum trente jours. Les provisions s'appliquent aux contrats dont la durée est inférieure à trente jours. Cette distinction repose sur le fait qu'il faut en moyenne une vingtaine de jours avant qu'une garantie bancaire soit constituée. Par conséquent, le paiement d'une avance est la

seule garantie de paiement pratique possible pouvant être autorisée sur les contrats à court terme.

98. Pour la même raison que celle exposée au paragraphe précédent relatif à la couverture du risque d'investissement, il convient également de veiller à ce que les factures soient entièrement, et non partiellement, honorées. En la matière, la CREG constate que la S.A. FLUXYS LNG limite l'importance de la garantie bancaire à un montant égal à 1/6 de la facture annuelle prévue, soit deux mois.

Conformément à l'article 4 de la loi du 2 août 2002 concernant la lutte contre le retard de paiement dans les transactions commerciales, tout paiement en rémunération d'une transaction commerciale doit être effectué, sauf dispositions contractuelles contraires, dans un délai de trente jours à partir du jour qui suit celui de la réception de la facture par le débiteur. Le délai de paiement pratiqué par la S.A. FLUXYS LNG est de soixante jours. La S.A. FLUXYS LNG justifie ce délai en avançant que, lorsqu'un slot, composé de trois services de base, est nominé le premier jour du premier mois, le temps séparant le déchargement et la relivraison du GNL est de dix jours. La facturation de ce slot par la S.A. FLUXYS LNG se fait cinq jours plus tard, soit le quinze du premier mois. L'utilisateur du terminal méthanier dispose ensuite d'un délai de vingt-cinq jours pour régler cette facture, c'est-à-dire jusqu'au dix du deuxième mois. Par ailleurs, la S.A. FLUXYS LNG constate qu'un slot va toujours de pair avec une série d'incertitudes, comme le lading, dont la facturation ne peut se faire que le quinze du deuxième mois. Puisque cette facture ne doit être payée qu'au plus tard le dix du troisième mois, la S.A. FLUXYS LNG estime que leur délai de paiement est de deux mois, soit soixante jours. La CREG estime que ce n'est pas tout à fait correct, puisque la deuxième facture porte sur les incertitudes ou les corrections facturées du premier slot, mais aussi sur le deuxième slot. Par conséquent, le délai de paiement du premier slot n'est pas de deux mois. Puisque la durée d'un slot est de dix jours – date finale à laquelle les services sont fournis par la S.A. FLUXYS LNG – et que le temps écoulé depuis cette date finale et le paiement de la facture est de trente jours (cinq jours + vingt-cinq jours), la CREG retient, à défaut d'informations complémentaires, ce délai de paiement pour l'évaluation de la garantie bancaire.

La garantie bancaire comprend dès lors le montant mensuel moyen calculé en fonction du montant total des factures prévues pour l'année de contrat à venir et ce, à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat de transport. Cela implique que la garantie bancaire est revue annuellement le jour anniversaire du contrat conclu en fonction du contrat pour l'année à venir. Il suffit que la garantie bancaire soit constituée trente jours calendrier avant le jour où le contrat entre en vigueur. En effet, le fait d'exiger que la garantie bancaire soit constituée à

la signature du contrat impose un coût inutile aux utilisateurs du réseau et implique le risque que certains utilisateurs du réseau doivent constituer une garantie bancaire pendant plus longtemps que d'autres pour le même service puisque rien n'oblige que la signature et l'entrée en vigueur du contrat soient séparées du même délai.

Pour les contrats dont la durée est inférieure à trente jours, le montant de la provision sera égal au montant de la facture correspondant à ce contrat. En effet, il est nécessaire que le montant de la garantie bancaire et celui de la provision soient déterminés de la même manière parce que, si le paiement d'une provision pouvait se révéler plus intéressant que la constitution d'une garantie bancaire, il se pourrait que certains utilisateurs du réseau parviennent à scinder leurs contrats à longue durée en contrats d'une durée inférieure à trente jours. La provision doit être payée au plus tard à la date du démarrage de la prestation du service.

99. En vertu de ce qui précède, la CREG estime que ce chapitre n'exécute pas de manière satisfaisante l'article 10, §2, 12°, du code de bonne conduite, et décide de rejeter les articles 72 à 75 inclus dans leur présente forme, en imposant les principales conditions provisoires suivantes :

« Art. 72. §1 L'utilisateur du terminal méthanier doit, à tout moment et au plus tard trente (30) jours avant le démarrage de la prestation de service, disposer d'une garantie bancaire auprès d'une banque agréée par la Commission Bancaire Financière et des Assurances (ou d'un organisme équivalent d'un des membres de l'Union Européenne) d'un montant au moins égal au montant mensuel moyen (TVA incluse) calculé sur la base du montant total des factures prévues pour l'année de contrat à venir et pour laquelle il n'y a pas moins de trente (30) jours à courir.

§2 Au plus tard le jour anniversaire du contrat de terminalling en cours et pour lequel il n'y a pas moins de trente (30) jours à courir, l'utilisateur du terminal méthanier fournira chaque année la preuve à Fluxys LNG que l'institution financière qui a émis la garantie bancaire ou une autre institution financière qui satisfait aux critères énumérés au §1 ci-dessus, a prolongé la durée de la garantie bancaire et en a adapté le montant en fonction du montant mensuel moyen (TVA incluse) calculé sur la base du montant total des factures prévues pour l'année de contrat à venir. »

« Art. 73. Pour un contrat de terminalling d'une durée de moins de trente (30) jours, l'utilisateur du terminal méthanier verse à Fluxys LNG, au plus tard à la date du démarrage des prestations, le montant de la facture (TVA incluse) à prévoir pour ledit contrat terminalling. »

« Art. 74. Lorsque l'utilisateur du terminal méthanier a cessé de répondre aux exigences stipulées à l'article 72, il doit, sous peine de faute contractuelle, en aviser immédiatement Fluxys LNG par lettre recommandée. L'utilisateur du terminal méthanier dispose de vingt (20) jours calendrier bancaire pour soumettre à Fluxys LNG la preuve d'une nouvelle garantie bancaire qui répond aux exigences prévues à l'article 72. Après expiration des vingt (20) jours calendrier bancaire et par défaut d'une nouvelle garantie bancaire, le contrat de terminalling de l'utilisateur du terminal méthanier sera automatiquement et de plein droit suspendu. »

« Art. 75. A défaut de paiement des factures après l'échéance et au-delà des quatorze (14) jours calendrier après réception par l'utilisateur du terminal méthanier d'une mise en demeure envoyée par Fluxys LNG par lettre recommandée, Fluxys LNG sera habilitée à faire appel à la garantie bancaire. Lorsque Fluxys LNG fait appel à la garantie bancaire, l'utilisateur du terminal méthanier, dans les vingt (20) jours bancaires à compter du jour où Fluxys LNG a fait appel à la garantie bancaire, fournira la preuve que l'institution financière qui a émis la garantie bancaire a adapté le montant de la garantie bancaire au niveau déterminé à l'article 72 ou constituera une nouvelle garantie bancaire satisfaisant aux conditions mentionnées à l'article 72. A défaut, le contrat de terminalling sera automatiquement et de plein droit suspendu. »

### **Chapitre XIII – Conditions liées à la résiliation d'un contrat dont les éventuelles indemnités**

100. La CREG constate que les principales conditions adaptées, en ce qui concerne la résiliation, répondent aux remarques formulées par la CREG aux paragraphes 22, point e, et 91 à 99 inclus de sa décision du 8 janvier 2004.

101. La CREG estime que les indemnités prévues à l'article 76 des principales conditions adaptées en cas de résiliation anticipée du contrat de terminalling de durée déterminée ne sont pas exagérées et ne sont pas contraires à l'ordre public. Puisqu'un contrat de terminalling est toujours conclu pour une durée déterminée et partant, ne peut en vertu du droit commun en principe pas être résilié anticipativement à moins que la loi ne l'autorise expressément, la jurisprudence admet généralement que la partie qui résilie le contrat doit verser une indemnité égale au terme restant à courir. La résiliation entre immédiatement en vigueur à la date d'envoi d'une lettre recommandée. Aucun délai de préavis n'a été prévu dans les principales conditions adaptées. Pour conclure, la CREG fait également valoir que lorsqu'un utilisateur du réseau souhaite éviter d'être exposé aux indemnités prévues en cas

de résiliation, il a toujours la possibilité d'utiliser la figure de droit de la cession de contrat avec libération telle que prévue aux articles 34 et suivants des principales conditions adaptées.

102. En vertu de ce qui précède la CREG estime que ce chapitre exécute de manière satisfaisante l'article 10, §2, 13°, du code de bonne conduite, et décide d'approuver les articles qui le composent dans leur présente forme.

### **III. CONCLUSION**

103. Sur base des raisons exposées aux parties II et III de la présente décision, la CREG décide, en application de l'article 11, deuxième alinéa, du code de bonne conduite, d'approuver les principales conditions adaptées d'accès au terminal méthanier de Zeebrugge de la S.A. FLUXYS LNG, déposées à la CREG en date du 23 mars 2004 pour la version française et en date du 26 mars 2004 pour la version néerlandaise et rejette :

- i. Les définitions « Acheminement en Belgique », « Règles d'allocation de capacité » et « Entreprise de transport » lesquelles la CREG supprime pour les raisons développées dans le paragraphe 35 de la présente décision;
- ii. La définition du terme « Volume utile » pour les raisons développées dans le paragraphe 36 de la présente décision et impose en lieu et place la définition formulée au paragraphe 37 de la présente décision au titre de principales conditions provisoires pour une durée renouvelable de six mois ;
- iii. Les articles 7, ii, 11, ii, 18, 25, 26, 39, 40, 41, 43 à 46, 52, 4°, 66 à 71 inclus et 72 à 75 inclus des principales conditions adaptées pour les raisons développées dans les paragraphes 44, 48, 54, 55, 64, 67, 70, 72 à 74 inclus, 78, 86 à 91 inclus et 93 à 98 inclus de la présente décision et impose en lieu et place les articles tels que formulés aux paragraphes 46, 50, 56, 65, 69, 71, 75, 80, 92 et 99 de la présente décision au titre de principales conditions provisoires pour une durée renouvelable de six mois.

Pour les raisons développées dans le paragraphe 58 de la présente décision la CREG décide d'insérer l'article 35*bis* tel que formulé au paragraphe 60 de la présente décision au titre de principales conditions provisoires pour une durée renouvelable de six mois.

Pour les raisons développées dans le paragraphe 7 de la présente décision la CREG approuve les articles 4, 6, 15, i, 20, vi et xi, 24, ii, 55 et 59 des principales conditions

adaptées de la version néerlandaise en corrigeant les fautes de traduction tels que formulés dans l'annexe de la présente décision, version néerlandaise.

Dans le cadre du renouvellement des principales conditions provisoires en application de l'article 11, quatrième alinéa, du code de bonne conduite, la CREG invite la S.A. FLUXYS LNG à déposer des principales conditions pour le 17 juin 2004 au plus tard. Ces principales conditions devront prendre en considération les remarques telles qu'elles ont été formulées par la CREG dans la présente décision.

Les principales conditions approuvées et imposées, qui résultent de la présente décision, y sont annexées.

///

Pour la Commission de Régulation de l'Electricité et du Gaz :

Jean-Paul PINON  
Directeur – Direction du fonctionnement  
technique du marché du gaz naturel

Christine VANDERVEEREN  
Président du Comité de direction  
Directeur - Direction contentieux du marché

# ANNEXE

## DEFINITIONS

|  |  |
|--|--|
| <b>Allocation de capacité</b>                                  | Attribution de capacité disponible par Fluxys LNG aux demandeurs conformément aux règles d'allocation de capacité.   |
| <b>Arrêté Tarifaire</b>  | Arrêté royal du 15 avril 2002 relatif à la structure tarifaire générale et aux principes de base et procédures en matière de tarifs et de comptabilité des entreprises de transport de gaz naturel actives sur le territoire belge.  |
| <b>Autorisation de fourniture</b>                              | Autorisation visée à l'article 15/3 de la Loi gaz.   |
| <b>Capacité de regazéification de base</b>                     | Capacité de regazéification du terminal méthanier incluse dans un slot.  |
| <b>Code de bonne conduite</b>                                  | Arrêté royal du 4 avril 2003 (publication au Moniteur Belge du 2 mai 2003) relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux de transport pour le gaz naturel.  |
| <b>Contrat de terminalling</b>                                 | Contrat liant Fluxys LNG à un utilisateur du terminal méthanier pour des prestations de services au terminal méthanier.  |
| <b>CREG</b>  | Commission de Régulation de l'Electricité et du Gaz.   |
| <b>Durée de stockage de base</b>                               | Durée pendant laquelle un utilisateur du terminal méthanier dispose du stockage tampon (stockage de base) inclus dans un slot.   |
| <b>Ecart du bilan énergétique global du terminal méthanier</b> | Différence pour une période donnée entre (i) la somme des quantités de gaz allouées en sortie du terminal méthanier, des usages propres (y compris les pertes) pendant cette période et de la quantité d'énergie stockée dans le stockage du terminal méthanier en fin de période et, (ii) la somme des quantités de gaz allouées en entrée du terminal méthanier et la quantité d'énergie stockée dans le stockage du terminal méthanier en début de période. |
| <b>Fenêtre d'arrivée</b>                                       | Période temporelle pendant laquelle l'utilisateur du terminal méthanier peut présenter son navire pour déchargement de GNL au terminal méthanier.  |
| <b>Fluxys</b>  | Fluxys NV/SA, Avenue des Arts 31, 1040 Bruxelles, Belgique. Enregistrement au registre du commerce de Bruxelles: 34.991 (TVA: BE 402.954.628)  |
| <b>Fluxys LNG</b>  | Fluxys LNG NV/SA, Rue Guimard 4, 1040 Bruxelles – Belgique. Enregistrement au registre du commerce de Bruxelles: 462.688 (TVA: BE 426.047.853)   |
| <b>GNL</b>   | Gaz Naturel Liquéfié.  |
| <b>Journée ou journée gazière</b>                              | Période commençant à 06:00 heures (heure locale) chaque jour et se terminant à 06:00 heures (heure locale) le lendemain, cette période comporte 23, 24 ou 25 heures suivant les cas.   |
| <b>Loi gaz</b>   | Loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, telle qu'amendée.   |
| <b>Mètre cube normalisé m<sup>3</sup>(n)</b>                   | Quantité de gaz sec, qui, à une température de zéro degré Celsius et sous une pression absolue de 1,01325 bar, occupe un volume d'un mètre cube.   |
| <b>Mois M</b>  | Mois pour lequel l'arrivée d'un navire est programmée.   |
| <b>Mois M-1</b>  | Mois précédant le mois M.  |
| <b>Mois M-2</b>  | Mois précédant le mois M-1.  |

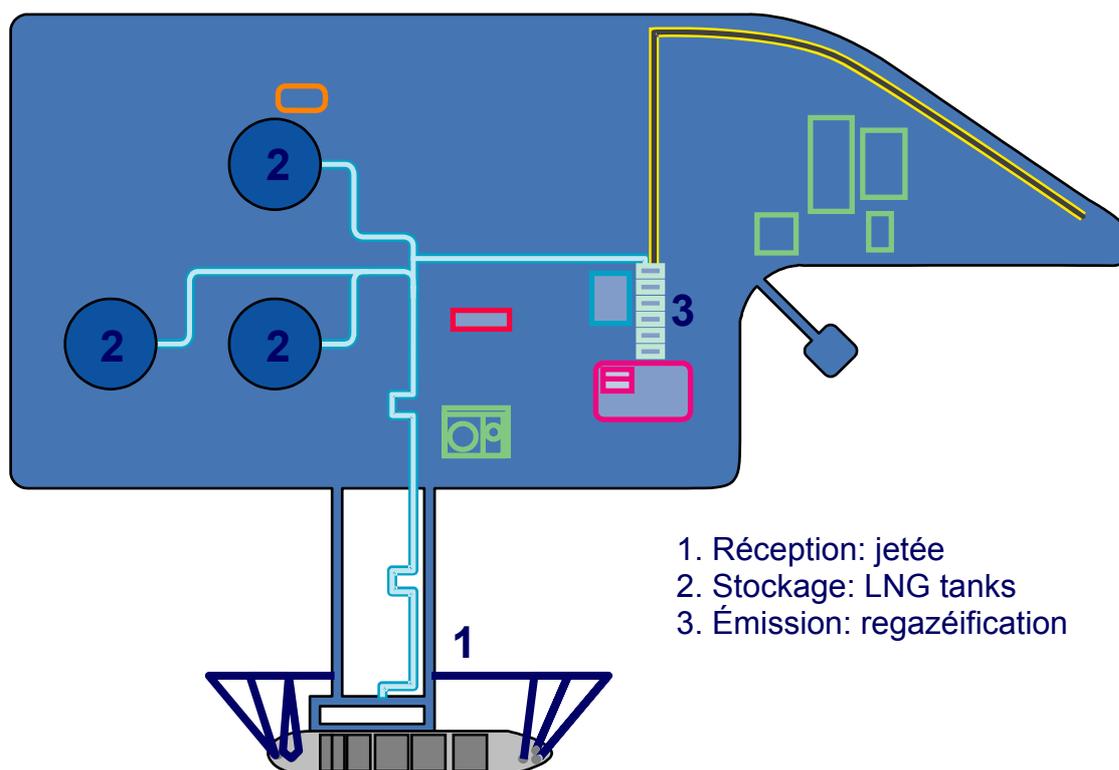
|  |  |
|--|--|
| <b>Pouvoir calorifique supérieur (PCS)</b>                           | Quantité de chaleur exprimée en mégajoule produite par la combustion complète de 1 m <sup>3</sup> (n) de gaz naturel porté à 25 degrés Celsius et à une pression absolue de 1,01325 bar avec excès d'air à la même température et pression que le gaz naturel quand les produits de la combustion sont refroidis à 25 degrés Celsius et quand l'eau formée par la combustion est condensée à l'état liquide et que les produits de la combustion contiennent la même masse totale de vapeur d'eau que le gaz naturel et l'air avant la combustion. |
| <b>Procédure d'approbation des navires (Ship Approval Procedure)</b> | Procédure que doit passer tout navire avant d'accéder au terminal méthanier et qui vise à vérifier la compatibilité entre le navire et les installations du terminal méthanier.  |
| <b>Spécification de qualité du gaz</b>                               | Exigences relatives à la composition du gaz naturel.   |
| <b>Stockage de base ou stockage tampon</b>                           | Service de stockage de GNL inclus dans un slot.  |
| <b>Terminal méthanier</b>  | Installations de GNL gérées par Fluxys LNG à Zeebrugge.  |
| <b>Usage propre ou utilisation propre</b>                            | Consommations de gaz naturel, y compris les pertes, par Fluxys LNG dans le cadre de ses activités.   |
| <b>Utilisateur du terminal méthanier</b>                             | Toute personne physique ou morale ayant conclu un contrat de terminalling. Cette notion se distingue de la notion d'utilisateur du réseau qui désigne à la fois toute personne physique ou morale qui alimente un réseau ou est desservie par ce réseau (cfr Loi gaz).   |
| <b>Volume disponible</b>   | Partie du volume utilisable non allouée et encore disponible pour les utilisateurs du terminal méthanier.  |
| <b>Volume total</b>  | Volume maximum de GNL qui peut être emmagasiné dans l'installation de GNL.   |
| <b>Volume utile</b>  | Volume maximum de GNL qui peut être emmagasiné dans l'installation de GNL pour les utilisateurs du terminal méthanier, les besoins opérationnels de Fluxys LNG et ses obligations légales.   |
| <b>Volume utilisable</b>   | Volume maximum de GNL qui peut être emmagasiné dans l'installation de GNL pour les utilisateurs du terminal méthanier.   |

Pour les définitions autres que celles reprises ci-dessus, Fluxys LNG renvoie aux définitions des textes légaux et réglementaires et notamment à la Loi Gaz.

## CHAPITRE I – Méthodologie de calcul des capacités utilisables et disponibles

**Art. 1.** Les capacités du terminal méthanier sont caractérisées par

- la capacité de réception;
- le volume de stockage de GNL et;
- la capacité de regazéification de GNL.



Conformément au chapitre 4, section 2 du code de bonne conduite, les installations de Fluxys LNG sont décrites sur le site Internet de Fluxys LNG.

**Art. 2.** Fluxys LNG donne les valeurs des capacités totales, utiles et utilisables du terminal méthanier visées aux sections 1 à 3 du présent chapitre dans son programme indicatif de transport.

### Section 1 - Capacité de réception

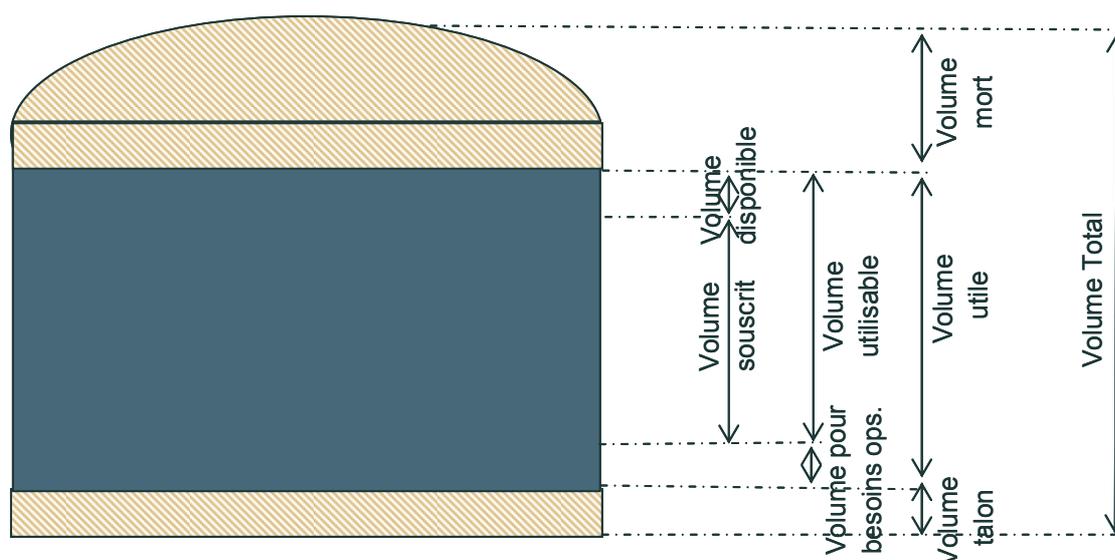
**Art. 3.** Considérée indépendamment du volume de stockage et de la capacité de regazéification, la capacité de réception de la jetée du terminal méthanier est caractérisée par la fréquence maximale théorique de réception des navires et par la taille des navires:

- fréquence: la fréquence de réception maximale théorique de la jetée est d'un navire toutes les 3 marées. Cette fréquence maximale théorique tient compte des conditions maritimes d'accès au port et du temps nécessaire à l'amarrage et au déchargement du navire, elle constitue une capacité de pointe qui ne peut pas être soutenue en régime.

- ii. taille: seuls les navires qui ont passé avec succès la procédure d’approbation des navires (Ship Approval Procedure) peuvent être accueillis au terminal méthanier. La procédure d’approbation des navires est annexée au contrat de terminalling et reprise dans le code de réseau.

### Section 2 – Volume de stockage au terminal méthanier

**Art. 4.** Le schéma ci-dessous représente les différents volumes de stockage et leurs dénominations.



**Art. 5.** Le *volume total du stockage* au terminal méthanier correspond au volume physique des cuves de stockage de GNL au terminal méthanier.

**Art. 6.** Le *volume utile du stockage* au terminal méthanier est obtenu par la différence entre le volume total et,

- (i) le volume du talon (volume qui ne peut être extrait dans des conditions d’exploitation normales) et,
- (ii) le volume mort qui ne peut être rempli dans des conditions d’exploitation normales (volume au dessus des niveaux d’alarme et volume ne pouvant être rempli afin de conserver la possibilité de circulation de GNL entre les différentes cuves de stockage de GNL).

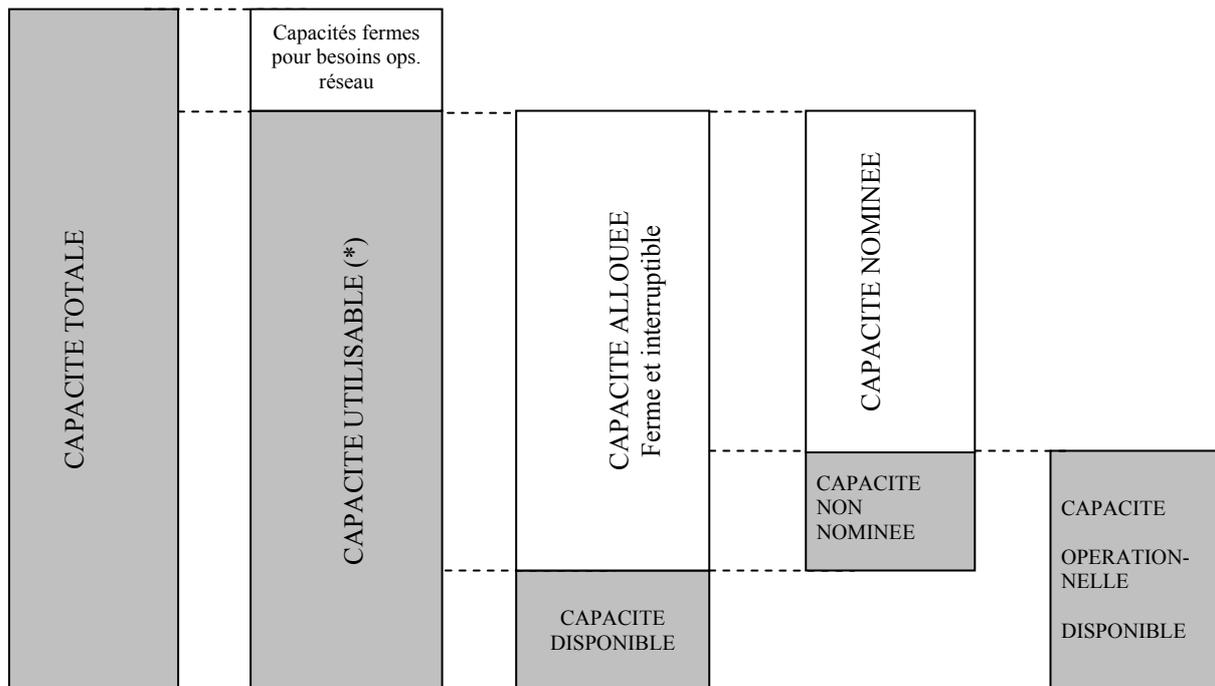
**Art. 7.** Le *volume utilisable du stockage* au terminal méthanier est obtenu par la différence entre

- (i) le volume utile du stockage et,
- (ii) le volume du stockage pour besoins opérationnels de Fluxys LNG compte tenu de ses obligations légales et ses accords de coopération avec d’autres entreprises de transport en vue d’assurer l’intégrité de réseaux de transport en Belgique, dans la mesure où ils sont approuvés par la CREG.

**Art. 8.** Le volume disponible à un moment donné est la partie du volume utilisable non allouée et encore disponible pour les utilisateurs du terminal méthanier.

### *Section 3 - Capacité de regazéification du terminal méthanier*

**Art. 9.** Les concepts de capacité utilisable, disponible et opérationnelle disponible sont introduits par le code de bonne conduite. Ces capacités sont schématisées ci-dessous:



(\*) y compris, le cas échéant, les capacités rendues interruptibles pour les besoins opérationnels du réseau de transport.

**Art. 10.** La capacité de regazéification totale du terminal méthanier est déterminée par les caractéristiques techniques des installations de regazéification du GNL compte tenu de capacités de réserves techniques visant à augmenter la continuité du service de regazéification.

**Art. 11.** La capacité de regazéification utilisable est obtenue par la différence entre

- (i) la capacité de regazéification totale et,
- (ii) les capacités de regazéification pour besoins opérationnels de Fluxys LNG compte tenu de ses obligations légales et ses accords de coopération avec d'autres entreprises de transport en vue d'assurer l'intégrité de réseaux de transport en Belgique, dans la mesure où ils sont approuvés par la CREG.

Fluxys LNG détermine la partie de regazéification utilisable qui est commercialisée sous forme de capacité de regazéification ferme, compte tenu de la disponibilité attendue des capacités considérées. En outre, des capacités de regazéification peuvent être interruptibles pour les besoins opérationnels de Fluxys LNG compte tenu de ses obligations légales et ses accords de coopération avec d'autres entreprises de transport en vue d'assurer l'intégrité de réseaux de transport en Belgique.

**Art. 12.** *La capacité de regazéification disponible* du terminal méthanier à un moment donné s'obtient par différence entre (i) la capacité de regazéification utilisable du terminal méthanier et (ii) la capacité de regazéification du terminal méthanier déjà allouée aux utilisateurs du terminal méthanier.

**Art. 13.** Outre les capacités de regazéification de GNL (émission sous forme gazeuse), Fluxys LNG offre, sous réserve de la détention des autorisations nécessaires, un service permettant le chargement de camions et de navires (pour cool-down par exemple) en GNL au terminal méthanier.

#### *Section 4 - Détermination du nombre théorique maximum de slots*

**Art. 14.** Fluxys LNG détermine dans son programme indicatif de transport le contenu du service slot et en particulier, les modalités relatives

- i. à la durée de la fenêtre d'arrivée, de déchargement et de départ du navire;
- ii. au stockage tampon (stockage de base): volume, profil et durée (durée du stockage de base) de ce stockage;
- iii. aux capacités de regazéification (capacité de regazéification de base).

**Art. 15.** La détermination du nombre théorique maximum de slots par an nécessite la combinaison des contraintes liées à la capacité de réception, au volume de stockage et à la capacité de regazéification avec l'offre de services contenue dans un slot.

Le nombre théorique maximum de slots par an est déterminé par la plus contraignante des trois contraintes suivantes:

- (i) Contraintes liées à la capacité de réception:

La fréquence de réception des navires que la jetée permet d'atteindre en régime est inférieure à la fréquence de réception maximale théorique dont question à l'Art. 3(i) et est déterminée par Fluxys LNG en opérateur prudent et raisonnable, compte tenu des pratiques et usages courants qui sont généralement connus et respectés dans le secteur du GNL.

Le nombre théorique maximum de slots que peut recevoir la jetée par an dépend de la fréquence de réception que peut atteindre la jetée en régime suivant le tableau suivant:

| <i>Fréquence de réception en régime</i> | <i>Nombre théorique maximum de slots par an</i> |
|---|---|
| 1 navire toutes les 4 marées            | 176   |
| 1 navire toutes les 5 marées            | 141   |
| 1 navire toutes les 6 marées            | 117   |

- (ii) Contraintes liées à la capacité de regazéification:

Le volume annuel maximum qui peut être accepté au terminal méthanier est obtenu sur base de la capacité de regazéification ferme utilisable par la formule suivante:

$$\text{Volume annuel maximum} = \frac{\text{Capacité regazéification ferme utilisable} \times 8760 \text{ heures}}{\text{coefficient de flexibilité}}$$

Le coefficient de flexibilité tient compte du taux d'utilisation de la capacité ferme, des besoins de modulation des utilisateurs du terminal méthanier et de la disponibilité des installations (maintenances planifiées et non planifiées).

En partant d'une hypothèse concernant la taille standard des navires, le volume annuel peut être traduit en un nombre théorique maximum de slots pouvant être accueilli chaque année:

$$\text{Nombre\_maximum\_de\_slots} = \frac{\text{Volume\_annuel\_maximum}}{\text{Taille\_standard\_navire}}$$

(iii) Contraintes liées au volume de stockage:

Le nombre maximum théorique de slots par an, compte tenu du volume de stockage au terminal méthanier destiné à l'offre de service slot, s'obtient par la formule suivante:

$$\text{Nombre maximum slots} = \frac{(2 \times V_{\text{base}} - 1) \times 365}{J_{\text{base}}}$$

Avec

- $V_{\text{base}}$  = volume de stockage au terminal méthanier destiné à l'offre de service slot, exprimé en multiple de la taille des navires pour laquelle le service de slot est défini;
- $J_{\text{base}}$  = durée du stockage de base (en nombre de jours) par slot.

**Art. 16.** Le nombre théorique maximum de slots par an calculé conformément à l'Art. 15 est donné à titre indicatif. Ce nombre est réduit compte tenu des contraintes ci-dessous et est déterminé dans le programme indicatif de transport de Fluxys LNG:

- l'impact du nombre de slots sur les utilisateurs du terminal méthanier, en particulier sur les coûts de la chaîne GNL intégrée de ces utilisateurs;
- les contraintes de planification liées à la production et au transport de GNL;
- les besoins en flexibilité et les garanties de disponibilité des installations de réception que demandent les utilisateurs du terminal méthanier;
- les aléas liés au transport maritime;
- les temps de parcours entre les ports de chargement et le terminal méthanier de Fluxys LNG.

**CHAPITRE II – Méthodologie de calcul en matière de capacité non utilisée visée à l’art 47, §2 du code de bonne conduite**

*Section 1: Registres d’utilisation de la capacité allouée*

**Art. 17.** Fluxys LNG établit un registre d’utilisation des capacités du terminal méthanier qui contient, par utilisateur du terminal méthanier:

- i. le nombre de slots nominés par l’utilisateur du terminal méthanier pour chaque mois conformément à l’Art. 31 (iii) des présentes principales conditions;
- ii. les dates de déchargement des navires et quantités déchargées;
- iii. les slots nominés (conformément à l’Art. 31 (iii)) mais qui n’ont pas été utilisés par l’utilisateur du terminal méthanier et les raisons pour lesquelles ces slots ont été manqués (dans la mesure où ces raisons sont connues de Fluxys LNG). Les slots comptabilisés en application de l’Art. 31 (vii) sont clairement identifiés;
- iv. la capacité de regazéification allouée (et non interrompue) à l’utilisateur du terminal méthanier et;
- v. le maximum et le total journalier des nominations de regazéification horaires.

**Art. 18.** Le registre visé à l’Art. 17 prendra la forme électronique. Il est confidentiel et peut être consulté uniquement par la CREG et l’utilisateur du terminal méthanier concerné.

*Section 2: Méthode de calcul de la capacité non utilisée visée à l’art 47, §2 du code de bonne conduite*

**Art. 19.** La méthode de calcul appliquée par Fluxys LNG reflète l’utilisation passée des capacités et se base sur les données des registres visés à la section précédente. Le calcul par Fluxys LNG de la capacité non utilisée doit être considéré comme une analyse préliminaire pouvant servir à la CREG à l’exercice, en cas de congestion, des dispositions de l’article 48, § 3 du code de bonne conduite.

**Art. 20.** La méthode de calcul tient compte, par utilisateur du terminal méthanier:

- i. du taux d’utilisation annuel des slots, soit, le nombre de slots utilisés divisé par le nombre de slots auquel l’utilisateur a droit contractuellement sur base annuelle;
- ii. du taux d’utilisation mensuel des slots, soit le nombre de slots utilisés divisé par le nombre de slots nominés sur base mensuelle;
- iii. des slots comptabilisés en application de l’Art. 31 (vii);
- iv. du taux d’utilisation journalier des capacités de regazéification (maximum et le total journalier des nominations de regazéification divisé par capacité de regazéification totale souscrite (et non interrompue));
- v. de la disponibilité opérationnelle des installations et des éléments extérieurs pertinents (par exemple, la fermeture du port de Zeebrugge);
- vi. de la capacité ferme allouée dans le cadre de contrats d’approvisionnement et/ou de fourniture dont Fluxys LNG a connaissance;

- vii. de la capacité éventuellement cédée avec libération du cédant;
- viii. de la capacité offerte sur le marché secondaire conformément à l’art 47, §2, 3° du code de bonne conduite;
- ix. des obligations de service public;
- x. des caractéristiques des services souscrits;
- xi. des justifications et éléments pertinents communiqués par l’utilisateur du terminal méthanier.

### **CHAPITRE III – Règles d’allocation de capacité et la manière dont la capacité interruptible est proposée**

**Art. 21.** On distingue les différents types de capacités suivants :

- a) les capacités disponibles (non encore allouées par Fluxys LNG). Les sections 1 et 2 du présent chapitre décrivent les principes d’allocation appliqués par Fluxys LNG pour l’allocation de ces capacités;
- b) les capacités allouées par Fluxys LNG à un utilisateur du terminal méthanier et
  - i. utilisées par cet utilisateur;
  - ii. offertes sur le marché secondaire par cet utilisateur ou par Fluxys LNG pour compte de cet utilisateur (cfr.Art. 31);
  - iii. libérées en application de l’article 48 du code de bonne conduite. Ces capacités sont allouées conformément à la section 3 du présent chapitre.

Les principes spécifiques liés à l’allocation des capacités de regazéification interruptibles sont traités à la section 4.

**Art. 22.** Indépendamment du marché sur lequel la capacité a été acquise, seuls les navires qui ont passé avec succès la procédure d’acceptation des navires (Ship Approval Procedure) sont autorisés à accéder au terminal méthanier.

**Art. 23.** Pour avoir accès aux installations de Fluxys LNG, tout demandeur doit introduire une demande d’accès auprès de Fluxys LNG conformément au code de bonne conduite, chapitre 3, section 2.

La procédure d’accès est conforme aux dispositions prévues au chapitre 3 du code de bonne conduite.

#### *Section 1: Allocation des capacités du terminal méthanier par session de vente*

**Art. 24.** Les capacités du terminal méthanier font l’objet d’une allocation suivant un processus de session de vente (Open Season) transparent et accessible à tous. La procédure suivante est observée:

- i. un mémorandum d’information est envoyé aux acteurs potentiels, ce mémorandum fait l’objet d’une publication dans la presse et sur le site Internet de Fluxys LNG;

- ii. les parties intéressées entrent dans le processus et signent un accord de confidentialité;
- iii. les parties entrent en discussion avec Fluxys LNG;
- iv. les parties signent des accords conditionnels;
- v. si la demande de capacité est supérieure à l'offre de Fluxys LNG compte tenu de son programme d'investissement, des critères de priorité non discriminatoires et transparents sont utilisés pour départager les demandeurs. Ces critères sont fonction des conditions de marché et sont approuvés par la CREG ;
- vi. les parties signent des contrats de terminalling.

**Art. 25.** Les capacités non allouées dans le cadre d'un processus de session de vente visé à l'article 24 sont allouées conformément à la section 2 jusqu'à l'organisation d'une nouvelle session de vente.

*Section 2: Allocation des capacités non allouées par le processus de session de vente visé à la section 1*

**Art. 26.** Les capacités non allouées dans le cadre d'un processus de session de vente visé à la section 1 sont allouées suivant le principe *First Committed First Served*.

*Section 3: Allocation des capacités libérées en application de l'article 48 du code de bonne conduite*

**Art. 27.** L'allocation se fait à concurrence de la capacité libérée au demandeur qui a démontré qu'il va réellement utiliser la capacité nouvellement demandée conformément à l'art. 48 §2 du code de bonne conduite.

*Section 4: Principes spécifiques liés à l'allocation des capacités de regazéification interruptibles*

**Art. 28.** L'article 8, alinéa 2 du code de bonne conduite prévoit que l'entreprise de transport propose sur le marché primaire pour le jour suivant, un pourcentage aussi élevé que possible de capacité ferme allouée aux utilisateurs du réseau mais non nominée en tant que capacité interruptible.

L'article 100 du code de bonne conduite donne un délai d'implémentation aux entreprises de transport. Ce délai n'est pas écoulé et le système n'est pas disponible à la date de soumission du présent document.

**Art. 29.** Il n'y a pas de règles spécifiques en matière d'allocation des capacités de regazéification interruptibles hormis pour les capacités interruptibles commercialisées en application de l'article 8, §2 du code de bonne conduite.

## CHAPITRE IV – Règles liées à la négociabilité de la capacité du terminal méthanier et la manière dont elles sont établies dans les contrats de transport

**Art. 30.** L'utilisateur du terminal méthanier a la possibilité de céder avec ou sans libération la capacité qu'il a souscrite.

**Art. 31.** Dans le cadre de sa politique de gestion des congestions et de facilitation du marché secondaire, Fluxys LNG prévoit les dispositions suivantes<sup>3</sup>:

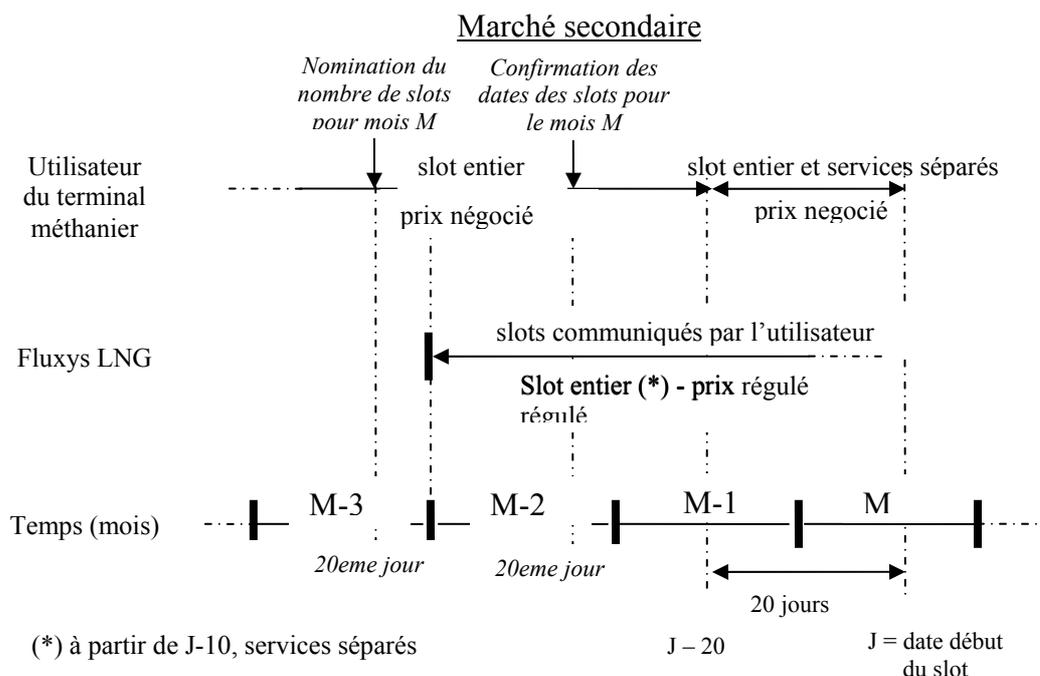
- i. Pour la période précédant le premier du mois M-2, sans préjudice du point (ii) du présent article, aucune disposition particulière n'est prise par Fluxys LNG en matière de marché secondaire. Fluxys LNG rappelle cependant que le code de bonne conduite prévoit:
  - article 46 alinéa 2: « Sans préjudice de l'article 10, §2 12° l'utilisateur du réseau propose sur le marché secondaire, la capacité ferme allouée dont il n'a momentanément plus besoin ou dont il n'a plus besoin de manière permanente » ;
  - article 46 alinéa 3: « En l'absence de bourse publique pour la capacité et la flexibilité, telle que visée à l'article 24, ou si l'utilisateur du réseau ne souhaite pas proposer sa capacité via cette bourse, l'utilisateur du réseau communique à l'entreprise de transport la quantité et le prix de l'offre chaque fois qu'il soumet ou modifie une offre. L'entreprise de transport publie cette offre en même temps que l'offre du marché primaire conformément aux dispositions de l'article 34. »
- ii. Plus de 20 jours avant la date de début du slot, l'utilisateur du terminal méthanier ne peut vendre ses slots sur le marché secondaire que sous la forme de slots entiers (sans les décomposer suivant les services qui les constituent). A partir de 20 jours avant la date de début du slot, l'utilisateur du terminal méthanier peut vendre séparément sur le marché secondaire les différents services qui constituent un slot.
- iii. Avant le 20<sup>ème</sup> jour du mois M-3, l'utilisateur du terminal méthanier nomme le nombre de slots qu'il programme pour le mois M. Avant le 20<sup>ème</sup> jour du mois M-2, l'utilisateur du terminal méthanier indique les dates des slots qu'il a nommés.
- iv. Au plus tard le premier du mois M-2, l'utilisateur du terminal méthanier a l'obligation de notifier à Fluxys LNG les slots qu'il n'a pas l'intention d'utiliser. Par cette notification, l'utilisateur du terminal méthanier autorise Fluxys LNG à commercialiser, pour compte de l'utilisateur du terminal méthanier, les capacités du slot concerné.
- v. Fluxys LNG commercialise les slots qui lui sont notifiés en application du point (iv). Ces slots font l'objet d'une publication sur le site Internet de Fluxys LNG, ils sont commercialisés en tant que slots entiers (non décomposés suivant les services qui les constituent) jusque 10 jours avant le début du slot au tarif régulé et font l'objet d'une allocation sur base du principe *First Committed First Served*. Dix jours avant le début du slot, les capacités qui constituent le slot sont commercialisées sous forme dissociée par Fluxys LNG au prix régulé. Fluxys LNG notifiera immédiatement à l'utilisateur du terminal méthanier quand le slot ou une capacité qui le constitue a été alloué.

---

<sup>3</sup> Afin de faciliter la compréhension, une représentation schématique du fonctionnement du marché secondaire est donnée en fin d'article.

- vi. Sans préjudice des points (iv) et (v) du présent article et sans préjudice de l'article 46 alinéa 3 du code de bonne conduite, l'utilisateur du terminal méthanier garde toujours la possibilité de vendre des slots (et à partir de 20 jours avant la date de début du slot, les services qui composent ce slot - cfr. point (ii)) sur le marché secondaire, à un prix négocié. Si l'utilisateur du terminal méthanier a vendu un slot (ou des capacités qui composent un slot) qui avait fait l'objet d'une notification en application du point (iv) du présent article, l'utilisateur du terminal méthanier en notifiera immédiatement Fluxys LNG qui cessera la commercialisation du slot concerné. Si l'utilisateur du terminal méthanier a vendu de la capacité sous forme dissociée, l'éventuelle capacité résiduelle non vendue dix jours avant le début du slot sera commercialisée par Fluxys LNG conformément au point (v).
- vii. Fluxys LNG comptabilise, dans le registre visé à l'Art. 17 (iii), tout slot nominé par l'utilisateur du terminal méthanier en application du point (iii) du présent article mais non utilisé pour autant que ce slot n'ait pas fait l'objet d'une notification en application du point (iv) du présent article. En application de l'article 48 du code de conduite, cette information est transmise à la CREG en cas de congestion.

A titre indicatif, le schéma ci-dessous donne une représentation du fonctionnement du marché secondaire:



**Art. 32.** La cession de capacité avec ou sans libération du cédant entraîne la cession de tous les droits et obligations contractuels et des caractéristiques y relatifs, sans les modifier à l'égard de Fluxys LNG.

**Art. 33.** En cas de cession sans libération du cédant, le cédant reste responsable solidairement vis-à-vis de Fluxys LNG avec le cessionnaire pour toutes obligations découlant du contrat de terminalling.

Le cédant et le cessionnaire qui ont conclu un accord de cession de capacité sans libération du cédant doivent en informer Fluxys LNG par écrit au minimum 5 jours ouvrables avant la date de prestation du service (ce délai est réduit à 2 jours lorsque le système visé à l'article 8,

alinéa 2 du code de bonne conduite est disponible (cfr. Art. 28)) , sans préjudice de la procédure d'acceptation des navires (cfr. Art. 22).

La cession sans libération du cédant doit en tout état de cause être compatible avec les systèmes opérationnels mis en place par Fluxys LNG.

**Art. 34.** Une cession de capacité avec libération du cédant doit faire l'objet d'une notification écrite et préalable à Fluxys LNG, qui a le droit d'accepter ou de refuser la cession de capacité avec libération. L'accord de Fluxys LNG ne peut pas être refusé de manière déraisonnable. L'accord de Fluxys LNG concernant une cession avec libération du cédant sera donné moyennant le respect des conditions suivantes:

1° le cessionnaire obtient, pour l'utilisation de la capacité cédée, l'accès au terminal méthanier de Fluxys LNG conformément au code de bonne conduite. Fluxys LNG analyse la demande d'accès du cessionnaire de manière non discriminatoire et transparente comme une nouvelle demande d'accès. Fluxys LNG vérifie notamment le respect des garanties financières visées au chapitre XII des présentes principales conditions.

2° l'absence de toute dette du cédant vis-à-vis de Fluxys LNG, sauf si le cessionnaire s'engage irrévocablement et inconditionnellement à payer celles-ci à Fluxys LNG.

**Art. 35.** Indépendamment de la cession de capacités, le transfert de quantités de GNL en stock (ou des droits sur ces quantités) d'un utilisateur du terminal à un autre est autorisé dans la limite des volumes de stockage qui leur sont alloués.

**Art. 35 bis.** Les offres que font les utilisateurs du terminal méthanier sur le marché secondaire de capacité et qui sont communiquées à Fluxys LNG en application de l'article 46 alinéa 3 du code de bonne conduite sont publiées sur le site Internet de Fluxys LNG.

## **CHAPITRE V – Equilibre entre les flux de gaz naturel sur le terminal méthanier**

**Art. 36.** Fluxys LNG établit, sur base horaire, un compte de gaz en stock par utilisateur du terminal méthanier sur base des allocations d'entrée et de sortie du terminal méthanier, compte tenu, d'un prélèvement de gaz en nature conformément aux tarifs approuvés par la CREG, compte tenu de l'Art. 39 et des quantités de GNL éventuellement transférées entre utilisateurs du terminal en application de l'Art. 35.

**Art. 37.** Le compte gaz en stock d'un utilisateur du terminal méthanier doit à tout instant

- être supérieur ou égal à zéro (sans préjudice d'un service de prêt (lending) de GNL), et
- être inférieur ou égal à la capacité de stockage dont dispose l'utilisateur du terminal méthanier à cet instant.

**Art. 38.** Sans préjudice d'un service de prêt (lending) de GNL, Fluxys LNG refuse les nominations de sortie d'un utilisateur du terminal dont le compte de gaz (exprimé en énergie) a atteint zéro.

**Art. 39.** Dans le cas où le solde du compte de gaz d'un utilisateur du terminal méthanier dépasse sa capacité de stockage, Fluxys LNG peut:

- réduire le compte de gaz de l'utilisateur du terminal à hauteur de la quantité de gaz en excès par rapport à sa capacité de stockage et,
- rembourser à l'utilisateur du terminal le revenu généré par la vente de cette quantité de gaz après déduction des frais raisonnables encourus par Fluxys LNG.

**CHAPITRE VI – Unités de temps et valeurs de tolérance visées aux articles 52 et 53 du code de bonne conduite**

**Art. 40.** L'article 10, §2, 6°, du code de bonne conduite n'est pas applicable au terminal méthanier en ce qui concerne les unités de temps et Fluxys LNG n'applique pas de valeurs de tolérance.

**CHAPITRE VII – Agrégation des déséquilibres**

**Art. 41.** L'article 10, §2, 7°, du code de bonne conduite n'est pas applicable au terminal méthanier.

## CHAPITRE VIII – Exigences en matière de qualité du gaz naturel pour les différents points d'entrée du réseau de transport

### *Section 1 – Spécifications de qualité du GNL pour le déchargement au terminal méthanier*

**Art. 42.** Les spécifications de qualité du GNL pour le déchargement au terminal méthanier par l'utilisateur du terminal méthanier sont reprises dans un tableau publié sur le site Internet de Fluxys LNG.

Le tableau ci-dessous représente la situation au moment de la soumission du présent document et sera publié sur le site Internet de Fluxys LNG.

|   |       |                              |
|---|-------|------------------------------|
| Minimum PCS   | 10,81 | kWh(25°C)/m <sup>3</sup> (n) |
| Maximum PCS   | 12,43 | kWh(25°C)/m <sup>3</sup> (n) |
| Minimum Wobbe   | 13,65 | kWh(25°C)/m <sup>3</sup> (n) |
| Maximum Wobbe   | 15,56 | kWh(25°C)/m <sup>3</sup> (n) |
| Maximum H <sub>2</sub> S + COS (as S)                                   | 5     | mg/m <sup>3</sup> (n)        |
| Maximum Total S (as S)  | 22,4  | mg/m <sup>3</sup> (n)        |
| Mercaptans (as S)   | 6     | mg/m <sup>3</sup> (n)        |
| Maximum O <sub>2</sub>  | 10    | ppm (vol)                    |
| Maximum CO <sub>2</sub>   | 100   | ppm (vol)                    |
| Maximum CO  | 1     | ppm (vol)                    |
| Maximum H <sub>2</sub> O  | 0,1   | ppm (vol)                    |
| Maximum point de rosée d'hydrocarbure                                   | -20   | °C @ 0-69 barg               |
| Maximum Hg  | 10    | ngr/m <sup>3</sup> (n)       |
| Minimum CH <sub>4</sub>   | 80    | mol%                         |
| Maximum N <sub>2</sub>  | 1,2   | mol%                         |
| Min Masse volumique (équilibre à pression atmosphérique – 1013,25 mbar) | 425   | kg/m <sup>3</sup> GNL        |
| Max Masse volumique (équilibre à pression atmosphérique – 1013,25 mbar) | 480   | kg/m <sup>3</sup> GNL        |
| Maximum H <sub>2</sub>  | 1     | ppm (vol)                    |
| Maximum iC4   | 0,7   | mol%                         |
| Maximum nC4   | 0,7   | mol%                         |
| Maximum iC5   | 0,1   | mol%                         |
| Maximum nC5   | 0,1   | mol%                         |
| Maximum C6+   | 0,1   | mol%                         |
| Solides: pas de dépôt sur « mesh strainer 400 »                         |       |                              |

En outre, le GNL ne peut contenir d'impuretés ni de contaminants solides ou liquides.

### *Section 2 – Manquement du respect de la spécification de qualité pour le déchargement de GNL au terminal méthanier*

**Art. 43.** Fluxys LNG a le droit de refuser, mais fait des efforts raisonnables pour accepter, le déchargement d'une cargaison de GNL ne respectant pas les spécifications de qualité visées à la section 1 du présent chapitre. Il est entendu que, lorsque Fluxys LNG a accepté du GNL ne respectant pas les spécifications de qualité, Fluxys LNG fait des efforts raisonnables pour rendre ce GNL conforme aux spécifications de qualité, sous réserve que l'utilisateur du terminal méthanier supporte les coûts, dépenses et pertes directs liés au traitement de ce GNL (en ce inclus, entre autres, les coûts liés à la ségrégation du GNL hors spécification, et au traitement dû à la contamination du GNL d'autres utilisateurs du terminal

méthanier, et, si Fluxys LNG fait appel à d'autres possibilités disponibles en aval du terminal méthanier pour rendre le gaz conforme aux spécifications, les coûts liés à ce traitement).

Il est entendu que Fluxys LNG fait tous les efforts raisonnables pour minimiser les coûts, dépenses et pertes, qui sont à charge de l'utilisateur du terminal.

**Art. 44.** Si du GNL, qui n'est pas conforme aux spécifications de qualité telles que spécifiées à la section 1 du présent chapitre, est déchargé dans les installations de GNL sans que sa qualité ait été préalablement acceptée par Fluxys LNG, l'utilisateur du terminal méthanier doit rembourser à Fluxys LNG tous les coûts, dépenses et pertes directs raisonnables (en ce inclus, entre autres, les coûts liés à la ségrégation du GNL hors spécification et au traitement dû à la contamination du GNL d'autres utilisateurs du terminal méthanier et, si Fluxys LNG fait appel à d'autres possibilités disponibles en aval du terminal méthanier pour rendre le gaz conforme aux spécifications, les coûts liés à ce traitement) liés au non-respect des spécifications de qualité par l'utilisateur du terminal méthanier, étant entendu que Fluxys LNG prendra des mesures raisonnables pour minimiser ces coûts, dépenses et pertes.

**Art. 45.** Sous réserve que l'utilisateur du terminal méthanier ait déchargé du GNL conforme aux spécifications de qualité applicables au point d'entrée, l'utilisateur du terminal méthanier a le droit de refuser, mais fait des efforts raisonnables pour accepter, de prendre livraison de gaz mis à disposition par Fluxys LNG au point de sortie si ce gaz naturel n'est pas conforme aux spécifications de qualité applicables en ce point.

Si toutefois Fluxys LNG fait traiter le gaz en aval du terminal méthanier pour le rendre conforme aux spécifications, et supporte les coûts, dépenses et pertes directs liés à ce traitement, l'utilisateur du terminal méthanier ne peut en refuser la livraison. Il est entendu que l'utilisateur du terminal méthanier fait tous les efforts raisonnables pour minimiser les coûts, dépenses et pertes, qui sont à charge de Fluxys LNG.

**Art. 46.** Si Fluxys LNG délivre au point de sortie du gaz naturel non conforme aux spécifications de qualité en ce point, sans que la qualité de ce gaz naturel n'ait été préalablement acceptée par l'utilisateur du terminal méthanier et sous réserve que l'utilisateur du terminal méthanier ait respecté les spécifications de qualité applicables au point d'entrée, Fluxys LNG doit rembourser à l'utilisateur du terminal méthanier tous les coûts, dépenses et pertes directs raisonnables liés au non-respect des spécifications de qualité par Fluxys LNG, étant entendu que l'utilisateur du terminal méthanier prendra des mesures raisonnables pour minimiser ces coûts, dépenses et pertes.

## CHAPITRE IX – Programme de surveillance

**Art. 47.** Fluxys met en place un programme de surveillance visant à garantir une politique active interne et externe de non-discrimination et de transparence envers les utilisateurs du réseau. Pour l'application de ce programme de surveillance, Fluxys et sa filiale Fluxys LNG sont considérées comme une même entité.

**Art. 48.** Le programme de surveillance de Fluxys s'articule autour des principes suivants:

1° transparence et non-discrimination entre utilisateurs du réseau ou catégories d'utilisateurs du réseau; et

2° protection des informations confidentielles relatives aux utilisateurs du réseau.

**Art. 49.** Le programme de surveillance s'applique à l'ensemble des employés de Fluxys dans le cadre de la prestation par Fluxys des services liés au transport de gaz en Belgique.

**Art. 50.** Le « compliance officer » est chargé de veiller au respect du programme de surveillance, conformément aux Art. 55 et Art. 56 ci-dessous.

### *Section 1 – Règles de politique interne*

**Art. 51.** Les règles de conduite internes de Fluxys comportent plus particulièrement:

1° Les procédures que doivent respecter les employés de Fluxys dans leurs contacts avec les utilisateurs du réseau ou utilisateurs de réseaux potentiels.

2° Le règlement intérieur, établi en exécution du code de bonne conduite.

3° Les règles relatives au traitement de questions et dossiers des utilisateurs du réseau ou utilisateurs de réseaux potentiels.

**Art. 52.** En matière de protection des informations confidentielles, le règlement d'ordre intérieur prévoit notamment que:

1° Les informations confidentielles ne peuvent en aucune manière être communiquées par Fluxys à des personnes qui ne sont pas employées par celle-ci. Ces informations ne peuvent être communiquées qu'aux personnes ou services qui en ont besoin pour permettre l'accès au réseau de transport ou permettre l'utilisation du réseau de transport; Les administrateurs et employés de Fluxys, dans la mesure où ils ont accès aux informations confidentielles, ne peuvent être des collaborateurs d'une entreprise de fourniture, rémunérés ou non.

2° Fluxys et/ou ses employés peuvent toutefois communiquer des informations confidentielles à :

- la CREG et l'Administration de l'Energie, ou à toute autre instance administrative compétente, conformément aux dispositions de la Loi gaz et à ses arrêtés d'exécution;

- les tribunaux ou les instances arbitrales devant se prononcer sur un litige entre Fluxys et un utilisateur du réseau, ainsi que les conseillers représentant ceux-ci devant ces instances et les experts, si la défense de Fluxys le requiert ;

- son commissaire réviseur ;

- les mandataires, entrepreneurs et sous-traitants de Fluxys, pour autant qu'ils soient liés par des règles de confidentialité qui garantissent de manière adéquate la protection de la confidentialité des informations et pour autant qu'il n'existe pas d'intérêts patrimoniaux

- dans leurs rapports mutuels avec les entreprises de fourniture ou avec une de leurs entreprises associées ou liées.
- 3° Fluxys peut utiliser les informations confidentielles qui lui sont communiquées par les utilisateurs du réseau ou utilisateurs de réseau potentiels à des fins statistiques, à condition que les données statistiques diffusées par Fluxys ne permettent pas une identification individuelle des utilisateurs de réseau ou utilisateurs du réseau potentiels.
- 4° N'est pas considérée comme confidentielle,
- l'information qui est publique ;
  - l'information qui a été fournie à Fluxys par un utilisateur du réseau ou utilisateur du réseau potentiel et dont la divulgation est conforme aux termes d'un accord écrit avec l'utilisateur du réseau ou utilisateur du réseau potentiel qui a fourni l'information ;
  - l'information destinée à un utilisateur du réseau ou utilisateur du réseau potentiel et appartenant aux données nécessaires à l'offre de services de transport à cet utilisateur du réseau ou utilisateur du réseau potentiel ;
  - l'information relative aux quantités de capacités réservées et de capacités disponibles ainsi qu'au nombre de déchargements réalisés par mois.
- 5° Tout employé de Fluxys est soumis à l'obligation de non divulgation d'informations confidentielles à une partie non autorisée pendant toute la durée de son contrat de travail, et jusqu'à cinq ans après l'expiration de celle-ci.

**Art. 53.** Les procédures que doivent respecter les employés de Fluxys dans leurs contacts avec les utilisateurs du réseau ou utilisateurs de réseau potentiels et les règles relatives au traitement de questions et dossiers des utilisateurs du réseau ou utilisateurs de réseau potentiels prévoient notamment que:

1° dans la diffusion d'informations, les employés de Fluxys font preuve de la plus grande discrétion.;

2° seules des informations publiques peuvent être communiquées vers l'extérieur. Toute autre demande d'informations est transmise aux services de Fluxys qui sont compétents pour décider quelles informations peuvent être communiquées, dépendant du type d'information demandée;

3° les services de Fluxys auxquels doivent être transmises et qui traitent les questions concernant

- l'exploitation opérationnelle des installations de transport ;
  - l'exploitation commerciale des services de transport ;
  - l'exploitation technique des installations de transport,
- sont déterminés par Fluxys.

### *Section 2 – Règles de politique externe*

**Art. 54.** Fluxys rédige des règles de politique externe qui seront communiquées aux utilisateurs du réseau conformément à l'article 27 du code de bonne conduite.

### *Section 3 – Respect du programme de surveillance*

**Art. 55.** En liaison avec la direction de Fluxys, le « compliance officer » est chargé de veiller à l'application du programme de surveillance.

Le « compliance officer » est chargé des missions suivantes:

1° application des règles internes et externes de confidentialité, non-discrimination et transparence;

2° conseil auprès des employés de Fluxys pour toute question relative à l'application du présent programme;

3° évaluation de l'application du programme de surveillance.

**Art. 56.** Tout membre du personnel de Fluxys qui a connaissance d'une violation du programme de surveillance, qu'elle soit intentionnelle ou non intentionnelle, doit en avertir le « compliance officer ».

## **CHAPITRE X – Politique de congestion et dispositions contractuelles qui y sont liées**

### *Section 1: Principes de base issus du code de bonne conduite*

**Art. 57.** En ce qui concerne les principes de base de la gestion des congestions, Fluxys LNG renvoie au code de bonne conduite et plus particulièrement aux articles 45 à 48 de ce code.

Pour rappel, le code de bonne conduite prévoit (cfr. article 48) la possibilité de la suppression de capacités allouées en cas de congestion. Pour ce faire, conformément à l'article 47 du code de bonne conduite et au chapitre II des présentes principales conditions, les capacités non utilisés sont enregistrés par Fluxys LNG dans un registre sauf si l'utilisateur du terminal méthanier a autorisé Fluxys LNG à commercialiser ces capacités pour compte de l'utilisateur du terminal méthanier conformément à la procédure à Art. 31 (iv) et (v) des présentes principales conditions.

### *Section 2: Politique de gestion des congestions de Fluxys LNG*

**Art. 58.** Conformément à l'article 45 du code de bonne conduite, Fluxys LNG mène une politique proactive et non discriminatoire de gestion des congestions qui vise à faciliter la commercialisation des capacités non-utilisées et à faciliter le marché secondaire de capacités du terminal méthanier.

Dans ce cadre, Fluxys LNG renvoie aux dispositions du chapitre IV des présentes principales conditions.

**Art. 59.** Conformément à l'article 46, alinéa 3, du code de bonne conduite, Fluxys LNG offrira sur le marché primaire, prioritairement sous forme de slots, les capacités encore disponibles en veillant à l'optimisation de l'utilisation des capacités du terminal et conformément à la politique de gestion proactive des congestions.

## **CHAPITRE XI – Traitement du gaz naturel pour l'utilisation propre par l'entreprise de transport et des différences au niveau du bilan énergétique périodique**

### *Section 1 – Registre des consommations propres*

**Art. 60.** Fluxys LNG est tenu d'établir pour le terminal méthanier, un registre dénommé « registre de consommations propres ».

**Art. 61.** Le registre visé à l'Art. 60 mentionne, sur base mensuelle, la quantité de gaz prélevée pour l'usage propre. Ces quantités de gaz sont réparties entre les catégories suivantes:

- 1° le gaz utilisé par les vaporisateurs pour la regazéification du GNL;
- 2° le gaz utilisé lors d'interventions sur les installations et les pertes;
- 3° compte tenu de la situation en matière de propriété/co-propriété de l'installation de cogénération, le cas échéant, le gaz utilisé pour la production de chaleur par l'unité de cogénération;
- 4° utilisations propres liées aux compresseurs et chauffage des locaux.

### *Section 2 – Registre du bilan énergétique*

**Art. 62.** Fluxys LNG est tenue d'établir pour le terminal méthanier, un registre dénommé « registre du bilan énergétique ».

**Art. 63.** Le registre visé à l'Art. 62 mentionne, sur base mensuelle, l'écart (positif ou négatif) du bilan énergétique global de l'installation de terminal méthanier.

### *Section 3 – Forme des registres*

**Art. 64.** Les registres visés aux Art. 60 et Art. 62 prendront la forme électronique.

### *Section 4 – Achat de gaz pour utilisations propres*

**Art. 65.** Les éventuels achats de gaz pour utilisations propres au-delà du prélèvement de gaz en nature conformément aux tarifs approuvés par la CREG se font de manière non discriminatoire et transparente, conformément aux règles de politique externe de Fluxys LNG (cfr Art. 54). Ces achats sont conformes aux dispositions du code de bonne conduite (Art 2, §3).

## CHAPITRE XII – Règles applicables en matière de responsabilité et garanties financières

### Section 1 – Responsabilité et assurances

**Art. 66.** En cas de responsabilité contractuelle ou en cas de cumul de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité extracontractuelle entre la S.A. FLUXYS LNG et l'utilisateur du terminal méthanier et/ou leurs sociétés affiliées, les parties précitées auront exclusivement droit à un dédommagement des coûts directs, des pertes et des dépenses, perte de revenus incluse, en relation causale directe avec la faute contractuelle. Tous les autres dommages sont expressément exclus. Ce dédommagement est limité conformément à l'article 70.

**Art. 67.** A l'exclusion des cas de faute grave, intentionnelle ou de dol, tout dommage consécutif est expressément exclu en cas de responsabilité extracontractuelle dans le chef de la S.A. Fluxys LNG et/ou de l'utilisateur du terminal méthanier et/ou de leurs sociétés affiliées, ainsi qu'en cas de coexistence de responsabilité contractuelle et extracontractuelle. Par dommage consécutif, on entend toute perte indirecte et dommage indirect en relation causale avec la faute, dont il est question dans le présent article. Pour tous les autres dommages en relation causale avec la faute dont il est question au présent article, le dédommagement est limité conformément à l'article 70.

**Art. 68.** Chacune des parties (ou sociétés affiliées) est responsable vis-à-vis de l'autre partie (ou sociétés affiliées) pour tout dommage direct matériel causé au terminal méthanier et aux méthaniers, à concurrence d'un montant maximum par évènement de 150.000.000 €.

**Art. 69.** Fluxys LNG est responsable vis-à-vis de l'utilisateur du terminal méthanier à concurrence de la valeur du GNL stocké (valeur au prix du marché spot de Zeebrugge le jour de la perte de GNL stocké) dans le terminal méthanier pour cet utilisateur du terminal méthanier en cas de perte de ce GNL stocké, pour autant que cette perte n'ait pas été causée par cet utilisateur du terminal méthanier.

**Art. 70.** §1 A l'exclusion des articles 44, 46, 68 et 69, le dédommagement s'élève au maximum à :

a/ par sinistre et/ou par slot perdu : un montant égal à cinq fois le tarif régulé payable pour le slot concerné pour autant que ce montant ne dépasse pas le montant prévu par année contractuelle ;

b/ par année contractuelle : un montant égal à 3/12 du montant de facturation payable par l'utilisateur du terminal méthanier concerné durant l'année contractuelle pour tous ses contrats de terminalling avec un minimum égal au tarif régulé payable pour le slot concerné.

§2 Les parties se sauvegardent mutuellement pour tout ce qui dépasse les limites prévues au §1 a et b.

**Art. 71.** La responsabilité des parties pour tout décès ou dommage corporel résultant de leur négligence ou de la négligence d'un de leurs représentants n'est pas limitée.

### Section 2 – Garanties financières

**Art. 72.** §1 L'utilisateur du terminal méthanier doit, à tout moment et au plus tard trente (30) jours avant le démarrage de la prestation de service, disposer d'une garantie bancaire auprès d'une banque agréée par la Commission Bancaire Financière et des Assurances (ou

d'un organisme équivalent d'un des membres de l'Union Européenne) d'un montant au moins égal au montant mensuel moyen (TVA incluse) calculé sur la base montant total des factures prévues pour l'année de contrat à venir et pour laquelle il n'y a pas moins de trente (30) jours à courir.

§2 Au plus tard le jour anniversaire du contrat de terminalling en cours et pour lequel il n'y a pas moins de trente (30) jours à courir, l'utilisateur du terminal méthanier fournira chaque année la preuve à Fluxys LNG que l'institution financière qui a émis la garantie bancaire ou une autre institution financière qui satisfait aux critères énumérés au §1 ci-dessus, a prolongé la durée de la garantie bancaire et en a adapté le montant en fonction du montant mensuel moyen (TVA incluse) calculé sur la base du montant total des factures prévues pour l'année de contrat à venir.

**Art. 73.** Pour un contrat de terminalling d'une durée de moins de trente (30) jours, l'utilisateur du terminal méthanier verse à Fluxys LNG, au plus tard à la date du démarrage des prestations, le montant de la facture (TVA incluse) à prévoir pour ledit contrat terminalling.

**Art. 74.** Lorsque l'utilisateur du terminal méthanier a cessé de répondre aux exigences stipulées à l'article 72, il doit, sous peine de faute contractuelle, en aviser immédiatement Fluxys LNG par lettre recommandée. L'utilisateur du terminal méthanier dispose de vingt (20) jours calendrier bancaire pour soumettre à Fluxys LNG la preuve d'une nouvelle garantie bancaire qui répond aux exigences prévues à l'article 72. Après expiration des vingt (20) jours calendrier bancaire et par défaut d'une nouvelle garantie bancaire, le contrat de terminalling de l'utilisateur du terminal méthanier sera automatiquement et de plein droit suspendu.

**Art. 75.** A défaut de paiement des factures après l'échéance et au-delà des quatorze (14) jours calendrier après réception par l'utilisateur du terminal méthanier d'une mise en demeure envoyée par Fluxys LNG par lettre recommandée, Fluxys LNG sera habilitée à faire appel à la garantie bancaire. Lorsque Fluxys LNG fait appel à la garantie bancaire, l'utilisateur du terminal méthanier, dans les vingt (20) jours bancaires à compter du jour où Fluxys LNG a fait appel à la garantie bancaire, fournira la preuve que l'institution financière qui a émis la garantie bancaire a adapté le montant de la garantie bancaire au niveau déterminé à l'article 72 ou constituera une nouvelle garantie bancaire satisfaisant aux conditions mentionnées à l'article 72. A défaut, le contrat de terminalling sera automatiquement et de plein droit suspendu.

### CHAPITRE XIII – Conditions liées à la résiliation d'un contrat dont les éventuelles indemnités

**Art. 76.** Les contrats de terminalling prévoient la possibilité pour l'utilisateur du terminal méthanier de mettre fin au contrat de terminalling suivant les modalités suivantes:

- i. pour les contrats visant au déchargement de moins de 5 navires et d'une durée maximale de 2 ans:
  - o dans le cas où l'utilisateur notifie (par lettre recommandée) sa volonté de résilier le contrat de terminalling au moins 3 mois avant la date de début du contrat considéré, l'utilisateur du terminal méthanier peut résilier le contrat de terminalling moyennant le paiement à Fluxys LNG d'une indemnité correspondant à 75% des montants de facturation (calculé sur base des termes tarifaires liés à la réservation de capacité - termes liés à l'utilisation exclus) prévus par le contrat de terminalling;
  - o dans les autres cas, l'utilisateur du terminal méthanier peut résilier le contrat de terminalling moyennant le paiement à Fluxys LNG d'une indemnité correspondant aux montants de facturation (calculés sur base des termes tarifaires liés à la réservation de capacité - termes liés à l'utilisation exclus) prévus par le contrat de terminalling pour la période contractuelle restant à courir.
- ii. pour les autres contrats que ceux visés au point (i) du présent article, l'utilisateur du terminal méthanier peut résilier le contrat de terminalling moyennant le paiement à Fluxys LNG d'une indemnité correspondant:
  - o à 95% des montants de facturation (calculés sur base des termes tarifaires liés à la réservation de capacité - termes liés à l'utilisation exclus) prévus par le contrat de terminalling pour la période contractuelle restant à courir dans la mesure où cette période excède 2 ans;
  - o à 100% des montants de facturation (calculés sur base des termes tarifaires liés à la réservation de capacité - termes liés à l'utilisation exclus) prévus par le contrat de terminalling pour la période contractuelle restant à courir dans la mesure où cette période est inférieure ou égale à 2 ans.