IOWA NORTHERN RAILWAY

RÈGLES DE SÉCURITÉ 3001O (Modifications)

(LE TARIF 3001 ANNULE ET REMPLACE LE TARIF MARCHANDISES IANR 3000 dans son intégralité)

RÈGLES ET RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX RÉGISSANT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR L'IOWA NORTHERN RAILWAY

PUBLIÉ: 1 janvier, 2024 EN VIGUEUR: 1 février, 2024

Publié par Marketing, 201 Tower Park Drive, Waterloo IA 50701

Article 130 – Manœuvre de retournement

Si un destinataire demande de changer l'orientation d'un wagon chargé qui n'a pas été muni de plaques pour indiquer de quel côté ils doivent être déchargés et qui, par conséquent, sont placés incorrectement pour le déchargement et nécessitent un service supplémentaire pour être retournés, ce service est exécuté où les installations le permettent au prix de 400 \$ par wagon. Si, après la mise en place de ce wagon pour le chargement, un expéditeur demande de changer l'orientation d'un wagon vide pour leur convenance, ce service est exécuté où les installations le permettent au prix de 400 \$ par wagon.

Article 203 – Utilisation des voies de débord

Le service de voie de débord existant, y compris les quais de chargement ou de déchargement et autres structures, est mis à la disposition des expéditeurs pour les marchandises non dangereuses sur une base d'utilisation partagée au prorata, et ce, aux seuls frais, risques et périls des clients utilisant les installations de la voie de débord. En utilisant ces installations, les clients acceptent d'indemniser, de défendre et de tenir IANR quitte et indemne de toutes réclamations, tous coûts et toutes dépenses, et d'assumer tous les risques, responsabilités et obligations en cas de décès, de blessures corporelles ou de dommages matériels découlant de, liés à, ou causés de quelque manière que ce soit, en tout ou en partie, par l'utilisation desdites installations de voie de débord.

L'IANR n'autorisera pas le chargement ou le déchargement de marchandises dangereuses sur les voies de livraison publiques ou les voies de débord sans une confirmation écrite approuvant une telle opération. Cette politique vise les envois dans des contenants d'une capacité de plus de 110 gallons et les envois en vrac de marchandises, substances ou déchets dangereux. Tous les utilisateurs de voies de débord doivent signer une lettre d'acceptation indiquant qu'ils comprennent les modalités prévues au présent article et qu'ils respecteront toutes les politiques de l'IANR relatives à l'équipement de protection individuelle, et qu'ils obtiendront les permis d'occupation de la voie exigés par le directeur ou la directrice du triage de l'IANR. En outre, il incombe aux utilisateurs des voies de débord de ramasser tous les résidus d'éléments d'arrimage ou le matériel de rebut générés pendant le chargement ou le déchargement de leurs wagons. Sauf disposition contraire, des frais d'utilisation de 350 \$ par wagon sont perçus pour l'utilisation des voies de débord. Si l'utilisateur des voies de débord ne ramasse pas les éléments d'arrimage ou le matériel de rebut, l'IANR impute à la partie qui effectue le déchargement une pénalité de 200 \$ par wagon, en plus des frais réels encourus par l'IANR pour corriger la situation.

Article 210-A – Utilisation des actifs

L'utilisation des actifs applicables aux wagons de l'IANR sont régies par les tarifs marchandises des séries RIC 6004 et RIC 6007, tous deux publiés par l'American Short Line and Regional Railroad Association, sous réserve des DEUX exceptions suivantes prévues ci-dessous. Les wagons mis en place pour le chargement ou le déchargement sur les voies ou dans des installations industrielles sont assujettis à l'utilisation des actifs suivants :

- (2) jours gratuits
- (4) jours à 100 \$ par jour

- (2) jours à 120 \$ par jour
- Jours restants à 150 \$ par jour
- Le samedi, le dimanche et les jours fériés sont pris en compte dans le calcul de l'utilisation des actifs

EXCEPTION: Une période sans frais de 36 heures est accordée pour le chargement des wagons de maïs ou de soja. Une fois cette période expirée, des frais de 25 \$ par wagon sont facturés pour les deux (2) premiers jours complets ou partiels, par la suite, des frais de 35 \$ par wagon sont facturés par jour complet ou partiel, y compris le samedi et le dimanche.

EXCEPTION: Des frais de 70 \$ sont facturés par jour, pour les wagons avec chargements exceptionnels, surchargés, ou transportant des conteneurs gerbés. Aucun jour sans frais ne s'applique si les wagons sont reçus à la suite d'une manœuvre en provenance de l'UP au terminal de Manly (Iowa), l'utilisation des actifs au terminal de Manly commencera à s'appliquer après 120 heures.

EXCEPTION: L'IANR ne participe PAS à l'article 35 du tarif marchandises 6007-O, article 187 (péréquation de millage sur les wagons-citernes de particuliers).

Article 210-B – Wagons surchargés ou mal chargés

Un wagon surchargé est défini comme un wagon dont le poids net (poids réel du chargement, y compris tous les autres matériaux nécessaires au transport des marchandises) dépasse la limite de charge autorisée du wagon (définie comme la « limite de charge » inscrite au pochoir sur le wagon), ou dont le poids brut (poids du wagon combiné à celui du chargement, y compris tous les autres matériaux nécessaires au transport des marchandises) dépasse la capacité de la voie en un point quelconque de l'itinéraire du mouvement. Aux fins de cet article, « l'expéditeur » désigne le chargeur des marchandises au point d'origine.

Wagons jugés surchargés ou mal chargés:

1. Si on découvre qu'un wagon est surchargé au point d'origine, en cours de route ou au point de destination, il incombe à l'expéditeur au point d'origine de corriger le chargement à ses frais.
2. L'utilisation des actifs, conformément à l'article 210-A du tarif actuel de l'IANR, sont calculées à partir du premier 7 h suivant l'avis demandant de corriger la charge. Si ces frais d'utilisation des actifs sont accumulés auprès d'un autre transporteur et que l'IANR les facture par la suite, il incombe à l'expéditeur de les payer.
3. Si on découvre que des wagons sont mal chargés au point d'origine, en cours de route ou au point de destination, l'expéditeur se voit imputer des frais de manœuvres de 225 \$ par wagon, en plus des frais supplémentaires prévus aux paragraphes 5 et 6 du présent article.
4. Il incombe à l'expéditeur au point d'origine de charger les wagons de manière sûre, équilibrée et appropriée. Si l'expéditeur charge les wagons de manière incorrecte ou dangereuse et que les wagons sont ensuite impliqués dans un déraillement ou des dommages matériels, l'expéditeur est tenu responsable de tous les dommages subis ainsi que des frais engagés par l'Iowa Northern Railway Company (IANR) pour ceux-ci.
5. Si on découvre que des wagons sont surchargés, l'IANR impute à l'expéditeur des frais de surcharge de 450 \$ par wagon (voir la remarque). En outre, si on découvre qu'un wagon dépasse de 0,8 % son poids brut maximal autorisé sur rail (GWOR) ou sa capacité brute enregistrée, une pénalité supplémentaire pour surcharge de 6 000 \$ par wagon sera imposée. En cas d'infractions répétées de surcharge supérieure à 1 000 livres, le matériel ne pourra pas être mis

en place pour le chargement tant que l'IANR n'aura pas obtenu l'assurance que l'expéditeur a remédié aux pratiques de chargement négligentes.

6. Si l'IANR se voit imputer des frais par un transporteur intermédiaire en raison de wagons mal chargés ou surchargés, ces frais seront répercutés sur l'expéditeur qui devra les assumer.

Remarque: Le poids des wagons chargés est déterminé par le poids à la pesée au point d'origine, ou, en l'absence de cette indication, par le poids à la pesée au point de destination applicable par wagon, ou par la moyenne des poids indiquée dans le montant du règlement au point de destination.

Article 228 – Matériel fourni par l'IANR utilisé pour les mouvements hors réseau

L'IANR facture des frais de 2 000 \$ par wagon aux expéditeurs ou aux transporteurs qui rechargent ou utilisent du matériel lui appartenant, qu'il loue ou contrôle sur des itinéraires qui l'excluent de participer à l'itinéraire ou aux recettes du transport de ligne sans son consentement écrit préalable. Ces frais s'ajoutent à tous les autres frais pouvant être exigibles de l'expéditeur.

Article 230 – Déroutement ou réexpédition

Un déroutement, une réexpédition ou un connaissance annulé est une demande adressée à l'IANR en vue d'apporter une modification au document d'expédition original d'un envoi, notamment pour :

1. Le nom de l'expéditeur et du destinataire.
2. La destination indiquée sur le connaissance (y compris le triage du terminal s'il est considéré comme étant la destination).
3. L'itinéraire.
4. Un arrêt du wagon pour une livraison ou une réexpédition.

Les demandes de déroutement, de réexpédition ou de connaissance ne sont acceptées que si elles émanent de l'expéditeur, du destinataire, du responsable des frais de transport ou de leurs représentants autorisés. Les demandes de déroutement, de réexpédition et d'annulation de connaissance doivent être adressées directement à l'agent ou à l'agent(e) de l'IANR ou au directeur ou à la directrice du triage de l'IANR, et ne sont traitées que si l'IANR les reçoit par écrit, par télécopie ou par échange électronique de données (EDI). Les dispositions du présent tarif ne s'appliquent qu'aux wagons inscrits au compte de l'IANR lorsque ce dernier agit à titre de transporteur de ligne. L'IANR se réserve le droit de refuser la demande de déroutement si les frais engagés pour l'opération ne sont pas garantis à son entière satisfaction. En outre, les déroutements ne sont PAS autorisés dans les conditions suivantes :

- a. Après la remise d'un wagon à un autre transporteur participant au transport de ligne ou aux manœuvres de livraison au destinataire.
- b. Après la mise en place d'un wagon à un point de destination sur le réseau de l'IANR. Les instructions relatives au déplacement du wagon reçues après la mise en place sont considérées comme donnant lieu à un nouvel acheminement, qui fait l'objet de frais de manœuvres ou de transport de ligne.
- c. Lorsque les envois sont régis par un contrat confidentiel, sauf disposition particulière dudit contrat autorisant de telles modifications.
- d. Lorsque les envois exigent un acheminement hors du réseau de l'IANR. L'envoi visé est considéré comme étant arrivé à destination à la gare de déroutage, puis comme une nouvelle expédition à partir de cette gare, et fait alors l'objet de tous les frais de transport applicables.

- e. À une gare ou à un point de livraison soumis à un embargo.
- f. Lorsque la demande porte à modifier le nom du responsable des frais de transport.
- g. Le présent tarif n'annule pas les dispositions d'un contrat ou d'un tarif qui pourraient empêcher le déroutement d'un wagon.

L'IANR prend toutes les mesures nécessaires pour exécuter un déroutement lorsque le wagon est en sa possession et après réception des directives écrites.

Les frais de déroutement s'appliquent uniquement si le déroutement est effectué. Toutefois, l'IANR N'EST PAS responsable:

1. De la non-exécution d'un déroutement après la remise du wagon à un transporteur correspondant.
2. De l'exécution d'un déroutement au cours d'une journée particulière ou à une heure particulière.
3. Des frais supplémentaires survenant lorsque le déroutement ne peut être réalisé.
4. Des frais et redevances imputés aux wagons livrés à d'autres transporteurs, autres que l'absorption des frais de manœuvre réciproque.
5. Des frais facturés par le transporteur en raison d'erreurs de saisie commises par Iowa Northern concernant le détournement.

Des frais de 306 \$ par wagon ou de 816 \$ par connaissance (si le connaissance est uniformément modifié dans son ensemble) s'appliqueront aux déroutements, réexpéditions ou connaissances annulés réellement exécutés (voir remarques 1 et 2).

REMARQUE 1. Si la demande ne concerne que le mode de paiement (port payé ou port dû), les frais s'élèveront à 85 \$.

REMARQUE 2. Les frais ne comprennent pas les frais de manœuvres supplémentaires, l'utilisation des actifs, les frais de transport de ligne, ni les autres frais applicables résultant de la demande. Les frais s'ajoutent aux prix indiqués dans les documents tarifaires applicables.

Les demandes d'annulation d'une demande de déroutement antérieure ayant un impact sur le point de destination ou l'itinéraire sont acceptées lorsqu'elles sont présentées par des parties autorisées, à condition que le wagon n'ait pas atteint le point de destination facturé ou n'ait pas été remis à un autre transporteur participant au transport de ligne. Les annulations sont assujetties à des frais de 85 \$ par wagon ou par connaissance. Un (1) seul changement de destination ou d'itinéraire est autorisé.

Article 232 – Erreurs d'échange

Les wagons chargés ou vides reçus par l'IANR par erreur ou sans directive d'expédition de la part d'un transporteur livreur sont ramenés au transporteur livreur ou expédiés au réseau correspondant approprié à l'intérieur du même secteur de manœuvre, moyennant des frais de 485 \$ par wagon. Cela inclut le matériel vide dans les trains-blocs chargés. Les frais sont imputés au transporteur livreur. En outre, des frais de retenue de 30 \$ par jour sont imputés au transporteur livreur pour chaque jour de retenue des wagons dans l'attente de directives d'expédition.

Article 233 – Retard dans la communication des directives

Les wagons retenus dans l'attente des dispositions à prendre ou des directives d'expédition sont assujettis à des frais supplémentaires de 25 \$ par jour, ou fraction de cette période (ces frais sont imputés au transporteur livreur ou à toute partie du connaissance) à partir de 0 h 01 suivant la remise

de l'avis au transporteur livreur ou à la partie du connaissement. Lorsqu'un wagon, vide ou chargé, est reçu d'un réseau correspondant sans directives d'expédition et qu'il doit être classé sur une voie de retenue, une pénalité de 350 \$ peut être imposée pour chaque wagon. Sur un wagon appartenant au chemin de fer et pour lequel l'IANR est tenu responsable et paie au propriétaire du wagon des redevances d'utilisation, des frais supplémentaires de 25 \$ par jour sont imposés pour chaque jour complet ou partiel.

EXPLANATION DES ABRÉVIATIONS

Abréviation

Explication

IA	Iowa
IAIS	Iowa Interstate Railroad
IANR	Iowa Northern Railway
IC&E	Illinois Central & Eastern
DM&E	Dakota, Minnesota and Eastern
OPSL	Official List of Open and Prepay Stations
RPS	Railroad Publication Services
UFC	Uniform Freight Classification
CPKC	Chemin de fer Canadian Pacific Kansas City
CPR	Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique
CN	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
UP	Union Pacific Railroad
CIC	Cedar Rapids and Iowa City Railroad