

TERMES ET CONDITIONS D'UN CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME

ATTENDU QUE le Marchand requiert des services d'un transporteur maritime pour transporter de la cargaison générale durant la saison de navigation de l'Arctique;

ATTENDU QUE NEAS est capable d'offrir ce type de service de transport maritime dans différentes destinations de l'Arctique et s'engage à le faire;

LES PARTIES conviennent de ce qui suit :

1. Définitions. Dans ce contrat :

- a) "Arctic navigation season" / « Saison de navigation de l'Arctique » veut dire la période généralement entre le mois de juin et le mois de novembre de chaque année, durant laquelle les navires peuvent, de façon sécuritaire, naviguer, partir et rester dans la zone de service de trafic maritime du Nord canadien établie selon le *Règlement sur la zone de service de trafic maritime du Nord canadien*;
- b) "Charges" / « Frais » incluent tout fret, charge, taxes, frais de surestaries, contributions d'avarie commune et Faux Fret dû par le Marchand à NEAS;
- c) "Deadfreight" / « Faux Fret » veut dire tout fret payable par le Marchand à NEAS pour de la cargaison qui n'est pas livrée à temps à NEAS ou qui n'est pas prête et disponible pour le transport maritime au port de chargement pour le voyage contracté;
- d) "Hague-Visby Rules" / « Règles de La Haye-Visby » veut dire les règles contenues à l'Annexe 3 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* correspondant à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, modifiée par les protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979;
- e) "Lateral cargo" / « Cargaison latérale » veut dire la cargaison transportée ou destinée à être transportée entre la ligne des hautes eaux de deux villages nordiques;
- f) "Marine Transportation Contract" / « Contrat de transport maritime » réfère à toute entente de transport maritime couvrant le transport d'une cargaison vers des villages nordiques, à partir de, ou entre des villages nordiques desservis par NEAS, durant la saison de navigation de l'Arctique en cours;
- g) "Merchant" / « Marchand » inclut tout individu, compagnie ou entité identifié dans la case 1 du Contrat de transport maritime, le chargeur, l'expéditeur, le destinataire et/ou le consignataire de la cargaison, le propriétaire de la cargaison, de même que la partie pour qui la cargaison est transportée. L'individu, la compagnie ou l'entité identifié dans la case 1 du Contrat de transport maritime est réputé agir dans son propre intérêt ainsi que pour et au nom des individus, compagnies et/ou entités inclus aux présentes comme Marchand;
- h) « NEAS » réfère à NEAS inc., La Compagnie de Navigation de l'Arctique de l'Est du Nunavut inc. ou La Compagnie de Navigation de l'Arctique de l'Est du Nunavik inc., peu

importe laquelle de ces entités est identifiée comme transporteur dans le Contrat de transport maritime approprié;

- i) « NSDR » réfère à un taux forfaitaire par conteneur incluant l'empotage, l'utilisation d'un conteneur de NEAS, le transport maritime, la livraison au site du Marchand et le retour du conteneur vide à NEAS au terminal désigné pour le même voyage;
 - j) "Retrograde Cargo" / « Cargaison rétrograde » veut dire cargaison transportée d'un port de l'Arctique ou d'un village nordique vers un port situé au sud de l'endroit de chargement;
 - k) "Retrograde Cargo Valleyfield Terminal" / « Cargaison rétrograde terminal Valleyfield » veut dire la cargaison transportée d'un port de l'Arctique ou d'un village nordique vers le terminal maritime de Valleyfield;
 - l) "Revenue ton" / « Tonne revenu » veut dire une tonne métrique de 1 000 kilogrammes de poids brut ou 2,5 mètres cube, selon la méthode qui produit le plus haut revenu par morceau. Les dimensions hors-tout de chaque morceau seront utilisées pour en déterminer le volume.
2. À moins qu'il n'en soit prévu autrement dans une entente écrite entre le Marchand et NEAS, les termes et conditions contenus dans le présent Contrat s'appliqueront à tout transport de cargaison du Marchand acceptée par NEAS durant la saison de navigation de l'Arctique couvert par un contrat de transport maritime émis par NEAS.
3. Le Marchand s'engage à donner, pour le transport, la cargaison générale décrite dans la case 7 du Contrat de transport maritime, et à payer les Frais, et NEAS s'engage à la transporter entre le port ou le lieu d'embarquement indiqué dans la case 4 du Contrat de transport maritime et le point de livraison indiqué dans la case 5 du Contrat de transport maritime, incluant, lorsqu'il est requis, la livraison au site indiqué dans la case 6 du Contrat de transport maritime, le tout sujet aux termes, conditions et taux contenus dans le présent Contrat. Il est également convenu que les circonstances et conditions particulières liées au transport dans l'Arctique sont de nature à justifier les conditions spéciales prévues au présent contrat.
4. À moins qu'il n'en soit autrement spécifié, le(les) taux indiqué(s) dans la case 8 du Contrat de transport maritime s'applique(nt) par Tonne revenu, sujet à une charge minimum de 0,5 Tonne revenu par expédition au taux applicable ci-haut mentionné. Le poids brut sera le poids réel total de la cargaison livrée à NEAS pour expédition sans aucune déduction quelle qu'elle soit, incluant, mais sans limiter la généralité de ce qui précède, le poids du colis, le matériel d'emballage de tout genre et le poids du conteneur, selon le cas. Les dimensions hors-tout de chaque morceau seront utilisées pour déterminer le volume. Lesdits taux incluent le transport maritime vers, ou en provenance de, ou entre (le cas échéant) la ligne des hautes eaux du village indiqué dans la case 5 du Contrat de transport maritime. Lesdits taux incluent également les services décrits dans les items suivants initialés par NEAS :
- a) la réception de la cargaison et le chargement du navire au terminal maritime de NEAS destinée vers les côtes du Labrador, du Nunavik et du territoire du Nunavut;

- b) Cargaison rétrograde. Le transport à partir de la plage à proximité des eaux du(des) village(s) indiqué(s) dans la case 4 du Contrat de transport maritime jusque sur le quai désigné par NEAS à son terminal maritime. Le Marchand devra faire le nécessaire pour récupérer sa cargaison rétrograde dans les quinze (15) jours suivant le déchargement de celle-ci à défaut de quoi, la cargaison sera entreposée aux frais et risques du Marchand.
5. Lorsque la case 6 du Contrat de transport maritime est initialisée par le Marchand, ce dernier requiert de plus les services mentionnés aux termes et conditions mentionnés ci-après.
- 5.1 La distance entre la ligne des hautes eaux et le(s) site(s) ne doit pas excéder un (1) kilomètre.
- 5.2 Dans tous les cas, et nonobstant l'exécution du présent Contrat de transport maritime, si NEAS choisit, à sa propre discrétion, de ne pas effectuer les services de cueillette et/ou de livraison aux sites terrestres d'un village désigné de façon à ne pas retarder le navire, elle aura la liberté de le faire. Dans une telle éventualité, NEAS n'encourra aucune responsabilité de quelque nature que cela soit envers le Marchand pour ne pas avoir effectué les services de cueillette et/ou de livraison mentionnés au présent contrat.
6. Le Marchand peut, sur demande à NEAS au moment de la réservation et sujet à la disponibilité des conteneurs vides de NEAS, prendre possession d'un ou plusieurs conteneurs vides de NEAS au terminal maritime de Valleyfield afin de remplir ledit ou lesdits conteneurs à sa place d'affaires ou ailleurs à l'extérieur dudit terminal maritime, le tout dans le but de rapporter ledit(lesdits) conteneur(s) rempli(s) au terminal maritime de NEAS à Valleyfield pour le transport maritime en vertu du présent contrat. Si le Marchand prend possession de conteneurs vides fournis par NEAS, les termes et conditions suivantes, sans limiter les devoirs, obligations et responsabilités du Marchand autrement prévus au présent contrat, s'appliqueront :
- a) Le Marchand sera responsable de toute perte ou dommage causé au conteneur durant la période commençant au moment de la prise de possession au terminal maritime de NEAS à Valleyfield tel que cité précédemment jusqu'à ce qu'il soit dûment retourné au terminal maritime de NEAS à Valleyfield, et dûment reçu par NEAS ou ses représentants autorisés;
- b) Pour prendre un conteneur vide, le Marchand devra premièrement vérifier la disponibilité du conteneur réservé avec NEAS au 1-888-908-0000 et lorsqu'une confirmation sera donnée à l'effet que le conteneur est disponible, le Marchand devra obtenir, au moins 24 heures à l'avance, un rendez-vous avec NEAS afin de prendre livraison du conteneur vide au terminal maritime de Valleyfield et informer NEAS, le cas échéant, de l'identité du transporteur terrestre qui prendra possession du conteneur vide;
- c) Le poids maximum de la cargaison combiné avec le poids du conteneur (c'est-à-dire le poids brut) ne devra pas excéder 15 tonnes métriques. Le Marchand devra charger, empoter, ranger, arrimer et attacher la cargaison à l'intérieur du conteneur conformément aux normes et standards applicables pour le transport maritime.

d) Lorsque le chargement, l'arrimage et les attaches de la cargaison seront complétés à l'intérieur du conteneur, ce dernier sera scellé et retourné par le Marchand au terminal maritime de NEAS à Valleyfield dans les cinq (5) jours de la prise de possession dudit conteneur conformément au paragraphe b), ou plus tôt conformément à la clause 7 ci-dessous ou toute autre clause pertinente du présent Contrat. Il est expressément entendu que NEAS n'aura aucune obligation ou devoir d'ouvrir le conteneur pour vérifier le contenu, le chargement et /ou l'arrimage de la cargaison à l'intérieur du conteneur. Le Marchand sera responsable de tout dommage ou perte résultant d'un chargement inadéquat ou d'un arrimage de la cargaison inadéquat dans le conteneur et tiendra NEAS indemne de toute conséquence en résultant. À moins qu'il en soit autrement convenu par écrit, si le conteneur n'est pas retourné dans le délai ci-haut mentionné, des frais de surestaries de 200 \$ par jour seront payables à NEAS par le Marchand.

7. Cargaison latérale ou rétrograde. La cargaison doit être prête pour le transport maritime et disponible au port de chargement ou, selon le cas, sur la plage à proximité de la ligne des hautes eaux dès l'arrivée du navire, à défaut de quoi le navire aura l'option :

- a) de naviguer au prochain port sans aucune pénalité ou obligation, le Faux Fret devant alors être payé par le Marchand; OU
- b) d'attendre la cargaison moyennant des frais de surestaries (additionnels au fret) payables par le Marchand au taux de 2 000 \$ de l'heure.

Nonobstant toute stipulation contenue aux présentes, le transport de la Cargaison latérale, Cargaison rétrograde et/ou Cargaison rétrograde Terminal Valleyfield est conditionnel à ce que la rotation des ports soit compatible, i.e. que le navire (durant le cours du voyage concerné) fasse escale aux villages concernés et dans l'ordre de rotation publié dans le calendrier des voyages en vigueur lors de la signature de ce contrat. De plus, le Marchand comprend et accepte que NEAS n'est aucunement tenue de transporter la Cargaison latérale, Cargaison rétrograde et/ou Cargaison rétrograde Terminal Valleyfield (au cours du voyage concerné) s'il s'avère que le navire ne fait pas escale aux villages concernés ou s'il dévie de la rotation de ports publiée.

8. Pour la Cargaison rétrograde terminal Valleyfield chargée dans un conteneur fourni par NEAS dans un port de l'Arctique ou un village nordique, le Marchand peut, avec le consentement au préalable de NEAS, prendre livraison du conteneur au terminal maritime de NEAS à Valleyfield lorsque ledit conteneur sera disponible après le déchargement du navire et emporter ce dernier à sa place d'affaires ou ailleurs à l'extérieur du terminal maritime pour décharger la cargaison du conteneur. Si le Marchand prend possession d'un conteneur de NEAS chargé de cargaison, les termes et conditions suivants, sans restreindre les devoirs, obligations et responsabilités du Marchand autrement prévus dans le présent contrat, s'appliqueront :

- a) Le Marchand sera responsable de toute perte ou dommage causé au conteneur et à son contenu à partir du moment où le Marchand prendra possession du conteneur au terminal maritime de NEAS à Valleyfield jusqu'à ce que le conteneur soit retourné au terminal maritime de NEAS à Valleyfield et dûment reçu par NEAS et/ou un de ses représentants autorisés;

- b) Le conteneur vide devra être retourné par le Marchand au terminal maritime de NEAS à Valleyfield dans les cinq (5) jours de la date de prise de possession du conteneur tel que décrit au paragraphe a) ci-dessus. Si le Marchand ne retourne pas le conteneur à l'intérieur du délai ci-haut mentionné, des frais de surestaries de 200 \$ par jour seront payables à NEAS par le Marchand.
9. Pour la Cargaison vers le Nord, latérale ou rétrograde, chaque conteneur de NEAS doit être vidé par le Marchand en temps opportun afin qu'il soit disponible pour être retourné à bord du même navire que celui qui a effectué le transport vers le Nord, à défaut de quoi les frais de surestaries suivants seront payables à NEAS par le Marchand;
- a) 200 \$ par conteneur s'il n'est pas retourné à bord du même navire, mais retourné sur un navire de NEAS durant la même saison de navigation de l'Arctique que celle visée par le présent contrat; ou
- b) 600 \$ par conteneur en sus du montant de 200 \$ indiqué à l'article 9 a), soit un montant total de 800 \$ par conteneur, si le conteneur n'est pas retourné à bord du dernier navire de la même saison de navigation de l'Arctique;
- c) Pour les ports où NEAS n'envoie qu'un seul navire durant la saison de navigation de l'Arctique, un montant total de 800 \$ par conteneur s'il n'est pas retourné sur le même navire qui a transporté la cargaison dans le Nord.
- d) Si le conteneur n'est pas retourné sur le premier voyage d'un navire de NEAS lors de la saison de navigation de l'Arctique suivante, ou dans le cas de 9 c) sur le seul navire de la saison de navigation de l'Arctique suivante, les charges susmentionnées aux articles 9 a) à 9 c) continueront de s'appliquer jusqu'à ce que le conteneur soit retourné sur un navire de NEAS.
- e) Les frais de surestaries continueront de s'appliquer jusqu'à ce que le prochain navire de NEAS fasse escale au village concerné pour effectuer des opérations de manutention de cargaison et ce, lorsque le conteneur aura été vidé, sera disponible et prêt pour embarquement à bord d'un navire de NEAS. Le Marchand devra aviser le bureau de NEAS à Montréal lorsque le conteneur sera vide et disponible pour être retourné.

Le Marchand sera responsable pour toute perte ou dommage causé au conteneur de NEAS pendant que celui-ci est en sa possession et sous son contrôle et, à tout événement, jusqu'à ce que le conteneur soit retourné à NEAS.

10. À moins que NEAS ne donne son accord spécifique par écrit au préalable, le service de transport maritime n'est pas disponible pour la cargaison en vrac, les matières radioactives, les explosifs, pour la cargaison requérant un service de température contrôlée ni pour des animaux vivants, les envois paiement sur livraison C.O.D., les pièces d'art, les métaux précieux, les bijoux, la monnaie, les devises, et autres objets de valeur semblable.
11. Substances illicites. Le Marchand garantit qu'il fera preuve d'un maximum de prudence et de diligence afin d'éviter que des stupéfiants et de la marijuana qui ne sont pas mentionnés au manifeste ne soient chargés ou cachés à bord du navire. Le non-respect du présent article sera réputé être une violation de la garantie dont le Marchand sera responsable; ce dernier devra dégager de toute responsabilité NEAS, le capitaine et l'équipage du navire, des

conséquences de cette violation et les tenir indemnes de toute demande d'indemnité pouvant être faite à leur endroit, individuellement ou conjointement. De plus, tous frais, incluant les amendes et les frais juridiques taxés sur une base d'avocat-client, engagés en raison de la violation par le Marchand de la présente garantie seront imputés au Marchand et NEAS sera entièrement indemnisée pour le temps perdu, au taux de surestaries de 2 000 \$ de l'heure. Si le navire était arrêté et détenu en raison du non-respect par le Marchand des dispositions du présent article, le Marchand devra à ses frais le faire libérer et fournir le montant du cautionnement.

12. Les marchandises dangereuses et/ou déchets dangereux sont assujettis à la Loi et au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ainsi qu'au *Code maritime international de marchandises dangereuses* (IMDG) et ses amendements.
 - a) Le Marchand s'engage à respecter les règlements concernant la manutention et le transport de marchandises dangereuses et/ou déchets dangereux, incluant et sans limiter à ce qui suit, à remplir le manifeste de façon appropriée et si requis, à le faire approuver par les autorités compétentes;
 - b) Le Marchand déclare toutes les marchandises dangereuses et/ou déchets dangereux à NEAS par fax ou par courriel au moins sept (7) jours avant le début prévu pour le chargement du navire et sujet à ce que la déclaration du Marchand indique (pour chaque produit) l'appellation réglementaire, le classe et la division; le risque subsidiaire inscrit entre parenthèses; le numéro d'identification du produit; le groupe d'emballage; le point d'éclair s'il s'agit de substances inflammables; le masse ou le volume et le nombre de colis ainsi que toute autre information ou document requis par la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et ses règlements;
 - c) Tous les produits des classes 1 à 9, de même que les déchets dangereux et les marchandises dangereuses sont sujets à un frais de surcharge de 20% applicable en sus du tarif convenu, à moins qu'une entente spécifique ne couvre ces marchandises et/ou produits dangereux;
 - d) Tout retard causé au navire en raison de l'absence de conformité à la Loi ci-haut mentionnée fera l'objet de frais de surestaries et de temps d'attente de 2 000 \$ de l'heure; le Marchand sera responsable de tout dommage causé par le non-respect de la Loi, et devra dégager NEAS de toute responsabilité et la tenir indemne de toute réclamation faite contre cette dernière pour le non-respect de la Loi.
13. À moins que l'emballage, la mise en conteneur et/ou le chargement du conteneur n'ait été exécuté par NEAS, le Marchand doit, avant de livrer sa cargaison à NEAS, l'emballer selon les normes du transport maritime en unité afin de permettre à NEAS d'utiliser toute méthode de manutention, incluant de la manutention avec un chariot élévateur. Le Marchand doit également s'assurer que son matériel roulant est en bon état de fonctionnement. Le Marchand doit de plus s'assurer que toutes les boîtes, caisses, palettes, paquets, etc. sont à l'épreuve de l'eau et des intempéries, sont sanglés et de conception suffisamment solide pour résister en toute sécurité à l'empilage multiple, en pontée ou dans la cale, sans fléchir. Le Marchand doit également s'assurer que les conteneurs de 20' sont construits et entretenus conformément aux normes ISO et munis de passages de fourche permettant une manutention sécuritaire lorsqu'ils sont pleins, avec un chariot élévateur. La charge maximale de la cargaison et du conteneur ne doit pas excéder 15 tonnes métriques.

Le Marchand doit charger/empoter, ranger, arrimer et attacher la cargaison à l'intérieur du conteneur de façon à ce que la réception, le transport et la livraison puissent s'effectuer en toute sécurité.

Le Marchand doit également s'assurer que :

- a) les véhicules ne contiennent rien d'autre que les roues de secours et le cric qui doivent être fixés et sécurisés aux endroits désignés à cette fin;
- b) le carburant du réservoir du véhicule ne dépasse pas le quart de la capacité du réservoir;
- c) les bateaux, canots, remorques, wagonnettes, maisons mobiles, maisons préfabriquées, hangars et bâtisses semblables soient livrés à NEAS vides et ils ne doivent pas être utilisés pour transporter quelques biens que cela soit;
- d) les maisons préfabriquées et constructions de ce genre soient munies, avant leur livraison à NEAS, de points de levage adéquats. NEAS pourrait également exiger qu'elles soient munies d'un train de roulement avant leur livraison à NEAS.

Toute cargaison offerte pour le transport doit également respecter les exigences ci-haut mentionnées à défaut de quoi, elle pourrait ne pas être acceptée pour être transportée. Toutefois, si la cargaison était acceptée alors qu'elle ne respecte pas les exigences ci-haut mentionnées, elle sera transportée au seul risque du Marchand, sans recours contre NEAS pour toute omission, négligence ou action de NEAS alléguée par le Marchand.

14. Identification et description de la cargaison. Le Marchand doit identifier clairement chacune des pièces en indiquant le poids, la destination, le nom du consignataire ou du destinataire selon le cas. Le Marchand doit présenter, au moment de la livraison, de la documentation détaillée identifiant l'expéditeur, le consignataire, le numéro de réservation (*booking number*) et une description de la cargaison incluant le poids et les mesures de chaque pièce.
15. Poids maximum et mesures. À moins d'une entente spécifique et écrite au préalable, le poids maximal par morceau de cargaison ne doit pas excéder 50 tonnes métriques pour le N/M AVATAQ et le N/M UMIYAVUT ou 60 tonnes métriques pour le N/M MITIQ et le N/M QAMUTIK en liaison avec le matériel roulant et 15 tonnes métriques en ce qui concerne le matériel non roulant. Toute pièce de cargaison dont les mesures hors-tout excèdent 20 mètres de longueur ou 4 mètres de largeur, ou 5,5 mètres de hauteur sera considérée comme une pièce dimensionnelle.

Toute pièce de cargaison excédant le poids ou les mesures ci-haut mentionnés fera l'objet d'une entente spéciale écrite avec NEAS avant son expédition. Nonobstant ce qui précède, les pièces excédant le poids ou les mesures maximales ci-haut mentionnés seront sujettes à des frais de manutention additionnels et/ou des frais de charge lourde prévus dans le Contrat de transport maritime qui devra être dûment signé et assujéti à la disponibilité de l'équipement requis.

16. Le Marchand s'engage à expédier via NEAS toute la cargaison ci-haut mentionnée à la clause 3 à défaut de quoi le Marchand paiera à NEAS le Faux Fret équivalent à 80% du fret

qu'aurait généré la cargaison déficitaire. La cargaison reçue par NEAS en excédent du volume mentionné à la clause 3 du présent Contrat sera transportée aux mêmes taux, termes et conditions contenus dans ce Contrat, toutefois sujet à la disponibilité d'espace.

17. Le Marchand doit obtenir une confirmation de rendez-vous de NEAS au 1-888-908-0000 au moins 24 heures avant la livraison de la cargaison. Il est essentiel que le Marchand livre toute sa cargaison au terminal maritime de NEAS à Valleyfield, prête pour le transport maritime (ou à tout autre port désigné sur le fleuve Saint-Laurent) au moins 48 heures avant le début du chargement du navire, à défaut de quoi NEAS ne sera nullement obligée de transporter la cargaison et sera en droit de percevoir le Faux Fret du Marchand.
18. Conformément à l'article 43(2) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ainsi que de l'Article VI des *Règles de La Haye-Visby*, et considérant le fait que le présent contrat n'est pas assorti d'un connaissance maritime, il est expressément convenu que les *Règles de La Haye-Visby* ne s'appliquent pas au présent Contrat de transport. Cependant, et sans restreindre les termes et conditions du présent Contrat et sous réserve de l'article 250 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, le délai de poursuite prévu au paragraphe 6 de l'Article III des *Règles de la Haye-Visby*, ainsi que les droits et exonérations tels que prévus aux paragraphes 1 à 4 et 6 de l'Article IV et à l'Article IV (bis) des dites Règles, sont incorporés au présent Contrat et sont réputés en faire partie intégrante, sauf stipulation contraire.
19. NEAS a le droit d'utiliser tout navire ou moyen de transport quel qu'il soit, lui appartenant ou non; de transborder la cargaison; de suivre le trajet de son choix, que ce soit ou non le trajet prévu, annoncé, le plus direct ou habituel; de transporter la cargaison jusqu'à tout lieu ou de retenir la cargaison à tout lieu, quel que soit l'ordre des lieux, c'est-à-dire direct ou rétrograde, et qu'ils soient ou non situés sur le trajet annoncé, le plus direct ou habituel, et d'y décharger ou entreposer la cargaison. Sans restreindre la portée de ce qui précède, les droits et libertés de NEAS en vertu de la présente disposition peuvent être exercés pour souter, même si ce n'est pas nécessaire pour le voyage, ou pour toute autre fin reliée ou non, et ce, à tout moment, à une reprise ou plus, en avisant ou non le Marchand, et l'exercice d'un tel droit ou d'une telle liberté sera réputé faire partie du voyage prévu par le contrat et ne constituera pas une déviation de celui-ci. Le navire ne sera pas tenu de naviguer dans les glaces ou de suivre un brise-glaces, et sera libre de naviguer avec ou sans pilotes, de remorquer et d'être remorqué, de venir en aide à d'autres navires quelles que soient les circonstances, de dévier de son trajet pour quelque raison que ce soit et d'entrer en cale sèche, même chargé d'une cargaison. NEAS n'est pas responsable de toute perte ou dommage ou retard résultant, directement ou indirectement, de débrayages, de conflits ouvriers ou syndicaux, de grèves, d'émeutes ou d'arrêts de travail, ou de tout acte entrepris en vue ou à la suite de ceux-ci, que ce soit à terre, ou sur les chemins de fer, les quais ou les navires et que NEAS y participe ou non. Si, en raison d'une panne ou de dommages touchant la coque, les machines ou l'équipement, d'un échouement, d'empêchements en raison d'avaries, d'accidents subis par le navire ou de toute autre cause, le navire ou tout autre navire dont le propriétaire ou le gérant est le même ou lui est associé est empêché de fonctionner pleinement, ou si, pour toute autre raison reliée ou non, qu'elle soit ou non précisée dans le présent Contrat de transport, NEAS, ses représentants ou le capitaine du navire jugent qu'il est impossible, commercialement infaisable, périlleux ou imprudent de procéder au port de chargement ou, une fois le navire arrivé, de charger la cargaison, le voyage visé par le présent Contrat de transport sera réputé être devenu impossible en raison d'une force majeure. Si, pour une des raisons précitées ou en raison

de la saison avancée, de la congestion du port, des glaces, du niveau de l'eau, de la fermeture éventuelle de la Voie maritime du Saint-Laurent ou de toute autre voie maritime, d'interdictions, de blocus, de prohibitions d'importation, d'instructions données ou de retards imposés par un gouvernement ou une personne prétendant être revêtu(e) de l'autorité d'un gouvernement ou d'assureurs, ou de toute cause semblable ou de toute autre cause, indépendante ou non de la volonté de NEAS, NEAS, ses représentants, ou le capitaine du navire juge qu'il est impossible, périlleux ou imprudent de procéder au port de déchargement ou d'y demeurer, NEAS sera libre de larguer la cargaison à la mer, de modifier l'itinéraire du navire, de changer le port de déchargement désigné ou de procéder en direction de tout port qui paraît convenable dans les circonstances et de décharger la cargaison à cet endroit; un tel largage ou déchargement de la cargaison sera considéré comme étant une livraison et l'exécution du présent Contrat, aux risques et frais du Marchand.

20. Retard. NEAS n'est responsable d'aucun dommage ou d'aucune perte direct(e), indirect(e) ou financier(e), y compris la perte de profits ou de marché subie en raison d'un retard, peu importe si la cargaison a été perdue ou endommagée. Cependant, s'il advenait le cas que NEAS soit jugée légalement responsable des dommages directs, indirects, financiers incluant la perte de profits ou la perte de marché subie en raison d'un retard, cette responsabilité sera limitée au montant du Fret payable pour le transport maritime de la cargaison en vertu du présent Contrat de transport et celui-ci ne pourra en aucun cas être supérieur aux montants mentionnés à la clause 25 a).
21. Abordage résultant d'une faute commune. Si le navire entre en contact ou en collision ou entre presque en contact ou en collision avec un autre navire ou avec un objet par suite de la négligence de cet autre navire ou objet et de tout acte, toute négligence ou tout défaut du capitaine, d'un marin, d'un pilote ou d'employés de NEAS en ce qui concerne la navigation ou la gestion du navire, et qu'une perte ou un dommage soit causé par ce contact, cette collision, ce quasi-contact ou cette quasi-collision, le Marchand dédommagera NEAS de toute perte ou responsabilité à l'égard du navire ne transportant pas la cargaison ou l'objet, ou de leurs propriétaires, dans la mesure où cette perte, ce dommage ou une demande d'indemnité du Marchand est payé ou est payable par le navire ne transportant pas la cargaison, ou par l'objet, ou par leurs propriétaires, au Marchand, et que ce dernier est compensé, qu'il a récupéré ou qu'il a recouvré du navire ne transportant pas la cargaison ou de l'objet ou de leurs propriétaires dans le cadre de sa demande d'indemnité contre le navire transportant la Marchandise ou contre NEAS. Ces dispositions s'appliqueront également lorsque les propriétaires, les opérateurs ou ceux qui sont responsables d'un ou de plusieurs navires ou d'objets autres que les navires ou objets étant entré en contact ou en collision ou étant presque entré en contact ou en collision, sont en faute relativement au contact, au quasi-contact, à la collision ou à la quasi-collision.
22. Avarie commune et sauvetage. L'avarie commune sera réglée à tout port ou lieu, selon les *Règles d'York et d'Anvers* de 1974, telles que modifiées en 1994 ou selon les *Règles de pratique relatives aux Grands Lacs (Rules of Practice for the Great Lakes)*, au choix de NEAS. Le Marchand se déclare familier avec les Règles précitées. En cas d'accident, de danger, de dommage ou de désastre survenant avant ou après le début du voyage, quelle qu'en soit la cause, y compris la négligence, grave ou non, dont NEAS n'est pas responsable en vertu d'une loi, d'un contrat ou autrement, le Marchand fera, avec NEAS, une contribution à l'avarie commune, en paiement de tout sacrifice fait, toute perte subie ou tous frais engagés, de la nature d'une avarie commune, et acquittera les frais de sauvetage

et frais spéciaux engagés en liaison avec la cargaison. Outre les circonstances prévues par les *Règles d'York et d'Anvers*, il est convenu que si NEAS a fait preuve de diligence en arrimant la cargaison, et si l'exécution du voyage est ensuite mise en péril en raison du dérangement de l'arrimage, le coût de la manutention, du déchargement, du rechargement et du ré-arrimage de la cargaison sera compris dans le calcul de la contribution à l'avarie commune, même si ces opérations ne sont pas nécessaires afin d'effectuer des réparations au navire. Toute cargaison transportée en pontée contribuera à l'avarie commune. Les frais engagés dans les circonstances prévues par les articles 13 et 14 de la Convention de 1989 sur le sauvetage seront réputés être des frais reliés au sauvetage. Si NEAS ou le transporteur en commun avec d'autres personnes est propriétaire ou opérateur du navire de sauvetage, le sauvetage sera payé intégralement, comme si le navire de sauvetage appartenait à un tiers. Le Marchand remettra à NEAS, si cela est exigé, un acompte jugé suffisant par NEAS ou ses représentants pour payer sa contribution estimée relative à la cargaison et à tous frais de sauvetage ou frais spéciaux connexes. Le Marchand convient de ne pas demander la livraison de la cargaison avant son arrivée à destination, dans l'intention d'éviter les contributions à l'avarie commune. Dans le cas où NEAS conviendrait du fait que la cargaison ou une partie de celle-ci puisse être transportée jusqu'à la destination originale dans un autre ou plusieurs autres navires ou par un autre moyen de transport, les droits et responsabilités en ce qui concerne l'avarie commune ne seront pas touchés, la présente disposition ayant pour but de faire en sorte que la position des parties à cet égard soit, dans la mesure du possible, la même qu'elle aurait été si le voyage ne s'était pas poursuivi avec un autre moyen de transport et s'était réalisé avec le navire original.

23. Le présent Contrat de transport maritime est non négociable.
24. Le présent Contrat de transport maritime est régi et interprété selon le Droit maritime canadien et il est réputé avoir été conclu à Montréal, province de Québec. Tout litige en liaison avec le présent Contrat de transport sera soumis à la juridiction exclusive de la Cour fédérale du Canada.
25. La responsabilité de NEAS et du navire à l'égard de toute perte ou dommage relatifs aux marchandises transportées sera limitée comme suit:
 - a) NEAS, tout comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages causés à la cargaison ou concernant celle-ci pour une somme supérieure à 2 600 \$ par colis ou unité. Cependant, s'il s'agit d'un véhicule moteur, la responsabilité de NEAS et du navire sera limitée à 3,50 \$ par kilogramme du poids brut du véhicule moteur perdu ou endommagé jusqu'à concurrence du moindre montant entre la valeur du véhicule, le montant des dommages, ou 72 000 \$;
 - b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées du navire conformément au présent Contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées du navire;
 - c) La valeur de la cargaison est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de la cargaison de même nature et qualité;

- d) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire de transport est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou une unité au sens du présent paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme un colis ou une unité;
- e) Les limitations de responsabilité prévues aux paragraphes a) à d) s'appliqueront même si la perte ou le dommage a été causé par la faute de NEAS, ou par la faute de ceux dont NEAS a la responsabilité, qu'il s'agisse d'un acte positif, d'une imprudence, d'une négligence (grave ou autre), ou par un manque d'habileté, incluant, sans limiter la généralité de ce qui précède, toute perte ou dommage causé par l'état d'innavigabilité du navire, par des inondations, par l'effondrement ou la chute d'un quai, de digues, de ponts, entrepôts ou élévateurs, en raison des biens dont NEAS est propriétaire ou qui sont sous sa garde, par vol, chapardage, chaleur, gel ou effets climatiques ou météorologiques, aucun de ces événements ne seront considérés comme étant une violation fondamentale du Contrat; Si, toutefois, il était décidé que NEAS en était responsable, celle-ci aura les droits, limitations et exonérations stipulés dans les présentes, dans les *Règles de La Haye-Visby* ou dans d'autres lois semblables.
- f) Par convention entre NEAS, le capitaine ou l'agent du transporteur et le Marchand, d'autres sommes maximales que celles mentionnées à l'alinéa a) du présent paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum mentionné à l'alinéa a);
- g) NEAS et le navire ne seront en aucun cas responsables pour la perte ou pour tout dommage causé aux marchandises ou les concernant, si le Marchand a fait sciemment une fausse déclaration sur leur nature ou sur leur valeur;
- h) Sauf entente écrite à l'effet au contraire et qui ne pourra pas intervenir après la conclusion du présent Contrat, aucun transport avec une valeur déclarée ne sera effectué par NEAS.

26. Avis de perte et prescription. À moins qu'un avis de perte ou de dommage en liaison avec la cargaison précisant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit remis par écrit à NEAS au port, ou au lieu de livraison, ou au moment de l'enlèvement de la cargaison et de sa remise sous la garde du Marchand ou de ses employés ou représentants, ou si la perte ou le dommage n'est pas apparent, dans les trois (3) jours suivant l'enlèvement et la remise de la cargaison, NEAS sera présumée avoir livré la cargaison en bon état, tel que décrit aux présentes. À tout événement, NEAS sera exonérée de toute responsabilité pour perte ou dommage en liaison avec la cargaison, quelle qu'en soit la cause, y compris la responsabilité pour tout retard de livraison, d'absence de livraison ou de livraison incorrecte de cette cargaison, qu'il s'agisse de responsabilité contractuelle, délictuelle, en matière de dépôt ou autre, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la livraison de la cargaison ou de la date à laquelle la cargaison aurait dû être livrée, selon la première éventualité, conformément au paragraphe 6 de l'Article III des *Règles de La Haye-Visby*.

27. Fret et privilège. Le fret, qu'il soit prépayé ou non, est réputé être gagné dès que la cargaison est délivrée à NEAS pour les fins de transport, et ne sera en aucun cas remboursé ou réduit, que la cargaison, le navire (incluant la barge) soit ou non perdu, même s'il est nécessaire d'abandonner ou d'interrompre le voyage à un port de déchargement ou

ailleurs. Dans le cas où le transport de la cargaison ou d'une partie de celle-ci serait assuré par d'autres navires appartenant à NEAS ou autrement, le coût d'embarquement ou du transport subséquent devra être acquitté par le Marchand. NEAS bénéficiera d'un privilège grevant la cargaison et d'un droit de vendre celle-ci aux enchères publiques ou autrement, pour recouvrer tous montants de fret, d'acompte ou autres frais impayés qui sont dus ou le deviendront relativement à la cargaison et pour recouvrer le montant de tout dommage, coûts et frais (y compris les coûts et frais d'exercice du privilège et de la vente aux enchères), ainsi que des intérêts sur ces montants. Si le produit d'une telle vente ne permet pas à NEAS de recouvrer le montant correspondant au privilège susmentionné, les personnes désignées par le terme « Marchand » seront conjointement et solidairement responsables du solde. Le fret et tous autres frais doivent être payés avant la livraison de la cargaison, sans aucune compensation, demande reconventionnelle, déduction ou aucun sursis d'exécution.

28. Sans restreindre toute autre disposition du présent contrat, NEAS aura également la liberté de se rendre avec son navire au port ou endroit de chargement ou de déchargement ou aussi près que le navire peut se rendre et demeurer, en toute sécurité, toujours à flot.
29. Le transport par allège, les ajouts de cargaison et les transbordements se font aux risques et périls et aux frais du Marchand, et NEAS ne sera responsable d'aucun préjudice en résultant même s'il est causé par la négligence de NEAS.
30. Il est expressément convenu que NEAS a l'entière liberté de sous-contracter, en tout ou en partie, les services visés par le présent Contrat de transport maritime et advenant le cas de sous-contrat, la responsabilité de NEAS vis-à-vis le Marchand pour toute perte ou avarie à la cargaison alors que celle-ci est en possession d'un sous-contractant ne pourra, sans préjudice aux autres termes et conditions du présent Contrat, être supérieure ou plus onéreuse que celle de tout sous-contractant vis-à-vis NEAS. Le sous-contractant bénéficiera de toute condition et faculté stipulées dans les présentes, ainsi que de tout droit et toute exemption, limitation de responsabilité, défense et exonération de quelque nature que cela soit applicables à NEAS ou auxquels NEAS a droit en vertu des présentes.
31. Période de responsabilité. NEAS ne sera pas responsable de la perte ou des dommages causés à la cargaison durant la période postérieure à la livraison, quelle que soit la cause de cette perte ou ces dommages. Lorsqu'une allège, une barge ou toute embarcation est utilisée au port de chargement ou de déchargement, la période de responsabilité de NEAS n'est pas étendue à ces opérations. Lorsque la cargaison est transportée à destination, à des lieux de livraison ou dans des villages où il n'est pas possible d'accoster, ou dans le cas d'expéditions latérales, NEAS ne sera en aucun cas responsable de la perte ou des dommages causés à la cargaison en raison des opérations de chargement et/ou de déchargement lié au transbordement d'un navire à un autre, au transport par allège, par barge ou par tout autre type d'embarcation. En tout état de cause, s'il advenait le cas que NEAS soit jugée légalement responsable, sa responsabilité sera limitée aux montants mentionnés à la clause 25 a) du présent Contrat de transport.
32. Transport sur le pont. La cargaison chargée dans un conteneur ou non pourra être transportée sur le pont ou sous le pont du navire, et ce, sans avis de la part de NEAS au Marchand à moins qu'il ne soit spécifiquement stipulé dans le présent Contrat de transport maritime que les conteneurs et/ou la cargaison devront être transportés sous le pont du navire. Si la cargaison est transportée sur le pont du navire, NEAS n'aura pas l'obligation

de noter, marquer ou étamper sur le Contrat de transport maritime toute déclaration à l'effet que la cargaison est transportée sur le pont du navire. NEAS ne sera aucunement responsable de la perte ou des dommages causés à la cargaison résultant des risques inhérents du transport de la cargaison sur le pont. En tout état de cause, s'il advenait le cas que NEAS soit jugée légalement responsable, sa responsabilité sera limitée aux montants mentionnés à la clause 25 a) du présent Contrat de transport. La cargaison transportée sur le pont ou sous le pont du navire devra participer à l'avarie commune et sera transportée sujet aux termes, conditions, exceptions, exclusions, limitations, droits et défense inclus dans le présent Contrat de transport.

33. Livraison à destination nordique sans infrastructure portuaire. Sous réserve de la clause 31, la responsabilité de NEAS, en ce qui concerne les expéditions à des destinations nordiques ainsi que les expéditions latérales, se termine dès que la cargaison est déchargée sur la plage à proximité de la ligne des hautes eaux du village concerné et la livraison par NEAS à cet endroit est considérée comme étant effectuée.
34. Frais des autres transporteurs. NEAS ne protégera pas et ne sera en aucun temps responsable des frais de transport, qu'ils soient dus au transporteur livrant la cargaison à NEAS, ou qu'ils doivent être prépayés à un transporteur effectuant le transport à partir ou au-delà de n'importe quel lieu ou port de déchargement de NEAS.
35. Si la case 9 du Contrat de transport maritime n'a pas été complétée, le Marchand comprend que l'assurance maritime de la cargaison n'est pas incluse dans le taux de transport, et que le Marchand est entièrement responsable de se procurer une couverture d'assurance. Lorsque NEAS reçoit des instructions du Marchand pour obtenir une assurance, NEAS s'engage à obtenir une police d'assurance tous risques pour et au nom du Marchand, raisonnablement acceptable avec les exclusions coutumières et limitations de responsabilité généralement offertes dans l'industrie du transport maritime. Le Marchand reconnaît qu'il a reçu un avis indépendant professionnel de la part d'un courtier d'assurance qualifié, et autre professionnel, en ce qui concerne l'obtention de la police d'assurance maritime en son nom par NEAS, et il reconnaît qu'en ce qui concerne cette assurance maritime, NEAS n'agit pas comme courtier d'assurance ou professionnel qualifié pour donner tout avis, ni comme donnant un tel avis à cet effet.
36. Chaque 1% d'augmentation du prix du carburant à Montréal survenant après le 1^{er} mai de chaque année occasionnera une majoration de tous les taux de 0,22 \$ la tonne revenu.
37. Modalité de paiement. Le fret, taxes et autres frais connexes (ci-après les « Frais ») sera ou seront réputés comme gagnés par NEAS dès que la cargaison sera livrée à NEAS pour être transportée. Ces Frais seront entièrement payables par le Marchand sur réception (par tout moyen de transmission choisi par NEAS, incluant le télécopieur) de la facture de NEAS. Tout paiement en retard portera intérêt au taux de 1,5% par mois (19,56% par année) et tous les frais raisonnablement encourus (incluant les frais d'avocats) par NEAS pour effectuer le recouvrement des Frais seront également à la charge du Marchand.
38. Taxes et droits de service. Le taxe fédérale, la taxe provinciale lorsque applicable, ainsi que les droits de services maritimes de la Garde côtière canadienne (DSMGCC) seront payables par le Marchand à NEAS. Le coût supplémentaire relatif aux droits de services maritimes sera de 0,4% du fret.

39. Si le Marchand ne remplit pas toutes ses obligations en vertu du présent contrat, NEAS n'aura aucune responsabilité et/ou obligation de transporter la cargaison du Marchand, et le Faux Fret sera payable à NEAS par le Marchand.