



ᓄᓇᓕᓂ ᓂᓴᓂᓄᓂᓂ ᐱᓂᓕᓯᓴᓄᓂᓂᓄᓂᓂ
Nunalingni Kavamatkunnilu Pivikhaqautikkut
Department of Community and Government Services
Ministère des Services communautaires et gouvernementaux

Le guide du transport maritime



PHOTOGRAPHIE : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

MANUEL DE RÉFÉRENCE - Volume 2

Pour plus de renseignements :
Logistique de gestion
Services des achats, de la logistique et du soutien aux contrats
867-975-5437 • 888-390-0111
sealift@gov.nu.ca





Le ministère des Services communautaires et gouvernementaux (SCG) est heureux de présenter ce manuel de référence intitulé *Le guide du transport maritime*. Il a été créé afin d'offrir aux Nunavummiut un outil fiable qui les aidera dans la préparation de commandes de réapprovisionnement annuel par transport maritime. Ce guide définit les responsabilités, fournit une aide précieuse ainsi que des renseignements critiques détaillés qui faciliteront la production de commandes de transport maritime.

Ce manuel de référence a été créé dans l'esprit de l'engagement continu du ministère de communiquer et de simplifier les services qu'il offre dans l'ensemble du gouvernement du Nunavut (GN) et afin d'aider les communautés du Nunavut et leurs résidents.

Veillez noter que ce document est une version mise à jour et tient compte des changements qui ont été instaurés dans l'adjudication des contrats de cargaisons sèches de 2012.

**Pour plus
d'information,
veuillez contacter :**
Logistique de gestion
Services des achats,
de la logistique
et du soutien aux
contrats
(867) 975-5437
(888) 390-0111
sealift@gov.nu.ca





1. INTRODUCTION	1
LA PLANIFICATION	2
« Que dois-je savoir? »	
a) Quand dois-je commencer?	2
b) Que puis-je expédier?	2
c) Comment dois-je payer les fournitures?	2
d) Que dois-je faire à propos de l'emballage et de l'ordonnancement?	2
e) Quel est le coût d'expédition et comment dois-je le régler?	3
f) Dois-je assurer mes biens?	3
g) Comment reçoit-on les biens?	4
h) Quels arrangements dois-je prendre pour la livraison locale?	4
i) Combien cela coûtera-t-il approximativement?	4
j) Puis-je me permettre d'expédier les biens cette saison?	4
2. PRENDRE LES DISPOSITIONS REQUISES	5
« Que dois-je faire? »	
a) Dates et numéros de contacts importants	5
b) Réservation de l'espace pour l'expédition et prise d'assurances	5
c) Dispositions relatives à l'emballage	6
d) Achat des biens	6
e) Paiement à la compagnie de transport maritime	7
f) Acheminement des biens au bateau	7
g) Dispositions pour recevoir les biens à leur arrivée	8
h) Vérification de la conformité de la livraison	8
i) Faire une demande d'indemnisation de dommages	8
3. TRAITEMENT DES DIFFÉRENDS AVEC LA COMPAGNIE DE TRANSPORT MARITIME • CONNAÎTRE VOS DROITS • CONSERVATION DES COORDONNÉES À PORTÉE DE LA MAIN	9
4. VÉRIFICATION DE RESSOURCES ADDITIONNELLES	11
5. ÉVALUATION DU COÛT MAINTIEN D'UNE LISTE DE VÉRIFICATION	24 25



1. INTRODUCTION

Ce manuel de référence a été conçu pour vous aider à comprendre le fonctionnement des réapprovisionnements annuels et la façon de l'utiliser pour approvisionner votre collectivité en toute sécurité, à temps et au meilleur prix.

En 2012, le gouvernement du Nunavut (GN) a négocié un accord de réapprovisionnement avec les sociétés de transport maritime. Certains changements ont été apportés aux accords de 2006. Les principaux sont :

- Il y a un contrat d'acheminement qui établit clairement vos droits ainsi que ceux de la compagnie de transport maritime. Certaines clauses ont été changées.
- Il y a de nouvelles limites de responsabilité pour les compagnies de transport maritime. Les tarifs maximum sont maintenant de 2 600 \$ par colis ou unité de cargaison, et de 72 000 \$ pour les véhicules motorisés.
- Comme dans le cadre de l'accord de 2006, les tarifs de base pour le transport des biens peuvent changer selon les fluctuations du prix du carburant. Les compagnies de transport maritime peuvent également exiger un supplément pour certains types de biens. L'acceptation de ces changements a permis au GN de maintenir les frais d'expédition de marchandises au même niveau que ceux du dernier contrat.

Toutefois, vous devez faire certaines vérifications lorsque vous utilisez l'entente de réapprovisionnement.

- Vous devez respecter les dates communiquées par les compagnies d'expédition pour la livraison du fret. Comme tous les biens sont chargés à bord des navires en fonction des communautés où ils seront déchargés, les livraisons tardives causent des problèmes considérables et peuvent être refusées.
- Vous devez vous assurer que les biens sont suffisamment bien emballés pour les protéger de la température, de la perte et des dommages pendant le transport, du port de chargement à votre communauté. Adéquatement emballés, les biens arriveront à bon port en bon état.
- Vous devez vous assurer que vous pouvez payer pour les biens, leur emballage et leur expédition car tous ces aspects doivent être prépayés, à moins que vous ayez une entente de crédit.

Vous avez **la responsabilité** de vous assurer que les biens sont :

- Commandés à temps;
- Livrés au navire avant la date limite autorisée en fonction du départ;
- Adéquatement emballés;
- Reçus par vous-même à la livraison ou par une personne mandatée par vous;
- Vérifiés à l'arrivée afin de confirmer qu'ils n'ont subi aucun dommage.



Vous devez en outre :

- Informer immédiatement la compagnie de transport maritime de tout changement relatif à l'expédition; et
- Payer rapidement pour les biens, leur emballage, leur expédition et leur livraison.

Il n'est pas suffisant de commander les biens et d'attendre qu'ils arrivent dans votre communauté. Vous devez participer au processus et prendre la responsabilité de leur bonne livraison.



N'oubliez pas!

La compagnie de transport maritime ne peut faire sa part que si vous faites la vôtre.

1. LA PLANIFICATION

Commencez tôt!



N'oubliez pas de tenir compte du temps requis pour emballer les biens en vue de leur expédition (allouer 2 semaines).

Obtenez le poids des biens emballés et l'espace requis.



Certains biens requièrent un traitement particulier et sont donc plus coûteux à expédier.

a) Quand dois-je commencer?

Si vous achetez des articles stockés d'un fournisseur du Sud, commencez à faire vos demandes et à recevoir des devis au plus tard **à la fin de janvier** pour la prochaine saison de réapprovisionnement.

Si vous achetez des biens qui doivent faire l'objet d'une commande spéciale ou dont l'expédition requiert l'intervention de plusieurs fournisseurs, vous devriez commencer au plus tard **à la fin du mois de novembre** de l'année précédente.

En plus d'un devis relatif aux coûts, demandez un engagement écrit par télécopieur ou par courriel où mention sera faite du temps requis par le fournisseur pour traiter une commande, à partir du moment où elle est faite jusqu'à sa livraison au navire, prête à être chargée. Assurez-vous que cet engagement prévoit du temps pour l'emballage.

Vous devez également demander au fournisseur quel sera le poids des biens et quel sera l'espace requis à bord. Si le fournisseur s'occupe de l'emballage, assurez-vous de faire mention du volume de la caisse. Celle-ci occupera plus d'espace que les seuls biens.

b) Que puis-je expédier?

Certains biens sont classés par le gouvernement fédéral dans la catégorie des « substances nocives et potentiellement dangereuses » et doivent de ce fait être déclarés en tenant compte d'exigences particulières pour leur expédition et leur transport à bord du navire. Les compagnies d'expédition sont autorisées à exiger des frais supplémentaires pour la manutention et le transport de ces biens.

c) Comment dois-je payer les fournitures?

À moins que vous n'ayez établi un dossier de crédit auprès du fournisseur, vous devrez payer les biens avant qu'ils ne soient envoyés au navire en vue d'être chargés à bord. Assurez-vous de prévoir le temps requis pour que votre chèque ou votre paiement soit livré chez le fournisseur et traité.

Le paiement par carte de crédit est immédiat, pourvu que votre compte soit en règle auprès de la compagnie de carte de crédit. Le traitement des chèques par les banques peut exiger 1 à 2 semaines. Vous devez donc vous assurer d'accorder suffisamment de temps pour que le fournisseur reçoive les fonds et émette la demande d'expédition.

d) Que dois-je faire à propos de l'emballage et de l'ordonnancement?

Il est possible que les fournisseurs préparent l'emballage des biens que vous achetez mais vous devriez vous assurer qu'ils comprennent comment les biens seront traités dans le navire et à leur déchargement, quelles que soient les conditions météorologiques. Si vous avez des doutes quant à la capacité du fournisseur d'emballer les biens adéquatement, vous devriez prendre d'autres arrangements pour garantir une livraison sécuritaire.

Le GN a un **contrat d'ordonnancement et d'emballage** avec le *NEAS Cargo Centre*, à Valleyfield, au Québec, qui garantit la conformité de l'emballage par rapport aux normes du réapprovisionnement pour un tarif préétabli. Vous pouvez également utiliser une autre compagnie d'emballage mais vous devez vous assurer que le travail est fait adéquatement. Veuillez consulter les sites Web des transporteurs ou communiquer avec le transporteur pour obtenir de l'information sur les autres entreprises d'ordonnancement et d'emballage.



Les paiements par chèque doivent être faits d'avance pour être traités.

Protégez vos biens en vous assurant qu'ils sont adéquatement emballés pour le transport et selon la météo.

En cas de doute, communiquez avec les spécialistes!



Si vous achetez des biens de divers fournisseurs, il sera plus économique de demander au *NEAS Cargo Centre* ou à une autre entreprise d'emballage de placer tous les articles dans une caisse unique, plutôt que d'avoir plusieurs petites caisses.

Le coût de l'emballage peut être considérable si les biens ne peuvent être transportés dans un conteneur de fret. Vous devriez vérifier auprès de la compagnie de transport maritime si elle offre un service de conteneur à votre communauté. Si vos biens occupent un volume inférieur à 20 mètres cubes, cette expédition serait alors de catégorie « chargement partiel d'un conteneur ». Pour ce type d'expédition, il est peut-être préférable de ne pas utiliser un conteneur. Si le volume est supérieur à 20 mètres cubes, le prix « conteneur complet » pourrait vous permettre de faire des économies.

e) Quel est le coût d'expédition et comment dois-je le régler?

Ce coût varie selon la compagnie de transport maritime qui offre le service à votre communauté, l'année du contrat et le prix du fuel marin. Les compagnies de transport maritime afficheront de l'information relative aux tarifs de saison sur leurs sites Web. Consultez la Section 4 ce manuel de référence pour connaître les compagnies de transport maritime titulaires d'un contrat avec le GN pour desservir votre communauté.

Les tarifs présentés pour chaque communauté sont basés sur le tonnage payant. Une tonne payante est 1 000 kg ou 2,5 mètres cubes d'espace.

Il est très important que vous calculiez le coût de l'expédition en fonction du poids prévu des biens et du volume en mètres cubes de l'expédition. **La compagnie de transport maritime vous facturera le plus élevé des deux tarifs.**

Les compagnies de transport maritime n'ont aucune obligation de transporter vos biens si elles n'ont pas reçu un paiement complet d'avance. Vous devez vérifier auprès de la compagnie de transport maritime la nature des modalités de paiement qui ont été établies. L'utilisation d'une carte de crédit, si elle est acceptée, est la façon la plus rapide de payer. Autrement, un temps suffisant doit être accordé pour garantir le traitement d'un chèque ou d'un mandat bancaire.



Pensez à tous les risques et à la nécessité de vous assurer contre ceux-ci, particulièrement si les biens sont en transit des installations du fournisseur jusqu'à la compagnie de transport maritime.

f) Dois-je assurer mes biens?

Les niveaux de responsabilité des transporteurs contractuels¹ sont plus grands dans le cadre des nouveaux contrats du GN. En l'occurrence : **2 600 \$ par colis ou unité de fret.** Si vous expédiez un véhicule motorisé, la responsabilité de la compagnie est de 3,60 \$/kg de poids jusqu'au montant le plus bas entre la valeur des dommages, la valeur du véhicule moteur ou 72 000 \$.

Toutefois, la compagnie de transport maritime ne vous paiera ce montant que si elle a endommagé ou perdu vos biens après les avoir reçus à Montréal, Churchill ou Hay River ou

Note spéciales : Utilisation d'un conteneur de fret (« Seacan »)

L'utilisation d'un conteneur de fret peut réduire les coûts, mais d'ici à ce que les installations de manutention soient offertes dans toutes les communautés, vous devez être en mesure de le remplir pour justifier les coûts connexes. Une façon de le faire est de vous regrouper avec une autre personne ou avec d'autres familles afin de réunir suffisamment de biens pour tirer pleinement parti du conteneur.

Les compagnies qui offrent un service de réapprovisionnement ont des tarifs différents pour l'utilisation de leurs conteneurs. Il y a un prix relatif au transport du conteneur, mais il peut également y avoir des prix pour l'utilisation du conteneur et son retour. Les entreprises exigeront également des frais si vous ne retournez pas le conteneur dans le navire ou la barge qui l'a apporté. Le fait de conserver le conteneur jusqu'à la saison suivante pourrait vous coûter jusqu'à 1 000 \$ et le coût d'utilisation du conteneur ajouté à celui de son retour pourrait être aussi élevé chez certaines compagnies.

Une solution pourrait être d'acheter votre propre conteneur usagé, surtout si vous prévoyez l'utiliser pour entreposer des biens pendant un certain temps et à des fins d'entreposage dans le futur. Le coût des conteneurs usagés peut varier, mais il est généralement de l'ordre de 2 500\$, livrés à Montréal. Si vous en achetez un, assurez-vous que sa longueur est de 20 pi et qu'il est doté d'entrées de fourches en vue de son transport entre le navire et la rive. Veillez à l'acheter auprès d'un fournisseur digne de confiance qui garantit que le conteneur est étanche et que ses verrous et sceaux sont en bon état de fonctionnement.

Bien que l'utilisation d'un conteneur puisse paraître coûteuse, vous n'avez pas à consacrer d'argent à de l'emballage supplémentaire. À titre d'exemple, pour l'expédition de 20 mètres cubes de biens, l'emballage coûterait à lui seul 2 500 \$, montant auquel vous devriez ajouter un montant équivalent en coûts de fret.

¹ Les compagnies de transport maritime.

avant la livraison à la laisse de haute mer dans la communauté. **Si les dommages ou la perte surviennent dans la communauté ou entre les installations du fournisseur et le quai, la compagnie n'est pas responsable.** Vous devriez songer à tirer parti de l'assurance offerte par les compagnies de transport maritime pour couvrir les dommages ou la perte, particulièrement si les biens sont précieux ou importants.

g) Comment reçoit-on les biens?

Il est *très important* que vous soyez dans la communauté à l'arrivée des biens car vous devrez inspecter la caisse afin de voir si elle a subi des dommages et signer un reçu (manifeste) confirmant réception des biens. Si vous ne pouvez être présent pour une raison ou une autre, Si vous ne pouvez être présent pour une raison ou une autre, vous devrez prendre des dispositions afin qu'une autre personne que vous connaissez bien signe le reçu pour accuser réception des biens. Vous devrez en aviser la compagnie de transport maritime et lui donner le nom de la personne que vous avez autorisée à recevoir les biens en votre nom. Cette personne doit savoir ce qu'elle doit faire pour inspecter l'emballage avant de signer le reçu et prendre les dispositions nécessaires pour que les biens soient livrés de la rive ou du lieu de dépôt jusqu'à la destination finale.

h) Quels arrangements dois-je prendre pour la livraison locale?

Vous pourrez peut-être recueillir les biens de la rive ou du lieu de dépôt si le colis est suffisamment petit pour être transporté dans le compartiment arrière d'une fourgonnette. Si le colis est de taille importante, vous devrez peut-être le faire livrer. Le transporteur peut organiser la livraison, mais à un certain prix.

i) Combien cela coûtera-t-il approximativement?

Il est très important que vous fassiez un devis le plus précis possible et cela comprend tous les aspects de l'expédition, des installations du fournisseur jusqu'à l'endroit où vous souhaitez que les biens soient livrés dans votre communauté. À la fin de ce manuel de ce manuel de référence, vous trouverez des feuilles de travail à utiliser lorsque vous préparerez votre commande.

j) Puis-je me permettre d'expédier les biens cette saison?

Une fois que vous aurez préparé le devis, vous devrez décider si vous pouvez vous permettre d'acheter et de commander les biens. Si le montant total est supérieur à votre capacité de payer et que le crédit n'est pas offert par le fournisseur, vérifiez s'il y a des articles que vous pouvez soustraire à la commande. Si la commande ne peut être payée et expédiée pendant la saison en cours, vous devrez prendre des dispositions pour obtenir un prêt ou du crédit ou pour mettre de l'argent de côté pour couvrir les coûts la saison suivante.



N'oubliez pas d'inspecter la cargaison!



Soyez prêt, faites un devis!



2. PRENDRE LES DISPOSITIONS REQUISES

Si vous avez décidé d'utiliser le réapprovisionnement, vous devez vous assurer que vous prenez toutes les décisions dans le bon ordre et que vous faites un suivi auprès des intervenants. Cette section du manuel de référence est destinée à vous aider à commander, emballer, expédier et recevoir des biens en utilisant le réapprovisionnement annuel.

Dans la mesure du possible, essayez d'obtenir confirmation des renseignements obtenus au téléphone par télécopieur ou par courriel si vous avez **un registre écrit**. Vérifiez toujours le contenu de cette confirmation par rapport aux notes que vous avez prises afin de vous assurer qu'ils concordent. Si ce n'est pas le cas, rappelez **immédiatement** et confirmez lequel de votre contenu ou de la confirmation est exact.

a) Dates et numéros de contacts importants

Le manuel de référence comporte une feuille à déplier où vous pouvez inscrire les noms, dates, numéros de téléphone, de télécopieur et de courriel des contacts. Conservez-la en lieu sûr ou placez-la dans un endroit accessible afin de pouvoir vérifier les dates pour faire un suivi.

Si vous expédiez des biens à partir d'un certain nombre de fournisseurs, utilisez des feuilles **distinctes** pour chaque fournisseur afin d'éviter la confusion.

b) Réservation de l'espace pour l'expédition et prise d'assurances

Avant de faire votre commande et de prendre les dispositions pour l'emballage, vous devez réserver de l'espace sur le navire que vous désirez utiliser à destination de votre communauté. Certaines communautés ne reçoivent qu'une seule expédition garantie par année du transporteur contractuel du GN. Vous devez vous assurer qu'il y a suffisamment d'espace. Toutefois, la plupart des communautés sont desservies par plus d'un transporteur. Il sera possible de réserver de l'espace auprès d'un des autres transporteurs. Vous devriez consulter le site Web du transporteur pour obtenir de l'information sur les appareillages prévus.

Utilisez les renseignements du devis que vous avez préparé dans la section précédente de ce manuel de référence pour réserver l'espace. La compagnie doit savoir :

- Ce que vous expédiez
- Le poids des biens à expédier
- L'espace requis pour l'expédition des biens
- La valeur des biens à expédier

Elle dira s'il y a de l'espace et, dans la négative, si elle a d'autres navires. Si l'espace est confirmé, elle vous communiquera un **numéro de réservation** que vous devrez transmettre au fournisseur et à l'entreprise d'emballage si cette dernière est différente du fournisseur.

Ce numéro, ainsi que le nom du consignataire et la destination finale doivent être peints sur votre expédition afin qu'elle soit chargée au bon endroit et inscrit sur le manifeste du navire.

La compagnie vous informera du coût de l'expédition et du moment où vous devrez payer pour l'expédition. Si vous n'avez pas d'entente de crédit auprès de l'entreprise, elle ne sera pas tenue d'expédier les biens, à moins qu'elle ne reçoive le paiement avant l'appareillage du navire.

Une fois que vous aurez confirmé la commande auprès du ou des fournisseur(s) et que vous connaîtrez le poids et le volume réel de votre chargement, vous devrez peut-être appeler la compagnie de transport maritime pour l'informer de toute différence. Comme cela pourrait changer ce que vous devez leur payer, vous devriez faire les vérifications requises le plus rapidement possible.

Si vous réservez de l'espace à bord et décidez de ne pas expédier les biens, la compagnie de transport maritime aura droit à une compensation, appelée faux-fret, pour l'e-



Tenez un bon registre écrit des renseignements importants.



Appelez et réservez de l'espace sans tarder!

Conservez votre numéro de réservation à portée de la main.



Le numéro de réservation, le consignataire² et la destination doivent TOUS paraître sur votre expédition!

² Le consignataire est la personne, le groupe de personnes ou l'organisme à qui l'expédition est livrée ou adressée.



PRENDRE LES DISPOSITIONS REQUISES

space non utilisé. Généralement, si la compagnie est informée à temps que vos biens ne seront pas expédiés, ces frais ne seront pas facturés, mais si vous annulez votre commande sans en informer la compagnie de transport maritime, elle vous enverra une facture pour sa perte d'activités.

c) Dispositions relatives à l'emballage

À moins que vous n'ayez pris des dispositions auprès du fournisseur afin qu'il s'occupe de l'emballage pour vous, vous devez confirmer les modalités auprès de la compagnie que vous avez engagée pour faire l'emballage de vos biens.

Rappelez-vous que vous devrez peut-être rappeler la compagnie une fois que vous aurez reçu l'information finale du fournisseur car les renseignements relatifs à l'expédition pourraient avoir changé. Elle peut être plus ou moins lourde, occuper plus ou moins de volume en mètre cubes ou être expédiée en un nombre de pièces différent. Il est particulièrement important de confirmer les renseignements auprès de l'entreprise d'emballage si elle doit recevoir les biens de plus d'un fournisseur pour les placer dans une même caisse ou un même conteneur.

Assurez-vous d'obtenir toute information qui doit être transmise au fournisseur et de la lui communiquer.

N'oubliez pas de confirmer les renseignements

N'oubliez pas!

- Vous devez informer le transporteur de tout changement du poids prévu ou de l'espace requis.
- Vous pourriez avoir à payer l'espace réservé dont vous n'avez plus besoin si le transporteur n'en est pas informé assez rapidement.

d) Achat des biens

Avant d'appeler, de télécopier ou d'envoyer un courriel pour commander les biens, assurez-vous d'avoir en main des copies de la correspondance relative au devis. Il peut s'agir d'un numéro de référence, ce qui accélérera la commande. Elle comprendra également la date « commander avant » ainsi que l'engagement du fournisseur quant à l'expédition à temps des biens pour la date d'appareillage relative à votre communauté. Vous devriez également avoir le numéro de réservation de la compagnie de transport maritime et les renseignements de la compagnie d'emballage si le fournisseur n'emballage pas les biens pour vous.

Déterminez si le fournisseur s'occupera de l'emballage pour vous et en tiendra compte dans le prix ou s'il enverra simplement les biens à une entreprise que vous avez engagée pour emballer vos biens.

Assurez-vous que rien n'a changé et que vos biens seront remis à temps au navire ou à la compagnie d'emballage.

Prenez des dispositions relatives au paiement et assurez-vous d'envoyer les chèques rapidement. *Assurez-vous d'avoir les renseignements de référence de la commande; il peut s'agir du numéro de facture, du numéro de commande ou du numéro de suivi.* Prenez-en note.



e) Paiement à la compagnie de transport maritime³

À moins que vous n'ayez convenu de modalités de crédit auprès de la compagnie de transport maritime, vous devez vous assurer de les payer avant l'appareillage du navire avec vos biens. Si le paiement n'a pas été reçu, la compagnie n'est pas tenue de charger vos biens à bord.

Elle vous indiquera la forme de paiement qui est acceptable, ainsi que le moment et l'endroit où vous devrez faire le paiement.



Le paiement doit être reçu avant l'appareillage.

f) Acheminement des biens au bateau

Vous devez vous assurer que le fournisseur a inclus les coûts de livraison au navire dans le coût des biens. Si le fournisseur ne désire pas inclure la livraison dans le prix, vous devriez lui demander les noms et coordonnées des entreprises de camionnage desquelles vous pouvez obtenir un devis. Les adresses portuaires des compagnies sont :

Pour NEAS (ex Montréal) :
950, boul. Gérard Cadieux
Port de Valleyfield
Valleyfield, QC, J6T 6L4
Tél. : 888 908 0000

Pour NSSI (ex Montréal) :
6565, boul. Hébert
Ste Catherine, QC, J5C 1B5
Tél. : 450 635 7700/866 732 5438

Pour NSSI (Kivalliq ex Churchill) :
A/S Nunavut Connections
1, rue Port
Churchill, MB, R0B 0E0

Installation de réception à Winnipeg :
Umingmak Supply/BLCS Development Limited
1429, ave. Mountain
Winnipeg, MB, R2X 2Y9
Tél. : 204 661 4222

Pour STNL (Kitikmeot ex Hay River) :
42003 Mackenzie Highway
Hay River, NT, X0E 0R9
Tél. : 877 770 NTCL

Vous devez vous assurer que les dates limites sont respectées et aussi de faire un suivi auprès des fournisseurs après avoir fait votre commande afin que le chargement soit expédié à temps. Si vous livrez les biens après les dates limites, il est possible qu'ils soient refusés parce que les biens de votre communauté auront alors déjà été chargés à bord du navire et que les biens ne peuvent être chargés sans respecter la séquence.

Connaissez-vous la date limite relative à votre appareillage?

En cas de doute, communiquez avec le transporteur.

Désignez une personne pour recevoir les biens si vous ne pouvez être sur place.

³ Souvent désigné comme « le transporteur ». Note : ils acceptent tous les cartes de crédit, mais il y a une limite au montant que vous pouvez facturer.



PRENDRE LES DISPOSITIONS REQUISES

N'oubliez pas

Vous avez 10 jours pour déposer une plainte de dommages externes et 30 jours pour déclarer les dommages cachés.

Les dommages externes doivent être notés sur le manifeste et reconnus par le transporteur, sa signature en attestant.

g) Dispositions pour recevoir les biens à leur arrivée

Il est important que vous soyez présent pour recevoir les biens à leur arrivée dans la communauté. Si, pour une raison ou une autre, vous ne pouvez pas être présent, vous devriez prendre des dispositions afin qu'une connaissance, telle qu'un membre de votre famille, reçoive les biens et signe pour accuser réception des biens en votre nom. Vous devez aviser la compagnie de transport maritime que vous avez autorisé une personne à recevoir les biens en votre nom. La compagnie de transport maritime doit obtenir une signature sur sa copie des documents d'expédition (manifeste) afin de prouver que les biens ont été livrés.

h) Vérification de la conformité de la livraison

Vous devez faire deux vérifications des biens après leur livraison. Vous avez 10 jours pour informer la compagnie de dommages externes aux caisses et 30 jours pour déclarer les dommages qui ne pouvaient être visibles avant l'ouverture des caisses.

Il est préférable d'inspecter attentivement les biens avant de signer l'accusé de réception. Vous devez rechercher les déchirures ou perforations de l'emballage et vérifier si la caisse a été échappée. (Vérifiez si les cales, entretoises ou coins ont été endommagés ou s'il y a des clous ou vis lâches ou manquants. Vous devriez également vérifier s'il y a eu des dommages causés par l'eau ou des fuites du contenu en vérifiant s'il y a décoloration de la partie inférieure des caisses. Si vous ou la personne que vous avez autorisée à recevoir les biens constatez des dommages, mention doit en être faite sur les documents d'expédition. Si possible, prenez une photo car ce document pourrait être exigé au moment de la demande d'indemnisation. Si l'article expédié n'était pas dans des caisses ou dans un conteneur, comme c'est habituellement le cas des automobiles ou fourgonnettes, vous devez vérifier attentivement si la carrosserie a été endommagée (éraflures, bosselures, antennes, rétroviseurs latéraux, ailes et autres éléments) au moment de la livraison à la plage ou dans la zone de dépôt.

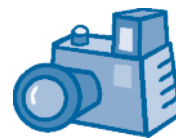
i) Faire une demande d'indemnisation de dommages

S'il n'y a aucun dommage à la caisse, vous avez 30 jours pour faire une inspection des dommages cachés. Ces dommages peuvent être causés par l'eau, des perforations ou des fuites de bouteilles, de canettes ou de cruches.

S'il y a des dommages, vous devriez en aviser rapidement la compagnie de transport maritime et fournir une description des dommages. Si vous le pouvez, prenez des photographies illustrant les articles endommagés et fournissez un devis du coût de remplacement des biens endommagés.

Si les caisses sont endommagées au moment de la livraison, vous devriez rapidement en inspecter le contenu et faire un rapport à la compagnie de transport maritime. Si possible, le rapport devrait comprendre des photographies illustrant les articles endommagés. Comme dans le cas présenté ci-dessus, fournissez un devis du coût de remplacement.

Si vous avez été avisé par la compagnie de transport maritime que vos biens se trouveraient à bord d'un navire précis, mais qu'ils n'arrivent pas, vous devriez vérifier auprès de la compagnie de transport maritime si l'expédition a été placée à bord d'un autre navire ou si elle a été envoyée à un autre transporteur qui doit se rendre dans votre communauté. Si tel n'est pas le cas, **vous devriez sans attendre présenter une demande d'indemnisation couvrant la pleine valeur des biens** et le coût du fret et aviser la compagnie qu'elle a la responsabilité de vous livrer des biens équivalents au cours de la saison.



Prenez une photo de tout dommage.



3. TRAITEMENT DES DIFFÉRENDS AVEC LA COMPAGNIE DE TRANSPORT MARITIME

Si vous ne pouvez pas convenir d'une entente avec la compagnie de transport maritime quant au montant qu'elle paiera pour le fret endommagé ou perdu, **vous perdrez tout droit de faire une réclamation contre cette compagnie après une période d'un an.** Si vous désirez protéger votre droit de faire une demande d'indemnisation contre la compagnie de transport maritime, vous devez commencer une poursuite contre cette compagnie au cours de l'année qui suit la date de livraison de votre chargement. Si le chargement n'est jamais arrivé, vous devez commencer la poursuite au cours de l'année suivant la date à laquelle les biens devaient vous être livrés.

Si, après 30 jours, vous êtes incapable d'établir une entente avec la compagnie de transport maritime au sujet de la demande d'indemnisation, vous pouvez demander au préposé au service des transports du GN d'obtenir plus d'information sur les options qui s'offrent à vous. (Ses coordonnées sont indiquées sur la couverture du manuel de référence.)

Même dans le cas où vous avez une assurance de fret, jusqu'à ce que la compagnie d'assurances accepte de payer votre demande d'indemnisation et vous remettre les documents confirmant qu'elle traitera la demande d'indemnisation auprès du transporteur, vous avez la responsabilité de présenter un avis de demande d'indemnisation à la compagnie de transport maritime et de commencer une poursuite dans le délai prescrit.

Si le montant de votre réclamation est inférieur à 2 600 \$, le GN a instauré un processus de résolution des différends pour les petites créances qui ne comprend pas de frais de litige. L'information sur ce processus peut être obtenue en consultant les Règles de traitement des réclamations de transport maritime, affichées sur le site Web du ministère des Services communautaires et gouvernementaux, au www.gov.nu.ca/sealift.

CONNAÎTRE VOS DROITS

Vous devriez lire attentivement la Section 4 du contrat de transport. Ce document explique ce que la compagnie de transport maritime doit faire pour transporter vos biens en toute sécurité et les livrer rapidement. Elle explique également ce que vous devez faire pour profiter de l'entente de réapprovisionnement annuel.

CONSERVATION DES COORDONNÉES À PORTÉE DE LA MAIN

Compagnies de transport maritime

Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS)
Tél. : 877 225 6327
Télécopieur : 514 523 7875
Courriel : neas@qiniq.com
Site Web : www.neas.ca

Nunavut Sealink and Supply Inc. (NSSI)
Tél. : 866-SEA-LIFT
Télécopieur : 450 635 5126
Courriel : info@transarctik.desgagnes.com
Site Web : www.arcticsealift.com

Société des transports du Nord Itée (STNL)
Tél. : 867-874-5100
Télécopieur : 867 874 5103
Courriel : ntcl@ntcl.com
Site Web : www.ntcl.com

N'oubliez pas

Vous avez une année à compter de la date de livraison pour présenter une demande d'indemnisation.



Emballage

NEAS Cargo Service Centre
Tél. : 866 908 0807
Télécopieur : 450 377 1316
Site Web : www.neas.ca

Gouvernement du Nunavut

Logistique de gestion
Services des achats, de la logistique et du soutien aux contrats
Ministère des Services communautaires et gouvernementaux
Tél. : 867 975 5437 / 888 390 0111 (sans frais)
Télécopieur : 867-975-5450
sealift@gov.nu.ca



4. VÉRIFICATION DES RESSOURCES ADDITIONNELLES

Ministère des Services communautaires et gouvernementaux

Le ministère des Services communautaires et gouvernementaux a créé un site Web qui offre des liens avec les compagnies de transport maritime ainsi que de l'information utile et des liens vers d'autres entreprises et ressources gouvernementales.

Vous devriez consulter régulièrement ce site Web au cours de la saison car il continue d'évoluer et que de nouveaux renseignements y seront ajoutés fréquemment. Vous y trouverez également réponse à vos questions dans la Foire aux questions. Cette section est appelée à s'enrichir au gré du temps.

L'adresse du site est : www.gov.nu.ca/sealift/

Transporteurs

Le tableau qui suit indique quels transporteurs ont été adjudicataires de contrats du GN pour desservir chacune des communautés. NEAS, NSSI et STNL peuvent desservir d'autres communautés que celles qui sont désignées par le contrat du GN. Plusieurs communautés sont desservies par deux ou trois des transporteurs. Pour plus de renseignements, consultez les sites Web des transporteurs. Les dates importantes telles que les dates des réservations, les dates d'appareillage et les dates d'arrivée sont sujettes à changement. Pour obtenir l'information la plus à jour, consultez les transporteurs.

Communautés	Fournisseurs
Arctic Bay	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)
Arviat	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) – Services de Churchill
Arviat	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) – Services de Montréal
Baker Lake	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) – Services de Churchill et Montréal
Bathurst Inlet	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) – Services de Montréal
Bathurst Inlet	Société des transports du Nord ltée (STNL) – Services de Hay River
Cambridge Bay	Société des transports du Nord ltée (STNL) – Services de Hay River
Cambridge Bay	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) – Services de Montréal
Cape Dorset	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)
Chesterfield Inlet	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) – Services de Churchill et Montréal
Clyde River	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)
Coral Harbour	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) – Services de Montréal
Gjoa Haven	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) – Services de Montréal
Gjoa Haven	Société des transports du Nord ltée (STNL) – Services de Hay River
Grise Fiord	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)
Hall Beach	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)
Igloolik	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)
Iqaluit	Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS)
Kimmirut	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)
Kugaaruk	Garde côtière canadienne (GCC) – Services de Nanisivik



VÉRIFICATION DES RESSOURCES ADDITIONNELLES

Communautés	Fournisseurs
Kugaaruk (jusqu'à Nanisivik)	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)
Kugluktuk	Société des transports du Nord ltée (STNL) – Services de Hay River
Kugluktuk	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) – Services de Montréal
Nanisivik	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)
Pangnirtung	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)
Pond Inlet	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)
Qikiqtarjuaq	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)
Rankin Inlet	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) – Services de Churchill et Montréal
Repulse Bay	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)
Resolute Bay	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI)
Sanikiluaq	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) – Services de Montréal
Taloyoak	Société des transports du Nord ltée (STNL) – Services de Hay River
Taloyoak	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) – Services de Montréal
Umingmaktok	Société des transports du Nord ltée (STNL) – Services de Hay River
Umingmaktok	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) – Services de Montréal
Whale Cove	Nunavut Sealink & Supply Inc. (NSSI) – Services de Churchill et Montréal

Tariffs

Les tarifs de base par tonne payante pour chaque communauté sont établis pour chaque année du contrat. Toutefois, ces tarifs sont sujets à changement selon le prix du carburant. Pour connaître les tarifs courants, veuillez consulter le transporteur de votre communauté.

Des tarifs additionnels peuvent également être exigés dans les cas suivants :

- Conteneurs (en direction du nord et en direction du sud, ainsi que dans le cas où vous conservez le conteneur jusqu'à la saison suivante)
- Matières recyclables
- Cargaison retournée
- Déchets solides
- Fûts et cylindres vides
- Véhicules expédiés vers le sud
- Cargaison latérale

Les **tarifs HNS⁴** s'appliquent aux biens qui sont considérés comme dangereux. Leur expédition est contrôlée par le gouvernement fédéral. Seule la formule de calcul du tarif est présentée. Vous devriez également vérifier auprès de la compagnie de transport maritime qui dessert votre communauté. Veuillez noter que certains biens considérés comme des substances nocives potentiellement dangereuses envoyées en petite quantité ne sont pas considérés comme tels. À titre d'exemple, une bouteille de javelisant n'est pas considérée comme dangereuse mais si vous expédiez 100 bouteilles, cette cargaison est considérée comme dangereuse.

Veuillez noter que des tarifs spéciaux s'appliquent également aux explosifs. Vous devriez discuter de leur expédition avec les compagnies concernées.

⁴ HNS réfère à substances dangereuses et nocives.



Contrat de transport

Cette section présente les conditions générales régissant le transport chez les transporteurs titulaires d'un contrat du GN. Ce document sera également offert sur le site Web des transporteurs. Il s'agit d'un document important qui est nouveau pour le réapprovisionnement annuel et qui établit vos droits et responsabilités ainsi que ceux du transporteur. Vous devriez vous familiariser avec ce document.

CONDITIONS GÉNÉRALES RÉGISSANT LE TRANSPORT

Ce contrat énonce vos droits et vos responsabilités.

Ce contrat limite la responsabilité juridique du transporteur. Veuillez le lire attentivement.

**Les règles de La Haye-Visby régissant le transport par eau de biens ne s'appliquent pas à ce contrat.
Ce contrat n'est couvert par aucun connaissance.**

Les personnes qui sont liées par ce contrat

1. Ce contrat s'applique à la personne qui est nommée à titre d'expéditeur sur la note d'engagement de fret, toute personne qui est propriétaire des biens décrits sur la note d'engagement de fret et toute personne qui reçoit la cargaison décrite sur la note d'engagement de fret au lieu de livraison. Dans ce contrat, toutes ces personnes sont désignées par le terme Expéditeur. Ce contrat s'applique également à la compagnie de transport maritime. Dans ce contrat, cette compagnie est désignée par le terme Transporteur.

Les types de biens couverts en vertu de ce contrat

2. Dans ce contrat :
 - a) « Cargaison » désigne les biens présentés par l'Expéditeur à l'agent de l'Expéditeur en vue de leur transport par le Transporteur et les biens reçus pour être transportés par le Transporteur vers les communautés du Nunavut ou des communautés du Nunavut, dans le cadre de voyages maritimes planifiés couverts par cet accord. Ne sont pas compris les animaux vivants, l'or, l'argent, les pierres précieuses ou d'autres marchandises de valeur élevée, à moins qu'ils n'aient été déclarés et acceptés par le Transporteur.
 - b) « Cargaison latérale » désigne les biens reçus pour être transportés par le Transporteur entre des communautés du Nunavut, dans le cadre de voyages maritimes couverts par cet accord.
 - c) « Cargaison rétrograde » désigne les biens reçus pour être transportés par le Transporteur dans des communautés du Nunavut dans le cadre de voyages de retour de voyages couverts par cette entente.

Ce que l'Expéditeur doit faire avant le transport du Chargement

3. L'Expéditeur doit contacter le Transporteur et réserver de l'espace pour le Chargement.
4. L'Expéditeur doit remettre au Transporteur l'information requise sur la note d'engagement de fret.
5. Une fois que le Transporteur a avisé l'Expéditeur que de l'espace a été réservé pour le Chargement, l'Expéditeur doit payer le prix que le Transporteur exige pour le transport du Chargement avant que le Transporteur accepte les biens pour le transport. Dans ce contrat, ce prix est désigné par le terme Fret. Si l'Expéditeur souhaite obtenir du temps supplémentaire pour payer le Fret, l'Expéditeur doit faire une demande de crédit auprès du Transporteur. Le Transporteur décidera par lui-même s'il désire offrir à l'Expéditeur du temps supplémentaire pour payer le Fret, ainsi que



VÉRIFICATION DES RESSOURCES ADDITIONNELLES

les modalités du paiement. Le Transporteur a accepté de transporter le Chargement expédié par le gouvernement du Nunavut selon des modalités de crédit de Fret.

6. Si la taille ou le poids du Chargement, au moment de son arrivée au terminal portuaire du Transporteur, sont différents de la taille ou du poids donnés à l'Expéditeur sur la note d'engagement de fret, le Transporteur a le droit de demander à l'Expéditeur de payer le Fret rajusté. Si la différence de taille ou de poids est si importante que le Chargement ne peut pas être chargé sécuritairement à bord du navire prévu ou nuirait au chargement d'autres cargaisons prévues, le Transporteur sera libre de choisir de transporter le Chargement ultérieurement ou de retourner le Chargement à l'Expéditeur au terminal portuaire du Transporteur. L'Expéditeur paiera tous les frais d'entreposage au terminal avant que le Chargement soit retourné à l'Expéditeur.
7. Si un Expéditeur réserve de l'espace pour une cargaison, mais ne remet pas la cargaison au terminal maritime du Transporteur avant la date limite prévue, ou remet une cargaison moindre que la cargaison prévue au moment de la réservation, le Transporteur peut exiger des frais supplémentaires de l'Expéditeur pour couvrir l'espace de cargaison inutilisé sur le navire de transport. Ces frais portent le nom de « fret non utilisé ».
8. L'Expéditeur doit prendre des dispositions et payer pour faire transporter le Chargement jusqu'au terminal portuaire du Transporteur avant la date limite communiquée par le Transporteur à l'Expéditeur. Si le Chargement est remis en retard au terminal portuaire du Transporteur et qu'un autre voyage à destination du port de livraison est prévu au cours de la saison, le Transporteur essaiera de faire transporter le Chargement à bord d'un voyage ultérieur. S'il n'y a pas suffisamment d'espace pour le Chargement à bord du navire effectuant le voyage suivant, le Transporteur en avisera l'Expéditeur et l'Expéditeur devra prendre des dispositions pour retirer le Chargement du terminal portuaire ou payer pour son entreposage jusqu'au prochain navire disponible ou jusqu'à la saison suivante. Si l'Expéditeur choisit de retirer le Chargement du terminal portuaire, le Transporteur remboursera le Fret, moins tous les frais d'entreposage au terminal et tout faux-fret.

Même si le Transporteur a déjà confirmé l'espace pour le Chargement auprès de l'Expéditeur, ou accepté le Chargement en vue de son transport, le Transporteur est autorisé à refuser ou à reporter l'acceptation du Chargement au terminal portuaire du Transporteur, ou à refuser ou à reporter la mise à bord du Chargement si le Transporteur ne peut être opérationnel ou fait face à des difficultés opérationnelles à cause d'une catastrophe naturelle, de la guerre, de violence publique, de dommages à la zone portuaire, de congestion grave du port, de grèves, de lock-out ou de conflit de travail, ou de tout événement qui ne relève pas de la responsabilité du Transporteur ou qui ne résulte pas d'une action du Transporteur ou d'une action qu'il n'a pas posée.

9. L'Expéditeur doit emballer le Chargement général solidement afin que le Chargement puisse être transporté de façon sécuritaire par mer et que les colis puissent être palettisés ou empilés jusqu'à une hauteur de 3,7 mètres (12 pieds).
10. L'Expéditeur doit marquer ou étiqueter adéquatement chaque colis, caisse, fût ou autre unité du Chargement afin que le Transporteur puisse savoir ce qu'il doit décharger à chaque port de destination ainsi que le nom de la personne à qui il doit livrer le Chargement.
11. Si l'Expéditeur place le Chargement dans des conteneurs d'expédition, les conteneurs d'expédition doivent être conformes aux normes ISO relatives aux conteneurs de transport maritime international et les conteneurs doivent pouvoir faire l'objet d'une manutention à l'aide d'un chariot élévateur à fourches ou de tout autre



équipement pertinent pour transporter le Chargement à l'extérieur des conteneurs aux ports de livraison. L'Expéditeur est responsable d'arrimer et d'attacher adéquatement le contenu du Chargement dans le conteneur afin que le conteneur puisse être transporté en toute sécurité sur mer. Le calage et le fardage doivent être propres et exempts de moisissures, d'insectes et de rongeurs. L'Expéditeur doit charger le conteneur de façon à ce que le Chargement intérieur, le port de livraison et les noms des personnes prenant livraison du Chargement puissent assurer la concordance de l'information que l'Expéditeur a remise au Transporteur sur la note d'engagement de fret.

12. Avant que le Transporteur n'accepte un Chargement congelé ou réfrigéré pour son transport, l'Expéditeur doit aviser le Transporteur de l'écart de température qui doit être maintenu pour conserver le Chargement et vérifier auprès du Transporteur si le navire de transport a les sources d'alimentation requises pour assurer le transport de tout conteneur réfrigéré que l'Expéditeur souhaite utiliser. Si le Transporteur accepte de transporter le Chargement congelé ou réfrigéré, l'Expéditeur doit prendre des dispositions afin que le Chargement arrive au terminal portuaire du Transporteur à une température conforme à l'écart de température requis.
13. Si le Chargement comprend des explosifs, des produits chimiques ou d'autres matières qui sont assujettis à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses ou par le Code maritime international des marchandises dangereuses, l'Expéditeur doit faire tout ce qui est prévu par la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et ses règlements, ainsi que par le Code maritime international des marchandises dangereuses, soit notamment de communiquer au Transporteur une information complète sur le type de Chargement et de bien emballer et étiqueter le Chargement conformément aux dispositions de la Loi et du Code. Le Transporteur peut exiger un Fret additionnel pour le transport de tels Chargements. Le Transporteur a le droit de refuser d'accepter tout Chargement dangereux en vue de son transport si le Transporteur a des motifs raisonnables de croire que l'Expéditeur n'a pas fait tout ce qui relève de la responsabilité de l'Expéditeur avant remettre ce type de Chargement en vue de son transport.
14. L'Expéditeur a la responsabilité de payer le Transporteur et les fournisseurs et employés du Transporteur en cas de saisie gouvernementale, d'amendes, de réclamation par d'autres utilisateurs du service de réapprovisionnement arctique, frais juridiques, retards ou de tout autre dommage ou perte subis par le Transporteur ou ses fournisseurs ou employés attribuables à des actes fautifs ou négligents commis en permettant que des matières illégales tels que des drogues, matières végétales ou animales atteintes d'une maladie ou produits de déchets soient cachées ou présentes dans le Chargement, ou en remettant un Chargement contaminé inapproprié pour le transport. Le Transporteur a le droit de refuser tout Chargement qu'il a de bonnes raisons de soupçonner d'être illégal ou dont la documentation est incomplète ou inexacte.
15. Dans les cas où le Chargement est constitué d'équipement de construction, de sections d'immeubles préfabriqués ou d'autres types de Chargement lourd ou de grand format, l'Expéditeur doit préparer adéquatement le Chargement en vue de son transport en mer, en utilisant un couvercle imperméable pour recouvrir l'équipement fragile, en marquant les points de levage ou taquets et patins de glissement, à titre d'exemple. Au moment de la réservation d'espace pour ce type de Chargement, l'Expéditeur doit prévenir le Transporteur de toute caractéristique inhabituelle du Chargement, tel un point d'équilibre décentré. Le Transporteur a le droit de refuser un Chargement qui est trop massif ou lourd par rapport à la capacité de son navire.
16. Si le Transporteur peut regrouper le Chargement qui ne se trouve pas dans un conteneur avec le Chargement d'autres Expéditeurs. Si le Transporteur adopte cette mesure, il séparera les colis et unités des différents Expéditeurs au point de déchargement.



VÉRIFICATION DES RESSOURCES ADDITIONNELLES

La responsabilité du Transporteur

17. Le Transporteur accepte de se porter responsable du Chargement à partir du moment où le Chargement qui n'est pas placé dans un conteneur quitte les wagons ou le hayon des camions au terminal portuaire du Transporteur ou à partir du moment où les conteneurs remplis par l'Expéditeur arrivent au terminal portuaire du Transporteur, jusqu'au moment où le Chargement est transporté au-delà de la laisse de haute mer aux ports de destination, et, dans le cas des cargaisons retournées ou latérales, à tout moment lorsque le Chargement est sous le contrôle du Transporteur. Les aspects dont le Transporteur est responsable, ainsi que les excuses et défenses du Transporteur pendant sa prise en charge de la responsabilité de la cargaison, sont décrits dans son contrat.
18. Le Transporteur prendra des dispositions raisonnables pour conserver, surveiller, charger, transporter, décharger et livrer le Chargement en vertu de ce contrat pendant toute la période où le Transporteur sera responsable du Chargement.
19. Les responsabilités et défenses du Transporteur s'appliquent au Chargement qui est chargé sur le pont et sous le pont.
20. Le Transporteur accepte de recevoir, d'entreposer temporairement, de charger, d'armer et de livrer les matières dangereuses et les explosifs de manière conforme aux exigences de la Loi sur le transport des matières dangereuses, du code IMDG, et des normes canadiennes régissant les pratiques industrielles sécuritaires. Si certains types de matières dangereuses ou d'explosifs ne peuvent, en vertu de la loi, être traités au terminal maritime ou de chargement habituel du Transporteur, le chargement sera effectué à des endroits autorisés par la loi. Le Transporteur avisera l'Expéditeur au moment de la réservation des autres endroits où il pourra recevoir cette cargaison et informera l'Expéditeur des frais de manutention supplémentaires applicables.
21. Le Transporteur ne fournit pas d'espace de Chargement chauffé ou ventilé. Le Transporteur n'est pas tenu d'accepter les réservations pour un Chargement de marchandises non réfrigérées périssables si le Transporteur juge que le Chargement est susceptible d'être endommagé à cause du manque de ventilation ou des basses températures. Le Transporteur a le droit, en tout temps avant le chargement ou durant le transport, de refuser de charger ou de retirer un Chargement périssable que le Transporteur a des motifs raisonnables de juger détérioré ou infesté. Le Transporteur a le droit, après avoir émis un avis à la personne recevant le Chargement, de décharger le Chargement périssable immédiatement après l'arrivée du navire aux ports de déchargement même si le Chargement est susceptible d'être endommagé par les conditions de la météo.
22. Si le Transporteur accepte de transporter des conteneurs réfrigérés, le Transporteur doit fournir de l'alimentation pour faire fonctionner le dispositif de réfrigération du conteneur à partir du moment où les conteneurs réfrigérés arrivent au terminal portuaire du Transporteur jusqu'au moment du déchargement aux ports de déchargement des conteneurs réfrigérés, avec des réserves d'alimentation et de carburant suffisantes pour parer aux retards imprévisibles au cours du voyage. Le Transporteur n'est pas responsable de la fourniture de l'alimentation aux conteneurs réfrigérés au cours du transfert entre le navire de transport et au-delà de la laisse de haute mer.
23. Le Transporteur accepte de faire preuve de diligence raisonnable :
 - a) pour prendre les mesures nécessaires afin que le navire soit en état de navigabilité;
 - b) de garantir que le navire offre une main-d'œuvre, de l'équipement et des fournitures suffisants; et
 - c) de veiller au bon état d'utilisation et de sécurité des soutes, de la réfrigération et des chambres froides ainsi que de tout autre partie du navire dans laquelle les biens sont transportés en vue de leur réception et de leur transport.



24. Le Transporteur accepte de prendre des dispositions raisonnables pour respecter l'ordre des ports prévu. Le Transporteur a le droit de transborder le Chargement. Le Transporteur a le choix de changer la rotation des ports, de décharger une partie du Chargement et de retourner au même port pour terminer le déchargement ou pour changer l'ordre de déchargement du Chargement au cours de tout voyage si ces dispositions lui sont raisonnablement nécessaires pour éviter d'être immobilisé par la glace, pour utiliser le plein espace de chargement ou pour la sécurité du navire de transport.
25. Pour desservir les ports de déchargement, le Transporteur fera tout effort raisonnable pour sélectionner des navires de transport dont la capacité et la cote de résistance aux glaces lui permettront de faire les voyages vers les ports prévus en fonction des conditions de glace et de température annoncées pour la saison et pour le voyage. Le Transporteur accepte de mettre en œuvre tous les efforts raisonnables pour transborder le Chargement ou utiliser des navires de transport substitués d'une plus grande capacité ou d'une cote de résistance à la glace plus élevée si la glace ou les conditions météorologiques prévues pour les voyages planifiés s'aggravent au cours d'une saison d'expédition. Le navire de transport n'est pas requis pour briser la glace. Lorsque de l'aide est requise pour briser la glace dans le cas des voyages vers certains ports de déchargement désignés selon une entente entre le Transporteur et le gouvernement du Nunavut, le Transporteur accepte de suivre les brise-glace dans des conditions conformes à la capacité combinée et autorisée de résistance à la glace et dans le respect de la prudence relative à la navigation arctique.
26. Si le Transporteur prévoit qu'un port de déchargement sera pris dans les glaces à un degré qui dépasse la capacité du navire de naviguer dans les glaces, ou que les conditions de glace ou météorologiques compromettent l'accomplissement complet et en toute sécurité du transport maritime vers un port de déchargement ou en provenance d'un port de déchargement prévu, le Transporteur avisera le gouvernement du Nunavut et le représentant municipal en chef ou représentant administratif du port où la cargaison devait être déchargée. Ces personnes se consulteront afin de convenir d'un autre itinéraire pour transporter le chargement par eau jusqu'au port de déchargement prévu ou vers un autre port de déchargement. Le navire de transport pourra appareiller vers un endroit découvert pour attendre les instructions du gouvernement du Nunavut. Les instructions seront émises par le gouvernement du Nunavut dans les deux jours suivant l'avis du Transporteur relatif à cette clause. En vertu de ce contrat, l'Expéditeur accorde au gouvernement du Nunavut le pouvoir d'accepter au nom de l'Expéditeur que la livraison soit faite à un autre port de déchargement. Si ce type d'entente est établi, la livraison à un autre port de déchargement du Chargement non endommagé constitue une exécution conforme de la responsabilité du Transporteur relative à la livraison du chargement au port de déchargement initialement prévu pour ce voyage. La consultation est destinée à éviter que le Chargement soit retourné au port de chargement ou évacué de l'Arctique pour la saison. Le Transporteur avisera les Expéditeurs de l'emplacement de l'autre port de déchargement.
27. L'Expéditeur comprend que le Transporteur doit utiliser des chalands pour transporter le Chargement du navire jusqu'à la rive dans les ports de déchargement du Nunavut. Le Transporteur peut utiliser toute embarcation flottante ou tout véhicule amphibie à titre de chaland. Le Transporteur peut utiliser toute méthode raisonnable pour transporter le Chargement des chalands au-delà de la ligne de laisse de haute mer.



VÉRIFICATION DES RESSOURCES ADDITIONNELLES

Responsabilité de l'Expéditeur à la livraison

28. L'Expéditeur accepte d'être prêt ou de remettre au Transporteur le nom et l'adresse ou le numéro de téléphone d'une personne responsable pour prendre livraison du Chargement auprès du Transporteur au-delà de la ligne de laisse de haute mer, aux ports de déchargement.
29. Le Transporteur accepte d'accorder un préavis de deux jours à l'Expéditeur ou aux personnes nommées par l'Expéditeur pour prendre livraison du Chargement, à compter de l'heure de début du déchargement du navire de transport aux ports de déchargement.
30. Dans les ports de déchargement qui ne sont pas dotés d'entrepôts, l'Expéditeur a la responsabilité de prendre livraison du Chargement auprès du Transporteur à compter du moment où le chargement est débarqué au-delà de la ligne de laisse de haute mer.
31. Dans les cas où l'Expéditeur conserve un conteneur d'expédition du Transporteur une fois que le Chargement a été débarqué, l'Expéditeur a la responsabilité de retourner le conteneur d'expédition au quai ou au point de débarquement au-delà de la ligne de laisse de haute mer, sans dommage autre que l'usure normale. L'Expéditeur accepte de payer au Transporteur des frais pour retenir le conteneur d'expédition jusqu'au moment où l'Expéditeur pourra retourner le conteneur d'expédition au Transporteur. Ces frais sont indiqués dans la liste des frais du Transporteur.

Défenses et limites de responsabilité du Transporteur

32. Le Transporteur n'est pas responsable de la perte ou des dommages au Chargement causés pour les raisons répertoriées à l'article 4 des règles de La Haye-Visby. Ces raisons sont présentées dans le cadre de ce contrat. Ces raisons s'appliquent pendant toute la période où le Transporteur est responsable du Chargement en vertu de ce Contrat.
33. Les fournisseurs, agents et employés du Transporteur ont les mêmes défenses et limites de responsabilité que celles qui s'appliquent au Transporteur en vertu de ce contrat. Le libellé de l'article 4bis des règles de La Haye-Visby s'applique aux fournisseurs, agents et employés du Transporteur. Le libellé modifié de l'article 4 et de l'article 4bis des règles de La Haye-Visby fait partie du présent contrat.
34. Le Transporteur n'est pas responsable de toute perte ou de tout dommage au Chargement ou à l'Expéditeur causé par un retard, à moins que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission de la part du Transporteur à dessein de cause des dommages, ou de façon insouciant et en sachant que des dommages en résulteraient.
35. À moins que le Transporteur ne détruise ou n'endommage intentionnellement ou de façon insouciant le Chargement, tel que décrit à l'alinéa 33, le montant d'argent que le Transporteur devra payer est limité à :
 - 2 600 \$ par colis ou unité de chargement perdu ou endommagé; ou
 - Dans le cas où le chargement est un véhicule motorisé, 3,60 \$ par kilogramme du véhicule motorisé perdu ou endommagé, jusqu'au moindre montant du dommage, de la valeur du véhicule motorisé ou de 72 000 \$.
36. Le Transporteur a le droit d'abandonner, de détruire ou d'endommager la cargaison, sans être tenu responsable de payer l'Expéditeur, s'il est nécessaire de le faire pour sauver le navire ou le reste de la cargaison. Le Transporteur ne peut se prévaloir de ce droit que lorsqu'une situation de danger, telle que décrite dans les règles d'York et



d'Anvers 1994, survient et que le Transporteur produise un avis dans un délai raisonnable aux expéditeurs d'avarie commune. L'avarie commune sera rajustée au Canada en vertu des règles d'York et d'Anvers 1974, modifiées en 1994. Le Transporteur doit accepter une entente de non-séparation et une clause Bingham acceptable pour le gouvernement du Nunavut, dans le cadre de l'avarie commune déclarée. Le Transporteur accepte de ne pas saisir ni d'aliéner toute cargaison, ou entreprendre des procédures juridiques de droit réel contre la cargaison pour garantir la contribution de l'Expéditeur à l'avarie commune, jusqu'à ce que le gouvernement du Nunavut et le Transporteur aient conclu une entente sur un système pour financer la capacité de contribution de l'Expéditeur à l'avarie commune. Si le défaut du Transporteur à se conformer à ses responsabilités en vertu de ce contrat a causé ou a contribué à causer la situation de danger qui a été à l'origine de l'avarie commune, le Transporteur doit, une fois que l'avarie commune aura été rajustée, rembourser la totalité ou une partie de la contribution de l'Expéditeur à l'avarie commune aux Expéditeurs ou aux personnes fournissant des garanties au nom des Expéditeurs.

Présentation de demandes d'indemnisation dans le cadre de ce contrat

37. Si les dommages au Chargement sont prévus avant que le navire de transport n'atteigne le port de déchargement, ou si le Chargement fait l'objet d'un constat de dommage au moment du déchargement, l'Expéditeur et le Transporteur acceptent de coopérer pour faire une inspection commune et conserver un registre des dommages.
38. Toutes les réclamations faites en vertu du contrat doivent être conformes aux Règles de traitement des réclamations relatives au transport maritime en vigueur le 1^{er} juin 2010, telles que modifiées à l'occasion. Les Règles de traitement des réclamations relatives au transport maritime et les formulaires de réclamation que l'Expéditeur et le Transporteur doivent remplir peuvent être obtenus au www.gov.nu.ca/sealift.
39. Si un Expéditeur estime qu'une cargaison est endommagée, l'Expéditeur doit envoyer un avis de réclamation au Transporteur dans les 30 jours suivant le déchargement de la cargaison pour les dommages cachés, ou dans les 10 jours dans le cas de dommages visibles à l'extérieur de la cargaison. Si l'Expéditeur estime que la cargaison a été perdue par le Transporteur, un avis de réclamation doit être fait dans les 30 jours suivant la date où la cargaison perdue devait être déchargée.
40. Le Transporteur doit envoyer à l'Expéditeur la décision du Transporteur de payer ou de régler la réclamation de l'Expéditeur dans les cent quatre-vingts (180) jours suivant la date où la cargaison faisant l'objet de la plainte a été déchargée, ou, si la cargaison faisant l'objet de la plainte a été perdue, suivant la date où la cargaison devait être déchargée.
41. *Réclamations pour dommages de 2 600 \$ ou moins*
Si le Transporteur rejette la réclamation de l'Expéditeur, ou offre de payer un montant que l'Expéditeur n'accepte pas, et que la réclamation de l'Expéditeur est d'un total de 2 600 \$ ou moins, l'Expéditeur doit demander d'aller en arbitrage en vertu des Règles de traitement des réclamations relatives au transport maritime et payer les frais d'arbitrage dans les quarante-cinq (45) jours suivant la réception par l'Expéditeur de la réponse du Transporteur à l'avis de réclamation de l'Expéditeur. Si l'Expéditeur ne demande pas d'aller en arbitrage dans les quarante-cinq (45) jours, en vertu des Règles de traitement des réclamations relatives au transport maritime, l'Expéditeur perd tout droit de réclamation envers le Transporteur.



VÉRIFICATION DES RESSOURCES ADDITIONNELLES

42. Réclamations pour dommages de plus de 2 600 \$ et toutes les réclamations relatives à une avarie commune. Si la réclamation de l'Expéditeur est d'un montant supérieur à 2 600 \$, ou si la réclamation se rapporte à une avarie commune, en vertu de la clause 36, l'Expéditeur doit entreprendre une poursuite judiciaire auprès du tribunal fédéral ou du Tribunal de justice du Nunavut dans l'année suivant le déchargement de la cargaison liée à la réclamation, ou dans l'année de la date où la cargaison perdue liée à la réclamation devait être déchargée. Cette limite de période contractuelle ne s'applique pas aux réclamations entre l'Expéditeur et le Transporteur portant sur une contribution ou une indemnité en vertu de la partie 2 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Si une réclamation est déposée auprès du Tribunal fédéral, l'Expéditeur et le Transporteur reconnaissent qu'ils demanderont au Tribunal fédéral que toutes les audiences préliminaires soient entendues au Nunavut ou par accès vidéo ou de téléconférence et qu'ils demanderont que l'instruction de l'action soit entendue au Nunavut.
43. Si les Règles de traitement des réclamations relatives au transport maritime ne sont plus en vigueur à la suite d'un accord entre le gouvernement du Nunavut et le Transporteur, le délai accordé à l'Expéditeur pour déposer un avis de réclamation en vertu des clauses 39 et 42 s'appliquera à tous les types de réclamation de tout montant d'argent.
44. Ce Contrat est régi par le droit maritime canadien.



LIBELLÉ MODIFIÉ DE L'ARTICLE IV ET LIBELLÉ MODIFIÉ DE L'ARTICLE IV bis DES RÈGLES DE LA HAYE-VISBY INCLUSES DANS LE CADRE DE CE CONTRAT

Droits et exonérations

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises.

Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :
 - a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;
 - b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;
 - c) des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
 - d) d'un « acte de Dieu »;
 - e) de faits de guerre;
 - f) du fait d'ennemis publics;
 - g) d'un arrêt ou contrainte de prince, autorité ou peuple ou d'une saisie judiciaire;
 - h) d'une restriction de quarantaine;
 - i) d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;
 - j) de grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
 - k) d'émeutes ou de troubles civils;
 - l) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
 - m) de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;
 - n) d'une insuffisance d'emballage;
 - o) d'une insuffisance ou imperfection de marques;
 - p) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
 - q) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.
3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou préposés.



VÉRIFICATION DES RESSOURCES ADDITIONNELLES

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en eau, ni aucun déroutement raisonnable, ne sera considéré comme une infraction aux présentes règles ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. a) Le libellé de la première clause de l'article 5 (a) ne fait pas partie de ce contrat.

Le transporteur comme le navire ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 2 600 \$ par colis ou unité, ou, dans le cas où les biens sont un véhicule motorisé, 3,60 \$ par kilogramme de poids brut du véhicule perdu ou endommagé, la limite la plus élevée étant la valeur la moindre du montant des dommages, de la valeur du véhicule ou de 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 conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise 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 marchandises de même nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énumérés au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens du présent paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) Ne fait pas partie de ce contrat.

e) Ni le transporteur ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par le présent paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) Ne fait pas partie de ce contrat.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima 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 correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant la nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement.



Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

ARTICLE IV BIS

Application des exonérations et limitations

1. Les défenses et limites de responsabilité prévues aux fins de cet accord s'appliqueront dans toute action contre le Transporteur pour les pertes et dommages couverts par un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extracontractuelle.
2. Si une telle action est entreprise contre un sous-traitant, un employé ou un représentant du Transporteur, ledit sous-traitant, employé ou représentant sera autorisé à se prévaloir des défenses et limites de responsabilité dont le Transporteur peut se prévaloir en vertu de cet accord.
3. Le cumulatif des montants pouvant être recouverts auprès du Transporteur, et desdits sous-traitants, employés et représentant, ne devra en aucun cas excéder la limite prévue par cet Accord.
4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.



ÉVALUATION DU COÛT

5. ÉVALUATION DU COÛT

PORT DE CHARGEMENT :

COMMUNAUTÉ DE DÉCHARGEMENT :

1	Biens que je prévois expédier :			
2	Prix du fournisseur :	\$	Addition des coûts	
3	Poids en kilogrammes :			
		Entrer cette donnée à la ligne 9 également		
*4	Volume in cubic metres:			
		Entrer cette donnée à la ligne 10 également		
Le prix comprend-il l'emballage ?				
5	<input type="checkbox"/> Oui	Inscrivez 0 à la ligne 20		
6	<input type="checkbox"/> Non: Contactez NEAS Cargo Centre pour obtenir un prix	Inscrivez-le la ligne 12		
Le prix comprend-il la livraison au port de chargement?				
7	<input type="checkbox"/> Oui	Inscrivez 0 à la ligne 21		
8	<input type="checkbox"/> Non : Communiquez avec une compagnie de camionnage pour obtenir un prix.	Inscrivez-le la ligne 21		
Décidez maintenant du nombre de tonnes payantes du chargement				
9	Ligne 3: Divisée par 1 000 =		19	Prix des biens :
10	Ligne 4: Divisée par 2,5 =		20	Coûts d'emballage :
11	Quelle est la valeur la plus élevée ?		21	Expédition au port de chargement :
	Inscrivez-la ici : tonnes payantes		22	Coût de fret :
Calculez les coûts d'emballage			23	Coût des assurances :
12	Prix par mètre cube du NEAS Cargo Centre /m ³ x ligne 4 =		24	Coût de la livraison dans la communauté :
13		Inscrivez cette donnée à la ligne 20	25	Coût total :
Calculez les coûts de fret			26	Ajoutez 10 % pour éventualités
14	Coût de fret par tonne payante x ligne 11 =			ligne 25 ÷ 10 =
15		Inscrivez cette donnée à la ligne 22	27	Montant total du budget :
Coûts d'assurance Le calcul des coûts d'assurance est différent pour chaque compagnie et un montant minimum peut être exigible. Vous devez obtenir un devis de la compagnie.				
Coûts de livraison dans la communauté				
16	Ceci est-il basé sur le poids ?			
17	<input type="checkbox"/> Oui: Inscrivez le tarif par kilogramme ici : x ligne 3 =			
		Inscrivez-le la ligne 24		
18	<input type="checkbox"/> Non: Inscrivez le prix qui vous a été communiqué	Inscrivez-le la ligne 24		

*Assurez-vous de tenir compte du poids et du volume des emballages/caisses. L'emballage et la caisse peuvent augmenter le volume du fret dans une proportion de 25 à 30 %.



5. MAINTIEN D'UNE LISTE DE VÉRIFICATION

Compagnie de transport maritime : _____

Site Web : _____

Personne-ressource : _____

Service : _____

Téléphone : _____ Télécopieur : _____

Courriel : _____

Date d'appareillage : _____

Les biens doivent être au quai à : _____

Date à laquelle le navire doit arriver dans la communauté : _____

Numéro de réservation : _____

Tarif de fret : _____

Le tarif de fret comprend-il la surtaxe de soutage ? : Oui Non

Dans la négative, quand le tarif sera-t-il établi ? : _____

Assurance achetée ? : Oui Non Dans l'affirmative, le coût : _____

Modalités de paiement : chèque comptant carte de crédit compte

Le paiement pour fret doit être reçu avant le : _____

Nom du fournisseur : _____

Site Web : _____

Personne-ressource : _____

Service : _____

Téléphone : _____ Télécopieur : _____

Courriel : _____

Biens tarifés : _____

Montant, y compris les taxes : _____

Poids en kilogrammes : _____ Volume en mètre cubes : _____

Le paiement sera fait par : chèque comptant carte de crédit compte

Les biens doivent être commandés et payés par : _____ pour garantir la conformité à la date limite du navire

Emballés par : _____

Numéro de la personne-ressource : _____

Coût de l'emballage : _____

Biens livrés à la communauté par : _____

Numéro de la personne-ressource : _____

Coût de livraison dans la communauté : _____