

NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY

IF THE CARRIAGE INVOLVES AN ULTIMATE DESTINATION OR STOP IN A COUNTRY OTHER THAN THE COUNTRY OF DEPARTURE, THE MONTREAL CONVENTION OR THE WARSAW CONVENTION MAY BE APPLICABLE TO THE LIABILITY OF THE CARRIER IN RESPECT OF LOSS OF, DAMAGE OR DELAY TO CARGO. CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY IN ACCORDANCE WITH THOSE CONVENTIONS SHALL BE AS SET FORTH IN SUBPARAGRAPH 4 UNLESS A HIGHER VALUE IS DECLARED.

CONDITIONS OF CONTRACT

1. In this contract and the Notices appearing hereon:

CARRIER includes the air carrier issuing this air waybill and all carriers that carry or undertake to carry the cargo or perform any other services related to such carriage.

SPECIAL DRAWING RIGHT (SDR) is a Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.

WARSAW CONVENTION means whichever of the following instruments is applicable to the contract of carriage:

the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw, 12 October 1929;

that Convention as amended at The Hague on 28 September 1955;

that Convention as amended at The Hague 1955 and by Montreal Protocol No. 1, 2, or 4 (1975) as the case may be

MONTREAL CONVENTION means the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999

- 2./2.1 Carriage is subject to the rules relating to liability established by the Warsaw Convention or the Montreal Convention unless such carriage is not "international carriage" as defined by the applicable Conventions.
- 2.2 To the extent not in conflict with the foregoing, carriage and other related services performed by each Carrier are subject to:
 - 2.2.1 applicable laws and government regulations;
 - 2.2.2 provisions contained in the air waybill, Carrier's conditions of carriage and related rules, regulations, and timetables (but not the times of departure and arrival stated therein) and applicable tariffs of such Carrier, which are made part hereof, and which may be inspected at any airports or other cargo sales offices from which it operates regular services. When carriage is to/from the USA, the shipper and the consignee are entitled, upon request, to receive a free copy of the Carrier's conditions of carriage. The Carrier's conditions of carriage include, but are not limited to:
 - 2.2.2.1 limits on the Carrier's liability for loss, damage or delay of goods, including fragile or perishable goods;
 - 2.2.2.2 claims restrictions, including time periods within which shippers or consignees must file a claim or bring an action against the Carrier for its acts or omissions, or those of its agents;
 - 2.2.2.3 rights, if any, of the Carrier to change the terms of the contract;
 - 2.2.2.4 rules about Carrier's right to refuse to carry;
 - 2.2.2.5 rights of the Carrier and limitations concerning delay or failure to perform service, including schedule changes, substitution of alternate Carrier or aircraft and rerouting
- 2.2.3 rights, if any, of the Carrier to change the terms of the contract;
- 2.2.4 rules about Carrier's right to refuse to carry;
- 2.2.5 rights of the Carrier and limitations concerning delay or failure to perform service, including schedule changes, substitution of alternate Carrier or aircraft and rerouting

3. The agreed stopping places (which may be altered by the Carrier in case of necessity) are those places, except the place of departure and place of destination, set forth on the face hereof or shown in Carrier's timetables as scheduled stopping places for the route. Carriage to be performed hereunder by several successive Carriers is regarded as a single operation.

4. For carriage to which the Montreal Convention does not apply, Carrier's liability limitation for cargo lost, damaged or delayed shall be 19 SDRs per kilogram unless a greater per kilogram monetary limit is provided in any applicable Convention or in Carrier's tariffs or general conditions of carriage.

5./5.1 Except when the Carrier has extended credit to the consignee without the written consent of the shipper, the shipper guarantees payment of all charges for the carriage due in accordance with Carrier's tariff, conditions of carriage and related regulations, applicable laws (including national laws implementing the Warsaw Convention and the Montreal Convention), government regulations, orders and requirements.

5.2 When no part of the consignment is delivered, a claim with respect to such consignment will be considered even though transportation charges thereon are unpaid.

6./6.1 For cargo accepted for carriage, the Warsaw Convention and the Montreal Convention permits shipper to increase the limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.

6.2 In carriage to which neither the Warsaw Convention nor the Montreal Convention applies Carrier shall, in accordance with the procedure set forth in its general conditions of carriage and applicable tariffs, permit shipper to increase the limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if so required.

7./7.1 In cases of loss of, damage or delay to part of the cargo, the weight to be taken into account in determining Carrier's limit of liability shall be only the weight of the package or packages concerned.

7.2 Notwithstanding any other provisions, for "foreign air transportation" as defined by the U.S. Transportation Code:

7.2.1 In the case of loss of, damage or delay to a shipment, the weight to be used in determining Carrier's limit of liability shall be the weight which is used to determine the charge for carriage of such shipment; and

7.2.2 In the case of loss of, damage or delay to a part of a shipment, the shipment weight in 7.2.1 shall be prorated to the packages covered by the same air waybill whose value is affected by the loss, damage or delay. The weight applicable to the case of loss or damage to one or more articles in a package shall be the weight of the entire package.

8. Any exclusion or limitation of liability applicable to Carrier shall apply to Carrier's agents, employees, and representatives and to any person whose aircraft or equipment is used by Carrier for carriage and such person's agents, employees and representatives.

9. Carrier undertakes to complete the carriage with reasonable dispatch. Where permitted by applicable laws, tariffs and government regulations, Carrier may use alternative carriers, aircraft or modes of transport without notice but with due regard to the interests of the shipper. Carrier is authorized by the shipper to select the routing and all intermediate stopping places that it deems appropriate or to change or deviate from the routing shown on the face hereof.

10. Receipt by the person entitled to delivery of the cargo without complaint shall be prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the contract of carriage.

10.1 In the case of loss of, damage or delay to cargo a written complaint must be made to Carrier by the person entitled to delivery. Such complaint must be made:

10.1.1 In the case of damage to the cargo, immediately after discovering of the damage and at the latest within 14 days from the date of receipt of the cargo;

10.1.2 In the case of delay, within 21 days from the date on which the cargo was placed at the disposal of the person entitled to delivery.

10.1.3 In the case of non-delivery of the cargo, within 120 days from the date of issue of the air waybill, or if an air waybill has not been issued, within 120 days from the date of receipt of the cargo for transportation by the Carrier.

10.2 Such complaint may be made to the Carrier whose air waybill was used, or to the first Carrier or to the last Carrier or to the Carrier, which performed the carriage during which the loss, damage or delay took place.

10.3 Unless a written complaint is made within the time limits specified in 10.1 no action may be brought against Carrier.

10.4 Any rights to damages against Carrier shall be extinguished unless an action is brought within two years from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

11. Shipper shall comply with all applicable laws and government regulations of any country, to or from, which the cargo may be carried, including those relating to the packing, carriage or delivery of the cargo, and shall furnish such information and attach such documents to the air waybill as may be necessary to comply with such laws and regulations. Carrier is not liable to shipper and shipper shall indemnify Carrier for loss or expense due to shipper's failure to comply with the provision.

12. No agent, employee or representative of Carrier has authority to alter, modify or waive any provisions of this contract.

AVIS CONCERNANT LA LIMITE DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

SI LE VOYAGE SE TERMINE OU FAIT ESCALE DANS UN PAYS AUTRE QUE CELUI DE DÉPART, LA CONVENTION DE MONTRÉAL OU LA CONVENTION DE VARSOVIE POURRAIENT S'APPLIQUER À LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR EN CAS DE PERTE, D'AVARIE OU DE RETARD DU FRET. LA LIMITE DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR, CONFORMÉMENT À CES CONVENTIONS, EST LA MÊME QUE CELLE DONNÉE AU SOUS-PARAGRAPHE 4, À MOINS QU'UNE VALEUR INFÉRIEURE NE SOIT DÉCLARÉE.

CONDITIONS DU CONTRAT

1. Dans le présent contrat et les avis qu'il renferme :

TRANSPORTEUR (Carrier) désigne le transporteur aérien émetteur de la lettre de transport aérien ainsi que tous les transporteurs aériens qui acheminent ou se proposent d'acheminer le fret ou encore de fournir d'autres services associés à ce transport.

DROIT DE TIRAGE SPÉCIAL (Special Drawing Right - SDR) est un droit de tirage spécial au sens que lui donne le Fonds monétaire international.

CONVENTION DE VARSOVIE (Warsaw Convention) détermine lequel des instruments suivants s'applique au contrat de transport :

la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929;

cette Convention telle qu'amendée à La Haie le 28 septembre 1955;

cette Convention telle qu'amendée à La Haie en 1955 et par le Protocole de Montréal n° 1, 2 ou 4 (1975), selon le cas

CONVENTION DE MONTRÉAL (Montreal Convention) désigne la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999.

2./2.1 Le transport est assujéti aux règles relatives à la responsabilité créée par la Convention de Varsovie ou par la Convention de Montréal, sauf si ledit transport n'est pas un « transport international » au sens que lui donne la convention applicable.

2.2 Dans la mesure où cela ne contredit pas ce qui précède, le transport et les autres services connexes fournis pas chaque transporteur sont assujettis :

2.2.1 aux lois et aux règlements gouvernementaux applicables;

2.2.2 aux dispositions de la lettre de transport aérien, aux conditions de transport ainsi qu'aux règles, règlements, horaires (mais pas aux heures de départ et d'arrivée indiquées) et règlements tarifaires applicables du transporteur en question, qui font partie du présent contrat et qui peuvent être vérifiés dans tout aéroport ou tout autre bureau de ventes fret à partir duquel le transporteur assure des services réguliers. Lorsque le transport est à destination ou au départ des États-Unis, l'expéditeur et le destinataire sont autorisés à recevoir, sur demande, un exemplaire gratuit des conditions de transport du transporteur, lesquelles conditions précisent entre autres :

2.2.2.1 les limites de la responsabilité du transporteur en cas de perte, d'endommagement ou de retard des marchandises, notamment des marchandises fragiles ou périssables;

2.2.2.2 les conditions de réclamation, notamment les délais dont disposent les expéditeurs ou les destinataires pour présenter une réclamation ou pour tenter une poursuite contre le transporteur relativement aux omissions ou aux actes de celui-ci ou encore de ses agents;

2.2.2.3 les droits qu'a le transporteur, le cas échéant, de modifier les conditions du contrat;

2.2.2.4 les règles régissant le droit qu'a le transporteur de refuser le transport;

2.2.2.5 les droits du transporteur et les limites concernant le retard ou l'omission de fournir le service, notamment les changements d'horaire, de transporteur, d'appareil et d'itinéraire.

3. Les escales convenues (qui peuvent être modifiées par le transporteur en cas de nécessité) sont les endroits, excepté les points de départ et de destination, indiqués au recto du contrat ou dans les horaires du transporteur comme étant des escales prévues sur le parcours. Le transport devant être assuré en vertu du présent contrat par plusieurs transporteurs successifs est considéré comme une exploitation unique.

4. Dans le cas de transports pour lesquels la Convention de Montréal ne s'applique pas, la responsabilité du transporteur pour le fret perdu, endommagé ou retardé devrait être de 19 droits de tirage spéciaux par kilogramme, à moins qu'une limite monétaire supérieure soit stipulée dans toute Convention applicable ou dans les règlements tarifaires ou les conditions générales de transport du transporteur.

5./5.1 À moins que le transporteur n'ait consenti un crédit au destinataire sans l'autorisation écrite de l'expéditeur, ce dernier garantit le paiement de tous les frais de transport dus conformément aux règlements tarifaires, aux conditions de transport et aux règlements connexes du transporteur, aux lois applicables (notamment les lois nationales mettant en oeuvre la Convention de Varsovie et la Convention de Montréal), ainsi que les ordonnances, exigences et règlements gouvernementaux.

5.2 Si aucune partie de l'expédition n'est livrée, cette dernière pourra faire l'objet d'une réclamation même si les frais de transport en cause n'ont pas été payés.

6./6.1 En ce qui concerne le fret accepté pour le transport, la Convention de Varsovie et la Convention de Montréal autorisent l'expéditeur à majorer la limite de responsabilité en déclarant une valeur supérieure pour le transport et en payant des frais supplémentaires au besoin.

6.2 Dans le cas d'un transport pour lequel ni la Convention de Varsovie ni la Convention de Montréal ne s'appliquent, le transporteur permettra à l'expéditeur, conformément aux procédures énoncées dans ses conditions générales de transport et ses règlements tarifaires applicables, d'accroître la limite de responsabilité en déclarant une valeur supérieure pour le transport et en payant des frais additionnels le cas échéant.

7./7.1 Dans les cas de perte, d'endommagement ou de retard d'une partie du fret, le poids à prendre en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur sera uniquement le poids du ou des colis en cause.

7.2 Notobstant les autres dispositions, pour le « transport aérien à l'étranger » tel que défini par le code de transport des États-Unis :

7.2.1 en cas de perte, d'endommagement ou de retard d'une expédition, le poids à utiliser pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur sera celui qui sert à calculer les frais de transport de ladite expédition; et

7.2.2 en cas de perte, d'endommagement ou de retard d'une partie d'une expédition, le poids de l'expédition indiqué en 7.2.1 sera établi au prorata des colis couverts par la même lettre de transport aérien et dont la valeur est modifiée par la perte, l'endommagement ou le retard en question. Le poids applicable en cas de perte ou d'endommagement d'un ou de plusieurs articles dans un colis sera celui du colis au complet.

8. Toute exclusion ou limitation de la responsabilité applicable au transporteur vaudra pour les agents, employés et représentants du transporteur ainsi que toute personne dont les avions ou le matériel sont utilisés par le transporteur pour le transport et par les agents, employés et représentants de cette personne.

9. Le transporteur s'engage à assurer le transport dans un délai raisonnable. Lorsque cela est permis par les lois, règlements tarifaires et règlements gouvernementaux applicables, le transporteur peut recourir à d'autres traites, avions ou modes de transport sans donner de préavis, mais en tenant compte des intérêts de l'expéditeur. Le transporteur est autorisé par l'expéditeur à choisir l'itinéraire et les escales intermédiaires qu'il juge appropriés ou encore à changer l'itinéraire indiqué au recto du présent contrat ou à s'en écarter.

10. Le fait que la personne autorisée à prendre livraison du fret receive ce dernier sans faire de réclamation sera, jusqu'à preuve du contraire, la confirmation que le fret a été livré en bon état et conformément au contrat de transport.

10.1 En cas de perte, d'endommagement ou de retard de fret, une réclamation doit être faite par écrit au transporteur par la personne autorisée à prendre livraison de l'expédition. Cette réclamation doit être effectuée :

10.1.1 en cas d'endommagement du fret, immédiatement après la découverte des dommages et au plus tard dans les 14 jours suivant la date de réception du fret;

10.1.2 en cas de retard, dans les 21 jours suivant la date à laquelle le fret a été mis à la disposition de la personne autorisée à en prendre livraison;

10.1.3 en cas de non-livraison du fret, dans les 120 jours suivant la date d'établissement de la lettre de transport aérien ou, si aucune lettre de transport aérien n'a été émise, dans les 120 jours suivant la date de réception du fret devant être acheminé par le transporteur.

10.2 Cette réclamation peut être adressée au transporteur dont la lettre de transport aérien a été utilisée, au premier ou au dernier transporteur ou encore au transporteur qui a assuré l'acheminement au cours duquel a eu lieu la perte, l'endommagement ou le retard.

10.3 À moins qu'une réclamation ne soit faite par écrit dans les délais spécifiés en 10.1, aucune mesure ne pourra être prise contre le transporteur.

10.4 Les droits à des dommages-intérêts du transporteur s'éteignent à moins qu'une poursuite ne soit intentée dans les deux années suivant la date d'arrivée à destination ou la date à laquelle l'appareil aurait dû arriver ou encore celle à laquelle le transport a cessé.

11. L'expéditeur se conformera aux lois et aux règlements gouvernementaux applicables de tout pays à destination ou en provenance duquel le fret peut être transporté, y compris les pays associés et l'embargo, au transport ou à la livraison du fret, et il fournira l'information et joindra à la lettre de transport aérien les documents nécessaires pour se conformer à ces lois et règlements. Le transporteur n'a aucune responsabilité envers l'expéditeur et ce dernier indemnisera le transporteur en cas de perte ou de dépense due à l'omission par l'expéditeur de se conformer à la présente disposition.

12. aucun agent, employé ou représentant du transporteur n'est autorisé à changer, à modifier ou à supprimer des dispositions au présent contrat.