**CADRE POUR UN CONTRAT DE SERVICE POSTAL**

**conclu par et entre**

# \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, une entreprise de transport aérien constituée en société en vertu des lois \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ et dont l’établissement principal se trouve en \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (ci-après dénommée le «transporteur»),

# et

# \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, un opérateur désigné de \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (pays), constitué en société en vertu des lois \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ et dont l’établissement principal se trouve en/à \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (ci-après dénommé le «mandant»).

Le transporteur et le mandant peuvent aussi être dénommés individuellement «la Partie» ou collectivement «les Parties».

# Le contrat de service postal est applicable au transport du courrier international

# de (pays/aéroports du mandant) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# vers les destinations desservies par (transporteur) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# (ci-après dénommé le «Contrat»).

# PRÉAMBULE

# CONSIDÉRANT que le mandant souhaite passer un contrat avec un transporteur en vue d’assurer l’achemi­nement des envois postaux par la voie aérienne;

# CONSIDÉRANT que le transporteur accepte d’assurer l’acheminement des envois postaux pour le compte du mandant, selon les conditions spécifiées dans le présent Contrat,

# les Parties conviennent de ce qui suit.

# Table des matières Page

# Partie A – Conditions générales 4

# I. Définitions 4

Article premier – Définitions 4

# II. Objectifs et champ d’application du Contrat 7

Article 2 – Objectifs et champ d’application du Contrat 7

# III. Obligations du transporteur 7

Article 3 – Service 7

Article 4 – Intégrité du courrier 7

Article 5 – Garde du courrier 7

Article 6 – Remise 7

Article 7 – Heures critiques de remise 8

Article 8 – Défaut de remise 8

Article 9 – Refus de remise 9

Article 10 – Acheminement 9

Article 11 – Performance 9

Article 12 – Sous-traitants 10

Article 13 – Accès du mandant aux locaux du transporteur 10

Article 14 – Défaut de livraison et solutions possibles 10

# IV. Obligations du mandant 11

Article 15 – Aspects opérationnels 11

Article 16 – Documentation 11

# V. Obligations communes aux deux Parties 11

Article 17 – Marchandises dangereuses et envois de l’UPU admis à tort 11

Article 18 – Échange de messages EDI 12

# VI. Tarifs 12

Article 19 – Tarifs 12

# VII. Modalités de paiement 13

Article 20 – Facturation 13

Article 21 – Paiement 13

Article 22 – Différends concernant la facturation 13

# VIII. Irrégularités 14

Article 23 – Irrégularités 14

Article 24 – Réclamations 15

# IX. Responsabilité 15

Article 25 – Responsabilité du transporteur 15

Article 26 – Responsabilité du mandant 16

Article 27 – Responsabilité du mandant et du transporteur 16

Article 28 – Limitation de la responsabilité 16

Article 29 – Exonération de la responsabilité 16

# X. Durée et extinction du Contrat 17

Article 30 – Entrée en vigueur et durée du Contrat 17

Article 31 – Résiliation du Contrat 17

# XI. Litiges 18

Article 32 – Loi applicable et juridiction compétente 18

# XII. Dispositions finales 18

Article 33 – Informations confidentielles 18

Article 34 – Force majeure 18

Article 35 – Modifications 18

Article 36 – Divisibilité 18

# Partie A – Conditions générales

# I. Définitions

# Article premier

# Définitions

# Aux fins du présent Contrat, les termes ci-après sont définis comme suit:

# 1. Acceptation: moment auquel le transporteur accepte formellement de fournir le service, conformément aux dispositions du présent Contrat. Il fournit, à cet effet, une preuve d’acceptation au mandant ou à l’opérateur désigné d’origine.

#### 2. Actes de l’Union: traités internationaux auxquels il est fait référence dans la Constitution de l’UPU (y compris, mais sans s’y limiter, la Convention postale universelle et ses Règlements) disponibles à l’adresse www.upu.int/fr/Union-postale-universelle/À-propos-de-l’UPU/Actes

# 3. Agent:

# 3.1 Représentant du transporteur, y compris l’agent de manutention au sol travaillant pour le compte du transporteur à l’aéroport de destination et, le cas échéant, à l’aéroport de transit.

# 3.2 Représentant du mandant à l’aéroport de destination, tel qu’indiqué par le mandant au transporteur.

# 4. Courrier-avion: envois transportés par la voie aérienne avec priorité.

# 5. Itinéraires d’acheminement du courrier-avion: ensemble des itinéraires et des horaires des vols pour le transport du courrier par le transporteur.

# 6. Taux de base applicable au transport du courrier-avion: taux applicable au transport du courrier par les transporteurs agissant pour le compte d’opérateurs désignés, en l’absence de tout accord spécifique de ces derniers en matière de tarifs. Le taux de base applicable au transport du courrier-avion est calculé chaque année par le Bureau international de l’UPU et approuvé par le Conseil d’exploitation postale de l’UPU. Il est fondé sur les statistiques financières internationales des compagnies aériennes, établies par l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI).

# 7. CARDIT: message EDI envoyé par un opérateur désigné qui remet une expédition à un transporteur chargé d’assurer son transport.

# 8. Expédition: ensemble constitué par un ou plusieurs récipients d’une catégorie de courrier particulière transporté en commun à un moment donné, d’un lieu de chargement spécifique vers un lieu de desti­nation finale spécifique.

# 9. Heure critique de remise: heure limite pour la remise du courrier au transporteur au point d’origine, ou heure limite pour la remise du courrier à l’opérateur désigné dans le pays de destination.

10. Marchandises dangereuses: les marchandises couvertes par les Recommandations de l’Organisation des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses, à l’exception de certaines marchandises dangereuses prévues dans les Règlements actuels de l’UPU, les Instructions techniques de l’OACI pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses et la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l’Association du transport aérien international (IATA), sont considérées comme des marchandises dangereuses.

# 11. Jours: jours civils complets, y compris les jours de repos et les jours fériés officiels.

# 12. Livraison: remise du courrier au point de destination, telle que confirmée par la preuve de remise.

13. Opérateur désigné: toute entité gouvernementale ou non gouvernementale désignée officiellement par un Pays-membre pour assurer l’exploitation des services postaux et remplir les obligation y rela­tives découlant des Actes de l’Union sur son territoire.

# 14. Destination: lieu, généralement situé à l’intérieur de l’aéroport, où le courrier est remis à l’opérateur désigné de destination par le transporteur.

# 15. Documents: documents, y compris les étiquettes des sacs, fournis par l’opérateur désigné conformé­ment aux dispositions des Règlements de l’UPU (tels que le bordereau de livraison CN 38 pour les envois prioritaires et les envois EMS et le bordereau de livraison CN 41 pour le courrier de surface non prioritaire transporté par voie aérienne), prouvant l’existence du contrat relatif à la prestation de services entre l’opérateur désigné et le transporteur. Les documents servent, entre autres, de preuve écrite d’acceptation et de remise et de preuve de transport ainsi que de base pour la facturation finale. Si la dématérialisation des documents de transport a été convenue entre les Parties, tous les documents seront remplacés par des messages EDI, à l’exception des étiquettes de sacs.

# 16. Échange de données informatisé (EDI): échange de messages d’information (p. ex. CARDIT et RESDIT) tels que spécifiés dans la dernière version de la publication *UPU EDI Messaging Standards*.

# 17. Express Mail Service (EMS): service postal express pour les documents et les marchandises et, autant que possible, le plus rapide des services postaux assuré par des moyens physiques. Ce service peut être proposé sur la base de l’Accord standard multilatéral de l’EMS ou d’un accord bilatéral.

# 18. Remise: transfert du contrôle/de la garde du courrier par une partie à l’autre partie.

# 18.1 Accepté: acceptation du courrier par le transporteur en vue de son transport. Le transporteur prend en charge le courrier qui lui est remis par le mandant ou l’opérateur désigné de transit.

# 18.2 Livré: livraison du courrier transporté par le transporteur à l’opérateur désigné de transit ou du pays de destination.

# 19. Association du transport aérien international (IATA): organisation commerciale internationale des compagnies aériennes ayant pour mission de représenter, d’orienter et de servir l’industrie du transport aérien.

# 20. Saison IATA:

# 20.1 La saison d’été IATA débute le dernier dimanche de mars et prend fin le dernier samedi d’octobre.

# 20.2 La saison d’hiver IATA débute le dernier dimanche d’octobre et prend fin le dernier samedi de mars.

# 21. Courrier: ensemble des récipients postaux tels que définis dans la Convention postale universelle. Le courrier transporté doit être classé selon deux catégories: courrier prioritaire et courrier de surface transporté par voie aérienne avec priorité réduite. Tout objet indiqué dans les documents est considéré comme du courrier. Le fret non postal ou les marchandises mentionnés dans la Convention de Chicago de 1944, la Convention de Varsovie de 1929, la Convention de Montréal de 1999 ou tout protocole ou toute convention connexe, sont exclus. Les dépêches sont classées de la manière suivante:

# 21.1 «Dépêches-avion», acheminées par voie aérienne avec priorité. Les dépêches-avion peuvent contenir des envois-avion et des envois prioritaires.

# 21.2 «Dépêches prioritaires», acheminées par voie de surface, mais avec la même priorité que les dépêches-avion. Les dépêches prioritaires peuvent contenir des envois prioritaires et des envois-avion.

# 21.3 «Dépêches de surface transportées par voie aérienne (S.A.L.)». Ces dépêches contiennent des envois S.A.L. et des envois non prioritaires.

# 21.4 «Dépêches de surface». Ces dépêches contiennent du courrier de surface et des envois non prioritaires.

# 22. Envoi non prioritaire: envoi pour lequel l’expéditeur a choisi un tarif moindre, d’où un délai de distribu­tion plus long.

# 23. Point d’origine: lieu d’expédition du courrier où le transporteur accepte le courrier du mandant aux fins de la prestation des services convenus.

# 24. Envoi postal: terme générique désignant tout envoi expédié par un opérateur désigné (envoi de la poste aux lettres, colis postal, mandat de poste, etc.).

# 25. Envoi prioritaire: envoi transporté par la voie la plus rapide (voie aérienne ou voie de surface) avec priorité.

# 26. Preuve d’acceptation: contrôle formel de l’ensemble du courrier reçu par le transporteur au moyen de la saisie des données relatives aux identifiants des récipients figurant dans les messages EDI générés par le transporteur et/ou au moyen de la signature des documents ou d’un échange d’autres données convenu au préalable. La preuve d’acceptation est subordonnée au respect de l’heure critique de remise spécifiée par le transporteur pour un tonnage de courrier donné.

# 27. Preuve de livraison: contrôle formel de l’ensemble du courrier reçu par l’opérateur désigné au point de destination ou par son agent au moyen de la saisie des données relatives aux identifiants des récipients figurant dans les messages EDI générés par le transporteur et/ou au moyen de la signature des docu­ments ou d’un échange d’autres données convenu au préalable. La preuve de livraison est subordonnée au respect de l’heure critique de remise spécifiée par le transporteur pour un tonnage de courrier donné ainsi qu’à la possibilité pour l’opérateur désigné local de signer ou de transmettre une preuve de livraison.

# 28. Récipient: unité d’une dépêche ou d’une expédition. Le récipient est habituellement un sac ou une cais­sette contenant des envois postaux. Les récipients sont des entités physiques traitées par des trans­porteurs tels que des compagnies aériennes. En cas de transport aérien, un récipient peut aussi être un conteneur d’une compagnie aérienne contenant des colis chargés en vrac, ou une palette de courrier. Un colis isolé ou un envoi EMS trop grand pour entrer dans un sac postal peut aussi être un récipient. Chaque récipient porte un identifiant de récipient avec code à barres à 29 caractères standard. Cet identifiant est utilisé par les transporteurs ainsi que par les opérateurs désignés. La norme de l’UPU applicable pour les identifiants de récipient est la norme S9.

# 29. Tarifs: rémunération des services, comme indiqué en annexe 1.

# 30. RESDIT: message envoyé à l’opérateur désigné par le transporteur. Un message RESDIT est généra­lement envoyé en réponse à un message CARDIT. Toutefois, en l’absence de message CARDIT, un message RESDIT peut être envoyé si l’opérateur désigné et le transporteur appliquent tous deux une norme appropriée en matière d’échange de messages. Plusieurs messages RESDIT peuvent correspondre à un même message CARDIT puisque le transport des récipients d’une expédition est assuré tout au long de la chaîne logistique, à partir du point d’origine jusqu’au point de destination.

# 31. Plan d’acheminement: liste des itinéraires d’acheminement du courrier-avion convenus entre le trans­porteur et le mandant pour la prestation du service, comme spécifiée en annexe 8.

# 32. Envoi S.A.L. (envoi de surface transporté par voie aérienne): tout envoi de surface transporté par voie aérienne avec priorité réduite.

# 33. Droit de tirage spécial (DTS): actif de réserve international, créé en 1969 par le Fonds monétaire inter­national pour compléter les réserves de change existantes. Sa valeur est déterminée sur la base d’un panier de devises dont les pondérations sont ajustées à intervalles réguliers. Le DTS est utilisé par l’UPU et plusieurs autres organisations internationales comme unité de compte.

# 34. Services: tous les services liés au transport du courrier, tels que le chargement, le déchargement, la manutention au sol, la sécurité, le transport, la distribution et la documentation.

#### 35. Tonnage: tonnage du courrier d’une expédition remise par le mandant, conformément au tonnage estimé et/ou accepté par le transporteur aux fins de la prestation du service. Dans le cadre du présent Contrat, le terme «tonnage» se réfère à la mesure du poids en kilogramme et est considéré comme équivalent au terme «volumes» utilisé dans le cadre des Actes de l’Union.

# 36. Transport: transport physique par voie aérienne, maritime ou terrestre, selon le cas.

# 37. Union postale universelle (UPU): organisation intergouvernementale et institution spécialisée des Nations Unies ayant pour mission d’assurer l’organisation et le perfectionnement des services postaux et de favoriser dans ce domaine le développement de la collaboration internationale.

# 38. Convention postale universelle: traité international énonçant les règles applicables à l’ensemble du ser­vice postal international.

# II. Objectifs et champ d’application du Contrat

# Article 2

# Objectifs et champ d’application du Contrat

# 1. Le présent Contrat décrit les conditions selon lesquelles le transporteur fournit les services au mandant du point d’origine au(x) point(s) de destination, ou au point de transit, conformément aux tarifs applicables, au plan d’acheminement et aux tonnages estimés, comme indiqué en annexes (v. liste des annexes).

# 2. Le présent Contrat s’applique à la fourniture des services concernant les catégories de courrier ci-après, mentionnées dans la Convention postale universelle, dans le strict respect des dispositions pertinentes des Actes de l’Union:

# 2.1 Envois EMS.

# 2.2 Courrier prioritaire: courrier-avion (envois de la poste aux lettres, colis postaux, mandats de poste).

# 2.3 Courrier non prioritaire: envois S.A.L. (envois de la poste aux lettres et colis postaux).

# 2.4 Sacs vides (SV).

# III. Obligations du transporteur

# Article 3

# Service

# 1. Le transporteur fournit les services au mandant conformément aux dispositions du présent Contrat.

# Article 4

# Intégrité du courrier

# 1. Le transporteur traite le courrier de la manière spécifiée dans le présent Contrat et conformément aux niveaux de performance indiqués en annexe 3.

# 2. Le transporteur prend toutes les mesures que l’on peut raisonnablement attendre de lui pour assurer, au mieux de ses capacités, la protection de l’ensemble du courrier contre les intempéries, la poussière, les avaries, la perte ou le vol pendant qu’il en a la garde.

# Article 5

# Garde du courrier

# 1. Le courrier est considéré comme étant sous la garde du transporteur depuis la transmission de la preuve d’acceptation jusqu’à l’établissement de la preuve de livraison.

# 2. La preuve d’acceptation et la preuve de livraison peuvent être fournies, sans restriction, soit par écrit (signature des documents), soit au moyen d’un accusé de réception transmis par voie électronique. La possi­bilité de fournir une preuve d’acceptation ou de livraison par écrit dépend des conditions locales applicables au transporteur et/ou au mandant. En cas d’utilisation de messages EDI, le mandant et le transporteur conviennent du champ d’application, des délais de transmission des messages ainsi que de la localisation des événements conformément à l’article 17 du présent Contrat.

# Article 6

# Remise[[1]](#footnote-2)

# 1. Sous réserve des dispositions de l’article 9, le transporteur accepte de transporter tout envoi dont le contenu n’est pas répertorié à l’article 17 ou en annexe 4 et dont l’emballage et l’étiquetage sont conformes aux prescriptions qui y sont énoncées.

# 2. Le transporteur vérifie les envois et les documents lors de la remise. À partir du moment où le transpor­teur accepte l’expédition, les envois sont considérés comme étant sous sa garde jusqu’à leur remise au point de destination ou à l’aéroport de transbordement.

# 3. Une fois que le transporteur a accepté les envois dans les délais convenus, il contrôle les envois sur la base des documents fournis ou des messages EDI échangés à cet égard. En cas d’incohérence, le personnel du mandant ou du transporteur établit les documents nécessaires et/ou corrige les messages EDI pour rectifier les erreurs constatées. Les Parties se mettent d’accord et signent les nouveaux documents et/ou confirment la teneur du message EDI actualisé.

4. Le transporteur est autorisé à examiner (inspecter) les récipients postaux, sans les ouvrir, visuellement ou au moyen d’appareils prévus à cet effet (détecteurs à rayons X, dispositifs de détection d’explosifs), en vue de leur embarquement, conformément à la réglementation en matière de sûreté aérienne et si la législation nationale le permet.

# 5. Après avoir accepté le courrier et avant de l’acheminer, le transporteur peut, à ses propres frais, corri-ger toute anomalie concernant l’emballage ou l’étiquetage des envois constatée dans ses locaux. Il peut aussi informer le mandant dès que possible pour obtenir des instructions relatives aux envois considérés.

# 6. Si le transporteur choisit de retenir des envois dont il soupçonne qu’ils ont été endommagés ou spoliés, il achemine le reste de l’expédition et modifie les documents en conséquence. Le transporteur informe le mandant dès que possible afin d’obtenir des instructions au sujet des envois dont il soupçonne qu’ils ont été spoliés ou endommagés et il autorise, sur demande, l’inspection du courrier dans ses locaux. Le transporteur enregistre les envois concernés dans un document dont il remet une copie au mandant.

# 7. Au cas où des envois seraient renvoyés ou retenus par le transporteur, celui-ci en informe le mandant dans les vingt-quatre heures.

# 8. Sous réserve des dispositions des paragraphes précédents du présent article, le transporteur retient les envois dont le transport risque de porter atteinte à d’autres envois, à des marchandises ou à du matériel appartenant au transporteur, à ses employés ou à des tiers. Les coûts résultant de la rétention de ces envois sont à la charge du mandant. Le transporteur peut aussi remettre les envois considérés aux autorités compétentes.

9. Le mandant fournit au transporteur l’information sur la déclaration de sûreté des expéditions, conformé­ment aux normes et Règlements de l’UPU.

# Article 7

# Heures critiques de remise

# 1. L’heure critique de remise aux points d’origine et de destination convenue entre les Parties est indiquée en annexe 3.

2. Si l’opérateur désigné de destination n’est pas en mesure d’accepter la remise du courrier du mandant au moment où le transporteur arrive dans les installations de l’opérateur désigné de destination pour effectuer la remise, le transporteur peut, aux fins de l’évaluation de la performance, enregistrer l’heure de livraison du courrier et signaler cette heure comme étant celle à laquelle il était prêt à effectuer la remise, indépendamment de tout retard dû à l’incapacité de l’opérateur désigné de destination d’accepter le courrier lors de la première tentative de remise par le transporteur.

# 3. La performance du transporteur est évaluée sur la base des critères de service susmentionnés.

# Article 8

# Défaut de remise

1. En cas de défaut de remise du mandant, le transporteur déploie des efforts raisonnables pour embar­quer le courrier, en tout ou en partie, sur le vol prévu, sans pouvoir en garantir le transport dans les délais fixés. Si le courrier ne peut pas être embarqué, le transporteur prend contact avec le mandant dès que possible pour obtenir des instructions sur la marche à suivre.

# Article 9

# Refus de remise

# 1. Le transporteur peut refuser d’accepter la remise du courrier (défaut de remise), notamment dans les cas suivants:

# 1.1 Le courrier est contenu dans des sacs ou des récipients endommagés.

# 1.2 Le poids des sacs postaux ou des récipients individuels, avant leur remise au transporteur, est supérieur à \_\_\_ kilogrammes.

# 1.3 Des colis hors récipient dépassent la limite de poids de \_\_\_ kilogrammes ou mesurent plus de (\_\_\_\_\_\_\_\_) mètres pour la somme de la longueur et de la plus grande circonférence mesurée dans un sens autre que celui de la longueur.

# 1.4 Les étiquettes sont illisibles ou mal fixées sur certains récipients.

1.5 Le courrier est remis après l’heure convenue et/ou dans un lieu différent de celui prévu (sous réserve des dispositions du Contrat).

1.6 Les quantités de courrier remises dépassent le tonnage convenu (sous réserve des dispositions de l’art. 23.1 du Contrat).

# 2. Le transporteur peut refuser la prise en charge du courrier au point d’origine ou sa remise au point de destination et le renvoyer aux frais du mandant ou le retenir, à sa discrétion, à toute étape du processus, dans les cas suivants. Dans tous les cas mentionnés ci-dessous, le transporteur doit notifier au mandant les motifs du refus:

# 2.1 Le transporteur a des raisons objectives et valables de considérer le contenu du courrier comme étant illicite, dangereux ou autre, et d’estimer, selon son propre jugement, qu’il risque d’endommager ou d’al­térer d’autres envois, des marchandises ou du matériel lui appartenant, ou de porter préjudice à ses employés ou à des tiers.

# 2.2 Une inspection visuelle permet de constater que le conditionnement, l’emballage ou l’étiquetage des envois semble inadéquat ou que ceux-ci sont, au moment de la remise et avant la transmission de la preuve d’acceptation par le transporteur, dans un état donnant à penser qu’ils ont peut-être été endom­magés ou spoliés. Le transporteur donne au mandant la possibilité de corriger les anomalies constatées lorsque les délais de remise et de traitement le permettent.

# 2.3 Le mandant manque à ses obligations financières, telles que stipulées dans le présent Contrat, ou risque fortement de ne pas pouvoir les remplir.

3. Le transporteur ne doit pas refuser de remettre le courrier au point de destination en raison d’un différend de nature comptable ou de tout autre type de différend entre le mandant et lui-même.

# Article 10

# Acheminement

# 1. Le transporteur fournit au mandant les nouveaux itinéraires d’acheminement du courrier-avion, y com-pris, pour chaque vol, la spécification des restrictions concernant le tonnage de courrier pouvant être chargé, au moins (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) avant le début de la nouvelle saison IATA, de manière que le mandant puisse transmettre au transporteur un plan d’acheminement et lui indiquer les tonnages estimés par vol, conformément aux dispositions de l’article 15.

# 2. Le transporteur informe le mandant, dans les meilleurs délais et, si possible, une semaine avant la date de prestation des services convenus, de toute modification des horaires de vol ou de toute autre question pertinente aux fins du bon déroulement des opérations. Si possible, les nouveaux horaires de vol devraient être fournis au mandant trente jours avant la publication des horaires saisonniers.

# Article 11

# Performance

# 1. Le transporteur met tout en œuvre pour embarquer sans retard inutile le courrier dont il a accepté d’assurer le transport jusqu’à la destination prévue.

# 2. Si la chaîne de transport est interrompue en raison d’une défaillance du transporteur, celui-ci est res­ponsable du renvoi du courrier au point d’origine ou de son entreposage jusqu’à la reprise des opérations de transport. Si la chaîne de transport est interrompue de manière fortuite, le transporteur en informe immédiate­ment le mandant en vue d’obtenir des instructions sur la marche à suivre.

# 3. Le transporteur assure les services prévus pour le courrier du mandant sur la base des quantités convenues, telles qu’indiquées en annexe 2.

# 4. Le transporteur veille à ce que la prestation des services corresponde au niveau de performance décrit ci-après:

# 4.1 Le transporteur doit atteindre le niveau de performance convenu et spécifié pour chaque catégorie de courrier en annexe 3, qui peut être défini comme le pourcentage du tonnage spécifié dans le Contrat pour chaque expédition accepté par le transporteur au point d’origine et remis avant l’heure critique de remise au point de destination, sur une période de six mois ou toute autre période convenue entre les Parties.

# 5. Le mandant et le transporteur se réunissent selon une périodicité convenue entre eux pour examiner toutes les questions liées à la mise en œuvre du présent Contrat. Chaque Partie fournit à l’autre Partie, sous la forme et dans les délais demandés, des informations/données concernant le transport du courrier au titre du présent Contrat, aux fins de l’évaluation de la performance de chaque Partie. Lorsque l’une des Parties informe l’autre Partie du fait que son niveau de performance n’est pas conforme aux niveaux de performance convenus, la Partie défaillante transmet à l’autre Partie un plan d’action visant à remédier à la situation dans un délai spécifié.

6. Le mandant et le transporteur établissent des plans d’urgence pour prendre en considération des évé­nements ou circonstances imprévus, tels que ceux répertoriés en annexe 9.

# Article 12

# Sous-traitants

# 1. En cas de besoin, le transporteur est autorisé à utiliser les services d’autres transporteurs ou de sous-traitants autres que des entreprises de transport pour fournir les services convenus et garantir la réalisation des niveaux de performance prévus au titre du présent Contrat. Il incombe au transporteur d’informer le man­dant de toute disposition prise à cet égard et de gérer la performance des sous-traitants conformément aux niveaux de performance stipulés dans le présent Contrat.

# Article 13

# Accès du mandant aux locaux du transporteur

# 1. Sous réserve de la politique générale du transporteur et des prescriptions en matière de sûreté de l’aviation, le transporteur ou son agent peut donner au mandant l’accès aux locaux et aux aéronefs du trans­porteur afin de vérifier les conditions de sûreté des récipients durant leur transport. Le transporteur doit être informé à l’avance dès que possible du nombre et de l’identité des membres du personnel de l’opérateur désigné souhaitant accéder à ses locaux et à ses aéronefs. Il peut être nécessaire pour les membres du personnel du mandant d’être accompagnés par des membres du personnel du transporteur.

# Article 14

# Défaut de livraison et solutions possibles

# 1. Si le courrier ne peut pas être livré au lieu de destination convenu, il est entreposé, sous réserve de la réglementation locale, au centre de traitement du courrier du transporteur, et un autre lieu de remise est fixé d’entente avec l’opérateur désigné de destination. Le mandant est informé des mesures prises à cet égard dans un délai de vingt-quatre heures et il supporte les coûts additionnels encourus par le transporteur, sauf si le défaut de livraison est imputable au transporteur.

# 2. Le transporteur informe le mandant de la situation dans un délai de vingt-quatre heures et suit toute instruction raisonnable donnée par ce dernier, dans le cas où l’opérateur désigné de destination:

# 2.1 refuse de prendre en charge le courrier ou omet de le faire;

# 2.2 refuse de fournir une preuve de livraison, ou omet de le faire, après l’arrivée du courrier au point de livraison.

# 3. En l’absence d’instructions de l’opérateur désigné de destination ou si les instructions de ce dernier ne peuvent être raisonnablement suivies, le transporteur en informe le mandant et peut renvoyer le courrier au mandant aux frais de celui-ci, après en avoir informé le mandant dans un délai de \_\_\_\_ jours ouvrables.

# IV. Obligations du mandant

# Article 15

# Aspects opérationnels

# 1. Le mandant fournit une estimation, pour chaque trajet, vol et jour de la semaine, du tonnage des envois qu’il souhaite remettre au transporteur. Cette estimation doit être fournie \_\_\_\_ jours/semaines au plus tard avant l’établissement des horaires et de la capacité de chargement nécessaires et être approuvée par les Parties.

# 2. Le mandant fournit au transporteur un plan d’acheminement du courrier, deux semaines au plus tard après la publication du calendrier de la nouvelle saison IATA applicable au fret et au courrier, et dans tous les cas avant la modification des horaires en vigueur.

# 3. Le mandant veille à ce que tous les envois soient emballés et étiquetés avant leur remise au trans­porteur.

# 4. Le mandant trie les envois par numéro de vol (étape 1) en vue de leur remise au transporteur.

5. Le mandant communique par le biais d’un message CARDIT au transporteur les informations sur les points et les horaires de remise et de livraison prévus.

# Article 16

# Documentation

# 1. Tous les envois remis au transporteur sont accompagnés de la documentation nécessaire au transport du courrier-avion:

1.1 Courrier prioritaire: bordereau de livraison CN 38.

1.2 Courier non prioritaire: bordereau de livraison CN 41.

1.3 Sac vide: bordereau de livraison CN 47.

1.4 Toute autre formule relative au transport comme prescrit dans les Actes de l’Union.

1.5 Les expéditions sont toujours expédiées avec au moins six exemplaires de bordereaux de livraison.

# 2. Les inscriptions figurant sur l’ensemble des documents, des formules et des étiquettes fournis par le mandant doivent être lisibles et non ambiguës et être rédigées dans une langue connue sur le plan interna­tional.

# V. Obligations communes aux deux Parties

# Article 17

# Marchandises dangereuses et envois de l’UPU admis à tort

1. Les Parties doivent respecter les restrictions concernant le transport de marchandises dangereuses.

2. Les services ne peuvent être fournis que pour le courrier tel que défini dans les dispositions pertinentes des Actes de l’Union ainsi que dans les Règlements pertinents définis par l’OACI et l’IATA.

3. Les Parties doivent prendre toutes les mesures raisonnables aux fins de l’application des dispositions mentionnées sous 1 et 2. La mise en œuvre du présent Contrat n’est subordonnée qu’à l’application de mesu­res de sûreté et de sécurité prévues dans le cadre de la législation locale, des prescriptions de l’autorité de l’aviation civile et des Actes de l’Union. Les mesures et tâches spécifiques relevant de la responsabilité de chaque Partie en matière de transport de marchandises dangereuses sont énoncées en annexe 4.

4. Les Parties observent les interdictions ci-dessous dans toutes les catégories d’envois postaux:

4.1 L’insertion des objets ci-après est interdite dans toutes les catégories d’envois: stupéfiants et subs­tances psychotropes, tels que définis par l’Organe international de contrôle des stupéfiants, ou toute autre drogue illicite interdite dans le pays de destination.

4.2 L’insertion de matières explosibles, inflammables ou d’autres marchandises dangereuses ainsi que de matériaux radioactifs est interdite dans toutes les catégories d’envois.

4.3 L’insertion de copies d’engins explosifs et de munitions militaires, ou d’engins explosifs et de munitions militaires inertes, notamment de copies de grenades, d’obus et assimilés ou de grenades, d’obus et assimilés inertes, est interdite dans toutes les catégories d’envois.

5. Les Parties font en sorte que des protocoles de résolution d’alerte soient en place.

# Article 18

# Échange de messages EDI

# 1. En cas d’échange de messages CARDIT/RESDIT entre les Parties:

# 1.1 le mandant transmet un message CARDIT au transporteur, en conformité avec les normes de l’UPU en matière d’échange de messages EDI, pour chaque expédition remise aux fins de transport;

# 1.2 le transporteur transmet des messages RESDIT au mandant, en conformité avec les normes de l’UPU en matière d’échange de messages EDI;

# 1.3 les arrangements techniques ainsi que les événements et les lieux indiqués dans les messages CARDIT/RESDIT sont convenus entre les Parties et documentés séparément conformément aux prin­cipes établis.

# VI. Tarifs

# Article 19

# Tarifs

# 1. Le mandant paie pour les services fournis sur la base des tarifs convenus entre les Parties et indiqués en annexe 1.

# 2. Les tarifs sont fixés en fonction de l’origine et de la destination des expéditions (du point de remise convenu à l’aéroport d’origine jusqu’au point de remise convenu à l’aéroport de destination). Si une destination particulière ne figure pas en annexe 1, le taux de base du transport aérien en vigueur est appliqué. La distance du point d’origine au point de destination est calculée selon la procédure applicable au calcul des distances aéropostales, telle que présentée dans la Liste des distances aéropostales, publiée par le Bureau international de l’UPU, en collaboration avec l’IATA, ou dans toute autre publication officielle si les données nécessaires ne figurent pas sur cette liste.

# 3. Si le mandant utilise un segment de vol pour lequel le transporteur n’a pas fourni de confirmation d’acceptation, le transporteur n’est pas tenu de transporter le courrier considéré. Si ce courrier est tout de même embarqué, le transporteur se réserve le droit d’appliquer le taux de base du transport aérien en vigueur calculé en fonction de la distance aéropostale applicable ou les tarifs indiqués en annexe 1.

# 4. Les tarifs fixés en fonction de la distance entre le point d’origine et le point de destination pour les diverses catégories de courrier sont exprimés et payés dans une monnaie convenue entre les Parties (v. annexe 1).

# 5. Si les services d’autres transporteurs sont utilisés, comme indiqué expressément dans les itinéraires d’acheminement du courrier-avion, les tarifs comprennent la rémunération de ces services.

# VII. Modalités de paiement

# Article 20

# Facturation

# 1. Le transporteur facture au mandant les services fournis au titre du présent Contrat sur une base \_\_\_\_\_\_.

# 2. Toutes les factures sont établies sur la base des documents pertinents de l’UPU concernant le cour-rier-avion que le mandant remet au transporteur après acceptation de l’expédition et elles sont transmises au mandant par le transporteur en double exemplaire ou sous forme électronique.

# 3. Le transporteur peut établir les factures:

# 3.1 soit sur la base du document accompagnant l’expédition;

# 3.2 soit sur la base de ses propres documents (de substitution), établis sur support papier ou au moyen de la saisie des données concernant les identifiants des récipients transmises dans des messages EDI appropriés.

# Article 21

# Paiement

# 1. Les factures doivent être réglées dans un délai de \_\_\_\_ jours ouvrables suivant la date de leur réception.

# 2. En cas d’anomalie, le mandant peut suspendre le paiement du montant contesté, uniquement.

# 3. Dans ce cas, le mandant doit en informer le transporteur dans un délai de \_\_\_\_ jours ouvrables en indiquant les montants qu’il conteste et lui renvoyer la facture ainsi que toutes les pièces pertinentes.

# 4. La partie non contestée de la facture doit être réglée comme indiqué sous 1.

# Article 22

# Différends concernant la facturation

# 1. Si le mandant manque à ses obligations au titre des dispositions de l’article 20, il renonce à son droit de suspendre le paiement.

# 2. Le transporteur peut notifier officiellement au mandant son acceptation ou son rejet de la contestation dans un délai de \_\_\_\_ jours ouvrables suivant la date de réception de la facture contestée.

# 3. Si le transporteur n’accepte pas la contestation, il adresse au mandant une facture supplémentaire comprenant une preuve de transport ou de prestation de services qui doit être réglée dans un délai de \_\_\_\_ jours ouvrables. Le transporteur peut présenter une preuve irréfutable du transport ou de la prestation du service au moyen:

# 3.1 d’un bordereau de livraison de substitution établi par le transporteur dûment signé par l’opérateur dési­gné de destination et comprenant toutes les informations pertinentes concernant une expédition postale, telles que spécifiées dans les formules CN;

# 3.2 d’un relevé des échanges EDI concernant le scannage des envois établi par le transporteur à l’aéroport de destination et comprenant toutes les informations pertinentes au sujet d’une dépêche.

# 4. Lorsqu’elles sont présentées ensemble, la preuve de transport et la preuve de prestation de services, décrites respectivement sous 3.1 et 3.2, annulent systématiquement toute demande de paiement d’un trans­porteur tiers pour la même expédition postale fondée uniquement sur les documents originaux.

# 5. Dans les conditions énoncées sous 3.1 et 3.2, et compte tenu des dispositions mentionnées sous 21.4, le mandant règle la facture du transporteur présentant une preuve de transport ou de prestation de services.

# 6. Si le paiement n’est pas effectué dans un délai maximal de \_\_\_ jours ouvrables suivant la date d’accep­tation de la facture, le mandant est tenu de payer les intérêts dus sur le montant considéré, sur la base des montants spécifiés en annexe 1.

# 7. Si le paiement n’est pas effectué dans le délai prévu sous 6, le transporteur peut refuser et suspendre toutes les opérations de transport du courrier jusqu’au règlement de toutes les créances en souffrance, sans violation du Contrat.

# VIII. Irrégularités

# Article 23

# Irrégularités

# 1. Si le tonnage quotidien du courrier est supérieur à \_\_\_\_% du tonnage quotidien estimé, comme indiqué en annexe 2, le mandant prend contact avec le transporteur dès que possible afin que celui-ci puisse tenter d’organiser la prise en charge du tonnage supplémentaire.

# 2. Si le tonnage par trajet, vol et jour de la semaine est supérieur à \_\_\_% du tonnage estimé, le mandant en informe le transporteur dès que possible sauf accord contraire.

# 3. Le mandant informe toujours le transporteur dès que possible de toute irrégularité susceptible de com­promettre le bon déroulement du transport du courrier au titre du présent Contrat.

# 4. Au point d’origine, en cas de défaut de chargement du courrier ou si des retards sont prévus, le trans­porteur informe le mandant dès que possible avant l’heure de départ du vol prévu en vue d’obtenir des ins­tructions sur la marche à suivre. Si le plan d’acheminement prévoit déjà des itinéraires de remplacement, ceux-ci doivent être utilisés.

# 5. Le transporteur informe toujours le mandant dans un délai de vingt-quatre heures de toute irrégularité (retard, perte, vol, avarie, etc.) constatée au cours du transport effectué au titre du présent Contrat.

6. Le transporteur notifie toujours le mandant dans un délai de vingt-quatre heures en cas d’événement empêchant la poursuite de l’acheminement des envois postaux, par exemple lorsque des envois admis à tort sont découverts à une station intermédiaire. Dès notification de la retenue d’un envoi, le mandant communique des instructions spécifiques pour résoudre l’incident. Une première réponse est donnée dans un délai d’un jour ouvrable suivant la réception du rapport. La réponse initiale du mandant ne doit pas nécessairement résoudre l’incident signalé, mais tenir lieu d’accusé de réception de la notification comme quoi une enquête est en cours. Des rapports actualisés sont transmis par le mandant toutes les soixante-douze heures jusqu’à la résolution de l’incident. Ces lignes directrices concernant les intervalles de temps ont été calculées sur la base de journées normales de travail en tenant compte des jours fériés, des fuseaux horaires et des week-ends.

# 7. Si le courrier ne peut pas être livré au point de destination prévu, le transporteur en informe le mandant et lui demande quelles mesures il doit prendre. Suivant les raisons du défaut de remise du courrier, les Parties conviennent du coût des mesures à prendre pour remédier à la situation.

# 8. La Partie qui constate une irrégularité adresse à l’autre Partie un avis écrit, par courrier postal, télécopie ou courrier électronique, en joignant, si possible, des exemplaires des documents d’accompagnement et de tout autre document pertinent, par exemple une preuve de dommage ou d’erreur d’acheminement établie par le mandant. Cet avis est adressé au service compétent du transporteur ou du mandant (dont les coordonnées sont fournies en annexes 6 et 7, respectivement). Aucune mesure ne doit être prise en cas d’irrégularité concernant le courrier si aucune réclamation n’a été adressée au préalable au transporteur ou au mandant, selon le cas.

9. En cas de découverte de marchandises dangereuses ou d’objets interdits, d’envois inadmissibles ou admis à tort dans un récipient lors du transbordement, le transporteur doit se référer à la section traitant de la «résolution d’alerte», soit d’événements survenant durant l’acheminement éveillant la suspicion autour d’un article qui ne peut plus dès lors avancer dans la chaîne logistique jusqu’à ce que l’alerte soit levée. En cas de transbordement, le transporteur sur le site intermédiaire doit gérer indépendamment la situation et faire tout son possible pour mettre fin à l’alerte. En dernier recours, l’incident ayant déclenché l’alerte doit être signalé à l’opérateur désigné du site intermédiaire, qui peut alors prêter son assistance au besoin, par exemple en contactant l’opérateur désigné d’origine responsable pour coordonner la résolution. Les dispositions finales (élimination, réinsertion dans le flux de transport, remise aux mains de l’opérateur désigné du site inter­médiaire) peuvent varier selon les circonstances.

# Article 24

# Réclamations

# 1. En cas d’avarie du courrier, le mandant doit déposer une réclamation auprès du transporteur immé­diatement après la découverte de l’avarie et au plus tard dans les quatorze jours qui suivent la date de remise au point de destination. En cas de retard dans le transport du courrier, le mandant doit déposer une réclamation auprès du transporteur dans les plus brefs délais et au plus tard dans les vingt et un jours qui suivent la date de remise au point de destination.

# 2. Toute réclamation doit être formulée par écrit.

# 3. Sauf si une réclamation est déposée durant la période définie sous 1, aucune action ne peut être intentée contre le transporteur, sauf en cas de fraude ou de faute intentionnelle de sa part.

# 4. Le mandant perd son droit de réclamation si aucune action n’est intentée dans un délai de deux ans à compter de la date de remise au point de destination ou de la date à laquelle le transport a pris fin.

# 5. Le mode de calcul du délai indiqué sous 4 est déterminé en fonction de la loi de la juridiction du Pays-membre saisie du litige.

# IX. Responsabilité

# Article 25

# Responsabilité du transporteur

# 1. Sous réserve des limitations et des exonérations de la responsabilité définies aux articles 28 et 29, tant que le courrier est sous la garde du transporteur dans le cadre de la prestation des services prévus au titre du présent Contrat, le transporteur est responsable envers le mandant:

# 1.1 de tout manquement substantiel par le transporteur de ses obligations dans le cadre du présent Contrat qui resterait sans solution \_\_\_ jours après réception du préavis écrit de la part du mandant;

1.2 de tout vol, perte ou avarie subi par le courrier;

1.3 de toute blessure aux personnes ou dommage matériel causé aux biens de quelque nature que ce soit ou aux locaux du transporteur pouvant résulter d’une négligence, d’un acte fautif ou d’une omission de la part du transporteur.

# 2. Sous réserve des articles 5 et 17, si le transporteur n’embarque pas le courrier sur le vol prévu, le mandant est habilité à employer un autre moyen de transport ou les services d’un autre transporteur. Sauf en cas de force majeure (défini à l’art. 34) ou à moins que le transporteur n’ait notifié une annulation ou un changement de vol à l’opérateur désigné dans un délai de \_\_\_\_ heures avant le départ, le transporteur rem­bourse au mandant les frais réels liés à l’expédition du courrier au moyen des services d’autres transpor­teurs à hauteur des frais que le transporteur aurait facturé au mandant si les services de transport avaient été honorés comme prévu. Des pièces justificatives doivent être fournies au transporteur, le cas échéant.

# 3. Sous réserve des articles 5 et 17, le transporteur assume des frais d’entreposage raisonnables en cas de défaut de remise ou de prise en charge de sa part de courrier remplissant les conditions nécessaires au transport au moment et au lieu convenus.

# 4. En cas d’erreur d’acheminement concernant n’importe quelle catégorie de courrier, le transporteur rem­bourse les frais de transport réels réclamés par le mandant, à condition que l’erreur ne soit pas imputable au mandant.

# 5. Lorsque le courrier est en transit et ne peut pas être distribué au transporteur au point de destination prévu, le transporteur en informe le mandant afin qu’ils conviennent bilatéralement d’une solution.

# Article 26

# Responsabilité du mandant

1. Le mandant est responsable auprès du transporteur de toute perturbation ou de tout dommage causé par le courrier qu’il remet au transporteur au titre du présent Contrat, conformément à la législation applicable. Le mandant est tenu de dégager le transporteur de toute responsabilité juridique en cas de réclamation ou de procès, y compris concernant les coûts et dépenses liés, couvrant, sans s’y limiter, les dommages ou pertes subis par l’aéronef du transporteur. Le transporteur doit fournir au mandant toutes les pièces justificatives pour prouver et estimer les dommages.

# 2. L’ensemble des dépenses et des coûts résultant d’un défaut de prise en charge du courrier par l’opéra­teur désigné de destination est à la charge du mandant, à condition que le transporteur ait dûment rempli ses obligations au titre du présent Contrat.

3. L’ensemble des coûts résultant de la découverte en transit par le transporteur et/ou les autorités com­pétentes de marchandises dangereuses telles que, mais sans s’y limiter, des marchandises dangereuses cachées, illégales ou ayant fait l’objet d’une fausse déclaration, est à la charge du mandant. Le transporteur doit fournir au mandant toutes les pièces justificatives pour prouver et estimer les coûts.

# Article 27

**Responsabilité du mandant et du transporteur**

1. Les Parties assument la même responsabilité contractuelle l’une envers l’autre, tant pour ce qui est des actes de leurs agents respectifs qu’en ce qui concerne leur propre performance au titre du présent Contrat.

# Article 28

**Limitation de la responsabilité**

1. La responsabilité des Parties l’une envers l’autre est définie comme suit:

1.1 La responsabilité du transporteur envers le mandant pour des réclamations issues de tierces parties est limitée à \_\_\_ unités monétaires par envoi;

1.2 La responsabilité du transporteur pour l’ensemble des pertes au sujet du présent contrat, s’y rapportant ou au regard de celui-ci est limitée à \_\_\_\_\_.

2. Les limites de responsabilité indiquées sous 1.1 et ‎1.2 ne s’appliquent pas en cas de pertes causées par une faute involontaire ou une négligence grave de l’une des Parties ou de leurs agents respectifs. Dans de tels cas, la responsabilité est illimitée, sauf en cas d’exclusion ou de limitation de responsabilité au titre de la législation nationale applicable et uniquement dans la mesure prévue par une telle exclusion ou limitation.

3. Nonobstant les dispositions sous ‎2 et sauf disposition contraire prévue dans la législation nationale, les Parties sont responsables l’une envers l’autre de tout dommage indirect, consécutif, punitif ou particulier, de toute perte de clientèle, de notoriété, de recettes, d’économies anticipées ou de réclamation de tierces parties.

# Article 29

**Exonération de la responsabilité**

# 1. Si le mandant/l’opérateur désigné (ou leurs agents désignés) au point de destination refusent ou omet­tent de remettre/prendre en charge le courrier et/ou refusent de signer l’avis d’acceptation du courrier, le trans­porteur ne peut être tenu pour responsable d’aucun retard ou manquement, à condition qu’il ait:

# 1.1 suivi la procédure convenue pour la remise du courrier, telle que spécifiée en annexes au présent Contrat et qui prévoit, notamment, la remise du courrier au point et aux heures convenus ainsi que la remise des documents pertinents dûment remplis et/ou la transmission des données pertinentes par EDI;

# 1.2 dûment informé le mandant, dans les plus brefs délais, notamment de la date et de l’heure de toute tentative de remise, le cas échéant, en fournissant, si possible, une confirmation de l’opérateur désigné de destination indiquant son refus de prendre en charge le courrier et/ou les raisons de ce refus.

# 2. Dans les circonstances décrites sous 1, tout coût additionnel lié à des opérations de manutention sup­plémentaires effectuées par le transporteur. Des pièces justificatives doivent être fournies sur demande.

# 3. Aucune Partie n’est responsable envers l’autre Partie en cas de retard ou de manquement dans l’exé­cution de ses obligations dû à des raisons indépendantes de sa volonté ou de celle de ses agents, et ce tant que dure le cas de force majeure, tel que défini à l’article 34.

# 4. Toute Partie souhaitant invoquer les dispositions de cette clause doit en informer l’autre Partie sans délai et s’efforcer de remplir ses obligations dès que possible.

5. Si, en raison d’un cas de force majeure, l’une des Parties est empêchée de remplir ses obligations au titre du présent Contrat pendant une période continue de plus d’un mois, l’autre Partie peut résilier le Contrat avec effet immédiat à compter de la date de réception d’une notification écrite de l’autre Partie.

# 6. Le transporteur ne peut en aucun cas être tenu pour responsable en cas de retard, de perte, de vol, d’avarie ou de destruction d’envois ou de toute autre propriété causé par ou résultant:

# 6.1 d’un vice propre ou de la nature de leur contenu;

# 6.2 d’un emballage défectueux;

# 6.3 d’un acte de guerre ou d’un conflit armé;

# 6.4 d’une action entreprise par une autorité publique en rapport avec l’arrivée, la sortie ou le transit du courrier.

# X. Durée et extinction du Contrat

# Article 30

# Entrée en vigueur et durée du Contrat

# 1. Le présent Contrat entre en vigueur au \_\_\_\_ et expire le \_\_\_\_, à moins qu’il ne soit résilié avant en application de l’article 31. Les Parties peuvent convenir de prolonger la durée du Contrat au moins \_\_\_\_ jours avant la date de son expiration.

# Article 31

# Résiliation du Contrat

# 1. L’une ou l’autre des Parties peut résilier le Contrat, en tout ou en partie, avant sa date d’expiration en adressant à l’autre Partie un avis de résiliation au moins \_\_\_\_ jours avant la date d’entrée en vigueur de la résiliation.

# 2. Si, pour une destination particulière, le transporteur n’atteint pas le niveau de performance convenu ou modifie les horaires prévus de sorte que les prescriptions du mandant ne sont pas respectées, le Contrat peut être partiellement résilié pour la destination considérée.

# 3. En cas de manquement substantiel de l’une des Parties à l’une quelconque de ses obligations au titre du présent Contrat, et si ce manquement n’est pas corrigé dans un délai de \_\_\_ jours à compter de la date de réception d’une notification à cet égard, l’autre Partie peut mettre fin au présent Contrat sans préavis, moyen­nant une notification écrite adressée à l’autre Partie.

# 4. Sans préjudice des autres dispositions du présent Contrat, chaque Partie peut mettre fin au Contrat avec effet immédiat, en l’absence de toute autre mesure visant à établir l’existence d’un manquement, si et lorsque l’autre Partie:

# 4.1 demande une suspension des paiements;

# 4.2 dépose son bilan, fait l’objet d’une demande d’ouverture d’une procédure d’insolvabilité ou fait l’objet de procédures similaires, ou est déclarée en faillite;

# 4.3 est une personne morale et que celle-ci est dissoute.

# XI. Litiges

# Article 32

# Loi applicable et juridiction compétente

# 1. Le présent Contrat est régi et interprété conformément aux lois de \_\_\_\_\_, indépendamment des règles de conflit de lois.

# 2. Tout litige ou désaccord découlant du présent Contrat doit faire l’objet de négociations et être réglé entre les Parties d’une manière constructive et raisonnable.

# 3. Tout litige ou désaccord ne pouvant être réglé à l’amiable est soumis au tribunal compétent en (pays \_\_\_\_\_) ou réglé par arbitrage, selon le choix des Parties.

# XII. Dispositions finales

# Article 33

# Informations confidentielles

# 1. Les Parties reconnaissent que le présent Contrat renferme des informations sensibles sur le plan com­mercial et conviennent de considérer le contenu intégral du présent Contrat ainsi que ses annexes et toute autre information fournie dans le cadre du Contrat comme strictement confidentiels. Elles doivent s’abstenir de dévoiler toute information à cet égard à des tiers, sans le consentement écrit préalable de l’autre Partie, sous réserve des lois applicables en (pays \_\_\_\_\_).

2. Le transporteur respecte ses obligations en matière de confidentialité des envois postaux, telle que définie dans les Actes de l’Union.

3. Si le transporteur a réalisé une inspection/un filtrage du courrier en vue de son embarquement confor­mément à la réglementation en matière de sûreté, les images peuvent uniquement être utilisées à cette fin et ne doivent pas être conservées plus longtemps que ne le permet la législation nationale.

# Article 34

# Force majeure

# 1. Aucune Partie ne peut être tenue pour responsable envers l’autre Partie de tout retard ou manquement dans l’exécution de ses obligations causé par des circonstances imprévisibles, y compris, notamment, par des cas de force majeure, d’incendie, d’inondation, d’émeute, d’épidémie, de prise de mesures de quarantaine, d’application de mesures gouvernementales, d’insurrection ou d’embargo sur les marchandises, ou dans tout autre cas indépendant de sa volonté.

# Article 35

# Modifications

# 1. Le présent Contrat comprend l’intégralité de ce dont les Parties sont convenues et ne peut être modifié que moyennant un avenant écrit signé par les deux Parties.

# 2. Toutes les annexes au présent Contrat font partie intégrante dudit Contrat.

# Article 36

# Divisibilité

# 1. Si l’une quelconque des dispositions du présent Contrat est jugée invalide ou interdite, seule la partie de cette disposition réputée invalide ou interdite est sans effet et cela n’affecte en rien le reste de la disposition considérée ni les autres dispositions du présent Contrat.

# Signatures

# Approuvé et signé en double exemplaire le:

|  |  |
| --- | --- |
| Pour le transporteur:Lieu et date:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_NomTitreCoordonnées | Pour le mandant:Lieu et date:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_NomTitreCoordonnées |

Liste des annexes

| *Nom* | *Nom du fichier* | *Date et numéro de version* | *Version numérique* |
| --- | --- | --- | --- |
| Annexe 1 – Tarifs |  |  |  |
| Annexe 2 – Tonnages estimés |  |  |  |
| Annexe 3 – Niveau de performance |  |  |  |
| Annexe 4 – Sûreté et sécurité |  |  |  |
| Annexe 5 – Dispositions particulières |  |  |  |
| Annexe 6 – Liste de contacts du mandant |  |  |  |
| Annexe 7 – Liste de contacts du transporteur |  |  |  |
| Annexe 8 – Plan d’acheminement |  |  |  |
| Annexe 9 – Scénarios des plans d’urgence |  |  |  |

1. La remise (admission et distribution) peut être facilitée par un dispositif d’enregistrement du courrier (MRD) qui permet un enregistrement rapide et simple des remises de courrier par les opérateurs postaux et à ceux-ci aux installations postales situées dans les aéroports. [↑](#footnote-ref-2)