

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; or
- 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.

3. The agreed stopping places (which may be altered by 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 permit 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 procedures 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 in 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 authorised 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 discovery 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 this provision.

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

Se o transporte compreender um destino final ou de escala num país que não seja o de partida, a Convenção de Montreal ou a Convenção de Varsóvia podem ser aplicáveis à responsabilidade do Transportador por perdas, danos ou atrasos em mercadorias. O limite de responsabilidade de acordo com aquelas Convenções será o estabelecido no parágrafo 4, salvo se for declarado um valor mais elevado.

## CONDIÇÕES DO CONTRATO

1. Neste Contrato e nos Avisos que nele constam:

TRANSPORTADOR inclui o transportador aéreo que emite esta Carta de Porte e todos os transportadores que transportem ou se comprometam a transportar a mercadoria ou executar quaisquer outros serviços relacionados com a mesma mercadoria.

DIREITO DE SAQUE ESPECIAL (DSE) é um Direito de Saque Especial tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional.

CONVENÇÃO DE VARSÓVIA significa qualquer um dos seguintes instrumentos aplicável ao contrato de transporte:

- a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de Outubro de 1929;
- a mesma Convenção modificada em Haia, a 28 de Setembro de 1955;
- a mesma Convenção com as modificações introduzidas em Haia em 1955 e pelos Protocolos de Montreal Nº 1, 2 ou 4 (1975), conforme aplicável.

CONVENÇÃO DE MONTREAL significa a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Montreal em 28 de Maio de 1999.

2./2.1 Este transporte está sujeito às regras relativas à responsabilidade estabelecidas pela Convenção de Varsóvia ou pela Convenção de Montreal, a menos que tal transporte não seja "transporte internacional" conforme definido pelas Convenções aplicáveis.

2.2 Desde que não entre em conflito com a menção anterior, o transporte e outros serviços relacionados executados por cada Transportador estão sujeitos:

2.2.1 Às leis aplicáveis e regulamentos governamentais;

2.2.2 Às disposições contidas na Carta de Porte Aéreo, condições de transporte do Transportador e regras relacionadas, regulamentos e prazos (mas não as datas de partida ou de chegada nela declaradas) e tarifas aplicáveis desse Transportador, os quais se consideram parte integrante deste contrato e que podem ser verificadas em quaisquer aeroportos ou outros escritórios de vendas do Transportador a partir dos quais opera serviços regulares. Quando o transporte for de/para os EUA, o expedidor e o consignatário têm o direito, a seu pedido, de receber uma cópia gratuita das condições de transporte do Transportador. As condições de transporte do Transportador incluem os pontos seguintes, mas não estão limitadas a:

2.2.2.1 limites da responsabilidade do Transportador por perda, dano ou atraso dos bens, incluindo bens perecíveis ou frágeis;

2.2.2.2 restrições de reclamações, incluindo os períodos de tempo dentro dos quais os expedidores ou consignatários devem apresentar a reclamação ou interpor uma ação contra o Transportador pelos seus atos ou omissões, ou dos seus agentes;

2.2.2.3 direitos, se houver alguns, do Transportador para alterar os termos do contrato;

2.2.2.4 regras sobre a recusa do Transportador em efetuar o transporte;

2.2.2.5 direitos do transportador e limitações referentes ao atraso ou falha de prestação do serviço, incluindo alterações de horários, substituição ou mudança de transportador, aeronave ou de rota.

3. As escalas previstas (que podem ser alteradas pelo transportador em caso de necessidade) são aquelas, exceto o ponto de partida e o ponto de destino, que se indicam no rosto desta carta de Porte Aéreo ou as que figuram nos horários do transportador como escalas regulares do percurso. O transporte ao abrigo desta Carta de Porte Aéreo, ainda que se destine a ser efetuado por vários transportes sucessivos, será considerado como uma única operação.

4. Para transportes a que não se aplique a Convenção de Montreal, o limite da responsabilidade do transportador para carga perdida, danificada, ou atrasada será de 19 DSE por quilograma, salvo se um valor monetário mais elevado for estabelecido em qualquer convenção que seja aplicável ou em tarifas do transportador ou em condições gerais de transporte.

5./5.1 Exceto nos casos em que o Transportador concede crédito ao destinatário sem o consentimento dado por escrito pelo expedidor, este responderá pelo pagamento de todas as despesas de transporte de harmonia com a regulamentação tarifária, condições de transporte e regulamentos de Transportador, leis (incluindo as leis de cada país destinadas a tornar efetivas as disposições da Convenção) e regulamentos aplicáveis.

5.2 Nos casos em que nenhuma parte da expedição tenha sido entregue, poderão ser aceites reclamações ainda que não tenham sido pagas as despesas de transporte.

6./6.1 Nas mercadorias aceites para transporte, a Convenção de Varsóvia e a Convenção de Montreal permitem ao expedidor aumentar o limite de responsabilidade, declarando um valor superior e pagando uma taxa suplementar.

6.2 Em transportes relativamente aos quais nem a Convenção de Varsóvia nem a Convenção de Montreal se apliquem, o Transportador permitirá ao expedidor, de acordo com os procedimentos especificados nas suas condições gerais de transporte e tarifas aplicáveis, aumentar o limite de responsabilidade, declarando um valor superior e pagando uma taxa suplementar.

7./7.1 Em caso de perda, dano ou atraso de parte do consignment, o peso a ser tomado em conta na determinação do limite de responsabilidade do Transportador será apenas o peso do volume ou volumes respetivos.

7.2 Não obstante quaisquer outras disposições, para "transporte aéreo internacional" conforme definido pelo Código dos Transportes dos EUA:

7.2.1 Em caso de perda, dano ou atraso de um consignment, o peso a utilizar para se estabelecer o limite de responsabilidade do Transportador será o peso que for usado para determinar o preço do transporte deste consignment.

7.2.2 Em caso de perda, dano ou atraso de parte da expedição, o peso da mesma previsto no 7.2.1 deverá ser proporcional aos volumes cobertos pela mesma carta de porte cujo valor é afetado pela perda, dano ou atraso. O peso aplicável em caso de perda ou dano de um ou mais artigos num volume deverá ser o peso do volume inteiro.

8. Qualquer exclusão ou limitação de responsabilidade aplicável ao Transportador aplicar-se-á aos agentes, empregados e representantes do Transportador e a qualquer pessoa cuja aeronave ou equipamento seja usado pelo transportador para o transporte, assim como aos seus agentes, empregados e representantes.

9. O Transportador compromete-se a efetuar o transporte com diligência razoável. Quando lhe for permitido pelas leis aplicáveis, tarifas e regulamentos governamentais, o Transportador pode utilizar outros transportadores, aeronaves ou modos de transporte alternativos sem aviso, desde que ressalvados os interesses do expedidor. O Transportador fica autorizado pelo expedidor a escolher a rota e todos os pontos de escala intermédios que considere adequados ou a alterar ou desviar-se da rota indicada no rosto deste documento.

10. A receção pela pessoa com direito à entrega da mercadoria, sem que seja apresentada qualquer reclamação, constituirá prova "prima facie" que a mercadoria foi entregue em boas condições e de acordo com o contrato de transporte.

10.1 Em caso de perda, dano ou atraso da mercadoria, deve ser feita reclamação por escrito dirigida ao Transportador pela pessoa com direito a recebê-la. Essa reclamação deverá ser feita:

10.1.1 Em caso de dano na mercadoria, imediatamente após a descoberta do dano e, o mais tardar, no prazo de catorze (14) dias a contar da data de receção da mercadoria.

10.1.2 Em caso de atraso, no prazo de vinte e um (21) dias a contar da data em que a mercadoria foi colocada à disposição da pessoa com direito a recebê-la.

10.1.3 Em caso de não-entrega da mercadoria, no prazo de cento e vinte (120) dias a contar da data de emissão da Carta de Porte Aéreo, ou, caso não tenha sido emitida uma Carta de Porte Aéreo, no prazo de cento e vinte (120) dias a contar da data de receção da mercadoria para transporte pelo Transportador.

10.2 A reclamação pode ser apresentada ao Transportador cuja Carta de Porte Aéreo foi utilizada, ou ao primeiro Transportador ou ao último Transportador, ou ao Transportador que tenha executado o transporte durante o qual a perda, dano ou atraso se verificou.

10.3 A não ser que seja apresentada uma reclamação por escrito dentro dos prazos especificados em 10.1, nenhuma ação poderá ser interposta contra o Transportador.

10.4 O direito de obter do Transportador a indemnização por danos extinguir-se-á se a ação destinada à declaração judicial desse direito não for intentada dentro do prazo de dois (2) anos contados da data da chegada ao destino ou do dia em que o avião deveria ter chegado ou da interrupção do transporte.

11. O expedidor deverá cumprir com todas as leis aplicáveis e regulamentos de qualquer país de/ou para o qual as mercadorias tenham de ser transportadas, incluindo as disposições relativas a embalagem, transporte e entrega das mercadorias e fornecerá, juntamente com esta Carta de Porte Aéreo, as informações e os documentos considerados necessários para o cumprimento das referidas leis e regulamentos. O Transportador não é responsável para com o expedidor pelos prejuízos ou despesas provenientes da falta de observância, por parte do expedidor, das disposições deste parágrafo.

12. Nenhum agente, empregado ou representante do Transportador será autorizado a alterar, modificar ou suprimir qualquer cláusula deste contrato.