

Shippers Name and Address		Shippers account Number		Not negotiable (Air Consignment note) Air Waybill*										ISSUED BY													
				Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity																							
Consignee's Name and Address		Consignee's account Number																									
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting Information																							
Agent's IATA Code		Account No.																									
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing				Reference Number						Optional Shipping Information																	
to	By first Carrier	Routing and Destination		to	by	to	by	Currency	CHGS Code	WT/VAL PP	CC	OTHER PP	CC	Declared Value for Carriage		Declared Value for Customs											
Airport of Destination		Flight/Date		For Carrier Use Only		Flight/Date		Amount of Insurance				INSURANCE: If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'amount of insurance.'															
Handling Information																											
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class	Commodity item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)																			
						2.40 USD/Kg		<table border="0"> <tr> <td>Qty</td> <td>Length</td> <td>Width</td> <td>Height</td> <td>UcM</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>60</td> <td>40</td> <td>40</td> <td>CM</td> </tr> </table>										Qty	Length	Width	Height	UcM	10	60	40	40	CM
Qty	Length	Width	Height	UcM																							
10	60	40	40	CM																							
								Volume: 0.96 m ³																			
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges																					
		Valuation Charge																									
		Tax																									
		Total other Charges Due Agent				Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.																					
		Total other Charges Due Carrier																									
						Signature of Shipper or his Agent																					
Total prepaid		Total collect																									
Currency Conversion Rates		cc charges in Dest. Currency				Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent																					
For Carriers Use only at Destination		Charges at Destination		Total collect Charges																							

NOTICE CONCERNING CARRIERS' LIMITATION OF LIABILITY

If the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention or the Montreal Convention may be applicable and in most cases limit the liability of the Carrier in respect of loss of, damage or delay to cargo. Depending on the applicable regime, and 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.
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 Carrier's 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 All charges for carriage shall be deemed fully earned on receipt of the goods by the Carrier and shall be paid. No claim for loss, damage or delay will be entertained unless all such charges have been fully paid.
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 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 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.

AVISO SOBRE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

Si el transporte incluye un destino final o escala en un país diferente al de salida, la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal pueden ser aplicable y en la mayoría de los casos limitan la responsabilidad del Transportista con respecto a pérdida, daño o demora de la carga. Dependiendo del régimen aplicable y excepto cuando un valor mayor es declarado.

CONDICIONES DEL CONTRATO

1. En este contrato y en los Avisos que aparecen aquí:
TRANSPORTISTA incluye el Transportista aéreo que emite esta guía aérea y todos los Transportistas que transporten o se comprometan a transportar la carga o a realizar cualquier otro servicio relacionado con dicho transporte.
DERECHO ESPECIAL DE GIRO (DEG) es un Derecho Especial de Giro según esta definido por el Fondo Monetario Internacional.
CONVENCION DE VARSOVIA significa cualquiera de los siguientes instrumentos aplicables al contrato de transporte:
La Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929;
Esa Convención con la enmienda de La Haya de setiembre 28 de 1955;
Esa Convención con la enmienda de La Haya 1955 y el Protocolo de Montreal N° 1, 2, o 4 (1975) según sea el caso.
LA CONVENCION DE MONTREAL significa la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo, hecha en Montreal el 28 de mayo de 1999.
2./2.1 Transporte está sujeto a las normas sobre responsabilidad establecidas por la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal excepto cuando dicho transporte no sea "transporte internacional" según la definición de las Convenciones aplicables.
2.2 En todo lo que no se encuentre en contraposición de lo anterior, el transporte y otros servicios relacionados realizados por cada Transportista están sujetos a:
2.2.1 las leyes y regulaciones gubernamentales aplicables;
2.2.2 Provisiones contenidas en la guía aérea, las condiciones del Transportista para el transporte y reglas, regulaciones y horarios (pero no los horarios de salida y llegada indicados aquí) y tarifas aplicables de dicho Transportista, las cuales se hacen parte de esto, y que pueden ser inspeccionadas en cualquier aeropuerto u otras oficinas de ventas de carga desde los cuales opera servicios regulares. Cuando el transporte es hacia o desde los E.U.A. el expedidor y el consignatario tienen el derecho a su solicitud, de recibir, sin costo, una copia de las condiciones de transporte del Transportista. Las condiciones de transporte del Transportista incluyen, pero no están limitadas a:
2.2.2.1 límites a la responsabilidad del Transportista por pérdidas, daños o atrasos de carga, incluyendo mercancías frágiles o perecederas;
2.2.2.2 restricciones en los reclamos, incluyendo los periodos de tiempo dentro de los cuales los expedidores o consignatarios deben presentar el reclamo o comenzar una acción contra el Transportista por sus actos u omisiones, o esos de sus agentes;
2.2.2.3 derechos, si existen, del Transportista para cambiar los términos del contrato;
2.2.2.4 normas sobre los derechos del Transportista para negarse al transporte;
2.2.2.5 derechos del Transportista y limitaciones concernientes a demoras o fallas para realizar el servicio, incluyendo cambios de horario, sustitución por otro Transportista o aeronave y cambios de ruta.
3. Las paradas acordadas (que pueden ser cambiadas por Transportistas en caso de necesidad) son esos lugares, excepto el lugar de salida y el lugar de llegada, indicados al anverso o mostrados en los horarios del Transportista como lugares programados de parada para la ruta. Transporte bajo este contrato que sea realizado por varios Transportistas sucesivos es considerado como una sola operación.
4. Para transporte en los cuales no apliquen la Convención de Varsovia ni la Convención de Montreal, el límite de responsabilidad del Transportista no será menor que el límite monetario por kilogramo asentado en las tarifas del Transportista o en las condiciones generales de transporte por carga perdida, dañada o atrasada, provisto que dicha limitación de responsabilidad en una cantidad menor de 19 DEG por kilogramo no aplicara para transporte hacia o desde los Estados Unidos.
5./5.1 Excepto cuando el Transportista haya concedido crédito al consignatario sin el consentimiento escrito del expedidor, el expedidor garantiza el pago de todos los cargos adeudados al Transportista de acuerdo con sus tarifas, condiciones de transporte y regulaciones relacionadas, leyes aplicables (incluyendo leyes nacionales implementando la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal), regulaciones gubernamentales, ordenes y requerimientos.
5.2 Todos los cargos por el transporte serán considerados completamente devengados al recibo de la mercancía(s) por el Transportista y deberán ser pagados. Ningún reclamo por pérdida, daño o demora será considerado a no ser que todos dichos cargos hayan sido totalmente pagados.
6./6.1 Respecto a la carga aceptada para transporte, la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal permiten al expedidor aumentar la limitación de responsabilidad declarando un valor mayor de transporte y pagando un cargo adicional si se requiere.
6.2 Para transportes en que ni la Convención de Varsovia ni la Convención de Montreal apliquen, el Transportista deberá, de acuerdo con los procedimientos asentados en sus condiciones generales de transporte y tarifas aplicables, permitir al expedidor aumentar la limitación de responsabilidad declarando un valor mayor para el transporte y pagando un cargo adicional si este se requiere.
7./7.1 En casos de pérdidas, daño o atraso de parte de la carga, el peso que se tomará en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del transportista será solamente el peso del paquete o paquetes involucrados.
7.2 No obstante cualquier otra provisión, para "transporte aéreo extranjero" según definición del Código de Transporte de Estados Unidos (U.S. Transportation code):
7.2.1 En el caso de pérdida, daño o atraso del embarque, el peso que se tomará en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del transportista será el peso que es usado para determinar los cargos de transporte de dicho embarque, y
7.2.2 En el caso de pérdida, daño o atraso de parte del embarque, el peso del embarque en 7.2.1 deberá ser prorrateado a los paquetes cubiertos por la misma guía aérea cuyo valor es afectado por la pérdida, daño o demora. El peso aplicable en el caso de pérdida o daño a uno o más artículos de un paquete será el peso del paquete entero.
8. Cualquier exclusión o limitación de responsabilidad aplicable al Transportista aplicara también a los agentes, empleados y representantes del transportista y a cualquier otra persona cuya aeronave o equipo sea usado por el Transportista para transporte y a los agentes, empleados y representantes de esa persona.
9. El Transportista se compromete a completar el transporte con una presteza razonable cuando este permitido por leyes aplicables, tarifas y regulaciones gubernamentales, el Transportista podrá usar aeronaves o medios de transporte de Transportistas alternativos sin notificación pero tomando en cuenta los intereses del expedidor. El Transportista está autorizado por el expedidor para seleccionar la ruta y todos las escalas intermedias que considera apropiadas o a cambiar o desviarse de la ruta mostrada al anverso.
10. Recibo sin reclamo por parte de la persona con facultad para recibir la carga constituirá evidencia prima facie de que la carga ha sido entregada en buena condición y conforme al contrato de transporte.
10.1 En el caso de pérdida, daño o atraso de la carga, un reclamo por escrito deberá ser hecho al transportista por la persona facultada para el recibo de la carga. Dicho reclamo deberá ser hecho:
10.1.1 En el caso de daño a la carga, inmediatamente después de que se descubra el daño y a más tardar dentro de los 14 días siguientes a la fecha de recibo de la carga;
10.1.2 En el caso de atraso, dentro de los 21 días a partir de la fecha en la cual la carga fue colocada a la disposición de la persona facultada para recibirla.
10.1.3 En el caso que la carga no sea entregada, dentro de los 120 días de la emisión de la guía aérea, o si una guía aérea no ha sido emitida, dentro de los 120 días de la fecha de recibo de la carga para ser transportada por el Transportista.
10.2 Dicho reclamo puede ser hecho al transportista cuya guía aérea fue usada, o al primer Transportista o al último Transportista o al Transportista, que realizó el transporte durante el cual la pérdida, daño o atraso ocurrió.
10.3 Ninguna acción puede ser presentada contra el Transportista a no ser que un reclamo por escrito sea hecho dentro de los límites de tiempo especificados en 10.1.
10.4 Cualquier derecho a indemnización contra el Transportista se extinguirá a menos que una acción sea presentada dentro de los dos años siguientes a la fecha de llegada a su destino, o siguientes a la fecha en que la aeronave debiese haber llegado, o siguientes a la fecha en que el transporte terminó.
11. El expedidor deberá cumplir con todas las leyes y regulaciones gubernamentales aplicables de cualquier país al cual o desde el cual la carga pueda ser transportada, incluyendo las relacionadas con el empaque, transporte o entrega de la carga, y deberá proporcionar dicha información y adjuntar dichos documentos a la guía aérea según sea necesario para cumplir con dichas leyes y regulaciones. El Transportista no es responsable hacia el expedidor y el expedidor deberá indemnizar al Transportista por pérdidas o gastos a causa del incumplimiento de esta provisión por parte del expedidor.
12. Ningún agente, empleado o representante del Transportista tiene autoridad para alterar, modificar o dispensar ninguna provisión de este contrato.

Shippers Name and Address			Shippers account Number			Not negotiable (Air Consignment note)				ISSUED BY					
						Air Waybill*									
						Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity									
Consignee's Name and Address			Consignee's account Number												
Issuing Carrier's Agent Name and City						Accounting Information									
Agent's IATA Code			Account No.												
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing						Reference Number				Optional Shipping Information					
to	By first Carrier	Routing and Destination		to	by	to	by	Currency	CHGS Code	WT/VAL PP	CC	OTHER PP	CC	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination		Flight/Date	For Carrier Use Only		Flight/Date	Amount of Insurance				INSURANCE: If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'amount of insurance.'					
Handling Information															
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class	Commodity item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)							
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges									
Valuation Charge															
Tax															
Total other Charges Due Agent															
Total other Charges Due Carrier						Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.									
					 Signature of Shipper or his Agent									
Total prepaid		Total collect													
Currency Conversion Rates		cc charges in Dest. Currency													
For Carriers Use only at Destination		Charges at Destination		Total collect Charges		Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent									

NOTICE CONCERNING CARRIERS' LIMITATION OF LIABILITY

If the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention or the Montreal Convention may be applicable and in most cases limit the liability of the Carrier in respect of loss of, damage or delay to cargo. Depending on the applicable regime, and 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.
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 Carrier's 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 All charges for carriage shall be deemed fully earned on receipt of the goods by the Carrier and shall be paid. No claim for loss, damage or delay will be entertained unless all such charges have been fully paid.
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 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 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.

AVISO SOBRE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

Si el transporte incluye un destino final o escala en un país diferente al de salida, la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal pueden ser aplicable y en la mayoría de los casos limitan la responsabilidad del Transportista con respecto a pérdida, daño o demora de la carga. Dependiendo del régimen aplicable y excepto cuando un valor mayor es declarado.

CONDICIONES DEL CONTRATO

1. En este contrato y en los Avisos que aparecen aquí:
TRANSPORTISTA incluye el Transportista aéreo que emite esta guía aérea y todos los Transportistas que transporten o se comprometan a transportar la carga o a realizar cualquier otro servicio relacionado con dicho transporte.
DERECHO ESPECIAL DE GIRO (DEG) es un Derecho Especial de Giro según esta definido por el Fondo Monetario Internacional.
CONVENCION DE VARSOVIA significa cualquiera de los siguientes instrumentos aplicables al contrato de transporte:
La Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929;
Esa Convención con la enmienda de La Haya de setiembre 28 de 1955;
Esa Convención con la enmienda de La Haya 1955 y el Protocolo de Montreal N° 1, 2, o 4 (1975) según sea el caso.
LA CONVENCION DE MONTREAL significa la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo, hecha en Montreal el 28 de mayo de 1999.
2./2.1 Transporte está sujeto a las normas sobre responsabilidad establecidas por la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal excepto cuando dicho transporte no sea "transporte internacional" según la definición de las Convenciones aplicables.
2.2 En todo lo que no se encuentre en contraposición de lo anterior, el transporte y otros servicios relacionados realizados por cada Transportista están sujetos a:
2.2.1 las leyes y regulaciones gubernamentales aplicables;
2.2.2 Provisiones contenidas en la guía aérea, las condiciones del Transportista para el transporte y reglas, regulaciones y horarios (pero no los horarios de salida y llegada indicados aquí) y tarifas aplicables de dicho Transportista, las cuales se hacen parte de esto, y que pueden ser inspeccionadas en cualquier aeropuerto u otras oficinas de ventas de carga desde los cuales opera servicios regulares. Cuando el transporte es hacia o desde los E.U.A. el expedidor y el consignatario tienen el derecho a su solicitud, de recibir, sin costo, una copia de las condiciones de transporte del Transportista. Las condiciones de transporte del Transportista incluyen, pero no están limitadas a:
2.2.2.1 límites a la responsabilidad del Transportista por pérdidas, daños o atrasos de carga, incluyendo mercancías frágiles o perecederas;
2.2.2.2 restricciones en los reclamos, incluyendo los periodos de tiempo dentro de los cuales los expedidores o consignatarios deben presentar el reclamo o comenzar una acción contra el Transportista por sus actos u omisiones, o esos de sus agentes;
2.2.2.3 derechos, si existen, del Transportista para cambiar los términos del contrato;
2.2.2.4 normas sobre los derechos del Transportista para negarse al transporte;
2.2.2.5 derechos del Transportista y limitaciones concernientes a demoras o fallas para realizar el servicio, incluyendo cambios de horario, sustitución por otro Transportista o aeronave y cambios de ruta.
3. Las paradas acordadas (que pueden ser cambiadas por Transportistas en caso de necesidad) son esos lugares, excepto el lugar de salida y el lugar de llegada, indicados al anverso o mostrados en los horarios del Transportista como lugares programados de parada para la ruta. Transporte bajo este contrato que sea realizado por varios Transportistas sucesivos es considerado como una sola operación.
4. Para transporte en los cuales no apliquen la Convención de Varsovia ni la Convención de Montreal, el límite de responsabilidad del Transportista no será menor que el límite monetario por kilogramo asentado en las tarifas del Transportista o en las condiciones generales de transporte por carga perdida, dañada o atrasada, provisto que dicha limitación de responsabilidad en una cantidad menor de 19 DEG por kilogramo no aplicara para transporte hacia o desde los Estados Unidos.
5./5.1 Excepto cuando el Transportista haya concedido crédito al consignatario sin el consentimiento escrito del expedidor, el expedidor garantiza el pago de todos los cargos adeudados al Transportista de acuerdo con sus tarifas, condiciones de transporte y regulaciones relacionadas, leyes aplicables (incluyendo leyes nacionales implementando la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal), regulaciones gubernamentales, ordenes y requerimientos.
5.2 Todos los cargos por el transporte serán considerados completamente devengados al recibo de la mercancía(s) por el Transportista y deberán ser pagados. Ningún reclamo por pérdida, daño o demora será considerado a no ser que todos dichos cargos hayan sido totalmente pagados.
6./6.1 Respecto a la carga aceptada para transporte, la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal permiten al expedidor aumentar la limitación de responsabilidad declarando un valor mayor de transporte y pagando un cargo adicional si se requiere.
6.2 Para transportes en que ni la Convención de Varsovia ni la Convención de Montreal apliquen, el Transportista deberá, de acuerdo con los procedimientos asentados en sus condiciones generales de transporte y tarifas aplicables, permitir al expedidor aumentar la limitación de responsabilidad declarando un valor mayor para el transporte y pagando un cargo adicional si este se requiere.
7./7.1 En casos de pérdidas, daño o atraso de parte de la carga, el peso que se tomará en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del transportista será solamente el peso del paquete o paquetes involucrados.
7.2 No obstante cualquier otra provisión, para "transporte aéreo extranjero" según definición del Código de Transporte de Estados Unidos (U.S. Transportation code):
7.2.1 En el caso de pérdida, daño o atraso del embarque, el peso que se tomará en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del transportista será el peso que es usado para determinar los cargos de transporte de dicho embarque, y
7.2.2 En el caso de pérdida, daño o atraso de parte del embarque, el peso del embarque en 7.2.1 deberá ser prorrateado a los paquetes cubiertos por la misma guía aérea cuyo valor es afectado por la pérdida, daño o demora. El peso aplicable en el caso de pérdida o daño a uno o más artículos de un paquete será el peso del paquete entero.
8. Cualquier exclusión o limitación de responsabilidad aplicable al Transportista aplicara también a los agentes, empleados y representantes del transportista y a cualquier otra persona cuya aeronave o equipo sea usado por el Transportista para transporte y a los agentes, empleados y representantes de esa persona.
9. El Transportista se compromete a completar el transporte con una presteza razonable cuando este permitido por leyes aplicables, tarifas y regulaciones gubernamentales, el Transportista podrá usar aeronaves o medios de transporte de Transportistas alternativos sin notificación pero tomando en cuenta los intereses del expedidor. El Transportista está autorizado por el expedidor para seleccionar la ruta y todos las escalas intermedias que considera apropiadas o a cambiar o desviarse de la ruta mostrada al anverso.
10. Recibo sin reclamo por parte de la persona con facultad para recibir la carga constituirá evidencia prima facie de que la carga ha sido entregada en buena condición y conforme al contrato de transporte.
10.1 En el caso de pérdida, daño o atraso de la carga, un reclamo por escrito deberá ser hecho al transportista por la persona facultada para el recibo de la carga. Dicho reclamo deberá ser hecho:
10.1.1 En el caso de daño a la carga, inmediatamente después de que se descubra el daño y a más tardar dentro de los 14 días siguientes a la fecha de recibo de la carga;
10.1.2 En el caso de atraso, dentro de los 21 días a partir de la fecha en la cual la carga fue colocada a la disposición de la persona facultada para recibirla.
10.1.3 En el caso que la carga no sea entregada, dentro de los 120 días de la emisión de la guía aérea, o si una guía aérea no ha sido emitida, dentro de los 120 días de la fecha de recibo de la carga para ser transportada por el Transportista.
10.2 Dicho reclamo puede ser hecho al transportista cuya guía aérea fue usada, o al primer Transportista o al último Transportista o al Transportista, que realizó el transporte durante el cual la pérdida, daño o atraso ocurrió.
10.3 Ninguna acción puede ser presentada contra el Transportista a no ser que un reclamo por escrito sea hecho dentro de los límites de tiempo especificados en 10.1.
10.4 Cualquier derecho a indemnización contra el Transportista se extinguirá a menos que una acción sea presentada dentro de los dos años siguientes a la fecha de llegada a su destino, o siguientes a la fecha en que la aeronave debiese haber llegado, o siguientes a la fecha en que el transporte terminó.
11. El expedidor deberá cumplir con todas las leyes y regulaciones gubernamentales aplicables de cualquier país al cual o desde el cual la carga pueda ser transportada, incluyendo las relacionadas con el empaque, transporte o entrega de la carga, y deberá proporcionar dicha información y adjuntar dichos documentos a la guía aérea según sea necesario para cumplir con dichas leyes y regulaciones. El Transportista no es responsable hacia el expedidor y el expedidor deberá indemnizar al Transportista por pérdidas o gastos a causa del incumplimiento de esta provisión por parte del expedidor.
12. Ningún agente, empleado o representante del Transportista tiene autoridad para alterar, modificar o dispensar ninguna provisión de este contrato.

Shippers Name and Address			Shippers account Number			Not negotiable (Air Consignment note)				ISSUED BY						
						Air Waybill*										
						Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity										
Consignee's Name and Address			Consignee's account Number													
Issuing Carrier's Agent Name and City						Accounting Information										
Agent's IATA Code			Account No.													
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing						Reference Number				Optional Shipping Information						
to	By first Carrier		Routing and Destination		to	by	to	by	Currency	CHGS Code	WT/VAL PP	CC	OTHER PP	CC	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination			Flight/Date	For Carrier Use Only		Flight/Date		Amount of Insurance				INSURANCE: If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'amount of insurance.'				
Handling Information																
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity item No.		Chargeable Weight	Rate Charge	Total		Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)							
Prepaid		Weight Charge			Collect		Other Charges									
Valuation Charge																
Tax																
Total other Charges Due Agent							Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.									
Total other Charges Due Carrier																
							Signature of Shipper or his Agent									
Total prepaid					Total collect											
Currency Conversion Rates		cc charges in Dest. Currency					Signature of Issuing Carrier or its Agent									
For Carriers Use only at Destination		Charges at Destination			Total collect Charges											

NOTICE CONCERNING CARRIERS' LIMITATION OF LIABILITY

If the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention or the Montreal Convention may be applicable and in most cases limit the liability of the Carrier in respect of loss of, damage or delay to cargo. Depending on the applicable regime, and 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.
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 Carrier's 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 All charges for carriage shall be deemed fully earned on receipt of the goods by the Carrier and shall be paid. No claim for loss, damage or delay will be entertained unless all such charges have been fully paid.
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 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 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.

AVISO SOBRE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

Si el transporte incluye un destino final o escala en un país diferente al de salida, la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal pueden ser aplicable y en la mayoría de los casos limitan la responsabilidad del Transportista con respecto a pérdida, daño o demora de la carga. Dependiendo del régimen aplicable y excepto cuando un valor mayor es declarado.

CONDICIONES DEL CONTRATO

1. En este contrato y en los Avisos que aparecen aquí:
TRANSPORTISTA incluye el Transportista aéreo que emite esta guía aérea y todos los Transportistas que transporten o se comprometan a transportar la carga o a realizar cualquier otro servicio relacionado con dicho transporte.
DERECHO ESPECIAL DE GIRO (DEG) es un Derecho Especial de Giro según esta definido por el Fondo Monetario Internacional.
CONVENCION DE VARSOVIA significa cualquiera de los siguientes instrumentos aplicables al contrato de transporte:
La Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929;
Esa Convención con la enmienda de La Haya de setiembre 28 de 1955;
Esa Convención con la enmienda de La Haya 1955 y el Protocolo de Montreal N° 1, 2, o 4 (1975) según sea el caso.
LA CONVENCION DE MONTREAL significa la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo, hecha en Montreal el 28 de mayo de 1999.
2./2.1 Transporte está sujeto a las normas sobre responsabilidad establecidas por la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal excepto cuando dicho transporte no sea "transporte internacional" según la definición de las Convenciones aplicables.
2.2 En todo lo que no se encuentre en contraposición de lo anterior, el transporte y otros servicios relacionados realizados por cada Transportista están sujetos a:
2.2.1 las leyes y regulaciones gubernamentales aplicables;
2.2.2 Provisiones contenidas en la guía aérea, las condiciones del Transportista para el transporte y reglas, regulaciones y horarios (pero no los horarios de salida y llegada indicados aquí) y tarifas aplicables de dicho Transportista, las cuales se hacen parte de esto, y que pueden ser inspeccionadas en cualquier aeropuerto u otras oficinas de ventas de carga desde los cuales opera servicios regulares. Cuando el transporte es hacia o desde los E.U.A. el expedidor y el consignatario tienen el derecho a su solicitud, de recibir, sin costo, una copia de las condiciones de transporte del Transportista. Las condiciones de transporte del Transportista incluyen, pero no están limitadas a:
2.2.2.1 límites a la responsabilidad del Transportista por pérdidas, daños o atrasos de carga, incluyendo mercancías frágiles o perecederas;
2.2.2.2 restricciones en los reclamos, incluyendo los periodos de tiempo dentro de los cuales los expedidores o consignatarios deben presentar el reclamo o comenzar una acción contra el Transportista por sus actos u omisiones, o esos de sus agentes;
2.2.2.3 derechos, si existen, del Transportista para cambiar los términos del contrato;
2.2.2.4 normas sobre los derechos del Transportista para negarse al transporte;
2.2.2.5 derechos del Transportista y limitaciones concernientes a demoras o fallas para realizar el servicio, incluyendo cambios de horario, sustitución por otro Transportista o aeronave y cambios de ruta.
3. Las paradas acordadas (que pueden ser cambiadas por Transportistas en caso de necesidad) son esos lugares, excepto el lugar de salida y el lugar de llegada, indicados al anverso o mostrados en los horarios del Transportista como lugares programados de parada para la ruta. Transporte bajo este contrato que sea realizado por varios Transportistas sucesivos es considerado como una sola operación.
4. Para transporte en los cuales no apliquen la Convención de Varsovia ni la Convención de Montreal, el límite de responsabilidad del Transportista no será menor que el límite monetario por kilogramo asentado en las tarifas del Transportista o en las condiciones generales de transporte por carga perdida, dañada o atrasada, provisto que dicha limitación de responsabilidad en una cantidad menor de 19 DEG por kilogramo no aplicara para transporte hacia o desde los Estados Unidos.
5./5.1 Excepto cuando el Transportista haya concedido crédito al consignatario sin el consentimiento escrito del expedidor, el expedidor garantiza el pago de todos los cargos adeudados al Transportista de acuerdo con sus tarifas, condiciones de transporte y regulaciones relacionadas, leyes aplicables (incluyendo leyes nacionales implementando la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal), regulaciones gubernamentales, ordenes y requerimientos.
5.2 Todos los cargos por el transporte serán considerados completamente devengados al recibo de la mercancía(s) por el Transportista y deberán ser pagados. Ningún reclamo por perdida, daño o demora será considerado a no ser que todos dichos cargos hayan sido totalmente pagados.
6./6.1 Respecto a la carga aceptada para transporte, la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal permiten al expedidor aumentar la limitación de responsabilidad declarando un valor mayor de transporte y pagando un cargo adicional si se requiere.
6.2 Para transportes en que ni la Convención de Varsovia ni la Convención de Montreal apliquen, el Transportista deberá, de acuerdo con los procedimientos asentados en sus condiciones generales de transporte y tarifas aplicables, permitir al expedidor aumentar la limitación de responsabilidad declarando un valor mayor para el transporte y pagando un cargo adicional si este se requiere.
7./7.1 En casos de pérdidas, daño o atraso de parte de la carga, el peso que se tomará en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del transportista será solamente el peso del paquete o paquetes involucrados.
7.2 No obstante cualquier otra provisión, para "transporte aéreo extranjero" según definición del Código de Transporte de Estados Unidos (U.S. Transportation code):
7.2.1 En el caso de pérdida, daño o atraso del embarque, el peso que se tomará en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del transportista será el peso que es usado para determinar los cargos de transporte de dicho embarque, y
7.2.2 En el caso de pérdida, daño o atraso de parte del embarque, el peso del embarque en 7.2.1 deberá ser prorrateado a los paquetes cubiertos por la misma guía aérea cuyo valor es afectado por la pérdida, daño o demora. El peso aplicable en el caso de pérdida o daño a uno o más artículos de un paquete será el peso del paquete entero.
8. Cualquier exclusión o limitación de responsabilidad aplicable al Transportista aplicara también a los agentes, empleados y representantes del transportista y a cualquier otra persona cuya aeronave o equipo sea usado por el Transportista para transporte y a los agentes, empleados y representantes de esa persona.
9. El Transportista se compromete a completar el transporte con una presteza razonable cuando este permitido por leyes aplicables, tarifas y regulaciones gubernamentales, el Transportista podrá usar aeronaves o medios de transporte de Transportistas alternativos sin notificación pero tomando en cuenta los intereses del expedidor. El Transportista está autorizado por el expedidor para seleccionar la ruta y todos las escalas intermedias que considera apropiadas o a cambiar o desviarse de la ruta mostrada al anverso.
10. Recibo sin reclamo por parte de la persona con facultad para recibir la carga constituirá evidencia prima facie de que la carga ha sido entregada en buena condición y conforme al contrato de transporte.
10.1 En el caso de pérdida, daño o atraso de la carga, un reclamo por escrito deberá ser hecho al transportista por la persona facultada para el recibo de la carga. Dicho reclamo deberá ser hecho:
10.1.1 En el caso de daño a la carga, inmediatamente después de que se descubra el daño y a más tardar dentro de los 14 días siguientes a la fecha de recibo de la carga;
10.1.2 En el caso de atraso, dentro de los 21 días a partir de la fecha en la cual la carga fue colocada a la disposición de la persona facultada para recibirla.
10.1.3 En el caso que la carga no sea entregada, dentro de los 120 días de la emisión de la guía aérea, o si una guía aérea no ha sido emitida, dentro de los 120 días de la fecha de recibo de la carga para ser transportada por el Transportista.
10.2 Dicho reclamo puede ser hecho al transportista cuya guía aérea fue usada, o al primer Transportista o al último Transportista o al Transportista, que realizó el transporte durante el cual la pérdida, daño o atraso ocurrió.
10.3 Ninguna acción puede ser presentada contra el Transportista a no ser que un reclamo por escrito sea hecho dentro de los límites de tiempo especificados en 10.1.
10.4 Cualquier derecho a indemnización contra el Transportista se extinguirá a menos que una acción sea presentada dentro de los dos años siguientes a la fecha de llegada a su destino, o siguientes a la fecha en que la aeronave debiese haber llegado, o siguientes a la fecha en que el transporte terminó.
11. El expedidor deberá cumplir con todas las leyes y regulaciones gubernamentales aplicables de cualquier país al cual o desde el cual la carga pueda ser transportada, incluyendo las relacionadas con el empaque, transporte o entrega de la carga, y deberá proporcionar dicha información y adjuntar dichos documentos a la guía aérea según sea necesario para cumplir con dichas leyes y regulaciones. El Transportista no es responsable hacia el expedidor y el expedidor deberá indemnizar al Transportista por pérdidas o gastos a causa del incumplimiento de esta provisión por parte del expedidor.
12. Ningún agente, empleado o representante del Transportista tiene autoridad para alterar, modificar o dispensar ninguna provisión de este contrato.

Shippers Name and Address		Shippers account Number		Not negotiable (Air Consignment note)				ISSUED BY							
				Air Waybill*											
				Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity											
Consignee's Name and Address		Consignee's account Number													
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting Information											
Agent's IATA Code		Account No.													
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing				Reference Number		Optional Shipping Information									
to	By first Carrier	Routing and Destination		to	by	to	by	Currency	CHGS Code	WT/VAL PP	CC	OTHER PP	CC	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination		Flight/Date		For Carrier Use Only		Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE: If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'amount of insurance.'					
Handling Information															
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class	Commodity item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)							
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges									
		Valuation Charge													
		Tax													
		Total other Charges Due Agent				Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.									
		Total other Charges Due Carrier													
						Signature of Shipper or his Agent									
Total prepaid		Total collect													
Currency Conversion Rates		cc charges in Dest. Currency				Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent									
For Carriers Use only at Destination		Charges at Destination		Total collect Charges											

NOTICE CONCERNING CARRIERS' LIMITATION OF LIABILITY

If the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention or the Montreal Convention may be applicable and in most cases limit the liability of the Carrier in respect of loss of, damage or delay to cargo. Depending on the applicable regime, and 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.
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 Carrier's 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 All charges for carriage shall be deemed fully earned on receipt of the goods by the Carrier and shall be paid. No claim for loss, damage or delay will be entertained unless all such charges have been fully paid.
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 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 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.

AVISO SOBRE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

Si el transporte incluye un destino final o escala en un país diferente al de salida, la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal pueden ser aplicable y en la mayoría de los casos limitan la responsabilidad del Transportista con respecto a pérdida, daño o demora de la carga. Dependiendo del régimen aplicable y excepto cuando un valor mayor es declarado.

CONDICIONES DEL CONTRATO

1. En este contrato y en los Avisos que aparecen aquí:
TRANSPORTISTA incluye el Transportista aéreo que emite esta guía aérea y todos los Transportistas que transporten o se comprometan a transportar la carga o a realizar cualquier otro servicio relacionado con dicho transporte.
DERECHO ESPECIAL DE GIRO (DEG) es un Derecho Especial de Giro según esta definido por el Fondo Monetario Internacional.
CONVENCION DE VARSOVIA significa cualquiera de los siguientes instrumentos aplicables al contrato de transporte:
La Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929;
Esa Convención con la enmienda de La Haya de setiembre 28 de 1955;
Esa Convención con la enmienda de La Haya 1955 y el Protocolo de Montreal N° 1, 2, o 4 (1975) según sea el caso.
LA CONVENCION DE MONTREAL significa la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo, hecha en Montreal el 28 de mayo de 1999.
2./2.1 Transporte está sujeto a las normas sobre responsabilidad establecidas por la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal excepto cuando dicho transporte no sea "transporte internacional" según la definición de las Convenciones aplicables.
2.2 En todo lo que no se encuentre en contraposición de lo anterior, el transporte y otros servicios relacionados realizados por cada Transportista están sujetos a:
2.2.1 las leyes y regulaciones gubernamentales aplicables;
2.2.2 Provisiones contenidas en la guía aérea, las condiciones del Transportista para el transporte y reglas, regulaciones y horarios (pero no los horarios de salida y llegada indicados aquí) y tarifas aplicables de dicho Transportista, las cuales se hacen parte de esto, y que pueden ser inspeccionadas en cualquier aeropuerto u otras oficinas de ventas de carga desde los cuales opera servicios regulares. Cuando el transporte es hacia o desde los E.U.A. el expedidor y el consignatario tienen el derecho a su solicitud, de recibir, sin costo, una copia de las condiciones de transporte del Transportista. Las condiciones de transporte del Transportista incluyen, pero no están limitadas a:
2.2.2.1 límites a la responsabilidad del Transportista por pérdidas, daños o atrasos de carga, incluyendo mercancías frágiles o perecederas;
2.2.2.2 restricciones en los reclamos, incluyendo los periodos de tiempo dentro de los cuales los expedidores o consignatarios deben presentar el reclamo o comenzar una acción contra el Transportista por sus actos u omisiones, o esos de sus agentes;
2.2.2.3 derechos, si existen, del Transportista para cambiar los términos del contrato;
2.2.2.4 normas sobre los derechos del Transportista para negarse al transporte;
2.2.2.5 derechos del Transportista y limitaciones concernientes a demoras o fallas para realizar el servicio, incluyendo cambios de horario, sustitución por otro Transportista o aeronave y cambios de ruta.
3. Las paradas acordadas (que pueden ser cambiadas por Transportistas en caso de necesidad) son esos lugares, excepto el lugar de salida y el lugar de llegada, indicados al anverso o mostrados en los horarios del Transportista como lugares programados de parada para la ruta. Transporte bajo este contrato que sea realizado por varios Transportistas sucesivos es considerado como una sola operación.
4. Para transporte en los cuales no apliquen la Convención de Varsovia ni la Convención de Montreal, el límite de responsabilidad del Transportista no será menor que el límite monetario por kilogramo asentado en las tarifas del Transportista o en las condiciones generales de transporte por carga perdida, dañada o atrasada, provisto que dicha limitación de responsabilidad en una cantidad menor de 19 DEG por kilogramo no aplicara para transporte hacia o desde los Estados Unidos.
5./5.1 Excepto cuando el Transportista haya concedido crédito al consignatario sin el consentimiento escrito del expedidor, el expedidor garantiza el pago de todos los cargos adeudados al Transportista de acuerdo con sus tarifas, condiciones de transporte y regulaciones relacionadas, leyes aplicables (incluyendo leyes nacionales implementando la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal), regulaciones gubernamentales, ordenes y requerimientos.
5.2 Todos los cargos por el transporte serán considerados completamente devengados al recibo de la mercancía(s) por el Transportista y deberán ser pagados. Ningún reclamo por pérdida, daño o demora será considerado a no ser que todos dichos cargos hayan sido totalmente pagados.
6./6.1 Respecto a la carga aceptada para transporte, la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal permiten al expedidor aumentar la limitación de responsabilidad declarando un valor mayor de transporte y pagando un cargo adicional si se requiere.
6.2 Para transportes en que ni la Convención de Varsovia ni la Convención de Montreal apliquen, el Transportista deberá, de acuerdo con los procedimientos asentados en sus condiciones generales de transporte y tarifas aplicables, permitir al expedidor aumentar la limitación de responsabilidad declarando un valor mayor para el transporte y pagando un cargo adicional si este se requiere.
7./7.1 En casos de pérdidas, daño o atraso de parte de la carga, el peso que se tomará en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del transportista será solamente el peso del paquete o paquetes involucrados.
7.2 No obstante cualquier otra provisión, para "transporte aéreo extranjero" según definición del Código de Transporte de Estados Unidos (U.S. Transportation code):
7.2.1 En el caso de pérdida, daño o atraso del embarque, el peso que se tomará en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del transportista será el peso que es usado para determinar los cargos de transporte de dicho embarque, y
7.2.2 En el caso de pérdida, daño o atraso de parte del embarque, el peso del embarque en 7.2.1 deberá ser prorrateado a los paquetes cubiertos por la misma guía aérea cuyo valor es afectado por la pérdida, daño o demora. El peso aplicable en el caso de pérdida o daño a uno o más artículos de un paquete será el peso del paquete entero.
8. Cualquier exclusión o limitación de responsabilidad aplicable al Transportista aplicara también a los agentes, empleados y representantes del transportista y a cualquier otra persona cuya aeronave o equipo sea usado por el Transportista para transporte y a los agentes, empleados y representantes de esa persona.
9. El Transportista se compromete a completar el transporte con una presteza razonable cuando este permitido por leyes aplicables, tarifas y regulaciones gubernamentales, el Transportista podrá usar aeronaves o medios de transporte de Transportistas alternativos sin notificación pero tomando en cuenta los intereses del expedidor. El Transportista está autorizado por el expedidor para seleccionar la ruta y todos las escalas intermedias que considera apropiadas o a cambiar o desviarse de la ruta mostrada al anverso.
10. Recibo sin reclamo por parte de la persona con facultad para recibir la carga constituirá evidencia prima facie de que la carga ha sido entregada en buena condición y conforme al contrato de transporte.
10.1 En el caso de pérdida, daño o atraso de la carga, un reclamo por escrito deberá ser hecho al transportista por la persona facultada para el recibo de la carga. Dicho reclamo deberá ser hecho:
10.1.1 En el caso de daño a la carga, inmediatamente después de que se descubra el daño y a más tardar dentro de los 14 días siguientes a la fecha de recibo de la carga;
10.1.2 En el caso de atraso, dentro de los 21 días a partir de la fecha en la cual la carga fue colocada a la disposición de la persona facultada para recibirla.
10.1.3 En el caso que la carga no sea entregada, dentro de los 120 días de la emisión de la guía aérea, o si una guía aérea no ha sido emitida, dentro de los 120 días de la fecha de recibo de la carga para ser transportada por el Transportista.
10.2 Dicho reclamo puede ser hecho al transportista cuya guía aérea fue usada, o al primer Transportista o al último Transportista o al Transportista, que realizó el transporte durante el cual la pérdida, daño o atraso ocurrió.
10.3 Ninguna acción puede ser presentada contra el Transportista a no ser que un reclamo por escrito sea hecho dentro de los límites de tiempo especificados en 10.1.
10.4 Cualquier derecho a indemnización contra el Transportista se extinguirá a menos que una acción sea presentada dentro de los dos años siguientes a la fecha de llegada a su destino, o siguientes a la fecha en que la aeronave debiese haber llegado, o siguientes a la fecha en que el transporte termina.
11. El expedidor deberá cumplir con todas las leyes y regulaciones gubernamentales aplicables de cualquier país al cual o desde el cual la carga pueda ser transportada, incluyendo las relacionadas con el empaque, transporte o entrega de la carga, y deberá proporcionar dicha información y adjuntar dichos documentos a la guía aérea según sea necesario para cumplir con dichas leyes y regulaciones. El Transportista no es responsable hacia el expedidor y el expedidor deberá indemnizar al Transportista por pérdidas o gastos a causa del incumplimiento de esta provisión por parte del expedidor.
12. Ningún agente, empleado o representante del Transportista tiene autoridad para alterar, modificar o dispensar ninguna provisión de este contrato.

Shippers Name and Address		Shippers account Number		Not negotiable (Air Consignment note)				ISSUED BY							
				Air Waybill*											
				Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity											
Consignee's Name and Address		Consignee's account Number													
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting Information											
Agent's IATA Code		Account No.													
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing				Reference Number		Optional Shipping Information									
to	By first Carrier	Routing and Destination		to	by	to	by	Currency	CHGS Code	WT/VAL PP	CC	OTHER PP	CC	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination		Flight/Date		For Carrier Use Only		Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE: If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'amount of insurance.'					
Handling Information															
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class	Commodity item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)							
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges									
		Valuation Charge													
		Tax													
		Total other Charges Due Agent				Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.									
		Total other Charges Due Carrier													
						Signature of Shipper or his Agent									
Total prepaid		Total collect													
Currency Conversion Rates		cc charges in Dest. Currency				Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent									
For Carriers Use only at Destination		Charges at Destination		Total collect Charges											

NOTICE CONCERNING CARRIERS' LIMITATION OF LIABILITY

If the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention or the Montreal Convention may be applicable and in most cases limit the liability of the Carrier in respect of loss of, damage or delay to cargo. Depending on the applicable regime, and 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.
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 Carrier's 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 All charges for carriage shall be deemed fully earned on receipt of the goods by the Carrier and shall be paid. No claim for loss, damage or delay will be entertained unless all such charges have been fully paid.
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 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 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.

AVISO SOBRE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

Si el transporte incluye un destino final o escala en un país diferente al de salida, la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal pueden ser aplicable y en la mayoría de los casos limitan la responsabilidad del Transportista con respecto a pérdida, daño o demora de la carga. Dependiendo del régimen aplicable y excepto cuando un valor mayor es declarado.

CONDICIONES DEL CONTRATO

1. En este contrato y en los Avisos que aparecen aquí:
TRANSPORTISTA incluye el Transportista aéreo que emite esta guía aérea y todos los Transportistas que transporten o se comprometan a transportar la carga o a realizar cualquier otro servicio relacionado con dicho transporte.
DERECHO ESPECIAL DE GIRO (DEG) es un Derecho Especial de Giro según esta definido por el Fondo Monetario Internacional.
CONVENCION DE VARSOVIA significa cualquiera de los siguientes instrumentos aplicables al contrato de transporte:
La Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929;
Esa Convención con la enmienda de La Haya de setiembre 28 de 1955;
Esa Convención con la enmienda de La Haya 1955 y el Protocolo de Montreal N° 1, 2, o 4 (1975) según sea el caso.
LA CONVENCION DE MONTREAL significa la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo, hecha en Montreal el 28 de mayo de 1999.
2./2.1 Transporte está sujeto a las normas sobre responsabilidad establecidas por la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal excepto cuando dicho transporte no sea "transporte internacional" según la definición de las Convenciones aplicables.
2.2 En todo lo que no se encuentre en contraposición de lo anterior, el transporte y otros servicios relacionados realizados por cada Transportista están sujetos a:
2.2.1 las leyes y regulaciones gubernamentales aplicables;
2.2.2 Provisiones contenidas en la guía aérea, las condiciones del Transportista para el transporte y reglas, regulaciones y horarios (pero no los horarios de salida y llegada indicados aquí) y tarifas aplicables de dicho Transportista, las cuales se hacen parte de esto, y que pueden ser inspeccionadas en cualquier aeropuerto u otras oficinas de ventas de carga desde los cuales opera servicios regulares. Cuando el transporte es hacia o desde los E.U.A. el expedidor y el consignatario tienen el derecho a su solicitud, de recibir, sin costo, una copia de las condiciones de transporte del Transportista. Las condiciones de transporte del Transportista incluyen, pero no están limitadas a:
2.2.2.1 límites a la responsabilidad del Transportista por pérdidas, daños o atrasos de carga, incluyendo mercancías frágiles o perecederas;
2.2.2.2 restricciones en los reclamos, incluyendo los periodos de tiempo dentro de los cuales los expedidores o consignatarios deben presentar el reclamo o comenzar una acción contra el Transportista por sus actos u omisiones, o esos de sus agentes;
2.2.2.3 derechos, si existen, del Transportista para cambiar los términos del contrato;
2.2.2.4 normas sobre los derechos del Transportista para negarse al transporte;
2.2.2.5 derechos del Transportista y limitaciones concernientes a demoras o fallas para realizar el servicio, incluyendo cambios de horario, sustitución por otro Transportista o aeronave y cambios de ruta.
3. Las paradas acordadas (que pueden ser cambiadas por Transportistas en caso de necesidad) son esos lugares, excepto el lugar de salida y el lugar de llegada, indicados al anverso o mostrados en los horarios del Transportista como lugares programados de parada para la ruta. Transporte bajo este contrato que sea realizado por varios Transportistas sucesivos es considerado como una sola operación.
4. Para transporte en los cuales no apliquen la Convención de Varsovia ni la Convención de Montreal, el límite de responsabilidad del Transportista no será menor que el límite monetario por kilogramo asentado en las tarifas del Transportista o en las condiciones generales de transporte por carga perdida, dañada o atrasada, provisto que dicha limitación de responsabilidad en una cantidad menor de 19 DEG por kilogramo no aplicara para transporte hacia o desde los Estados Unidos.
5./5.1 Excepto cuando el Transportista haya concedido crédito al consignatario sin el consentimiento escrito del expedidor, el expedidor garantiza el pago de todos los cargos adeudados al Transportista de acuerdo con sus tarifas, condiciones de transporte y regulaciones relacionadas, leyes aplicables (incluyendo leyes nacionales implementando la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal), regulaciones gubernamentales, ordenes y requerimientos.
5.2 Todos los cargos por el transporte serán considerados completamente devengados al recibo de la mercancía(s) por el Transportista y deberán ser pagados. Ningún reclamo por pérdida, daño o demora será considerado a no ser que todos dichos cargos hayan sido totalmente pagados.
6./6.1 Respecto a la carga aceptada para transporte, la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal permiten al expedidor aumentar la limitación de responsabilidad declarando un valor mayor de transporte y pagando un cargo adicional si se requiere.
6.2 Para transportes en que ni la Convención de Varsovia ni la Convención de Montreal apliquen, el Transportista deberá, de acuerdo con los procedimientos asentados en sus condiciones generales de transporte y tarifas aplicables, permitir al expedidor aumentar la limitación de responsabilidad declarando un valor mayor para el transporte y pagando un cargo adicional si este se requiere.
7./7.1 En casos de pérdidas, daño o atraso de parte de la carga, el peso que se tomará en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del transportista será solamente el peso del paquete o paquetes involucrados.
7.2 No obstante cualquier otra provisión, para "transporte aéreo extranjero" según definición del Código de Transporte de Estados Unidos (U.S. Transportation code):
7.2.1 En el caso de pérdida, daño o atraso del embarque, el peso que se tomará en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del transportista será el peso que es usado para determinar los cargos de transporte de dicho embarque, y
7.2.2 En el caso de pérdida, daño o atraso de parte del embarque, el peso del embarque en 7.2.1 deberá ser prorrateado a los paquetes cubiertos por la misma guía aérea cuyo valor es afectado por la pérdida, daño o demora. El peso aplicable en el caso de pérdida o daño a uno o más artículos de un paquete será el peso del paquete entero.
8. Cualquier exclusión o limitación de responsabilidad aplicable al Transportista aplicara también a los agentes, empleados y representantes del transportista y a cualquier otra persona cuya aeronave o equipo sea usado por el Transportista para transporte y a los agentes, empleados y representantes de esa persona.
9. El Transportista se compromete a completar el transporte con una presteza razonable cuando este permitido por leyes aplicables, tarifas y regulaciones gubernamentales, el Transportista podrá usar aeronaves o medios de transporte de Transportistas alternativos sin notificación pero tomando en cuenta los intereses del expedidor. El Transportista está autorizado por el expedidor para seleccionar la ruta y todos las escalas intermedias que considera apropiadas o a cambiar o desviarse de la ruta mostrada al anverso.
10. Recibo sin reclamo por parte de la persona con facultad para recibir la carga constituirá evidencia prima facie de que la carga ha sido entregada en buena condición y conforme al contrato de transporte.
10.1 En el caso de pérdida, daño o atraso de la carga, un reclamo por escrito deberá ser hecho al transportista por la persona facultada para el recibo de la carga. Dicho reclamo deberá ser hecho:
10.1.1 En el caso de daño a la carga, inmediatamente después de que se descubra el daño y a más tardar dentro de los 14 días siguientes a la fecha de recibo de la carga;
10.1.2 En el caso de atraso, dentro de los 21 días a partir de la fecha en la cual la carga fue colocada a la disposición de la persona facultada para recibirla.
10.1.3 En el caso que la carga no sea entregada, dentro de los 120 días de la emisión de la guía aérea, o si una guía aérea no ha sido emitida, dentro de los 120 días de la fecha de recibo de la carga para ser transportada por el Transportista.
10.2 Dicho reclamo puede ser hecho al transportista cuya guía aérea fue usada, o al primer Transportista o al último Transportista o al Transportista, que realizó el transporte durante el cual la pérdida, daño o atraso ocurrió.
10.3 Ninguna acción puede ser presentada contra el Transportista a no ser que un reclamo por escrito sea hecho dentro de los límites de tiempo especificados en 10.1.
10.4 Cualquier derecho a indemnización contra el Transportista se extinguirá a menos que una acción sea presentada dentro de los dos años siguientes a la fecha de llegada a su destino, o siguientes a la fecha en que la aeronave debiese haber llegado, o siguientes a la fecha en que el transporte terminó.
11. El expedidor deberá cumplir con todas las leyes y regulaciones gubernamentales aplicables de cualquier país al cual o desde el cual la carga pueda ser transportada, incluyendo las relacionadas con el empaque, transporte o entrega de la carga, y deberá proporcionar dicha información y adjuntar dichos documentos a la guía aérea según sea necesario para cumplir con dichas leyes y regulaciones. El Transportista no es responsable hacia el expedidor y el expedidor deberá indemnizar al Transportista por pérdidas o gastos a causa del incumplimiento de esta provisión por parte del expedidor.
12. Ningún agente, empleado o representante del Transportista tiene autoridad para alterar, modificar o dispensar ninguna provisión de este contrato.

Shippers Name and Address		Shippers account Number		Not negotiable (Air Consignment note)				ISSUED BY							
				Air Waybill*											
				Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity											
Consignee's Name and Address		Consignee's account Number													
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting Information											
Agent's IATA Code		Account No.													
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing				Reference Number		Optional Shipping Information									
to	By first Carrier	Routing and Destination		to	by	to	by	Currency	CHGS Code	WT/VAL PP	CC	OTHER PP	CC	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination		Flight/Date		For Carrier Use Only		Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE: If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'amount of insurance.'					
Handling Information															
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class	Commodity item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)							
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges									
		Valuation Charge													
		Tax													
		Total other Charges Due Agent				Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.									
		Total other Charges Due Carrier													
						Signature of Shipper or his Agent									
Total prepaid		Total collect													
Currency Conversion Rates		cc charges in Dest. Currency				Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent									
For Carriers Use only at Destination		Charges at Destination		Total collect Charges											

NOTICE CONCERNING CARRIERS' LIMITATION OF LIABILITY

If the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention or the Montreal Convention may be applicable and in most cases limit the liability of the Carrier in respect of loss of, damage or delay to cargo. Depending on the applicable regime, and 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.
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 Carrier's 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 All charges for carriage shall be deemed fully earned on receipt of the goods by the Carrier and shall be paid. No claim for loss, damage or delay will be entertained unless all such charges have been fully paid.
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 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 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.

AVISO SOBRE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

Si el transporte incluye un destino final o escala en un país diferente al de salida, la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal pueden ser aplicable y en la mayoría de los casos limitan la responsabilidad del Transportista con respecto a pérdida, daño o demora de la carga. Dependiendo del régimen aplicable y excepto cuando un valor mayor es declarado.

CONDICIONES DEL CONTRATO

1. En este contrato y en los Avisos que aparecen aquí:
TRANSPORTISTA incluye el Transportista aéreo que emite esta guía aérea y todos los Transportistas que transporten o se comprometan a transportar la carga o a realizar cualquier otro servicio relacionado con dicho transporte.
DERECHO ESPECIAL DE GIRO (DEG) es un Derecho Especial de Giro según esta definido por el Fondo Monetario Internacional.
CONVENCION DE VARSOVIA significa cualquiera de los siguientes instrumentos aplicables al contrato de transporte:
La Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929;
Esa Convención con la enmienda de La Haya de setiembre 28 de 1955;
Esa Convención con la enmienda de La Haya 1955 y el Protocolo de Montreal N° 1, 2, o 4 (1975) según sea el caso.
LA CONVENCION DE MONTREAL significa la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relacionadas con el Transporte Aéreo, hecha en Montreal el 28 de mayo de 1999.
2./2.1 Transporte está sujeto a las normas sobre responsabilidad establecidas por la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal excepto cuando dicho transporte no sea "transporte internacional" según la definición de las Convenciones aplicables.
2.2 En todo lo que no se encuentre en contraposición de lo anterior, el transporte y otros servicios relacionados realizados por cada Transportista están sujetos a:
2.2.1 las leyes y regulaciones gubernamentales aplicables;
2.2.2 Provisiones contenidas en la guía aérea, las condiciones del Transportista para el transporte y reglas, regulaciones y horarios (pero no los horarios de salida y llegada indicados aquí) y tarifas aplicables de dicho Transportista, las cuales se hacen parte de esto, y que pueden ser inspeccionadas en cualquier aeropuerto u otras oficinas de ventas de carga desde los cuales opera servicios regulares. Cuando el transporte es hacia o desde los E.U.A. el expedidor y el consignatario tienen el derecho a su solicitud, de recibir, sin costo, una copia de las condiciones de transporte del Transportista. Las condiciones de transporte del Transportista incluyen, pero no están limitadas a:
2.2.2.1 límites a la responsabilidad del Transportista por pérdidas, daños o atrasos de carga, incluyendo mercancías frágiles o perecederas;
2.2.2.2 restricciones en los reclamos, incluyendo los periodos de tiempo dentro de los cuales los expedidores o consignatarios deben presentar el reclamo o comenzar una acción contra el Transportista por sus actos u omisiones, o esos de sus agentes;
2.2.2.3 derechos, si existen, del Transportista para cambiar los términos del contrato;
2.2.2.4 normas sobre los derechos del Transportista para negarse al transporte;
2.2.2.5 derechos del Transportista y limitaciones concernientes a demoras o fallas para realizar el servicio, incluyendo cambios de horario, sustitución por otro Transportista o aeronave y cambios de ruta.
3. Las paradas acordadas (que pueden ser cambiadas por Transportistas en caso de necesidad) son esos lugares, excepto el lugar de salida y el lugar de llegada, indicados al anverso o mostrados en los horarios del Transportista como lugares programados de parada para la ruta. Transporte bajo este contrato que sea realizado por varios Transportistas sucesivos es considerado como una sola operación.
4. Para transporte en los cuales no apliquen la Convención de Varsovia ni la Convención de Montreal, el límite de responsabilidad del Transportista no será menor que el límite monetario por kilogramo asentado en las tarifas del Transportista o en las condiciones generales de transporte por carga perdida, dañada o atrasada, provisto que dicha limitación de responsabilidad en una cantidad menor de 19 DEG por kilogramo no aplicara para transporte hacia o desde los Estados Unidos.
5./5.1 Excepto cuando el Transportista haya concedido crédito al consignatario sin el consentimiento escrito del expedidor, el expedidor garantiza el pago de todos los cargos adeudados al Transportista de acuerdo con sus tarifas, condiciones de transporte y regulaciones relacionadas, leyes aplicables (incluyendo leyes nacionales implementando la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal), regulaciones gubernamentales, ordenes y requerimientos.
5.2 Todos los cargos por el transporte serán considerados completamente devengados al recibo de la mercancía(s) por el Transportista y deberán ser pagados. Ningún reclamo por pérdida, daño o demora será considerado a no ser que todos dichos cargos hayan sido totalmente pagados.
6./6.1 Respecto a la carga aceptada para transporte, la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal permiten al expedidor aumentar la limitación de responsabilidad declarando un valor mayor de transporte y pagando un cargo adicional si se requiere.
6.2 Para transportes en que ni la Convención de Varsovia ni la Convención de Montreal apliquen, el Transportista deberá, de acuerdo con los procedimientos asentados en sus condiciones generales de transporte y tarifas aplicables, permitir al expedidor aumentar la limitación de responsabilidad declarando un valor mayor para el transporte y pagando un cargo adicional si este se requiere.
7./7.1 En casos de pérdidas, daño o atraso de parte de la carga, el peso que se tomará en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del transportista será solamente el peso del paquete o paquetes involucrados.
7.2 No obstante cualquier otra provisión, para "transporte aéreo extranjero" según definición del Código de Transporte de Estados Unidos (U.S. Transportation code):
7.2.1 En el caso de pérdida, daño o atraso del embarque, el peso que se tomará en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del transportista será el peso que es usado para determinar los cargos de transporte de dicho embarque, y
7.2.2 En el caso de pérdida, daño o atraso de parte del embarque, el peso del embarque en 7.2.1 deberá ser prorrateado a los paquetes cubiertos por la misma guía aérea cuyo valor es afectado por la pérdida, daño o demora. El peso aplicable en el caso de pérdida o daño a uno o más artículos de un paquete será el peso del paquete entero.
8. Cualquier exclusión o limitación de responsabilidad aplicable al Transportista aplicara también a los agentes, empleados y representantes del transportista y a cualquier otra persona cuya aeronave o equipo sea usado por el Transportista para transporte y a los agentes, empleados y representantes de esa persona.
9. El Transportista se compromete a completar el transporte con una presteza razonable cuando este permitido por leyes aplicables, tarifas y regulaciones gubernamentales, el Transportista podrá usar aeronaves o medios de transporte de Transportistas alternativos sin notificación pero tomando en cuenta los intereses del expedidor. El Transportista está autorizado por el expedidor para seleccionar la ruta y todos las escalas intermedias que considera apropiadas o a cambiar o desviarse de la ruta mostrada al anverso.
10. Recibo sin reclamo por parte de la persona con facultad para recibir la carga constituirá evidencia prima facie de que la carga ha sido entregada en buena condición y conforme al contrato de transporte.
10.1 En el caso de pérdida, daño o atraso de la carga, un reclamo por escrito deberá ser hecho al transportista por la persona facultada para el recibo de la carga. Dicho reclamo deberá ser hecho:
10.1.1 En el caso de daño a la carga, inmediatamente después de que se descubra el daño y a más tardar dentro de los 14 días siguientes a la fecha de recibo de la carga;
10.1.2 En el caso de atraso, dentro de los 21 días a partir de la fecha en la cual la carga fue colocada a la disposición de la persona facultada para recibirla.
10.1.3 En el caso que la carga no sea entregada, dentro de los 120 días de la emisión de la guía aérea, o si una guía aérea no ha sido emitida, dentro de los 120 días de la fecha de recibo de la carga para ser transportada por el Transportista.
10.2 Dicho reclamo puede ser hecho al transportista cuya guía aérea fue usada, o al primer Transportista o al último Transportista o al Transportista, que realizó el transporte durante el cual la pérdida, daño o atraso ocurrió.
10.3 Ninguna acción puede ser presentada contra el Transportista a no ser que un reclamo por escrito sea hecho dentro de los límites de tiempo especificados en 10.1.
10.4 Cualquier derecho a indemnización contra el Transportista se extinguirá a menos que una acción sea presentada dentro de los dos años siguientes a la fecha de llegada a su destino, o siguientes a la fecha en que la aeronave debiese haber llegado, o siguientes a la fecha en que el transporte termina.
11. El expedidor deberá cumplir con todas las leyes y regulaciones gubernamentales aplicables de cualquier país al cual o desde el cual la carga pueda ser transportada, incluyendo las relacionadas con el empaque, transporte o entrega de la carga, y deberá proporcionar dicha información y adjuntar dichos documentos a la guía aérea según sea necesario para cumplir con dichas leyes y regulaciones. El Transportista no es responsable hacia el expedidor y el expedidor deberá indemnizar al Transportista por pérdidas o gastos a causa del incumplimiento de esta provisión por parte del expedidor.
12. Ningún agente, empleado o representante del Transportista tiene autoridad para alterar, modificar o dispensar ninguna provisión de este contrato.