

# AIR WAY BILL - TERMS AND CONDITIONS

## AVISO RESPECTO ALA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DE LAS TRANSPORTADORAS

En caso de que el transporte involucre un destino final o una parada en un país de distinto al país de salida, la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal puede ser aplicable y en la mayoría de los casos limitan la responsabilidad de la Transportadora respecto de pérdida, daños o demora de la carga. Dependiendo del régimen aplicable y a menos que se declare un valor más alto, la responsabilidad de la Transportadora puede estar limitada a 19 Derechos Especiales de Giro por kilogramos bajo la Convención de Montreal; 17 Derechos Especiales de Giro bajo la Convención de Varsovia actualizada() por Protocolo No. 4 de Montreal; a 250 francos de oro franceses por kilogramos bajo la Convención de Varsovia (sin actualización por Protocolo No. 4 de Montreal), convertidos a la moneda nacional bajo la ley aplicable, menos que se especifique una cantidad mayor en las condiciones de transporte de la Transportadora.

## CONDICIONES DEL CONTRATO

1. En este Contrato y los Anuncios que aparecen en el presente: TRANSPORTADORA incluye la Transportadora aérea que emite esta guía aérea y todas las Transportadoras que transportan o se comprometen a transportar la carga o a ejecutar cualquier otro servicio relacionado con dicho transporte. DERECHO ESPECIAL DE DRAWING (SDR, *pot sus siglas en ingles*) es un Derecho especial de Giro que se define por el Fondo Monetario Internacional. GONVENCION DE VARSOVIA significa que cualquiera de los siguientes instrumentos es aplicable al Contrato de transporte: el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Referentes al Transporte Internacional Aéreo firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929; ese Convenio con sus enmiendas en La Haya el 28 de septiembre de 1955; ese Convenio con sus enmiendas en La Haya 1955 y por el Protocolo No. 1, 2 o 4 de Montreal (1975), como pueda ser el caso; CONVENCION DE MONTREAL significa el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Internacional Aéreo, realizada en Montreal el 28 de mayo de 1999. 2./2.1 Clave el transporte este sujeto a las reglas referentes a la responsabilidad establecida por la Convención de Varsovia o la Convención de Montreal a menos que ese transporte no sea un "transporte internacional" que se define en los Convenios aplicables. 2.2 En la medida que no entre en conflicto con lo anterior, el transporte y otros servicios relacionados ejecutados por cada Transportador están sujetos a: 2.2.1 Las leyes y reglamentos gubernamentales aplicables. 2.2.2 Las disposiciones contenidas en la guía aérea, las Condiciones de Transporte y reglas, reglamentos e itinerarios relacionados de la Transportadora (sin embargo, no los tiempos de salida y llegada declarados en la misma (y las tarifas aplicables de esa Transportadora que se hacen parte de los presentes y que pueden ser inspeccionadas en cualquier aeropuerto u otra oficina de ventas de carga desde la cual opera servicios regulares. Cuando el transporte es hacia o desde los Estados Unidos, el Transportador y el consignatario tienen derecho a [Jed& a recibir una copia libre de las Condiciones de Transporte de la Transportadora. Las Condiciones de Transporte en la Transportadora incluyen más no estén imitadas: 2.2.2.1 límites en la responsabilidad de la Transportadora por pérdida, daño o demora de productos, incluyendo productos frágiles o perecederos. 2.2.2.2 restricciones en demandas, incluyendo períodos de tiempo dentro de los cuales los transportadores o consignatarios deben presentar una demanda o entablar una acción en contra de la Transportadora por sus actos u omisiones o aquellos de sus agentes; 2.2.2.3 derechos, si hubiese de la Transportadora para cambiar los términos del Contrato. 2.2.2.4 reglas respecto al derecho de la Transportadora a rehusarse a realizar una transportación. 2.2.2.5 derechos de la Transportadora y limitaciones respecto a la demora o falla en ejecutar el servicio incluyendo cambios de programa, sustitución de Transportadora enema o aeronave y nueva ruta. 3. Los lugares convenidos de escala (que pueden ser modificados por la Transportadora en caso de necesidad (son aquellos lugares excepto lugar de salida y lugar de destino señalados al frente del presente o que se muestran en los itinerarios de la Transportadora como lugares de male programados para la ruta. El transporte que va a ser ejecutado conforme al presente por diversas Transportadoras sucesivas es considerado como una sola operación. 4. Para transporte al cual no aplica la Convención de Varsovia ni la Convención de Montreal, la limitación de la responsabilidad de la Transportadora no será menor que la del límite monetario por kilogramos establecida en las tarifas o condiciones generadas de transporte de la Transportadora por pérdida, daño o demora de carga en el entendido que cualquier tal limitación de responsabilidad por un monto menor de 19 SDR por kilogramos no aplicará para transportado hacia o desde los Estados Unidos. 5./5.1 Salvo cuando la Transportadora ha extendido créditos a la consignataria sin el consentimiento escrito del Transportador, el Transportador garantiza el pago de todos los cargos por el transporte debido de acuerdo con la tarifa, condiciones de transporte y reglamentos relacionados, leyes aplicables de la Transportadora (incluyendo leyes nacionales que implementan la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal), reglamentos gubernamentales, Ordenes y requerimientos. 5.2 Cuando no se entrega ninguna parte de la consignación, una demanda con respecto a esa consignación se considerará aunque los cargos de la transportación sobre la misma no estén pagados. 6./6.1 Para carga aceptada para transportación, la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal permite al Transportador incrementar la limitación de responsabilidad declarando un valor mayor por el transporte y pagando un cargo suplementario en caso de ser requerido. 6.2 En la transportación a la cual no aplica ni la Convención de Varsovia ni la Convención de Montreal, la Transportadora de acuerdo con los procedimientos señalados en sus condiciones generadas de transporte y tarifas aplicables, permitirán al Transportador incrementar la limitación de responsabilidad declarando un valor mayor por el transporte y pagar un cargo suplementario en caso de ser así requerido. 7./7.1 En caso de pérdida, daño o demora aparte de la carga, el peso que se va a tomar en cuenta para determinar el límite de responsabilidad de la Transportadora será únicamente el peso del paquete o paquetes involucrados. 7.2 No obstante cualquier otra disposición para "Transportado Aéreo Extranjera" como se define en el Código de Transporte de los Estados Unidos. 7.2.1 En el caso de pérdida, daño o demora a un embarque, el peso que se utilizará para determinar el límite de responsabilidad de la Transportadora será el peso que es utilizado para determinar el cargo por el transporte de dicho embarque. 7.2.2 En el caso de pérdida, daño o demora a una parte de un embarque, el peso del embarque en el inciso 7.2.1 será prorrateado a los paquetes amparados 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 en un paquete será el peso del paquete completo. 8. Cualquier exclusión de limitación de responsabilidad aplicable a la Transportadora aplicará a los agentes, empleados y representantes de la Transportadora y a cualquier persona cuya aeronave o equipo es utilizado por la Transportadora para transporte y los agentes, empleados y representantes de dicha persona. 9. La Transportadora se compromete a completar el transporte con el envío mínimo. Cuando este permitido por las leyes aplicables, las tarifas y los reglamentos gubernamentales, la Transportadora puede utilizar transportes aéreos, aeronaves o modos de transporte sin aviso por la debida consideración o los intereses del Transportador. La Transportadora este autorizada por el Transportador para seleccionar la ruta y todos los lugares de escala intermedios que esta considere apropiados o para cambiar o desviar de la ruta que aparece en el frente del presente. 10. El recibo por persona con derecho a la entrega de la carga sin queja será evidencia prima facie de que el cargo ha sido entregado en buenas condiciones y de acuerdo con el contrato de transporte. 10.1 En el caso de pérdida, daño o demora a la carga, se debe hacer una queja por escrito a la Transportadora por la persona con derecho a la entrega. Esa queja se debe efectuar: 10.1.1 En el caso de daños a la carga inmediatamente después de descubrir el daño y a más tardar dentro del plazo 14 días a partir de la fecha de recepción de la carga. 10.1.2 En el caso de demora dentro de un plazo a 21 días después de la entrega en la cual se colocada la carga a disposición de la persona con derecho a la entrega. 10.1.3 En el caso de no entrega de la carga dentro de un plazo de 120 días a partir de la fecha de emisión de la guía aérea o en caso de que una guía aérea no haya sido emitida, dentro de un plazo de 120 días después de la fecha de recepción de la carga por transporte por la Transportadora. 10.2 Esa queja puede ser hecha a la Transportadora cuya guía fue utilizada o a su primer Transportadora o a la Transportadora o a la Transportadora que ejecuta la transportación en la cual se produjo la pérdida, daño o demora. 10.3 A menos que se haga una queja por escrito dentro de los límites de tiempo especificados en el inciso 10.1, no puede ser entablada ninguna acción en contra de la Transportadora. 10.4 Cualquier derecho a defensa en contra de la Transportadora expirará a menos que se estable una acción dentro de un plazo de dos años a partir de la fecha de arribo en el destino o a partir de la fecha en la cual la aeronave debía haber arribado o a partir de la fecha en la cual se detiene el transporte. El Transportador deberá cumplir con todas las leyes y reglamentos gubernamentales aplicables de cualquier país hacia o desde el cual puede ser transportada la carga incluyendo aquellos referentes al empaque, transporte a entrega de la carga y debe proporcionar aquella información y anexar aquellos documentos a la guía aérea que puedan ser necesarios para cumplir con esas leyes y reglamentos. La Transportadora no es responsable ante el Transportador y el Transportador deberá indemnizar a la Transportadora por la pérdida o gastos debidos a la falla por el Transportador en cumplir con esta disposición. 12. Ningún agente, empleado o representante de la Transportadora tiene autoridad para alterar, modificar o dispensar ninguna disposición de este contrato.

## 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, liability of the Carrier may be limited to 19 Special Drawing Rights per kilogram under the Montreal Convention. 17 Special Drawing Rights per kilogram under the Warsaw Convention as amended by Montreal Protocol No. 4; or 250 French gold francs per kilogram under the Warsaw Convention (unamended by Montreal Protocol No. 4), converted into national currency under applicable law, unless a greater amount is specified in the Carrier's conditions of carriage.

## 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 Carriers is regarded as a single operation. 4. For carriage to which neither the Warsaw Convention nor the Montreal Convention applies, Carrier's liability limitation shall not be less than the per kilogram monetary limit set out in Carrier's tariffs or general conditions of carriage for cargo lost, damaged or delayed, provided that any such limitation of liability in an amount less than 19 SDR per kilogram will not apply for carriage to or from the United States. 5./5.1 Except when the Carrier has extended credit to the consignee without the written consent of the shipper, the shipper guarantees payment of all charges for the carriage due in accordance with Carrier's tariff, conditions of carriage and related regulations, applicable laws (including national laws implementing the Warsaw Convention and the Montreal Convention), government regulations, orders and requirements. 5.2 When no part of the consignment is delivered, a claim with respect to such consignment will be considered even though transportation charges thereon are unpaid. 6./6.1 For cargo accepted for carriage, the Warsaw Convention and the Montreal Convention permit shipper to increase the limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required. 6.2 In carriage to which neither the Warsaw Convention nor the Montreal Convention applies Carrier shall, in accordance with the procedures set forth in its general conditions of carriage and applicable tariffs, permit shipper to increase the limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if so required. 7./7.1 In cases of loss of, damage or delay to part of the cargo, the weight to be taken into account in determining Carrier's limit of liability shall be only the weight of the package or packages concerned. 7.2 Notwithstanding any other provisions, for "foreign air transportation" as defined by the U.S. Transportation Code: 7.2.1 In the case of loss of, damage or delay to a shipment, the weight to be used in determining Carrier's limit of liability shall be the weight which is used to determine the charge for carriage of such shipment; and 7.2.2 in the case of loss of, damage or delay to a part of a shipment, the shipment weight in 7.2.1 shall be prorated to the packages covered by the same air waybill whose value is affected by the loss, damage or delay. The weight applicable in the case of loss or damage to one or more articles in a package shall be the weight of the entire package. 8. Any exclusion or limitation of liability applicable to Carrier shall apply to Carrier's agents, employees, and representatives and to any person whose aircraft or equipment is used by Carrier for carriage and such person's agents, employees and representatives. 9. Carrier undertakes to complete the carriage with reasonable dispatch. Where permitted by applicable laws, tariffs and government regulations, Carrier may use alternative carriers, aircraft or modes of transport without notice but with due regard to the interests of the shipper. Carrier is 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 Carrier, 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.