

INSTITUTO LOGÍSTICO
Colombia • México • República Dominicana

DIPLOMADO INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE FIATA

Transporte aéreo y aeropuertos

Tema: Condiciones generales para la carga aérea

Instructor: Lic Virginia Gallardo Reyes

México y Panamá

Marzo de 2022

Presentación



Lic. Virginia Gallardo Reyes

- Directora General en Gallardo Cargo, S.A. de C.V.
- Más de 25 años de experiencia en logística internacional y especialista en transporte aéreo y envío de carga especial.
- Instructor profesional avalado por la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA)
- Directora del grupo de trabajo aéreo de la Asociación Mexicana de Agentes de Carga, A.C. (AMACARGA)

MODULO TRANSPORTE AEREO Y AEROPUERTOS

Condiciones generales para el Transporte Aéreo.

• OBJETIVO

- ❖ *Conocer* la estructura y objetivos de IATA; observar aspectos de cooperación con otros organismos gubernamentales y no gubernamentales.
- ❖ *Revisar* el mecanismo que permite a un Agente de Carga ser acreditado como agente IATA.
- ❖ *Identificar* los límites de responsabilidad de las aerolíneas en el manejo de la carga de acuerdo a la normativa aplicable.

Contenido

✈ ¿Regular? ¿Para qué?

- ✈ Estructura de la aviación civil internacional
- ✈ Organismos públicos y privados en el Aerotransporte
- ✈ Autoridades Mundiales
- ✈ La Organización IATA y los Acuerdos de la Agencia.
- ✈ Acuerdos de Montreal
- ✈ Responsabilidad de las aerolíneas
- ✈ Posibilidades de aumentar la responsabilidad de las aerolíneas

¿Regular?

¿Para qué?

Una de las principales razones por las cuales la comunidad internacional decidió regular y así poner en orden al aerotransporte fue:

- La capacidad de este medio de acceder con gran velocidad a los espacios aéreos de cualquier lugar del mundo y a sus mercados.

Los gobiernos se dieron cuenta que había que normar temas como:

- Soberanía
- Acceso a los mercados (Derechos de tráfico)
- Protección de sus nacionales (Operadores y clientes)
- Cuestiones técnicas

Contenido

✈ ¿Regular? ¿Para qué?

✈ Estructura de la aviación civil internacional

✈ Organismos públicos y privados en el Aerotransporte

✈ Autoridades Mundiales

✈ La Organización IATA y los Acuerdos de la Agencia.

✈ Acuerdos de Montreal

✈ Responsabilidad de las aerolíneas

✈ Posibilidades de aumentar la responsabilidad de las aerolíneas

Estructura de la aviación y de la aviación civil en particular

- ✓ AVIACIÓN CIVIL / MILITAR / ESTADO
- ✓ AVIACIÓN COMERCIAL (AEROTRANSPORTE) / AVIACIÓN GENERAL

- ✓ PASAJEROS / CARGA
- ✓ NACIONAL / INTERNACIONAL
- ✓ REGULAR / FLETAMENTO
- ✓ EJECUTIVA (TAXI AÉREO/ CORPORATIVO) / ESPECIALIZADA
(AGRÍCOLA/AEROFOTOGRAFÍA/TENDIDO DE CABLES)/ ESCUELAS/
DEPORTIVA



Contenido

- ✈ ¿Regular? ¿Para qué?
- ✈ Estructura de la aviación civil internacional
- ✈ Organismos públicos y privados en el Aerotransporte
- ✈ Autoridades Mundiales
- ✈ La Organización IATA y los Acuerdos de la Agencia.
- ✈ Acuerdos de Montreal
- ✈ Responsabilidad de las aerolíneas
- ✈ Posibilidades de aumentar la responsabilidad de las aerolíneas

Organismos públicos y privados en el aerotransporte

PÚBLICOS

SCT, AFAC,
SENEAM, ASA, CIAAC,
SSP, SHCP, SDN, MARINA, SSA, SAGARPA

PRIVADOS

AEROLÍNEAS
CAMARAS INDUSTRIALES (CANAERO)
SINDICATOS (ASPA)
COLEGIADOS (COLEGIO DE PILOTOS AVIADORES DE MÉXICO)
ORGANISMOS INTERNACIONALES (OACI, IATA ETC)

Contenido

- ✈ ¿Regular? ¿Para qué?
- ✈ Estructura de la aviación civil internacional
- ✈ Organismos públicos y privados en el Aerotransporte
- ✈ Autoridades Mundiales
- ✈ La Organización IATA y los Acuerdos de la Agencia.
- ✈ Acuerdos de Montreal
- ✈ Responsabilidad de las aerolíneas
- ✈ Posibilidades de aumentar la responsabilidad de las aerolíneas

Autoridades Mundiales



IATA

“International Air Transport Association”



OACI

“Organización de Aviación Civil Internacional”



FIATA

“ Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés ”

Sus miembros actuales suman cerca de **290 compañías Aéreas** que representan el 83% del tráfico Aéreo Internacional.
(<https://www.iata.org/en/about/members/>)

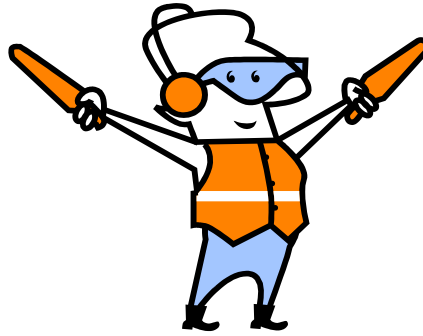
- Su **objetivo principal** es promover la operación ordenada de los servicios de Aviación Civil a nivel mundial.
- Promover el Transporte Aéreo seguro para beneficio de todas las personas.
- Nutrir el comercio Aéreo y estudiar los problemas relacionados con el Aerotransporte.
- Propiciar la colaboración entre empresas del transporte Aéreo y las involucradas con servicios de Transportación Internacional.
- Cooperar con las diversas Organizaciones Internacionales.

Ventajas que ofrece IATA a la comunidad Aeronáutica Mundial :

- Busca simplificar los procesos de viaje y transporte.
- Promueve reglas definidas a efecto de general un servicio más seguro.
- Sirve de intermediario entre los usuarios, los Agentes de Carga y las Aerolíneas.
- Actúa como instancia de referencia técnica y comercial para proveedores de servicio Aeronáutico.
- Códigos de aeropuertos y Líneas Aéreas.



AEROPUERTOS



PROVEEDORES DE LA INDUSTRIA



SOCIOS AFILIADOS

AGENCIAS DE VIAJES



AGENTES DE CARGA

AEROLINEAS

Departamentos o grupos de trabajo dentro de IATA

1.- Departamento de Trafico o Carga

- Representa a la Industria en asuntos de correo Aéreo.
- Promueve programas de alerta de fraudes.

2.- Departamento Legal

- Asesoría Legal a sus miembros
- Distribuye y publica información en problemática Legal.
- Formula posiciones Legales ante otras Organizaciones y/o Gobiernos.

3.- Departamento de Operaciones

- Elabora estadísticas en asuntos de seguridad
- Realiza seminarios sobre seguridad e integridad.

Departamentos o grupos de trabajo dentro de IATA

4.- Departamento de Asunto de la Industria.

- Representa a IATA a niveles regionales (CASS)
- Ejecuta programas de entrenamiento.
- Analiza tendencias económicas y políticas

5.- Departamento de Servicios Financieros

- Supervisa la función de los convenios interlineales
- Organiza y coordina cargos por servicios y costos por combustibles

6.- Departamento de Medioambiente

- Promueve mejoras al medio ambiente con nuevos combustibles.
- Mantiene el flujo de información entre sus asociados

¿Pregunta??



1.- Departamento de Tráfico o Carga



2.- Departamento Legal



3.- Departamento de Operaciones



5.- Departamento de Servicios Financieros



6.- Departamento de Medioambiente



4.- Departamento de Asunto de la Industria

Metas de IATA:

- Promover la armonización global del equipo Aéreo.
- Identificar y mitigar prioritariamente los asuntos de costos operacionales.
- Identificar oportunidades de reducción en el consumo de combustible.
- [Reducir emisiones para el medio ambiente.](#)

El futuro de IATA

Como una consecuencia de la desregulación del aerotransporte La IATA necesita reinventarse a fin de mantener su valor en la industria más allá de servir de eje regulador documental y tarifario. Algunas de sus tendencias han sido:

- Fortalecer sus aportaciones técnicas a fin de garantizar entre otras la seguridad, regularidad, eficiencia, comodidad y economía de las operaciones, vinculándose aún más con la OACI en iniciativas técnicas como son IOSA (IATA OPERATING SAFETY AUDIT).
- Encontrar la manera de que las operaciones de aerotransportes sean más “verdes” (E ticket, bio-fuels etc.)
- Reforzando sus labores de consultoría y capacitación.



Servicios, Soluciones y Web

www.iata.org



[About Us](#) | [Membership](#) | [Work Groups](#) | [Areas of Activity](#) | [Solutions](#) | [Events](#) | [Training](#) | [Pressroom](#)

[IATA by Region](#) | [Careers](#) | [Customer Service](#)

- [Home](#)
- [IATA by Region](#)
 - [Africa](#)
 - [Asia Pacific](#)
 - [China and North Asia](#)
 - [Europe](#)
 - [Latin America & The Caribbean](#)
 - [Middle East & North Africa](#)
 - [North America](#)
 - [Russia & CIS Countries](#)

IATA by Region



[Home](#) » [IATA by Region](#)

IATA's global reach extends to 150 countries covered through 67 offices around the globe. IATA regional pages are your access to regional information, such as industry issues, safety and security, agency programs and regional planning, regulatory public policies, and more.

- [Africa](#)
- [Middle East and North Africa \(MENA\)](#)
- [Europe](#)
- [Russia and CIS Countries](#)
- [China and North Asia](#)
- [Asia Pacific](#)
- [Latin America & The Caribbean](#)
- [North America](#)

371,944
visitors/month
trust this source
for information

[Annual Report \(pdf\)](#)

[Airlines International Magazine](#)



OACI

La **Organización de Aviación Civil Internacional** es un Organismo de Las Naciones Unidas, rector de la Aviación Civil Internacional.

Su estructura está establecida en el Convenio de Chicago de 1944 y sus distintos anexos.

La OACI establece normas y regulaciones internacionales necesarias para garantizar la seguridad, eficiencia y regularidad del transporte aéreo y sirve de catalizador para la cooperación en todas las esferas de la Aviación Civil entre sus 185 Estados Contratantes.

Se comunica internacionalmente a través de los 18 documentos denominados anexos de la OACI:

- Anexo 1 - Licencias al personal técnico Aeronáutico
- Anexo 2 - Reglamento del aire.
- Anexo 3 - Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

Parte I - Apéndices y adjuntos

- Anexo 4 - [Cartas aeronáuticas](#)
- Anexo 5 - Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres.
- Anexo 6 - Operación de aeronaves

Parte I - Transporte aéreo comercial internacional - aviones.

Parte II - Aviación general internacional - aviones.

Parte III - Operaciones internacionales - helicópteros.

- Anexo 7 - Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves.
- Anexo 8 – [Aeronavegabilidad](#).

Se comunica internacionalmente a través de los 18 documentos denominados anexos de la OACI:

- Anexo 9 - Facilitación (simplificación de trámites)
- Anexo 10 - Telecomunicaciones aeronáuticas.
 - Volumen I - Radio ayudas para la navegación.
 - Volumen II - Procedimientos de comunicación
 - Volumen III - Sistemas de comunicación.
 - Parte I - Sistemas de comunicación con datos digitales.
 - Parte II - Sistemas de comunicación por voz.
 - Volumen IV - Sistema de radar de vigilancia y sistema anticolidión.
 - Volumen V - Utilización del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas.
- Anexo 11 - Servicios de tránsito aéreo. (Servicio de control de tránsito aéreo. Servicio de información de vuelo. Servicio de alerta).
- Anexo 12 - Búsqueda y salvamento
- Anexo 13 - Investigación de accidentes e incidentes de aviación.
- Anexo 14 - Aeródromos.
 - Volumen I - Diseño y operaciones de aeródromos.
 - Volumen II - Helipuertos.
- Anexo 15 - Servicios de información aeronáutica.

Se comunica internacionalmente a través de los 18 documentos denominados anexos de la OACI:

- Anexo 16 - Protección del medio ambiente.
Volumen I - Ruido de las aeronaves.
Volumen II - Emisión de los motores de las aeronaves.
- Anexo 17 - Seguridad: Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.
- Anexo 18 - Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

Cada uno de estos anexos son respetados por las Autoridades Aeronáuticas locales. Tomando en cuenta para la implantación de su propia reglamentación Aeronáutica.

FIATA



Es una organización que agrupa a los Agentes de Carga, Firms logísticas y a los denominados “Arquitectos de Transporte”.

Se extiende al manejo de Almacenes, Aduanas , Tramitación Marítima, Aérea, Operación de Transporte Terrestre, Consolidaciones, entre otros. Que son parte de la Transportación Internacional.

Busca incrementar la calidad de los servicios ofrecidos por estos profesionales, por medio de la estandarización de documentos y servicios.

La META de FIATA es proteger los intereses de la industria a un nivel Internacional por medio de una red de profesionales en el sector.

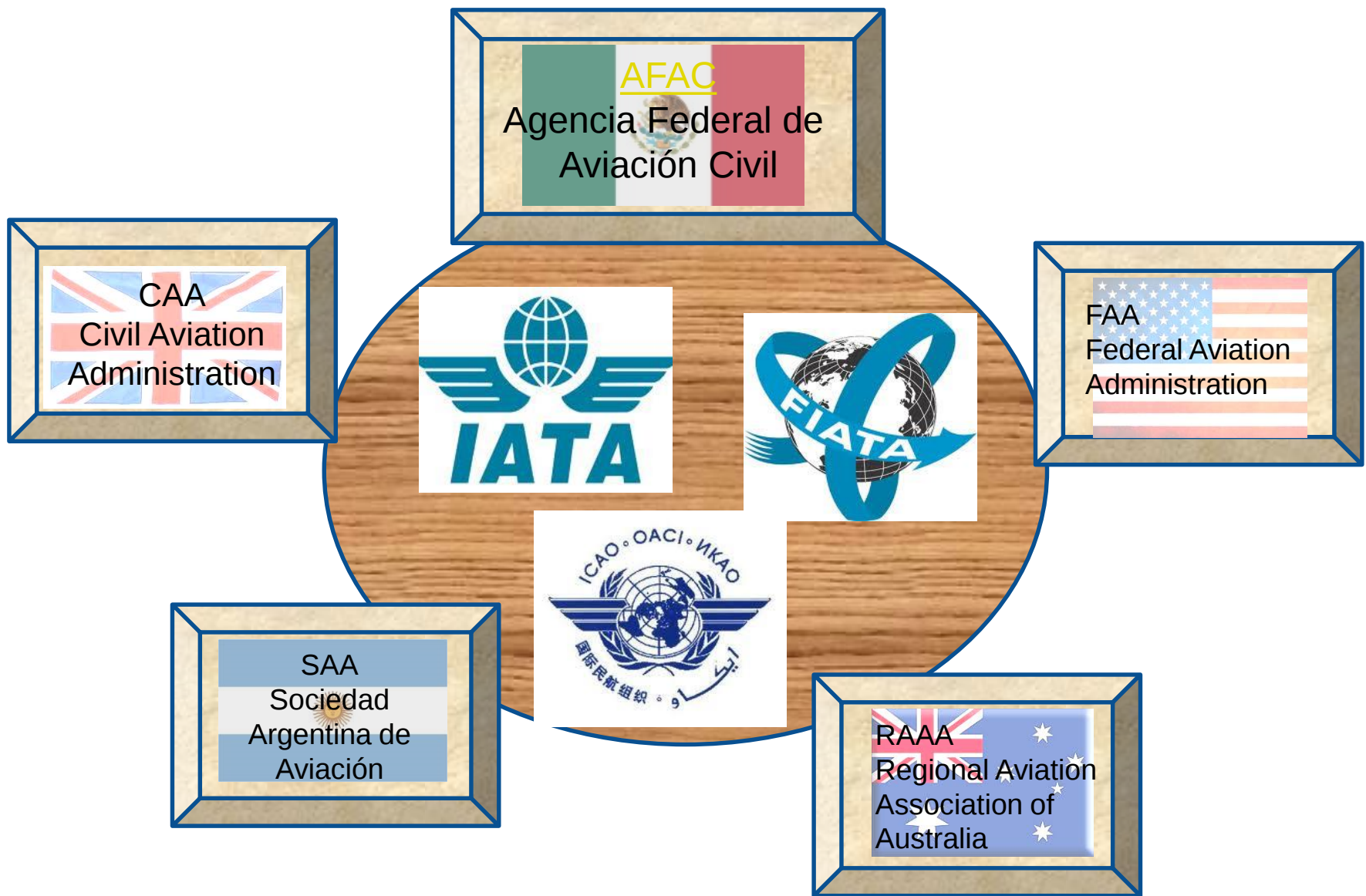
COMITES TECNICOS EN FIATA

- Asuntos Legales, documentos y seguros.
- Relaciones Públicas.
- Entrenamiento Vocacional.
- Transporte Ferroviario.
- Transporte Terrestre.
- Transporte Marítimo y combinado.
- Instituto de Carga Aérea.
- Asuntos Aduanales
- Asuntos de Tráfico

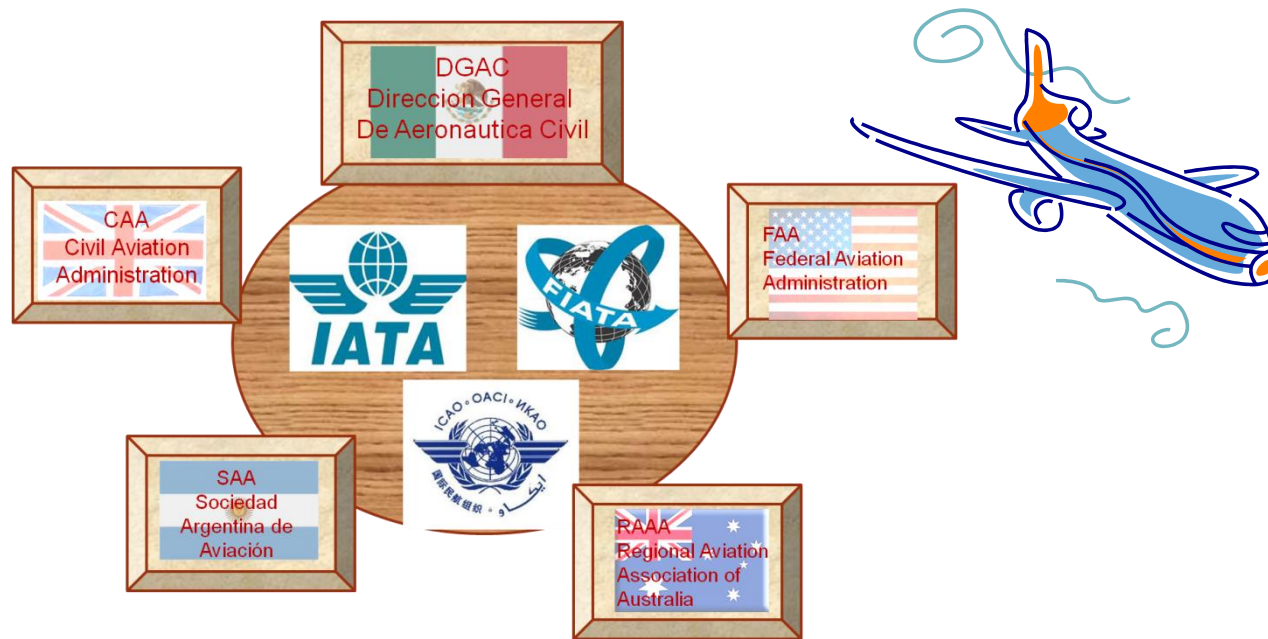
INSTITUTO DE CARGA AEREA DE FIATA

Puede influir sobre decisiones en áreas como:

- Políticas generales de las Agencias.
- Manejo en tierra.
- Procedimientos Aduanales.
- Aplicación de EDP (Electronic Data Processing)
- Estandarización y Documentación.
- Comisiones y otras formas de remuneración.



Intercambio de Cooperación entre GOBIERNOS y ORGANIZACIONES



Intercambio de Cooperación entre GOBIERNOS , ORGANIZACIONES Y AEROLINEAS

Estandarización de Fletes y condiciones

Nuevas tendencias tecnológicas y estándares a nivel mundial

- Tarifas
- Cargos
- Destinos
- Vuelos

Se encuentran en publicaciones internacionales, que podremos consultar con nuestro Agente de Carga de cada Región

Contenido

- ✈ ¿Regular? ¿Para qué?
- ✈ Estructura de la aviación civil internacional
- ✈ Organismos públicos y privados en el Aerotransporte
- ✈ Autoridades Mundiales
- ✈ La Organización IATA y los Acuerdos de la Agencia.
- ✈ Acuerdos de Montreal
- ✈ Responsabilidad de las aerolíneas
- ✈ Posibilidades de aumentar la responsabilidad de las aerolíneas

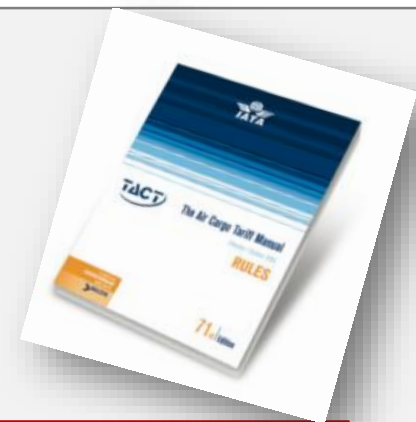
IATA y sus Acuerdos...

Sección 1.4.1

Sección 8.1

Sección 8.1.3

Resolución 600



ACUERDO INTERLINEAL DE TRAFICO-CARGA DE IATA

- Controla la transportación Interlineal de carga.
- Coordina los acuerdos entre transportistas sobre una base bilateral.
- Acciona procedimientos de carga de acuerdo a las resoluciones IATA
- Implementa condiciones para los miembros no IATA que desean adherirse.

Certificación Agente de Carga IATA

- Equipo calificado y debidamente capacitado para el manejo de Mercancía Peligrosa.
- Buena capacidad Financiera.
- Facilidades para el manejo de la carga y áreas de trabajo adecuadas.
- Fuerte énfasis en la promoción del Transporte Internacional de Carga.



Requisitos:

1.- LOCALES

- Mínimo 1 oficina y 1 bodega / almacén.

2.- FINANCIERAS

- Hoja de Balance (vigencia de máximo 6 meses), preparado por un Contador Público Independiente.
- Estados Financieros / Activos-Pasivos, Pérdidas y Ganancias, verificación de saldos en Bancos (últimos 3 meses) más informa del Contador sobre las bases de su preparación (revisado, certificado y/o Auditado).
- Capital mínimo de trabajo \$10,000.⁰⁰ Usd
- Tangibles mínimo \$15,000 Usd.⁰⁰
- Garantía (Bancaria o Fianza) mínimo por \$25,000.⁰⁰ Usd (Vigencia de 1 año)

(A partir del 2012 nuevas cantidades)

Requisitos:

3.- Formulario de Solicitud

- Completo y firmado

4.- Copia de la Licencia comercial o Registro Mercantil local.

- Documentos que autorice su funcionamiento como Agencia de Carga y sus responsabilidades fiscales.

5.- Copia del Acta Constitutiva.

- Última actualización del documento donde indique los actuales propietarios de la Agencia de Carga.

6.- Copia de Certificados.

- 2 Colaboradores de tiempo completo.
- [Regulación de Mercancías Peligrosas. \(DGR\) – vigencia 2 años-](#)

7.- Copia de Certificados de entrenamiento.

- Introductorio o básico sobre Carga Aérea.
- Seguridad en Carga Aérea (al menos 1 colaborador)

8.- Copia de contrato de arrendamiento

- Documento que certifique la propiedad

Agente de Carga IATA CASS (Cargo Account Settlement System)



- El Sistema CASS esta diseñado para simplificar la facturación entre **las Líneas Aéreas y los Agentes de Carga registrados.**
- Opera a través de un sistema Internacional denominado **CASS LINK .**
- Cuenta con **61 oficinas** a finales del 2010.
- Todas las compañías aéreas tienen derecho a participar.. Derechos de inscripción son de \$ 2500.⁰⁰ Usd para aerolíneas miembros de IATA y \$ 3500.⁰⁰ Usd para Líneas Aéreas no miembros.
- Los Agentes Acreditado como IATA tiene el acceso al sistema sin costo. Mientras que los Asociados CASS se adhieren mediante un costo definido localmente.



Contenido

- ✈ ¿Regular? ¿Para qué?
- ✈ Estructura de la aviación civil internacional
- ✈ Organismos públicos y privados en el Aerotransporte
- ✈ Autoridades Mundiales
- ✈ La Organización IATA y los Acuerdos de la Agencia.
- ✈ Acuerdos de Montreal
- ✈ Responsabilidad de las aerolíneas
- ✈ Posibilidades de aumentar la responsabilidad de las aerolíneas

Responsabilidad de las Aerolíneas y el Agente de Carga

“El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de la carga, por la sola razón de que el hecho que causo el daño se haya producido durante el transporte aéreo”

Art 18 Convenio de Montreal

No obstante, el Convenio indica las circunstancias en que el Transportista no es responsable de conformidad con lo siguiente:

- Naturaleza de la carga, o un defecto propios de la misma.
- El embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes.
- Un acto de guerra o un conflicto armado.
- Un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, salida o tránsito de la carga

Contenido

- ✈ ¿Regular? ¿Para qué?
- ✈ Estructura de la aviación civil internacional
- ✈ Organismos públicos y privados en el Aerotransporte
- ✈ Autoridades Mundiales
- ✈ La Organización IATA y los Acuerdos de la Agencia.
- ✈ Acuerdos de Montreal
- ✈ Responsabilidad de las aerolíneas
- ✈ Posibilidades de aumentar la responsabilidad de las aerolíneas

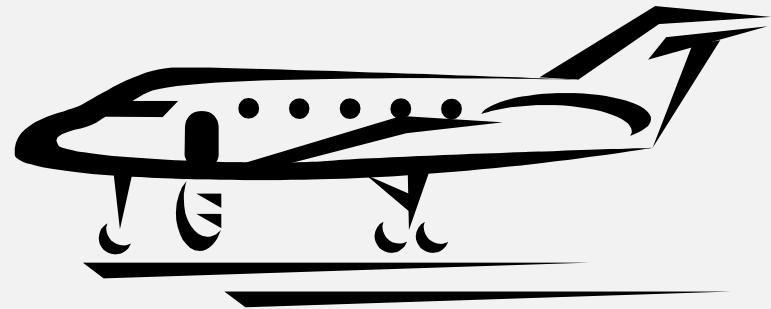
Coordinación Aerolíneas-Agente de Carga

La Línea Aérea asume la responsabilidad en el manejo de la carga al momento de aceptar un embarque Internacional.

Las responsabilidades se enlistan en el TACT RULES regla 2.1.3

Para aceptar cualquier envío es necesario tomar en consideración los siguientes factores:

- ❖ Dimensiones
- ❖ Peso
- ❖ Volumen
- ❖ Contenido
- ❖ Embalaje
- ❖ Restricciones en la aceptación de embarques
- ❖ Marcas y etiquetado



Contenido

- ✈ ¿Regular? ¿Para qué?
- ✈ Estructura de la aviación civil internacional
- ✈ Organismos públicos y privados en el Aerotransporte
- ✈ Autoridades Mundiales
- ✈ La Organización IATA y los Acuerdos de la Agencia.
- ✈ Acuerdos de Montreal
- ✈ Responsabilidad de las aerolíneas
- ✈ Posibilidades de aumentar la responsabilidad de las aerolíneas

Posibilidades de aumentar la responsabilidad de las aerolíneas

Para los montos de responsabilidad hay que recordar que el MP4 revisado anteriormente adopta al DEG como base para la indemnización, pasando a 22 DEG. No obstante lo anterior, el Artículo 25 del Convenio de Montreal señala que:

“El transportista podrá estipular que el contrato de transporte estará sujeto a límites de responsabilidad más elevados que los previstos en el Convenio, o que no estará sujeto a ningún límite de responsabilidad.”

Obviamente en estos casos el expedidor de la carga deberá cubrir el costo de las garantías que le va a ofrecer la compañía aérea. Así el “Declared Value for Carriage” es la declaración del valor de la mercancía por parte del embarcador y “Valuation Charges” es el cálculo que hace el transportista del costo de la garantía respectiva para responder por encima de la Ley y de los Convenios Internacionales.



AÉREO INTERNACIONAL

AVIS CONCERNANT LA LIMITE DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

LE VOYAGE EN TRAIN OU PAR MER DANS UN PAYS AUTRE QUE CELUI DE DÉPART, LA CONVENTION DE MONTREAL, LA CONVENTION DE VARNHOE FOUSSIER ET L'ATTACHEMENT À LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORT EN CAS D'INTÉL D'ANISME OU DE RETARD DU PRT. LA LIMITE DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORT, CONFORMÉMENT À CES CONVENTIONS, EST LA MÊME QUE CELLE DONNÉE AU BOU-TAFRANCISME, À MOINS QUE UNE VALEUR INFÉRIEURE NE SOIT DÉCLARÉE.

CONDITIONS DU CONTRAT

1. cures se prezintă conținut al acestor date în continuare :

CONVENTION DE VARSOPPE (Warsaw Convention) determine egale ca instrumente sunt:
a) convention pour unification de certaines regles relatives au transport aereen international
signee a Varsovie le 12 octobre 1929.

CONVENTION DE MONTREAL (Montreal Convention designe la convention pour l'unification d'une partie des regles relatives au transport aérien international, signee a Montreal le 28 mai 1961).

2.2 tant la mesure de cela ne constitue pas ce qui précède, le transport et les autres services connexes fournis par chaque transporteur sont assujettis :

aux coûts et aux règlements gouvernementaux applicables

2.2 aux dispositions de la lettre de transport aérien, aux conditions de transport ainsi qu'aux règles réglementaires, normatives (mais pas aux normes de départ et d'arrivée indiquées) et réglementaires relatives à l'émission de billets pour les passagers en transit qui ont obtenu un permis d'embarquement sans passer dans leur pays d'origine ou de destination.

Le responsable assure de prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité des personnes et des biens, respecter et se conformer aux obligations et fonctions de l'exploitant, en particulier, en ce qui concerne les conditions de transport du transporteur, lesquelles conditions précisent entre autres les règles de la responsabilité du transporteur en cas de perte, d'endommagement ou de retard des marchandises, notamment des marchandises fragiles ou périssables.

Le transporteur a le droit de refuser le transport si le client ne respecte pas les conditions de transport. Le transporteur a le droit de refuser le transport si le client ne respecte pas les conditions de transport.

2. Les excises convergées qui peuvent être imputées par le transporteur en cas de nécessité sont les excises, excepté les droits de dépôt et de circulation, indiqués au recto ou control ou dans les messages du transporteur comme étant des excises payables sur le parcours. Le transporteur

4. tant le cas de transport pour lequel la convention de transport ne s'applique pas, et
responsabilité du transporteur pour le fret perdu, endommagé ou retardé pendant plus de 15 jours
de voyage spéciaux par voie aérienne, à moins qu'un autre mode de transport supérieur soit disposé dans
les 15 jours, convention applicable au fret, est, réglementaire, tarifaire, ou est, convention, d'opérateur.

5.1 À moins que le transporteur n'ait consenti un crédit au destinataire sans contrepartie écrite et respectueux de la date limite de paiement de tout acte de transport ou conformément aux règlements tarifaires, aux conditions de transport et aux règlements connexes du transporteur, au fait approuvé par écrit par les autorités traitant en œuvre la conversion de l'avis de l'avis.

en ce qui concerne le fret accepté pour le transport, la convention de Varsovie et la convention de Montréal imposent respectivement à l'auteur de l'infraction de responsabilité en déclarant une valeur

K2. Le transport est-il autorisé pour des raisons de sécurité, de santé ou de bien-être ?
 Le transport est autorisé si les conditions de transport et les règlements techniques applicables et acceptés à l'échelle de responsabilité en occasionnent une valeur supérieure pour le transport et si aucun des cas suivants n'est applicable :

1.1 dans ce cas, de partie, d'encouragement ou de nature d'une partie de fret, se doit de prendre en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur sera uniquement le point de ou l'acte de cargo.

2.1 en cas de perte, d'encassement ou de retard d'une expédition, le point a droit pour transporter la infime de responsabilité du transporteur sans être tenu de couvrir les frais de transport de toute expédition et

g. toute accusation ou imputation de la responsabilité appliquée au transporteur vous sera jugée, émise et représentée au transporteur ainsi que toute personne dont les agents ou

9. Le transporteur engage à assurer le transport d'un seul tonnage. Lorsque cela est possible, par ses soins, rigoureusement lesdits et les règlements gouvernementaux applicables, le transporteur peut inclure à d'autres transporteurs. Toutefois, les modes de transport tels que par exemple, rail, ou local, comme les ports de l'exercice, la traversée des frontières, etc.

10. Le lot est-il exempt de taxes? ☐ Oui ☐ Non

en cas de perte, d'endommagement ou de mise en fret, une réclamation doit être faite par écrit au transporteur par la personne autorisée à prendre livraison de la réception, cette réclamation doit être effectuée :

L1 en cas d'endommagement ou fret, immédiatement après, si découverte des dommages et si possible dans les 14 jours suivant la date de réception du fret

1.2 en cas de non-remise du fret, dans un délai maximal de 15 jours, la responsabilité de la perte ou du dommage est de la responsabilité de l'expéditeur, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte ou le dommage est dû à une cause étrangère.

4.3 A moins qu'une réclamation ne soit faite par écrit dans les délais spécifiés au no 1, aucune mesure ne pourra être prise contre le transporteur.

[illegible]

12. L'autorité compétente, en vertu de la présente convention, a le droit de contrôler, à tout moment, les documents relatifs à la circulation des marchandises, et de vérifier, à tout moment, les marchandises transportées, afin de s'assurer qu'elles sont conformes à la réglementation en vigueur. Le transporteur est responsable envers l'autorité compétente et les autorités des pays de destination et de transit de la conformité des marchandises transportées avec la réglementation en vigueur. Le transporteur est responsable envers l'autorité compétente et les autorités des pays de destination et de transit de la conformité des documents relatifs à la circulation des marchandises avec la réglementation en vigueur.

supprimer ses dispositions au présent contrat.

NOTICE CONCERNING CARRIERS' LIMITATION OF LIABILITY

If the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of origin, the Montreal Convention may be applicable and in most cases limit the liability of the carrier in respect of the cargo. Depending on the applicable regime and unless a higher value is declared, liability of the carrier is limited to a maximum of 2,500 SDR per kilogram of gross weight of the cargo.

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. WARREN	6.2 In carriage to Montreal Convention applicable tariffs, procedures set forth applicable tariffs, liability by declaring
---	--

2 2.1 Carriage is subject to the rules relating to liability

CONDITIONS OF CONTRACT

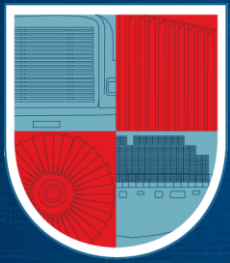
1 In this contract and the Notices appearing hereon: CARRIER includes the air carrier issuing this air waybill and all carriers that carry or undertake to carry the cargo or perform any other services related to such carriage. SPECIAL DRAWING RIGHT (SDR) is a Special Drawing

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

Right as defined by the International Monetary Fund. **WARIAN CONVENTION** means whichever of the following instruments is applicable

2 2.1 Carriage is subject to the rules relating to liability

2.2.1 applicable laws and government regulations; or damage to one or more articles in a package shall be the weight of

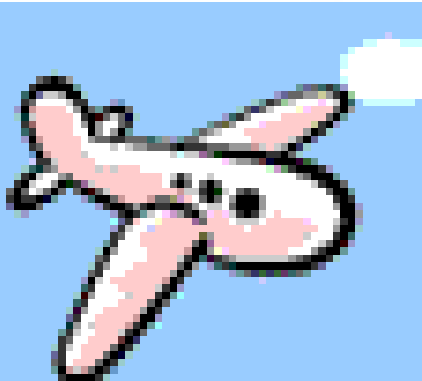


INSTITUTO SUPERIOR
DE ESTUDIOS LOGÍSTICOS

MUCHAS GRACIAS!!!!

ALGUNA PREGUNTA, DUDA,
COMENTARIO

????????



Virginia Gallardo