

## NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY



## AVISO CONCERNIENTE AL LÍMITE DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

If the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Montreal Convention or the Warsaw Convention may be applicable to the liability of the Carrier in respect of loss of, damage or delay to cargo. Carrier's limitation of liability in accordance with those Conventions shall be as set forth in subparagraph 4 unless a higher value is declared.

Si el transporte termina o tiene una escala en un país distinto al de salida, podrá aplicarse el Convenio de Varsovia o el Convenio de Montreal que en la mayoría de los casos limitan la responsabilidad del Transportista respecto a pérdida, daños o atrasos de la carga. Dependiendo del régimen aplicable, y salvo se declare un valor superior, la responsabilidad del Transportista puede limitarse a 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo o 250 francos oro franceses por kilogramo, convertidos en la moneda nacional de acuerdo con la ley aplicable. El Transportista considerará 250 francos oro francés como la conversión equivalente a 17 Derechos Especiales de Giro salvo que se especifique una cantidad mayor en las condiciones de transporte del Transportista.

## 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 the Montreal Convention does not apply, Carrier's liability limitation for cargo loss, damaged or delayed shall be 19 SDRs per kilogram unless a greater per kilogram monetary limit is provided in any applicable Convention or in Carrier's tariffs or general conditions of carriage.

5./5.1 Except when the Carrier has extended credit to the consignee without the written consent of the shipper, the shipper guarantees payment of all charges for the carriage due in accordance with Carrier's tariff, conditions of carriage and related regulations, applicable laws (including national laws implementing the Warsaw Convention and the Montreal Convention), government regulations, orders and requirements.

5.2 When no part of the consignment is delivered, a claim with respect to such consignment will be considered even though transportation charges thereon are unpaid.

6./6.1 For cargo accepted for carriage, the Warsaw Convention and the Montreal Convention permit shipper to increase the limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.

6.2 In carriage to which neither the Warsaw Convention nor the Montreal Convention applies Carrier shall, in accordance with the procedures set forth in its general conditions of carriage and applicable tariffs, permit shipper to increase the limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if so required.

7./7.1 In cases of loss of, damage or delay to part of the cargo, the weight to be taken into account in determining Carrier's limit of liability shall be only the weight of the package or packages concerned.

7.2 Notwithstanding any other provisions, for "foreign air transportation" as defined by the U.S. Transportation Code:

7.2.1 in the case of loss of, damage or delay to a shipment, the weight to be used in determining Carrier's limit of liability shall be the weight which is used to determine the charge for carriage of such shipment; and

7.2.2 in the case of loss of, damage or delay to a part of a shipment, the shipment weight in

7.2.1 shall be prorated to the packages covered by the same air waybill whose value is affected by the loss, damage or delay. The weight applicable in the case of loss or damage to one or more articles in a package shall be the weight of the entire package.

8. Any exclusion or limitation of liability applicable to Carrier shall apply to Carrier's agents, employees, and representatives and to any person whose aircraft or equipment is used by Carrier for carriage and such person's agents, employees and representatives.

9. Carrier undertakes to complete the carriage with reasonable dispatch. Where permitted by applicable laws, tariffs and government regulations, Carrier may use alternative carriers, aircraft or modes of transport without notice but with due regard to the interests of the shipper. Carrier is 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.

## CONDICIONES DEL CONTRATO

1. En este contrato y en los Avisos que aparecen en el presente documento:

TRANSPORTISTA incluye al transportista aéreo que emite esta carta de porte aéreo y todos los transportistas que transporten o que se comprometen a transportar la carga o a efectuar cualquier otro servicio relacionado con dicho transporte.

DERECHO ESPECIAL DE GIRO (DEC) es un Derecho Especial de Giro tal como lo define al Fondo Monetario Internacional.

CONVENIO DE VARSOVIA significa cualquiera de los siguientes instrumentos que sea aplicable al contrato de transporte:

El Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929;

este mismo Convenio modificado en La Haya el 28 de septiembre de 1955;

este mismo Convenio modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo de Montreal nº 1, 2 o 4 (1975) según el caso.

CONVENIO DE MONTREAL significa el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, celebrado en Montreal el 28 de mayo de 1999.

2./2.1 El transporte está sujeto a las reglas relativas a la responsabilidad establecidas en el Convenio de Varsovia o en el Convenio de Montreal salvo que dicho transporte no sea un "transporte internacional" tal como está definido en los Convenios aplicables.

2.2 En la medida en que no entre en conflicto con lo anterior, el transporte y otros servicios conexos efectuados por cada Transportista están sujetos a:

2.2.1 las leyes aplicables y los reglamentos gubernamentales;

2.2.2 las disposiciones contenidas en la carta de porte aéreo, las condiciones de transporte del Transportista y las normas, los reglamentos y horarios conexos (pero no las horas de salida o de llegada mencionadas aquí) además de las tarifas aplicables de este Transportista, que son parte del presente documento, y que pueden ser inspeccionados en cualquier aeropuerto u otra oficina de carga desde donde opera servicios regulares. Cuando el transporte sea desde/hacia los EEUU, el expeditor y el destinatario tienen el derecho, si se solicita, a recibir una copia gratuita de las condiciones de transporte del Transportista. Las condiciones de transporte del Transportista incluyen, pero no se limitan a:

2.2.2.1 los límites de la responsabilidad del Transportista por pérdida, daño o atraso de la mercancía, incluyendo mercancía frágil o perecedera;

2.2.2.2 las restricciones de las reclamaciones, incluyendo los plazos en los cuales los expedidores y los destinatarios deben presentar una reclamación o interponer una acción contra el Transportista por sus actos u omisiones o las de sus agentes;

2.2.2.3 los derechos, de haberlos, del Transportista a cambiar los términos del contrato;

2.2.2.4 las normas acerca del derecho del Transportista a no realizar el transporte;

2.2.2.5 los derechos del Transportista y los límites relativos a retraso o a la no realización del servicio, incluyendo cambios de horario, sustitución de Transportista alternativo o aeronave y cambio de ruta.

3. Las escalas acordadas (que pueden modificarse por el Transportista en caso de necesidad) son aquellos lugares, excepto el lugar de salida y el lugar de destino, establecidos en el anverso del presente documento o mostrados en los horarios del Transportista como escalas programadas en la ruta. El transporte a llevar a cabo, de acuerdo con lo aquí establecido, por varios Transportistas sucesivos se considera como una única operación.

4. En el transporte para el que no es de aplicación el Convenio de Varsovia ni el Convenio de Montreal, la responsabilidad del Transportista no será menor que el límite monetario por kilogramo establecido en las tarifas del Transportista o en sus condiciones generales de transporte para carga perdida, dañada o con retraso, teniendo en cuenta que tal limitación de responsabilidad por una cantidad menor de 17 DEC por kilogramos no se aplicará en el transporte hacia o desde los Estados Unidos.

5./5.1 Excepto cuando el Transportista haya concedido crédito al destinatario sin el consentimiento por escrito del expeditor, el expeditor garantiza el pago de todos los cargos del transporte debidos de acuerdo con las tarifas del Transportista, las condiciones de transporte y los reglamentos conexos, la legislación aplicable (incluidas las leyes nacionales que contemplan la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal), los reglamentos gubernamentales, las órdenes y los requisitos.

5.2 Cuando no se entregue ninguna parte del envío, se considerará una reclamación respecto a dicho envío incluso si los cargos del mismo NO se han pagado.

6./6.1 Para la carga que se acepta para su transporte, la Convención de Varsovia y la Convención de Montreal permiten que el expeditor incremente el límite de responsabilidad mediante la declaración de un valor mayor para el transporte y el pago de un cargo suplementario, si se solicita.

6.2 En el transporte para el que no es de aplicación el Convenio de Varsovia ni el Convenio de Montreal, y de acuerdo con los procedimientos establecidos en sus condiciones generales de transporte y las tarifas aplicables el Transportista deberá permitir al expeditor aumentar el límite de responsabilidad mediante la declaración de un valor mayor para el transporte y el pago de un cargo suplementario, si así se solicita.

7./7.1 En los casos de pérdida, daños o retraso de parte de la carga, el peso que hay que tomar en cuenta para determinar el límite de responsabilidad del Transportista deberá limitarse al peso del bulto o bultos en cuestión.

7.2 No obstante cualesquiera otras disposiciones, por "transporte aéreo extranjero" tal como se define en el Código de Transporte de EEUU:

7.2.1 en caso de pérdida, daño o retraso de un envío, el peso a utilizar para determinar el límite de responsabilidad del Transportista será el peso que se utiliza para determinar el cargo para el transporte de dicho envío; y

7.2.2 en caso de pérdida, daño o retraso de parte de un envío, el peso del envío en

7.2.3 deberá prorratearse a los bultos cubiertos por la misma carta de porte aéreo cuyo valor esté afectado por la pérdida, el daño o el retraso. El peso aplicable en caso de pérdida o daño a uno o más artículos en un bulto será el peso del bulto entero.

8. Cualquier exclusión o limitación de responsabilidad aplicable al Transportista se aplicará a los agentes, empleados y representantes del Transportista y a cualquier persona cuya aeronave o equipo se utilice por el Transportista para el transporte así como a los agentes, empleados y representantes de dicha persona.

9. El transportista se compromete a realizar el transporte con razonable diligencia. Cuando lo permita la legislación aplicable, las tarifas y los reglamentos gubernamentales, el Transportista podrá utilizar transportistas, aeronaves o formas de transporte alternativo sin avisar pero con la debida consideración hacia los intereses del expeditor. El Transportista está autorizado por el expeditor a seleccionar la ruta y todas las escalas intermedias que considere apropiadas o cambiar o desviarse de la ruta mostrada en el anverso del presente documento.

10. La recepción por la persona con derecho a la entrega de la carga sin producirse reclamación se considerará prueba prima facie de que la carga ha sido entregada en buen estado y de acuerdo con el contrato de transporte.

10.1 En caso de pérdida, daño o retraso de la carga, la persona con derecho a la entrega deberá presentar una reclamación por escrito al Transportista. Dicha reclamación deberá presentarse:

10.1.1 en caso de daño en la carga, inmediatamente después de detectar el daño y como más tarde dentro de los 14 días desde la fecha de recepción de la carga;

10.1.2 en caso de retraso, dentro de los 21 días desde la fecha en que la carga se puso a disposición de la persona con derecho a la entrega.

10.1.3 En el caso de no entrega de la carga, dentro de los 120 días desde la fecha de emisión de la carta de porte aéreo o si no se ha emitido, dentro de los 120 días desde la fecha de recepción de la carga para su transporte por el Transportista.

10.2 Esta reclamación deberá presentarse al Transportista cuya carta de porte aéreo se haya utilizado, o al primer Transportista o al último Transportista o al Transportista, que realizó el transporte durante el cual se produjo la pérdida, el daño o el retraso.

10.3 Salvo que se presente una reclamación por escrito dentro de los límites de tiempo especificados en 10.1 no se podrá ejercer ninguna acción contra el Transportista.

10.4 Todos los derechos por daños contra el Transportista se extinguirán salvo que se ejerza una acción dentro de los dos años desde la fecha de llegada al destino, o desde la fecha en la que la aeronave debería haber llegado, o desde la fecha en que se detuvo el transporte.

11. En expeditor deberá cumplir con todas las leyes aplicables y los reglamentos gubernamentales de todo país desde o hacia donde debe transportarse la carga, inclusive aquellas relativas al embalaje, el transporte o la entrega de la carga, y deberá facilitar dicha información y adjuntar aquellos documentos a la carta de porte aéreo que sean necesarios para cumplir con dichas leyes y reglamentos. El transportista no es responsable del expeditor y el expeditor indemnizará al Transportista por daños y gastos debidos al incumplimiento de esta disposición por parte del expeditor.

12. Ningún agente, empleado o representante del Transportista está autorizado para alterar, modificar o renunciar a cualesquiera disposiciones de este contrato.