

Manual del Programa Europeo de Carga Aérea (EACP)

Edición 23



EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

El contenido, los datos y la información (en adelante, el "Contenido") incluidos en esta publicación (en adelante, la "Publicación") se proporcionan únicamente con fines informativos y se ponen a su disposición "TAL CUAL" y "SEGÚN DISPONIBILIDAD".

La IATA (en español, Asociación Internacional de Transporte Aéreo) ha realizado esfuerzos razonables para garantizar que el Contenido de esta Publicación sea preciso y fiable. Sin embargo, no garantiza, valida ni expresa ninguna opinión en cuanto a la exactitud, la autenticidad, el origen, el seguimiento, la idoneidad, la disponibilidad o la fiabilidad de las fuentes ni a la exhaustividad o la pertinencia temporal de dicho Contenido. La IATA no declara, garantiza o asegura, de manera explícita o implícita, que el Contenido sea exacto, adecuado, pertinente y válido. Las observaciones de la IATA se realizan haciendo el máximo esfuerzo y de manera no vinculante, y no se considerará que sustituya, interprete o modifique, en su totalidad o en parte, el análisis que usted realice y la evaluación u opinión de un experto independiente. Nada de lo contenido en esta Publicación constituye una recomendación, ratificación, opinión o preferencia por parte de la IATA.

La IATA no tiene la obligación ni la responsabilidad de actualizar la información previamente proporcionada ni garantizar que el Contenido más actualizado sea suministrado. La IATA se reserva el derecho de eliminar, añadir o cambiar cualquier Contenido en cualquier momento. Los enlaces a sitios web o directorios de información de terceros se ofrecen como cortesía. La IATA no expresa ninguna opinión sobre el contenido de los sitios web de terceros y no acepta ninguna responsabilidad por la información de terceros. Las opiniones expresadas en los anuncios que aparecen en esta publicación son opiniones del anunciante y no reflejan necesariamente las de la IATA. La mención de empresas o productos específicos en los anuncios no implica que sean avalados o recomendados por la IATA sobre otros de naturaleza similar que no se mencionan ni anuncian.

Esta Publicación no pretende ser la única ni exclusiva fuente de información para la evaluación y toma de decisiones, sino uno de los muchos medios de recopilación de información a su disposición. Se le informa para que usted tome sus decisiones y realice sus indagaciones según lo considere necesario y conveniente. De forma autónoma y sin depender únicamente de la información facilitada en esta Publicación, usted deberá realizar su propio análisis y evaluación con respecto a la naturaleza y al nivel de información que pueda necesitar, con base en la información, los análisis y la asesoría experta que pueda considerar apropiada y suficiente, y tomar sus propias determinaciones y decisiones con respecto al tema en cuestión.

Esta Publicación es propiedad de la IATA y está protegida por el derecho de autor. El contenido de esta publicación es propiedad de o se reproduce con el consentimiento de o bajo licencia de la IATA. Esta Publicación y su Contenido se ponen a su disposición con el permiso de la IATA y no pueden ser copiados, publicados, compartidos, extractados, consolidados con otros, usados en su totalidad o en parte ni citados sin el consentimiento previo y por escrito de la IATA. Usted no deberá, sin el permiso previo y por escrito de la IATA: revender o comercializar de ninguna manera, ni realizar extracciones masivas, automatizadas o sistemáticas con el fin de transferir a otra persona u organización la totalidad o cualquier parte de esta Publicación y su Contenido; almacenar cualquier parte de esta Publicación o Contenido de forma que permita ser recuperada de manera manual, mecánica, electrónica o sistemáticamente por cualquier suscriptor, usuario o tercero; o incluirlo en, combinarlo con, o permitir dicha inclusión o combinación con otro sistema de archivo o búsqueda.

EN LA MEDIDA EN QUE LO PERMITA LA LEY APLICABLE, LA IATA RECHAZA CUALQUIER DECLARACIÓN O GARANTÍA EN RELACIÓN CON (I) LA CONDICIÓN, LA CALIDAD, EL RENDIMIENTO, LA SEGURIDAD, LA NO INFRACCIÓN, LA COMERCIABILIDAD O LA CONVENIENCIA DE ESTA PUBLICACIÓN Y ESTE CONTENIDO PARA UN PROPÓSITO EN PARTICULAR; O (II) QUE EL ACCESO O USO DE ESTA PUBLICACIÓN (INCLUIDOS LOS CANALES AUTOMATIZADOS U OTROS MODOS DE ENTREGA) O CUALQUIER CONTENIDO SUMINISTRADO O CONTRIBUIDO A ESTA PUBLICACIÓN POR TERCEROS, SERÁ ININTERRUMPIDO, PRECISO, ACTUALIZADO, COMPLETO O LIBRE DE ERRORES. LA IATA NO ASUME NINGUNA RESPONSABILIDAD (EN LA MEDIDA EN QUE LO PERMITA LA LEY APLICABLE) POR NINGÚN COSTE, PÉRDIDA, RECLAMACIÓN, DAÑO, GASTO O PROCEDIMIENTO DE CUALQUIER NATURALEZA EN QUE USTED O CUALQUIER OTRA PARTE HAYA INCURRIDO O SUFRIDO, DE MANERA DIRECTA O INDIRECTA, POR EL USO DE ESTA PUBLICACIÓN O CUALQUIER CONTENIDO INCLUIDO O ACCESIBLE DESDE ESTA PUBLICACIÓN, O DEBIDO A LA FALTA DE DISPONIBILIDAD DE LA TOTALIDAD O PARTE DE ESTA PUBLICACIÓN.

CONTENIDO

Página

Preámbulo	v
Funcionamiento del programa europeo de carga aérea	1
Características fundamentales de este nuevo programa	1
Solicitud de acreditación como intermediario de carga IATA	2
Código numérico IATA	2
Tramitación de los cambios en su compañía que requieren la aprobación de IATA	3
Programa de la IATA de formación para agentes internacionales de carga aérea	3
Utilización del logo de IATA	6
Certificado de acreditación	7
Sección 1	9
Criterios para el registro y la retención	11
Sección 2	13
La seguridad de la carga aérea y protección del activo	15
Especificaciones y cumplimentación del conocimiento aéreo	17
Aceptación de mercancías peligrosas, animales vivos y carga perecedera	17
Reglamentación de IATA sobre mercancías peligrosas	18
Reglamentación para el transporte de animales vivos	28
Manual de la IATA sobre el manejo de carga perecedera (PCR)	29
Directrices para el envío de sustancias infecciosas	30
Los sistemas de liquidación de cuentas de carga — CASSlink (enlace CASS)	30
Procedimientos para los reclamos de carga aérea	32
Cargos por valor	33
Peso cobrable	33
Peso por volumen	34
Nuevo procedimiento para cumplimentar el conocimiento aéreo	34
Cálculo del cargo por peso	35
Cargos por cobrar	35
Recipiente de unidad de carga (Unit Load Device) (ULD)	36
Procedimientos de intercambio de mensajes de carga (Cargo-IMP)	37
Automatización de la carga aérea	37
Convenios/protocolos	38
Lista de los Miembros de IATA	85
Declaración de consentimiento general	88
Compañías aéreas de IATA que nombran agentes por declaración de conformidad	89
Asociaciones Nacionales de FIATA — Europa	93
Sección 3	97
Número de la resolución CSC:	
600 El Envío	99
600a Conocimiento Aéreo	100
606 Etiqueta codificada en barras	129
606a Etiqueta no codificada en barras	137
607 Etiquetas Reglamentarias para Envíos Especiales	140

612	Solicitud del Expedidor para Cambiar Cantidades en el Conocimiento Aéreo y Registro de Envío.....	141
614	Procedimientos para Desembolsos.....	142
618	Reglamentos IATA sobre Mercancías Peligrosas.....	143
620	Reglamentos sobre Animales Vivos.....	143

Número práctica recomendada CSC:

1600t	Utilización de Códigos de Barra en Aplicaciones de Carga.....	144
-------	---	-----

Número de la resolución CAC:

801c	Consejo Consultivo IATA/FIATA	144
801re	Procedimientos para los partes de ventas y remisión de fondos (PECA)	146
	Anexo 'A' — Factura/Ajuste de Ventas Carga	148
	Anexo 'B' — Factura/Ajuste de Ventas Carga (Países UE solamente).....	149
805zz	Reglas del programa europeo de carga aérea (de enmienda)	150
	Anexo 'A' — Acuerdo de intermediario de carga	152
	Anexo 'B' — Índice	158
811e	Realización de revisiones por el comisionado de agencias.....	175
811f	Realización de Revisiones por parte del Comisionado para Asociados CASS	178
817	Garantías financieras.....	180
821	Código numérico IATA de Oficina de Carga	185
823	Definiciones de Términos Usados en las Resoluciones de Agencias de Carga	186
825	CASS-Grupo de gestión de la Conferencia de Agencias de Carga (C-CMG).....	191
827	Consejo Consultivo Local (LCC)	192
829	Administrador de Agencias.....	194
831	Consecuencias de la Infracción de Procedimientos en la Cumplimentación de Conocimientos Aéreos	194
833	Envíos Listos para el Transporte.....	195
833a	Medidas de seguridad para envíos consolidados previstos.....	196
851	Sistema de liquidación de cuentas de carga.....	197
851f	Rescindida	228
853	CASS-Import y Derechos de Terminal	229
881	Tarifas Reducidas para Agentes de Carga	245
	Anexo 'A' — Resolución 881 de Transporte Con Tarifa Reducida	246
883	Transporte a Tarifa Reducida para Candidatos que Asistan a Ciertos Cursos de Formación o Exámenes Aprobados por IATA (excepto los EE.UU).....	248
893	Revelar la Posición de Otro Miembro Tomada en una Reunión de la IATA.....	249

Glosario de Términos Usados Comunmente	251
--	-----

Índice alfabético	255
-------------------------	-----

Publicaciones de interes especial para los agentes de carga.....	257
--	-----

PREÁMBULO

Bienvenidos al Manual de Operaciones del Programa Europeo de Carga Aérea.

Este Manual constituye una referencia esencial para el manejo y procesamiento profesional de la carga aérea «lista para el transporte».

El Programa Europeo de Carga Aérea (EACP) se ha creado en reconocimiento de las necesidades y circunstancias cambiantes en el Área de Aviación Común Europea (ECAA).

El EACP también reconoce el papel moderno del expedidor de carga aérea quien se desenvuelve como verdadero cliente de la compañía aérea. La función tradicional como «Agente» y la función de expedidor se combinan ahora bajo la descripción genérica de «Intermediario». En el entorno actual, los Intermediarios y las compañías aéreas demuestran su profesionalismo trabajando juntos para proporcionar un servicio de distribución fluido, permitiendo que los expedidores movilicen la carga libremente desde y dentro del área europea.

El Programa está dirigido conjuntamente por representantes de las compañías aéreas miembros de la IATA y los representantes de los Intermediarios, que juntos constituyen El Consejo Conjunto del Programa Europeo de Carga Aérea (El Consejo conjunto). Los miembros del Consejo también incluyen al Jefe de Carga de la IATA y al Presidente de FIATA y el Director General de CLECAT, o su(s) representante(s) autorizado(s).

Este Manual está dividido en tres secciones:

La Sección 1 detalla los criterios que se han establecido para la acreditación y retención de la condición de Intermediario;

La Sección 2 ofrece una guía de fácil referencia sobre algunos aspectos operacionales cotidianos que enfrentan los Intermediarios;

La Sección 3 enumera las resoluciones pertinentes para la industria de carga aérea actual.

Los siguientes símbolos que aparecen en el margen con llamadas se utilizan como símbolos de referencia para indicar modificaciones, incluidos los cambios en las Resoluciones, con respecto a la edición anterior del Manual.

Símbolo Significado

- | | |
|---|----------------------------|
| □ | Artículo nuevo |
| △ | Cambio de un artículo |
| ⊗ | Cancelación de un artículo |

Esta es la 23ª edición del Manual de operaciones del Programa Europeo de Carga Aérea. El manual contiene todas las Resoluciones adoptadas por la Conferencia de Agencias de Carga en 2025.

El siguiente es un resumen de esas modificaciones:

Resolución 801re – Procedimientos para los partes de venta y remission de fondos

- Inserción de nuevas secciones que otorgan autoridad al Administrador de Agencias, para actuar en caso de que exista la creencia de que la capacidad de pago de un Participante de CASS está perjudicada.

Resolución 805zz – Reglas del programa europeo de carga aérea

- Modificación de la resolución para incorporar la posibilidad de revocar la rescisión por incumplimiento administrativo, bajo ciertos criterios y dentro de un plazo limitado.
- Modificación del texto de la resolución para añadir una opción para las entidades que tienen la capacidad de añadir el texto de refrendo requerido en el propio certificado sin tener que emitir cartas por separado.
- Modificación del texto de la resolución referente al arbitraje para armonizarlo con las reglas del Programa de Agencias y el Contrato de Asociado.
- Modificación de la resolución para indicar que el Intermediario tiene 7 días hábiles a partir de la solicitud del Administrador de Agencias para proporcionar los documentos requeridos.
- Modificación de diferentes secciones para que, al referirse a los documentos financieros, se lea: “Añadir los documentos financieros más recientes disponibles”.
- Adición de una cláusula para aclarar que, en el improbable caso de que no se pueda llegar a un acuerdo sobre criterios objetivos en un plazo de 24 meses (incluido cualquier caso en que el Consejo Conjunto se haya reunido sin quórum) o de cuatro reuniones consecutivas del Consejo Conjunto con quórum, cualquier miembro o grupo de miembros del Consejo Conjunto podrá presentar propuestas directamente a la Conferencia de Agencias de Carga.

Resolución 817 – Garantías financieras

- Modificación de la resolución para incluir la solución de Garantía Bancaria SWIFT e incluir varias disposiciones que regulen la gestión de dicha solución, así como controles adicionales sobre las Garantías Bancarias en papel, para permitir a la IATA estandarizar los procesos.

Resolución 823 – Definiciones de términos usados en las resoluciones de agencias de carga

- Se ha eliminado la referencia a la «Autorización de Viaje».
- Se ha añadido una definición adicional para los fondos disponibles.

Resolución 827 – Consultativo Local (LCC)

- Inclusión de una aclaración específica respecto a las situaciones locales únicas a las que pueden referirse los asuntos operativos de la CASS.

Resolución 851 Apéndice ‘D4’ – Requisitos globales para los Asociados del CASS

- Modificación de la resolución para especificar que, para los Asociados de CASS, la garantía financiera inicial se mantiene durante 36 meses desde la fecha de aprobación inicial.
- Modificación de la resolución para aclarar que, cuando en un período de 12 meses consecutivos un Asociado de CASS tenga 2 irregularidades acumuladas, se solicitará una garantía financiera que se liberará si, en los 36 meses consecutivos posteriores a la presentación de la garantía financiera, no se han registrado irregularidades ni incumplimientos.

Resolución 881 – Tarifas reducidas para Agentes de Carga

- Ajuste de la resolución para permitir que los Agentes de Carga continúen solicitando tarifas reducidas para el transporte aéreo de pasajeros directamente a los transportistas correspondientes utilizando el formulario incluido en la [Resolución 881](#).

Nota: Algunos de los cambios no han sido aprobados por el consejo EACP conjunta en el momento de la publicación.

Algunas de las Resoluciones que figuran en este manual aún no habían sido declaradas en vigor en el momento de la edición y por lo tanto aparecen en fondo sombreado gris. Una vez que estas resoluciones sean válidas se les notificará.

El personal de gestión y operacional de cada Intermediario IATA en el Programa debería cerciorarse de estar familiarizado con el contenido normativo de este Manual. Se envía un ejemplar gratuito a la Oficina principal de cada Intermediario IATA acreditado y, a solicitud, pueden enviarse ejemplares adicionales.

Para aquellos que desean obtener un conocimiento más amplio y profundo de las prácticas de la industria de carga aérea, podría ser de utilidad que consultaran la lista de publicaciones IATA que figura en la cubierta posterior interior. Estas publicaciones se pueden obtener solicitándolas a la IATA.

Esperamos que el presente Manual le resulte interesante y útil. Si desea compartir con nosotros sus observaciones sobre el contenido del mismo, nos complacerá escuchar sus comentarios. Le rogamos comunicarse con nosotros en la siguiente dirección de cac@iata.org.



FUNCIONAMIENTO DEL PROGRAMA EUROPEO DE CARGA AÉREA

Toda organización cuyo nombre aparece en la Lista de Intermediarios del Programa Europeo de Carga Aérea ha sido objeto de un cuidadoso sistema de investigación y control a fin de que las compañías aéreas y expedidores tengan acceso a Intermediarios profesionales acreditados por la industria.

El Consejo conjunto se encarga de desarrollar, administrar y comercializar el EACP. Este órgano determinará los criterios deseados en relación con la acreditación de Intermediarios en el área europea. Toda modificación de las resoluciones de la Conferencia de procedimientos requerirá el apoyo del Consejo Conjunto antes de su ejecución en la región abarcada por el Programa.

CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES DE ESTE NUEVO PROGRAMA

- Reconocimiento de la función doble de Agente/Expendedor
- Promoción de normas profesionales y procedimientos de operaciones comunes de la industria
- Administración conjunta por representantes de compañías aéreas y de expedidores
- Eliminación de las disposiciones obsoletas relativas a los "fondos en fideicomiso"
- Eliminación de la necesidad de muchas de las onerosas garantías y fianzas bancarias actuales
- Eliminación de la necesidad supervisar el crédito de las compañías aéreas individuales
- Introducción del Plan ICICS (Plan de Crédito de la Industria de Carga IATA)
- El CASS como el sistema central de liquidación y de control del crédito.

El Programa está comprendido esencialmente en una serie de Resoluciones, reproducidas en el presente manual, que han sido adoptados por la Conferencia de Agencias de Carga IATA (CAConf) y revisadas teniendo en cuenta la experiencia de operaciones.

Las Resoluciones de la CAConf requieren el voto unánime de la Conferencia para asegurar su adopción; posteriormente, las Resoluciones adoptadas se someten a las autoridades gubernamentales competentes para que las examinen y aprueben, después de lo cual se les declara en vigor.

El Consejo conjunto del EACP está facultado para tratar todas las cuestiones relacionadas con el EACP.

Los Intermediario IATA que encuentren dificultades para interpretar o aplicar los reglamentos que figuran en esta publicación pueden recurrir a las siguientes fuentes de orientación posibles:

- Una compañía aérea miembro de IATA, de preferencia el transportista nacional del país donde está ubicado el Intermediario;
- La asociación nacional del sector de Intermediarios, CLECAT y/o FIATA;
- A través del portal de clientes de IATA www.iata.org/cs.

El EACP nombrará un Mediador para que actúe como un vigilante independiente y neutral en cuestiones de controversias que surjan a raíz de la aplicación de las reglas del programa.

La experiencia ha demostrado que la mayoría de las dificultades pueden resolverse fácilmente por intermedio de los canales arriba mencionados; sin embargo, cuando el problema plantea un punto importante de principios, los servicios de consulta del Consejo conjunto europeo del Programa de carga aérea cuentan con las competencias necesarias para analizar y formular soluciones.

SOLICITUD DE ACREDITACIÓN COMO INTERMEDIARIO DE CARGA IATA

Toda persona u organización que desee ser acreditado como Intermediario de Carga IATA puede hacerlo presentando una solicitud en la forma de respuestas escritas a un cuestionario, un ejemplar del cual figura en el Manual o puede consultarse en la Sección 3 de la [Resolución 805zz, Adjunto B, Apéndice 2](#).

Las calificaciones requeridas para la acreditación como Intermediario se describen en detalle en las Reglas que figuran en otra parte del Manual. Los requisitos esenciales son:

- personal debidamente calificado y capacitado, especialmente con respecto al manejo de mercancías peligrosas;
- situación financiera sólida; y
- niveles mínimos de profesionalismo en operaciones y comercialización de carga.

Para más información y la obtención del formulario de solicitud, comuníquese con su oficial IATA local o regional o consulte el siguiente sitio Web: www.iata.org/customer-portal/Pages/index.aspx.

TARIFAS DEL PROGRAMA

Los tipos de tarifas descritos y aplicables en el Programa Europeo de Carga Aérea se publican en el Portal del Cliente de IATA. Se puede descargar una lista de estas tarifas y otros servicios desde el siguiente enlace:

- **Europa:**

<https://iata.my.salesforce.com/sfc/p/#2000000008TF/a/5J000000EISX/0RVILxAgwgnPS0sAKHW6T0SLjMPXKMSz4nTa8TZfOyE>

CÓDIGO NUMÉRICO IATA

Cuando su solicitud es aceptada y usted pasa a ser acreditado, el Administrador del Programa EACP le asignará un código numérico. La asignación de códigos adicionales para las sucursales de propiedad del Intermediario en su totalidad y plenamente controladas por éste, en las que se formalizan los Conocimientos aéreos, se hará de acuerdo con la política de la Conferencia de Agencias de Carga.

El código numérico asignado sigue siendo propiedad de IATA en todo momento. Como Intermediario, usted no compartirá, prestará, alquilará, venderá ni de ningún otro modo transferirá a nadie el código asignado. En caso de no respetar estas condiciones, se le puede retirar el código asignado y revisar su acreditación.

El Administrador deberá retirar el(los) código(s) en el caso de que la acreditación por IATA se discontinuara, suspendiera o cancelara por cualquier motivo, ya sea por usted o por la IATA.

TRAMITACIÓN DE LOS CAMBIOS EN SU COMPAÑÍA QUE REQUIEREN LA APROBACIÓN DE IATA

Recuerde que bajo las condiciones del Reglamento, usted deberá notificar a la IATA todo cambio propuesto de propiedad, estado legal, y/o nombre o dirección de su compañía. Algunos cambios pueden afectar su situación comercial y por consiguiente pueden ser objeto de las formalidades contenidas en las disposiciones del Reglamento.

CAMBIOS DE PROPIEDAD Y/O ESTADO LEGAL

Recuerde también que usted no asignará ninguno de sus derechos u obligaciones en virtud del Acuerdo de Intermediario sin el consentimiento de los Miembros. Por consiguiente, si propone un cambio de propiedad y/o de estado legal, deberá notificarlo a la IATA por lo menos 30 días antes de su entrada en vigor.

CAMBIOS DE NOMBRE Y/O DIRECCIÓN

De igual manera, si desea cambiar el nombre o dirección, deberá avisar con antelación al Administrador de Agencias a fin de que la solicitud de aprobación para el cambio pueda tramitarse debidamente y notificar a los Miembros los cambios consiguientes.

Si usted no cumpliera con notificar los cambios, ello puede ser motivo para que su acreditación se someta a revisión. Por consiguiente, por propio interés es importante que cumpla con estos requisitos.

PROGRAMA DE LA IATA DE FORMACIÓN PARA AGENTES INTERNACIONALES DE CARGA AÉREA

Diseñado y supervisado por formadores especializados y expertos del sector, el programa de formación de la IATA para agentes internacionales de carga aérea ofrece la formación necesaria para mejorar las competencias de los agentes de carga aérea dentro de un sector en constante expansión y cada vez más exigente.



Diploma

This is to certify that

STUDENT NAME

born on 09 July, has passed the IATA course

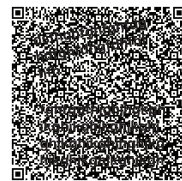
Cargo Introductory

Month Year

Montréal, Canada



Willie Walsh
Director General, IATA



This is a secured QR-code
To verify it, please refer to
www.iata.org/training-authenticate



EL CURSO DE INICIACIÓN de la IATA disponible tanto en inglés como en español, cubre los últimos avances del sector y está diseñado para preparar a los agentes para los desafíos que presenta el sector de carga aérea. Es indispensable para todo el personal que necesite realizar un curso integral de operaciones de carga aérea o que necesite actualizar sus conocimientos de los procedimientos actuales para la manipulación de carga aérea y sus tarifas. Los principales temas que cubre el material del curso son:

- La normativa del sector: ICAO, IATA, FIATA
- La agencia de carga aérea: – el consolidador de carga IATA
- Geografía mundial: códigos IATA de tres letras diferencias horarias cálculo del tiempo de transporte
- Uso de guías: como la guía de carga aérea OAG
- Tipos de Aeronaves
- Servicios de carga
- Procedimientos de reserva para el transporte de carga aérea
- Las tarifas y los cargos de las cargas aéreas, aplicación de TACT
- Conocimiento aéreo

Las personas que hayan obtenido el diploma del curso IATA de iniciación se consideran agentes cualificados, según las resoluciones aprobadas en la Conferencia de Agencias de Carga.

Los cursos de IATA utilizan un método de estudio autónomo e independiente y están disponibles en todo el mundo. Los estudiantes que prefieran asistir a cursos presenciales pueden hacerlo en los más de 200 centros de formación autorizados por la IATA en todo el mundo. Los exámenes para obtener el diploma tienen lugar cuatro veces al año: en marzo, junio, septiembre y diciembre. Los estudiantes que hayan completado cualquiera de los cursos con éxito recibirán un diploma oficial.

EL CURSO DE TARIFAS Y MARKETING DE LA IATA está abierto a estudiantes que hayan completado con éxito el curso de iniciación de la IATA o bien algún curso equivalente, o que tengan la suficiente experiencia práctica.

Este curso, disponible únicamente en inglés, enseña a los estudiantes a manejar con confianza situaciones complejas relacionadas con las tarifas, y está dividido en las unidades que se describen a continuación:

- revisión de los principios básicos de las tarifas de carga
- Normativa en materia de divisas
- construcción de tarifas (tarifas adicionales)
- combinación de tarifas y cargos
- Consignaciones mixtas
- Elementos unitarios de carga (ULDs, Unit Load Devices)

Además, a partir de diciembre de 2012, el curso de formación incluye módulos de marketing que cubren:

- El comercio y la estructura del comercio
- La carga como producto
- Aspectos legales
- Gestión
- Precios
- El plan de marketing
- Asignaciones, ULD y granel
- Distribución
- Manipulación y calidad
- Grupos objetivo
- Publicidad
- Logística comercial
- Futuras tendencias

EL CURSO DE LA IATA DE INICIACIÓN EN LA REGLAMENTACIÓN SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS se actualiza cada año para cumplir con los requisitos de la última edición de la Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas. El curso está dirigido a estudiantes que hayan completado con éxito el curso de iniciación de la IATA o bien algún curso equivalente, o que tengan la suficiente experiencia práctica. Las personas que hayan obtenido el diploma RMP en el curso de los dos años anteriores se consideran cualificados para aceptar y procesar cargas de mercancías peligrosas según las resoluciones aprobadas en la Conferencia de Agencias de Carga.

Los temas que se cubren incluyen:

- Contenido de la Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas de IATA
- Clasificación y división de mercancías peligrosas
- identificación
- requisitos de embalaje
- marcado y etiquetado
- documentación (Conocimiento Aéreo, Declaración del Expedidor)
- materiales radiactivos
- Modificaciones de estado y operador
- procedimientos de verificación
- cantidades exentas

EL CURSO PERIÓDICO DE LA IATA DE REGLAMENTACIÓN SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS está dirigido a personas que hayan completado el curso de la IATA de iniciación en la reglamentación sobre mercancías peligrosas, o un curso de mercancías peligrosas equivalente, en el curso de los anteriores 24 meses y deban actualizar sus conocimientos con regularidad para mantener su cualificación, según las condiciones establecidas en la Resolución de la IATA aplicable.

EL CURSO IATA DE INGLÉS está dirigido al personal de líneas aéreas, agentes de carga y expedidores o empaquetadores que deseen perfeccionar su dominio del inglés. Al completar el curso, los estudiantes habrán adquirido una mayor comprensión de los manuales de carga, como TACT o OAG, podrán conversar acerca de

envíos y su transporte usando los términos adecuados, completar documentos en inglés de forma correcta y transmitir información de forma precisa a clientes de habla inglesa. Un disco compacto de audio se incluye en el material del curso, lo que permitirá a los estudiantes aprender el significado, el uso práctico actual y la pronunciación de la terminología de carga aérea dentro del contexto de situaciones reales en el sector.

CURSO DE LA IATA DE SENSIBILIZACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD Este curso ofrece un resumen informativo de las amenazas de seguridad relacionadas con las cargas aéreas y proporciona conocimientos básicos acerca de cómo se llevan a cabo las medidas de seguridad.

El objetivo de este curso de formación es el de preparar al personal involucrado en la cadena de carga aérea, de forma que comprenda su papel dentro de este sistema dinámico. También puede proporcionar una base para personal de seguridad que tenga que ejecutar funciones de seguridad relacionadas con la carga aérea dentro de sus rutinas diarias. Este curso está dividido en ocho módulos, cada uno de ellos examinando un área específica de especial importancia dentro de la seguridad de las cargas aéreas: Los principales temas que cubre el curso incluyen:

- Amenazas a la aviación civil
- Introducción a la seguridad de cargas aéreas
- Implementación de medidas de seguridad con cargas aéreas
- Seguridad en los servicios de catering y correo
- Prevención de delitos y medidas de control de calidad en la seguridad
- Reconocimiento y gestión de amenazas
- Detección de amenazas
- Gestión y administración

GUÍA AÉREA ELECTRÓNICA de la IATA (e-AWB)

Este curso ofrece un resumen de la guía aérea electrónica (e-AWB) y proporciona información acerca de la tecnología que posibilita la e-AWB y los pasos que se han de seguir para implementarla. Está diseñado para preparar a agentes de carga para la adopción de la guía aérea electrónica, tras la ratificación del Protocolo de Montreal. El curso de formación se imparte en línea, pudiéndose imprimir la certificación inmediatamente después de haber completado con éxito el examen en línea.

Otros cursos disponibles en el PROGRAMA DE LA IATA DE FORMACIÓN PARA AGENTES DE CARGA son:

FORMACIÓN EN LA REGLAMENTACIÓN SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS Y SU SENSIBILIZACIÓN (CATEGORÍA 4: PARA PERSONAL QUE PROCESA CARGAS QUE NO INCLUYEN MERCANCÍAS PELIGROSAS)

FORMACIÓN EN LA REGLAMENTACIÓN SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS Y SU SENSIBILIZACIÓN (CATEGORÍA 5 Y 8: PERSONAL DE RAMPA Y ALMACÉN)

FORMACIÓN EN LA REGLAMENTACIÓN SOBRE
MERCANCÍAS PELIGROSAS Y SU SENSIBILIZACIÓN
(CATEGORÍA 10: COORDINADORES DE CARGAS)

NORMATIVAS RELATIVAS A ANIMALES VIVOS

DIRECTRICES DE ENVÍO DE SUSTANCIAS
INFECCIOSAS

EXPEDIR CARGAS PERECEDERAS Y ENVÍOS
SENSIBLES AL TIEMPO DE TRANSPORTE Y
TEMPERATURAS

FORMACIÓN DE ULD

CADENA DE ABASTECIMIENTO Y MODOS DE
TRANSPORTE

Si desea obtener información adicional, le rogamos
consulte el sitio web: www.iata.org, o se ponga en
contacto con: www.iata.org/en/training/aboutus/contactus/

UTILIZACIÓN DEL LOGO DE IATA

Todo Agente Acreditado de IATA puede utilizar el logo en su membrete y materiales de publicidad de la misma forma que se ilustra a continuación. Ningún Agente está autorizado a utilizar otra forma de logo IATA.

La utilización del logo sólo se permite en conexión con las actividades de los Agentes Acreditados IATA.

Comuníquese con el Portal de clientes de IATA para cualquier solicitud. www.iata.org/cs



CERTIFICADO DE ACREDITACIÓN

Se dispone de un Certificado para confirmar su condición como Intermediario de Carga acreditado por la IATA. A continuación figura un modelo del certificado. El tamaño real es de aproximadamente 29 × 21 cm y está impreso

en papel de alta calidad con borde dorado. Si desea hacer un pedido del **Certificado de acreditación IATA** solicítelo a través del Portal de clientes de IATA www.iata.org/cs. El precio de cada Certificado es CHF 20.



Certificate of Accreditation

IATA is proud to certify that

LEGAL NAME HERE

Trade Name Here

City, Country

has met the professional standards of the **International Air Transport Association**
to promote, sell and handle international air cargo transportation.

IATA code: XXXXXXXXXX

Validate online at: checkacode.com

Certificate validity: YYYY


Muhammad Albakri
Senior Vice President, Customer,
Financial and Digital Services,
IATA


Dusan Kostic
Regional Director, Financial
and Distribution Services, IATA

YYYYYY





SECCIÓN 1

CRITERIOS PARA EL REGISTRO Y LA RETENCIÓN

DEL PROGRAMA EUROPEO DE CARGA AÉREA

SECCIÓN 1: CRITERIOS DE ADMISIBILIDAD EN EL PROGRAMA

- Cualquier agente transitario que realice actividades de carga aérea, con sujeción a la firma del Contrato de intermediarios de cargas de la EACP y al cumplimiento de los requisitos siguientes y aquellos que figuran en la [Resolución 805zz Anexo "B"](#).
- Cualquier aerolínea que expida cartas de porte aéreo en cualquiera de los países incluidos en el Programa.

INTERMEDIARIOS NUEVOS

Los solicitantes deben cumplir los requisitos de la Sección 3 que figura a continuación.

INTERMEDIARIOS ACTUALES

Estarán sujetos únicamente a una revisión financiera en las circunstancias siguientes:

- a) La acumulación de tres notificaciones de irregularidades en un periodo de 12 meses,
- b) Una modificación del accionariado que genere un cambio en la participación mayoritaria, o
- c) La solicitud de reincorporación tras una suspensión

Un intermediario puede solicitar la vuelta de cualquier título financiero proporcionado a IATA, una vez las condiciones que dieron ocasión a la solicitud de seguridad han sido resueltas.

No se requerirá una revisión financiera antes de la vuelta de la seguridad a menos que la seguridad fuera al principio solicitada a consecuencia de un fracaso de revisión financiero (*). Para casos que no requieren una revisión financiera, CASS se comprometerá devolver la seguridad dentro de 7 días naturales al recibo de la solicitud a su vuelta.

Nota: (*) Una garantía financiera que resulta de un fracaso de revisión financiero para una circunstancia bajo 1., no se requerirá, a condición de que un aviso de irregularidad existente expire no más tarde de 3 meses después de la acumulación del 3er aviso de irregularidad.

Los solicitantes deben indicar el nivel de liquidación anticipada en cada CASS en el que tenga previsto participar.

SECCIÓN 2: PLAN DE SUPERVISIÓN DE LA LIQUIDACIÓN DE CASS (CSMS)

Todos los intermediarios de la IATA que participen en el Programa Europeo de Cargas Aéreas participarán en el Plan de Supervisión de la Liquidación de CASS. Este

plan asignará a cada intermediario individual un límite de liquidación de CASS. Este importe, que se determinará en función del nivel de comercio de ese intermediario concreto, se revisará y supervisará como se indica a continuación.

Asignación de un límite de liquidación

2.1 Participantes de CASS actuales

Un límite de liquidación basado en el valor mensual más elevado de los dos últimos años de liquidación de CASS, con un nivel mínimo de 10.000 euros (o equivalente) al mes.

Todos los años tendrá lugar una reasignación del CSMS que estará formada por tres componentes:

- a) el valor de liquidación de CASS más elevado del intermediario durante los 24 meses anteriores.
- b) un factor de aumento equivalente al incremento nacional de liquidación total de CASS del año completo en relación con el del año anterior (sobre el factor de crecimiento nacional consulte la Nota 1).
- c) un factor de aumento adicional basado en la tabla de Pronósticos del sector de aerolíneas de la IATA, que publica todos los años el departamento de Economistas en jefe de la IATA.

Notas:

1. *Factor de crecimiento = (valor de liquidación del año actual dividido entre el valor de liquidación del año anterior en %; si es mayor que el 100%, restar el 100% = % de crecimiento).*
2. *sin perjuicio de lo establecido en los puntos 2 y 3 anteriores, cuando se produzca un descenso en las ventas, no se realizará ningún ajuste a la baja en el CSMS.*
3. *cuando se produzca una fusión de intermediarios que tenga como consecuencia la renuncia a un acuerdo, se le concederá a la entidad que permanezca el CSMS conjunto de ambas empresas.*

2.2 Solicitantes nuevos

Límite de liquidación mínimo de 8.000 euros al mes (o equivalente)

Los intermediarios que necesiten un límite de liquidación más elevado y que no puedan demostrar una posición económica satisfactoria o un registro de pagos en CASS deberán ofrecer garantías financieras, como por ejemplo una garantía bancaria. Cualquier garantía deberá ser por un importe que cubra el valor de liquidación mensual del intermediario por encima del límite de liquidación que tenga asignado y se devolverá una vez que pueda demostrar una solidez económica suficiente o un registro de pagos satisfactorio durante 12 meses sin irregularidades.

Superación del límite de liquidación asignado:

CASS llevará a cabo una supervisión permanente del nivel de liquidación de los intermediarios. Un

intermediario que supere su límite mensual establecido en un 25% como máximo durante tres meses consecutivos estará sujeto a un ajuste del CSMS. Cualquier intermediario que supere su límite en más de un 25% en cualquier mes estará sujeto a un ajuste del CSMS.

Nota: *el ajuste del CSMS asignará un límite de liquidación mayor en función del aumento de la actividad del intermediario, siempre que no se hayan producido más de 2 irregularidades de pagos en mora durante los 12 meses anteriores.*

SECCIÓN 3: REVISIÓN ECONÓMICA

Los solicitantes deben enviar sus declaraciones financieras, que estarán formadas por una Declaración actual de pérdidas y ganancias certificada y un Balance de situación, elaborados y preparados por una entidad independiente de conformidad con las prácticas contables locales.

La IATA llevará a cabo las revisiones económicas aplicando los criterios siguientes:

i) Se exigirá un capital social mínimo desembolsado para sociedades limitadas de conformidad con la legislación nacional o un importe equivalente en la cuenta de capital para sociedades no constituidas, p. ej. asociaciones o comerciantes individuales.

ii) Solvencia — entendida como el importe del activo material total superior al pasivo total (no se incluirá el activo inmaterial, como por ejemplo el fondo de comercio).

Si el balance de situación pone de manifiesto una posición potencialmente insolvente, se deben tomar medidas correctoras (p. ej. una inyección de efectivo en forma de capital social o un préstamo subordinado) en un plazo de tiempo (pendiente de especificación) que prescribirá el Administrador de Agencias. Dichas medidas correctoras se añadirán a la provisión o a la retención de la garantía.

iii) Rentabilidad: beneficio de la explotación, esto es, de las actividades ordinarias antes de impuestos.

No obstante, una pérdida en un año concreto se considerará como una excepción si se puede demostrar un registro total de rentabilidad durante tres años.

iv) Coeficiente de solvencia: siempre que el activo circulante sea igual o mayor que el pasivo.

Si la revisión tiene como resultado una evaluación negativa será necesario requerir al intermediario para que ofrezca garantías financieras hasta el momento en que pueda demostrar una posición económica adecuada, de conformidad con lo anterior, la cual se determinará en una revisión posterior de las cuentas que refleje su situación actual:

Si el Intermediario no proporciona la documentación después del plazo de la 2ª carta a modo de recordatorio, será necesaria una Garantía financiera que cubra las ventas de 70 días.

Controversias:

Las controversias concretas sobre se resolverán, en primera instancia, mediante negociaciones entre:

- 1) el Intermediario (bien directamente o bien con un representante de su asociación nacional) y la IATA (representada por su asesor financiero). Si durante estas negociaciones no se alcanza un acuerdo que satisfaga a ambas partes.
- 2) se constituirá un comité formado por tres representantes neutrales del EACP JC (el Presidente y un representante de los agentes transitarios y de las circunscripciones de las aerolíneas) para que estudie la controversia.
- 3) si sigue sin alcanzarse un acuerdo de este modo, se realizará una declaración ante el mediador del EACP.

SECCIÓN 2

LA SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA Y PROTECCIÓN DEL ACTIVO

INTRODUCCIÓN

Las siguientes orientaciones generales se han preparado para ayudar a que los agentes de carga protejan sus organizaciones en el manejo de la carga contra pérdidas derivadas del robo, fraude, etc. y también para proteger los intereses de los expedidores y de las compañías aéreas. Se deben mantener medidas de seguridad eficaces en toda la cadena de operaciones de acuerdo con las reglamentaciones gubernamentales. Hay más información disponible en el Manual de seguridad de IATA.

Se debe avisar al expedidor que los paquetes que contienen mercancías valiosas o mercancías que atraen al robo, por ej. mercancía que puede venderse fácilmente (aparatos de vídeo o grabadoras, radios, aparatos de TV, etc) no deben llevar etiquetas o rótulos que expliquen su contenido.

EL EXPEDIDOR

En los lugares en que un Expedidor es validado como un Expedidor/Agrupador de carga reconocido, con arreglo a un programa nacional de seguridad de la aviación, tanto el expedidor y, cuando corresponda, el Agente certificado que efectúan la validación deberán realizar sus responsabilidades apropiadamente y conforme a ese programa. La carga debe embalsarse de tal forma que asegure su transporte seguro manteniendo el cuidado normal en su manejo y de tal manera que no cause perjuicio o daño a ninguna persona, otra carga o propiedad. Cada paquete, (excepto aquellos que contienen carga valiosa para la cual generalmente se toman medidas de precaución), debe marcarse de manera legible y duradera con el nombre y la dirección completa del expedidor y del consignatario de acuerdo con la información que se indica en el Conocimiento Aéreo o alternativamente, haciendo referencia a todas las partes componentes del envío. Los paquetes que contienen carga valiosa (según se la define en las tarifas de los transportistas) deben embalsarse de tal manera que su contenido no se pueda sacar ni descomponer sin dejar una evidencia visible. Muchos expedidores utilizan cartones y cajas usados con el fin de economizar en el embalaje. Si se sigue esta práctica, se deben sacar las etiquetas que se utilizaron para el embarque anterior para evitar una posible equivocación de itinerarios, demandas costosas contra las compañías aéreas y la pérdida de la buena voluntad del cliente.

EL INTERMEDIARIO

Es de dominio público que el porcentaje más alto de pérdida de mercancías en tránsito se debe a robos internos y hurtos. Para evitar pérdidas hay que tener mucho cuidado con el control de documentos y mercancías. De especial importancia es la [Resolución 833a](#) — Medidas de seguridad para envíos

consolidados previstos — recientemente adoptada e incluida en este Manual.

Locales

El local para el manejo de mercancías debe tener poco que ofrecer al ladrón y para que el riesgo de robo sea mínimo se recomiendan las siguientes medidas de protección:

- Todas las puertas deben estar equipadas con cerrojos adecuados. En caso de puertas laterales, salidas posteriores, etc. se deben instalar cerrojos dormidos.
- Otros accesos posibles a los locales, tales como ventanas, claraboyas, ventiladores, ventanas de sótanos, etc. deben estar protegidos por barras o rejas.

— Hay que considerar la instalación de un sistema de alarma contra los ladrones que se oiga claramente. Estos sistemas son relativamente baratos y compensan el gasto al evitar las pérdidas debidas a robos y hurtos.

— Los automóviles privados de pasajeros pertenecientes al personal y a los visitantes deben estacionarse a cierta distancia de las plataformas de carga. Las plataformas deben mantenerse siempre ordenadas, con los cajones apilados cuidadosamente detrás de cada zona de carga.

— Las cámaras de televisión con circuito cerrado tienen gran efecto psicológico y se recomienda fomentarlas.

Custodia de Mercancías Valiosas

Todas las mercancías valiosas que son negociables y que no se necesitan inmediatamente deben guardarse en un banco, un depósito de seguridad o en una caja de caudales bastante grande y pesada. En este caso, y si las circunstancias lo permiten, la caja de caudales debe estar empernada al piso y ubicada de tal manera que quede bien iluminada para que las patrullas nocturnas puedan distinguirla fácilmente. Entre otras medidas de seguridad se pueden mencionar las siguientes:

— Nunca dé la impresión de que hay mercancías valiosas guardadas en la agencia cuando la oficina está cerrada. Evite hablar de la envergadura de su negocio con personas desconocidas.

— Asegúrese que el personal tiene instrucciones claras con respecto a la seguridad de las puertas y que sabe hacer funcionar los sistemas de alarma cuando no hay nadie en los locales.

— Asegure el control adecuado de todas las llaves que pertenecen a los locales y que los dispositivos de las cerraduras no tienen números de serie expuestos a la vista normal.

— En el caso de cerraduras de combinación o de dispositivos electrónicos con teclado, la combinación debe protegerse de modo seguro y, de ser posible, cambiarla periódicamente.

Control de Vehículos

Los precintos para la carga deben usarse con regularidad para determinar si la carga que se transporta en un furgón o contenedor, ha sido forzada en el camino. Se debe tener mucho cuidado con la utilización de estos precintos. Se recomiendan las siguientes medidas de protección:

- Las puertas y persianas de las camionetas o de los contenedores tienen que construirse de tal manera que no se puedan quitar sin romper el precinto.
- Cada precinto debe identificarse con un número individual.
- Los precintos no utilizados deben guardarse bajo cerrojo y llave y su uso posterior registrado con la firma del usuario.
- Los precintos de cada furgoneta o contenedor deberán registrarse a cargo del vehículo.
- Los precintos de cada vehículo que llega al depósito deben estar registrados para que se pueda descubrir si se ha producido un cambio de precintos durante el trayecto.

La recogida y despacho de las expediciones de carga aérea se controlan generalmente por medio de documentos, los cuales no deben dejarse en oficinas vacías sin las medidas de seguridad apropiadas.

Frecuentemente no se descubre el por qué de muchas pérdidas debido a falta de control en la claridad de las firmas que se dan u obtienen en cada etapa del transporte entre el expedidor y la compañía aérea y el consignatario. Se debe conservar una copia de control de cada documento debiéndose verificar la firma que se obtiene en el original con la del documento de control, para asegurarse que no se han efectuado modificaciones sin autorización y que todas las mercancías han sido despachadas.

Ayuda y reglamentaciones de los funcionarios encargados del mantenimiento del orden

En algunos países, las fuerzas de la policía nacional y/o local tienen especialistas de prevención que están en condiciones de ofrecer consejo directo con de pérdidas respecto a cómo asegurar la propiedad. Es conveniente buscar su cooperación siempre que sea posible — cada Estado que dispone de un programa nacional de seguridad de la aviación cuenta con una autoridad normativa responsable de su observancia. Esta autoridad frecuentemente ofrecerá asesoramiento y orientación sobre la forma en que la Reglamentación de seguridad de la carga debe aplicarse.

En el un robo

Se indican a continuación, algunos de los pasos inmediatos que conviene seguir en caso de producirse un robo:

- Asegúrese que nadie toque nada, salvo que sea absolutamente necesario, dejando todo exactamente como estaba.

— Llame a la policía por teléfono y solicite una investigación completa de los locales.

— Proporcione a la policía toda la ayuda que sea necesaria, por ejemplo, descripción completa de toda la propiedad robada, descripción de toda persona sospechosa que haya estado en los locales antes del robo.

— Informe por teléfono o por otros medios apropiados a todas las personas a quienes concierne el robo.

LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

Cada Compañía Aérea Miembro de IATA tiene un Representante de Seguridad y/o de Prevención contra el Fraude que sirve de contacto para todas las comunicaciones relativas a este tema y que coordina las actividades de seguridad y prevención contra el fraude dentro de su propia compañía y con el Departamento de Seguridad y Facilitación de IATA. Si necesita otros consejos, póngase en contacto con el representante de la compañía aérea cuya oficina principal esté más cerca. En caso de que se necesite más información, el lector puede también ponerse en contacto con el Departamento de Seguridad de Carga de IATA en Ginebra.

CONCLUSIÓN

Este tema es muy complejo y los requisitos de protección de los activos varían mucho de una instalación y/o local a otro. El tipo de carga en sí misma indicará qué tipo de medidas deben tomarse para su protección. En cualquier caso, debe evitarse el almacenaje de mercancías 1 as de un valor extraordinario, reduciéndose este tiempo al mínimo necesario para el transporte inmediato de mercancías de gran valor entre el depositario de origen, el de destino y el transportista aéreo.

A los agentes que son acreditados como Agentes certificados con arreglo a un programa nacional de seguridad de la aviación se les exige legalmente que cumplan con sus responsabilidades apropiadamente y según ese programa.

El Manual de Resoluciones de la Conferencia de Servicios de Carga de IATA incorpora la Práctica Recomendada 1630, — Seguridad de la Carga; en su Anexo 'A', se incluye un Formulario de Declaración a efectos de Seguridad mientras que, en el Anexo 'B', se ofrece un conjunto de directrices para la puesta en práctica de los procedimientos de Seguridad de la Carga. Asimismo, en la [Resolución 833a](#) de la Conferencia de Agencias de Carga — Medidas de seguridad para envíos consolidados previstos, se indican las responsabilidades adicionales que incumben al Agente de Carga IATA con respecto a la seguridad.

ESPECIFICACIONES Y CUMPLIMENTACIÓN DEL CONOCIMIENTO AÉREO

La [Resolución 600a](#), incluida en este Manual, proporciona una guía de fácil referencia para poder llenar debidamente el Conocimiento aéreo (AWB). Si desea obtener información más detallada, se le ruega consultar el Manual IATA sobre el Conocimiento Aéreo ([Adjunto B](#)), que puede obtenerlo, solicitándolo a la IATA, en www.iata.org/cargo.

ACEPTACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, ANIMALES VIVOS Y CARGA PERECEDERA

Estos envíos necesitan un manejo especial. La información detallada en relación con la aceptación, embalaje y etiquetado de estos artículos figura en el Reglamento IATA sobre Mercancías Peligrosas y la Reglamentación para el transporte de animales vivos de la IATA.

En las siguientes páginas se reproducen algunos ejemplos de listas de verificación para los envíos de carga radiactiva y carga no radiactiva así como para los envíos de hielo seco.

Asimismo, se reproducen ilustraciones de las etiquetas que deben fijarse en los embalajes que contienen estas mercancías especiales.

La IATA también ha elaborado un Manual sobre el manejo de carga perecedera en el que se proporciona una guía para el embalaje y se indican los requisitos para la preparación de estos envíos delicados, junto con explicaciones sobre la manera de mantener la calidad del producto durante el vuelo.

Se pueden obtener todas estas publicaciones solicitándolas a la IATA en la dirección de correo-e: cargo@iata.org.

(Se le ruega tomar nota de que ningún envío comprendido en estas categorías puede trasbordarse entre compañías salvo mediante arreglos acordados con antelación). Además, algunos transportistas pueden exigir requisitos adicionales.

REGLAMENTACIÓN DE IATA SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS

El transporte internacional de mercancías peligrosas por vía aérea ha estado regulado desde 1956. En 1984 la Organización de la Aviación Civil Internacional asumió esta responsabilidad según el Anexo 18 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional y sus Instrucciones Técnicas adjuntas para la Seguridad del Transporte de Mercancías Peligrosas por vía aérea. Los requisitos de la OACI son ahora obligatorios para los 190 países miembros de la OACI.

IATA continúa publicando la Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas con objeto de facilitar al usuario un documento único que incluya detalles completos de las exigencias regulatorias de la OACI y las exigencias de operación de las compañías aéreas. Estas contienen una relación completa de las variaciones del operador, un formulario prescrito de la Declaración del Expedidor, y detalles completos sobre especificaciones de embalaje y pruebas de resistencia de los mismos. La Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas, oficialmente reconocida por la OACI como el documento de referencia para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea está en conformidad con (y a veces es más restrictivo que) el Anexo 18 de la OACI y con las Instrucciones Técnicas para la Seguridad del Transporte de Mercancías Peligrosas por vía aérea.

La Reglamentación sobre mercancías peligrosas (DGR) de la IATA explica en detalle las responsabilidades de los agentes y expedidores de carga. En la Referencia 1.3.3.6 se señala que antes de entregar un envío a una línea aérea para su despacho, el embarcador, el expedidor y el agente de carga deben:

- cerciorarse que las mercancías peligrosas cumplen plenamente con la Reglamentación;
- separar las mercancías peligrosas contenidas en cargas consolidadas de las mercancías que no están sujetas a la reglamentación y presentarlas por separado;
- cerciorarse que las mercancías peligrosas no estén encerradas en ningún dispositivo de carga unitarizada que no esté permitido conforme a la norma 9.1.4.1 de la DGR; y
- en todo envío, verificar los documentos y el embalaje exterior de los paquetes para que no presenten indicación alguna de que su integridad ha quedado comprometida.

Este último requisito tiene por objeto prevenir el transporte por vía aérea de mercancías peligrosas que no han sido declaradas, ya que éstas constituyen la causa de la mayoría de incidentes y accidentes relacionados con mercancías peligrosas notificadas a las autoridades. La norma 2.2 de la DGR enumera las descripciones más corrientes en los conocimientos aéreos que a menudo encubren mercancías peligrosas, tales como menaje de casa, equipos para pruebas de laboratorio, material de la empresa, muestras para pruebas, suministros médicos y muchos otros. Las marcas en la parte exterior de los paquetes a menudo dan un indicio sobre posibles mercancías peligrosas ocultas en el interior.

La Reglamentación de IATA demuestra con simples términos cómo se definen y clasifican las mercancías peligrosas en nueve clases de peligros, incluyendo explosivos, gases comprimidos, líquidos y sólidos inflamables, materiales oxidantes, materias tóxicas, materiales radiactivos, corrosivos y aquellos materiales que no entran con facilidad dentro de las definiciones anteriormente citadas.

En las listas se enumeran más de 3.000 artículos y sustancias indicando sus números NU (Naciones Unidas), nombres adecuados para el embarque, clases de peligros, riesgos subsidiarios, etiquetas para mercancías peligrosas, grupos de embalaje, instrucciones para el embalaje y cantidades que se permiten en los aviones de pasajeros y carga.

La Lista no cubre cada sustancia individual ya que esto sería sin duda imposible, especialmente debido a que cada año se elaboran y ofrecen para el transporte un gran número de sustancias químicas nuevas. Para cubrir esto, se incluye en la Lista un número de anotaciones genéricas (que no están especificadas de otra manera). Por ejemplo, si una sustancia no está específicamente enumerada en la Lista por nombre, el expedidor debe determinar su clase de riesgo, y puede entonces utilizar una designación «n.o.s.» tales como «Líquidos inflamables, n.o.s.». Las anotaciones n.o.s. también se incluyen para cubrir sustancias que tienen más de una clase de peligro tal como «Líquido Inflamable tal como un tóxico, n.o.s.».

La Reglamentación detalla los requisitos de documentación de embarque incluyendo instrucciones acerca de la cumplimentación del Conocimiento Aéreo y de la Declaración del Expedidor. Es importante tener en cuenta que sólo las personas que han seguido la formación apropiada en transporte de mercancías peligrosas pueden firmar la Declaración del Expedidor de mercancías peligrosas.

Cada paquete con mercancías peligrosas debe tener la «Etiqueta de Mercancía Peligrosa» apropiada y conviene tomar nota que estas etiquetas se utilizan también en otros medios de transporte. Se exigen también otros tipos de rótulos para los paquetes según se establece específicamente en la Reglamentación.

Aparte de otros embarques de mercancías peligrosas se presentan materiales radiactivos para el transporte aéreo y las normas básicas, que han adoptado todos los medios de transporte, incluyendo vía aérea, emanan del Organismo Internacional de Energía Atómica. Además, las condiciones especiales que se aplican al medio aéreo, tales como presurización, cambios rápidos de temperatura, vibración, requisitos de separación de distancia, etc. están todos amparados por la Reglamentación de IATA.

La Organización de Aviación Civil Internacional y la IATA (en la norma 9.5.4 de la DGR) exigen que se suministre un número suficiente de letreros informativos en los puntos de aceptación de la carga con información sobre el transporte de mercancías peligrosas. La finalidad es fomentar la toma de conciencia sobre las mercancías peligrosas entre las personas que participan en el transporte de mercancías. Asimismo, en las oficinas de la

IATA se pueden obtener letreros alusivos («¿Lo ha declarado?»).

Se proporciona una relación de Proveedores de embalajes de conformidad con las Especificaciones de las Naciones Unidas para ayudar a los expedidores y agentes a localizar las fuentes de aprovisionamiento de dichos embalajes a escala mundial. Se enumeran las autoridades gubernamentales competentes a quienes los usuarios de la Reglamentación pueden recurrir para obtener asistencia en la clasificación y en otros aspectos del envío de mercancías peligrosas por vía aérea.

Asimismo, se relacionan terceras organizaciones que ofrecen formación en materia de mercancías peligrosas satisfaciendo los requisitos de las Resoluciones 801, 803, 805 y 809, y reconocida acreditada por IATA en toda la Industria.

Esta Reglamentación IATA sobre Mercancías Peligrosas es un instrumento imprescindible para todos aquellos que trabajen en el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, tales como transportistas, agentes, expedidores, consolidadores, gobiernos, y fabricantes. Es indispensable referirse a la edición en vigorya que numerosas modificaciones y suplementos aparecen en cada nueva edición anual.

La Reglamentación se publica en inglés, chino, francés, alemán y español y se puede obtener comunicándose con el Departamento de servicios a la clientela de la IATA en Montreal. Además, bajo licencia, se produce una edición en japonés.

2025 LISTA DE COMPROBACIÓN PARA ENVÍOS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS NO RADIATIVAS

La lista de comprobación recomendada que aparece en las siguientes páginas está destinada a la comprobación de los envíos en el origen. Se pueden obtener copias de la lista de comprobación en: <https://www.iata.org/dgr-updates>

Nunca se debe aceptar o rechazar un envío antes de haber comprobado todos los elementos.

¿La siguiente información es correcta para cada una de las entradas?

DECLARACIÓN DEL EXPEDIDOR PARA MERCANCÍAS PELIGROSAS (DGD)

No. de guía aérea:	Origen:	Destino:
--------------------	---------	----------

DECLARACIÓN DEL EXPEDIDOR DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (DGD)

	SÍ	NO*	N/A
1. Dos copias en inglés y con el formato de la IATA incluyendo la declaración de certificación para el transporte aéreo. Esta pregunta puede marcarse como no aplica "N/A" solamente si la declaración del expedidor ha sido entregada en formato electrónico. [8.0.2.1; 8.1.1; 8.1.2; 8.1.6.12]	☐	☐	☐
2. Nombre completo y dirección del expedidor y del consignatario [8.1.6.1; 8.1.6.2]	☐	☐	
3. Si no se muestra el número de la guía aérea, introdúzcalo [8.1.6.3]	☐		
4. El número de páginas se muestra. Esta pregunta puede marcarse como no aplica "N/A" solamente si la Declaración del Expedidor ha sido entregada en formato electrónico. [8.1.6.4]	☐	☐	☐
5. Se ha eliminado o no se muestra el tipo de aeronave que no aplica [8.1.2.5.2, 8.1.6.5]	☐	☐	
6. Si no aparece el nombre completo del aeropuerto o ciudad de origen o destino, introdúzcalo [8.1.6.6 y 8.1.6.7]	☐		
7. Eliminada o no mostrada la palabra "Radiactivo" [8.1.2.5.2, 8.1.6.8]	☐	☐	
Identificación			
8. Número(s) ONU o ID, precedido del prefijo "UN" o "ID" según corresponda [8.1.6.9.1, Paso 1]	☐	☐	
9. Nombre apropiado de envío y el nombre técnico entre corchetes para las entradas con ★ [8.1.6.9.1, Paso 2]	☐	☐	
10. Clase o división, y para la Clase 1, el Grupo de compatibilidad. [8.1.6.9.1, Paso 3]	☐	☐	
11. Peligro secundario, entre corchetes, inmediatamente después de la clase o división [8.1.6.9.1, Paso 4]	☐	☐	☐
12. Grupo de embalaje [8.1.6.9.1, Paso 5]	☐	☐	☐
Cantidad y Tipo de Embalaje			
13. Número y tipo de bultos [8.1.6.9.2, Paso 6]	☐	☐	
14. Cantidad y unidad de medida (neta o bruta, seguida por "G", según corresponda) por cada bulto [8.1.6.9.2, Paso 6]	☐	☐	
15. Para la Clase 1 (Explosivos), la cantidad neta complementada por la masa neta explosiva seguida por la unidad de medida [8.1.6.9.2, Paso 6]	☐	☐	☐
16. Cuando se embanan diferentes mercancías peligrosas en un embalaje exterior, deben cumplirse las siguientes reglas:			
16.1 – Compatible según la Tabla 9.3.A	☐	☐	☐
16.2 – Se cumplen las condiciones para los bultos ONU que contengan a la División 6.2 [5.0.2.11(c)]	☐	☐	☐
16.3 – El texto "All Packed in one (tipo de embalaje)" [8.1.6.9.2, Paso 6(f)]	☐	☐	☐
16.4 – El cálculo del valor "Q", el cual no debe exceder de 1 [5.0.2.11(g) & (h); 2.7.5.6; 8.1.6.9.2, Paso 6(g)]	☐	☐	☐
17. Sobre-embalaje			
17.1 – Compatible de acuerdo con la Tabla 9.3.A	☐	☐	☐
17.2 – Indicación de "Overpack used" [8.1.6.9.2, Paso 7]	☐	☐	☐
17.3 – Si se utiliza más de un sobreembalaje, marcas de identificación mostradas y cantidad total de mercancías peligrosas [8.1.6.9.2, Paso 7]	☐	☐	☐
Instrucciones de Embalaje			
18. Número de Instrucción de embalaje [8.1.6.9.3, Paso 8]	☐	☐	
19. Para baterías de litio de acuerdo con la sección IB, "IB" sigue la instrucción de embalaje [8.1.6.9.3, Paso 8]	☐	☐	☐
Autorizaciones			
20. Se han revisado las Disposiciones especiales que se pueden verificar, A1, A2, A4, A5, A51, A81, A88, A99, A130, A176, A190, A191, A201, A202, A211, A212, A224, A225, A331 si se utiliza [8.1.6.9.4, Paso 9]	☐	☐	☐
21. Indicación de que se adjunta la autorización gubernamental, incluyendo una copia en inglés y aprobaciones adicionales para otros artículos bajo [8.1.6.9.4, Paso 9]	☐	☐	☐
Información Adicional de Manipulación			
22. La Información Adicional de Manipulación aparece para las sustancias auto-reactivas y otras relacionadas de la División 4.1 y para los peróxidos orgánicos de la División 5.2, o bien muestras que tengan relación, equipo respiratorio de protección (PBE), sustancias infecciosas y sustancias controladas, artificios de pirotecnia (UN 0336 & UNO 0337) y líquidos inflamables viscosos [8.1.6.11]	☐	☐	☐
23. Se indican el Nombre del firmante, fecha y firma del expedidor [8.1.6.13; 8.1.6.14 y 8.1.6.15]	☐	☐	
24. Las correcciones o modificaciones firmadas por el expedidor [8.1.2.6]	☐	☐	☐

	SÍ	NO*	N/A
GUÍA AÉREA – INFORMACIÓN DE MANIPULACIÓN			
25. La casilla sobre información de manipulación muestra: "Dangerous Goods as per associated Shipper's Declaration" o "Dangerous Goods as per associated DGD" [8.2.1(a)]	☐	☐	
26. "Cargo Aircraft Only" o "CAO", según corresponda [8.2.1(b)]	☐	☐	☐
27. Cuando se incluyen mercancías no peligrosas, se muestra el número de bultos de mercancías peligrosas [8.2.2]	☐	☐	☐
BULTO(S) Y SOBREBALAJES			
28. El embalaje no presenta daños o fugas [9.1.3 (i)]	☐	☐	
29. El embalaje cumple con la instrucción de embalaje	☐	☐	☐
30. Mismo número y tipo de embalajes y sobrealajes entregados, tal y como se muestra en la DGD [9.1.3]	☐	☐	
Marcas			
31. Embalaje de especificación ONU, marcado de acuerdo con 6.0.4 y 6.0.5:			
31.1 – Símbolo y código de especificación [6.0.4.2.1 (a), (b)]	☐	☐	☐
31.2 – X, Y o Z, de acuerdo con el grupo de embalaje/instrucción de embalaje [6.0.4.2.1 (c)]	☐	☐	☐
31.3 – Peso bruto dentro de los límites (sólidos, embalajes interiores o RIG [SP A179, 6.0.4.2.1 (d)])	☐	☐	☐
31.4 – Bidones de plástico, jerricanes y RIG dentro del período de uso permitido [5.0.2.15]	☐	☐	☐
31.5 – Marcas del bulto con sustancias infecciosas [6.5.3.1]	☐	☐	☐
32. Número(s) ONU o ID, precedido del prefijo "UN" o "ID" según corresponda [7.1.4.1(a)]	☐	☐	
33. Nombre(s) apropiado(s) de envío, incluyendo el nombre técnico cuando se requiera [7.1.4.1(a)]	☐	☐	
34. Nombre completo y dirección del expedidor y consignatario [7.1.4.1(b)]	☐	☐	
35. Para los envíos de más de un bulto para todas las clases (excepto ID 8000 y Clase 7), la marca de la cantidad neta o peso bruto, seguida de la letra "G", según corresponda, excepto cuando los contenidos son idénticos, [7.1.4.1(c)]	☐	☐	☐
36. Para el dióxido de carbono sólido (hielo seco) el peso neto marcado en los bultos [7.1.4.1(d)]	☐	☐	☐
37. Nombre y número de teléfono de la persona responsable para envíos de la División 6.2, sustancias infecciosas [7.1.4.1(e)]	☐	☐	☐
38. Los requisitos de marcado especial que se muestran para la Instrucción de embalaje 202 [7.1.4.1(f)]	☐	☐	☐
39. La marca para cantidad limitada [7.1.4.2]	☐	☐	☐
40. Marca para Sustancias nocivas para el medio ambiente [7.1.6.3, 7.1.5.3]	☐	☐	☐
41. Marca para batería de litio para la Sección IB [7.1.5.5]	☐	☐	☐
Etiquetas			
42. La(s) etiqueta(s) que identifican el peligro primario están fijadas correctamente, tal y como se indica en 4.2, Columna D [7.2.3.1; 7.2.6]	☐	☐	
43. La(s) etiqueta(s) que identifican el peligro secundario fijadas correctamente, tal y como se indica en 4.2, Columna D [7.2.3.1; 7.2.6.2.3]	☐	☐	☐
44. Etiqueta de "Avión de carga solamente" (Cargo Aircraft Only) [7.2.4.2; 7.2.6.3]	☐	☐	☐
45. Se incluyen las etiquetas de "Orientación" sobre dos lados opuestos [7.2.4.4]	☐	☐	☐
46. Se incluye la etiqueta "Líquido criogénico", según corresponda, tal y como se indica en 4.2, Columna D [7.2.4.3]	☐	☐	☐
47. Se incluye la etiqueta "Mantener lejos del calor", según corresponda, tal y como se indica en 4.2, Columna D [7.2.4.5]	☐	☐	☐
48. Se han quitado las marcas y etiquetas irrelevantes [7.1.1; 7.2.1]	☐	☐	☐
Para los sobrealajes			
49. Las marcas de utilización del embalaje y las etiquetas de riesgo y manipulación, según se requieran, deben estar claramente visibles o aparecer en la parte exterior del sobrealaje [7.1.7.1, 7.1.7.2, 7.2.7]	☐	☐	☐
50. Si las marcas y etiquetas no son visibles en los bultos dentro del sobrealaje, debe aparecer la marca "Overpack" [7.1.7.1]	☐	☐	☐
51. Si se utiliza más de un sobrealaje, se muestran las marcas de identificación y cantidad total de mercancías peligrosas [7.1.7.3]	☐	☐	☐
GENERAL			
52. Variaciones del Estado y del Operador, de acuerdo con [2.8]	☐	☐	☐
53. Para envíos de Avión de carga solamente, dicho avión opera en todos los sectores	☐	☐	☐

Comentarios: _____

Comprobado por: _____

Lugar: _____ Firma: _____

Fecha: _____ Hora: _____

*** SI ALGUNA CASILLA SE RELLENA CON "NO", NO ACEPTE EL ENVÍO Y MANDE UN DUPLICADO DE ESTE FORMULARIO COMPLETADO AL EXPEDIDOR.**

2025 LISTA DE COMPROBACIÓN PARA ENVÍOS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS RADIATIVAS

La lista de comprobación recomendada que aparece en las siguientes páginas está destinada a la comprobación de los envíos en el origen. Se pueden obtener copias de la lista de comprobación en: <https://www.iata.org/dgr-updates>

Nunca se debe aceptar o rechazar un envío antes de haber comprobado todos los elementos.

¿La siguiente información es correcta para cada una de las entradas?

DECLARACIÓN DEL EXPEDIDOR PARA MERCANCÍAS PELIGROSAS (DGD)

No. de guía aérea:	Origen:	Destino:		SÍ	NO*	N/A
1. Dos copias en inglés y con el formato de la IATA incluyendo la declaración de certificación para el transporte aéreo. Esta pregunta puede marcarse como no aplica "N/A" solamente si la declaración del expedidor ha sido entregada en formato electrónico. [8.1.1; 10.8.1.2; 10.8.1.4; 10.8.3.12.2]			☐	☐	☐	
2. Nombre completo y dirección del expedidor y del consignatario [10.8.3.1; 10.8.3.2]			☐	☐		
3. Si no se muestra el número de la guía aérea, introdúzcalo [10.8.3.3]			☐			
4. El número de páginas se muestra. Esta pregunta puede marcarse como no aplica "N/A" solamente si la declaración del expedidor ha sido entregada en formato electrónico. [10.8.3.4]			☐	☐		
5. Se ha eliminado o no se muestra el tipo de avión que no aplica [10.8.1.6.2, 10.8.3.5]			☐	☐		
6. Si no aparece el nombre completo del aeropuerto o ciudad de origen o destino, introdúzcalo [10.8.3.6 y 10.8.3.7]			☐			
7. Eliminadas o no mostradas las palabras "No Radiactivo" [10.8.1.6.2, 10.8.3.8]			☐	☐		
Identificación						
8. Número(s) ONU, precedido por el prefijo "UN" [10.8.3.9.1, Paso 1]			☐	☐		
9. Nombre apropiado de envío, y cuando se aplica la disposición especial A78, la información adicional entre corchetes [10.8.3.9.1, Paso 2]			☐	☐		
10. Clase 7 [10.8.3.9.1, Paso 3]			☐	☐		
11. Peligro secundario, entre corchetes, inmediatamente después de la Clase [10.8.3.9.1, Paso 4] y Grupo de embalaje si es necesario para el peligro secundario [10.8.3.9.1, Paso 5]			☐	☐		
Cantidad y Tipo de Embalaje						
12. Nombre o símbolo del (los) radionucleido(s) [10.8.3.9.2, Paso 6 (a)]			☐	☐		
13. Una descripción de la forma física y química, si es "Otra forma", [10.8.3.9.2, Paso 6 (b)]			☐	☐		
14. "Forma especial" (no se requiere para el ONU 3332 ó 3333) o material de baja dispersión [10.8.3.9.2, Paso 6 (b)]			☐	☐		
15. El número y tipo de los bultos y la actividad en becquerelios o múltiplos relacionados en cada bulto. Para materiales fisionables, puede mostrarse su peso total en gramos o kilogramos en vez de la actividad [10.8.3.9.2, Paso 7]			☐	☐		
16. Para diferentes radionucleidos individuales, la actividad de cada uno de ellos y las palabras "All Packed in One (type of package)" ("Todo embalado en un solo bulto (tipo de bulto)" [10.8.3.9.2, Paso 7]			☐	☐		
17. La actividad dentro de los límites para los bultos del Tipo A [Tabla 10.3.A], Tipo B o Tipo C (ver el certificado adjunto de la autoridad competente)			☐	☐		
18. Las palabras "Overpack used", aparecen en la declaración [10.8.3.9.2, Paso 8]			☐	☐		
Instrucciones de embalaje						
19. Categoría de los bultos y sobrembalajes, según corresponda [10.5.15.1 (a), 10.8.3.9.3, Paso 9 (a) y Tabla 10.5.C]			☐	☐		
20. Índice de transporte y dimensiones (preferiblemente en la secuencia: largo X ancho X alto) solamente para la Categoría II y la Categoría III [10.8.3.9.3, Paso 9 (b) y (c)]			☐	☐		
21. Para materiales fisionables, el Índice de seguridad de la criticidad (con, adicionalmente y si corresponde*, la referencia al párrafo 10.6.2.8.1.3 de (a) a (c) o 10.6.2.8.1.4), o las palabras "Fissile Excepted" ("Fisionable exceptuado") [10.8.3.9.3, Paso 9(d)]			☐	☐		
Autorizaciones						
22. Aparecen marcas de identificación y se adjunta a la Declaración una copia del documento en inglés con la siguiente información [10.5.7.2.3; 10.8.3.9.4, Paso 10; 10.8.7]:						
22.1 – Certificado de aprobación para Forma especial;			☐	☐		
22.2 – Certificado de aprobación para diseño de bulto del Tipo B			☐	☐		
22.3 – Otros certificados de aprobación, según corresponda			☐	☐		
23. Para los radionúclidos que no figuran en 10.3.A, se hace referencia al tipo de radiación y uso de la Tabla 10.3.B [10.3.2.2; 10.3.2.5.2; 10.8.3.9.4, Paso 13]			☐	☐		
24. Información Adicional de Manipulación [10.8.3.11]			☐	☐		
25. Se indican el Nombre del firmante, fecha [10.8.3.13 y 10.8.3.14] y Firma del Expedidor [10.8.3.15]			☐	☐		
26. Las correcciones o modificaciones firmadas por el Expedidor [10.8.1.7]			☐	☐		

	SÍ	NO*	N/A
GUÍA AÉREA – INFORMACIÓN DE MANIPULACIÓN			
27. La leyenda: "Dangerous goods as per associated Shipper's Declaration" o "Dangerous goods as per associated DGD" [10.8.8.1(a)]	☐	☐	
28. "Cargo Aircraft Only" o "CAO", según corresponda [10.8.8.1(b)]	☐	☐	☐
29. Cuando se incluyen mercancías no peligrosas, se muestra el número de bultos de mercancías peligrosas [10.8.8.2]	☐	☐	☐
BULTO(S) Y SOBREBALAJES			
30. Número y tipo de embalajes y sobrembalajes entregados, tal y como se muestra en la declaración	☐	☐	
31. Sello de transporte intacto [10.6.2.4.1.2] y bulto en condiciones adecuadas para su transporte [9.1.3; 9.1.1.4]	☐	☐	☐
Marcas			
32. Número(s) ONU, precedido del prefijo "UN" [10.7.1.3.1]	☐	☐	
33. El nombre apropiado de envío, y cuando se aplica la disposición especial A78, la información adicional entre corchetes [10.7.1.3.1]	☐	☐	
34. El nombre y dirección completos del expedidor y del consignatario [10.7.1.3.1]	☐	☐	
35. El peso bruto permisible, si el peso bruto del bulto excede los 50 kg [10.7.1.3.1]	☐	☐	☐
36. Los bultos del Tipo A, marcados como se indica en 10.7.1.3.4	☐	☐	☐
37. Los bultos del Tipo B, marcados como se indica en 10.7.1.3.5	☐	☐	☐
38. Los bultos del Tipo C, los bultos industriales y aquellos que contengan material fisionable marcados como se indica en 10.7.1.3.6, 10.7.1.3.3 ó 10.7.1.3.7	☐	☐	☐
Etiquetas			
39. Etiquetas de la misma categoría de conformidad con la DGD, colocadas correctamente en dos lados opuestos del bulto [10.7.4]	☐	☐	
39.1 – Símbolo del radionucleido o LSA/SCO indicado, tal como se exige [10.7.3.3.1]	☐	☐	
39.2 – Actividad en Bq (o sus múltiplos). Para el material fisionable, la masa total en gramos puede ser utilizada en lugar de la actividad [10.7.3.3.2]	☐	☐	
39.3 – Para la Categoría II & III, mismo IT según la DGD, redondeada a un decimal superior [10.7.3.3.3]	☐	☐	☐
40. La(s) etiqueta(s) aplicables que identifiquen el peligro secundario [10.7.3.2; 10.7.4.3]	☐	☐	☐
41. Dos etiquetas de "Avión de carga solamente", si se requiere, en la misma superficie y cerca de las etiquetas de peligro [10.7.4.2.4; 10.7.4.3.1; 10.7.4.4.1]	☐	☐	☐
42. Para materiales fisionables, dos etiquetas correctamente completadas del índice de seguridad de la criticidad (ISC), situadas en la misma superficie que las etiquetas de peligro [10.7.3.3.4; 10.7.4.3.1]	☐	☐	☐
43. Se han quitado las marcas y etiquetas irrelevantes [10.7.1.1; 10.7.2.1]	☐	☐	☐
Para los sobrembalajes			
44. Las marcas y etiquetas de los bultos, claramente visibles o reproducidas en la parte exterior del sobrembalaje [10.7.1.4.1; 10.7.4.4]	☐	☐	☐
45. La palabra "Overpack" está marcada si las marcas y etiquetas no son visibles en los bultos dentro del sobrembalaje [10.7.1.4.1]	☐	☐	☐
46. Si se utiliza más de un sobrembalaje, se muestran las marcas de identificación y cantidad total de mercancías peligrosas [10.7.1.4.3]	☐	☐	☐
47. Las etiquetas de riesgo de acuerdo con el contenido y actividad de los radionucleidos individuales y el TI del sobrembalaje [10.7.3.4]	☐	☐	☐
GENERAL			
48. Variaciones de los Estados y de los operadores, de acuerdo con [2.8]	☐	☐	☐
49. Para envíos en Avión de carga solamente, dicho avión opera en todos los sectores	☐	☐	☐
50. Los bultos que contengan dióxido de carbono sólido (hielo seco), las marcas, etiquetas y los requisitos acerca de la documentación deben cumplir con [Instrucción de embalaje 954; 7.1.5.1 (d); 7.2.3.9.1]	☐	☐	☐

Comentarios: _____

Comprobado por: _____

Lugar: _____ Firma: _____

Fecha: _____ Hora: _____

*** SI ALGUNA CASILLA SE RELLENA CON "NO", NO ACEPTE EL ENVÍO Y MANDE UN DUPLICADO DE ESTE FORMULARIO COMPLETADO AL EXPEDIDOR.**

2025 LISTA DE COMPROBACIÓN PARA LA ACEPTACIÓN DE HIELO SECO (Dióxido de carbono sólido) (Para ser utilizada cuando no se requiere la declaración del expedidor de mercancías peligrosas)

Para todos los envíos de mercancías peligrosas (9.1.4), es necesaria una lista de comprobación, para así realizar las comprobaciones adecuadas para su aprobación. Se presenta la siguiente lista de comprobación de ejemplo para ayudar a los expedidores y operadores en la aceptación de hielo seco cuando se embala por sí mismo o con mercancías no peligrosas.

La lista de comprobación recomendada que aparece en las siguientes páginas está destinada a la comprobación de los envíos en el origen. Se pueden obtener copias de la lista de comprobación en: <https://www.iata.org/dgr-updates>

¿Es correcta la siguiente información para cada una de las entradas?

DOCUMENTACIÓN

No. de guía aérea:	Origen:	Destino:			
			SÍ	NO*	N/A
La casilla "Nature and Quantity of Goods" de la guía aérea u otra documentación alternativa contiene la siguiente información [8.2.3]					
1. "UN1845"			☐	☐	
2. Las palabras "Carbon dioxide, solid" o "Dry ice"			☐	☐	
3. El número de bultos (salvo cuando son los únicos bultos del envío)			☐	☐	
4. El peso neto de hielo seco, en kilogramos			☐	☐	
Variaciones de los Estados y de los operadores					
5. Variaciones de los Estados y de los operadores, de acuerdo con [2.8]			☐	☐	☐
<i>Nota: Las siguientes preguntas no aplican cuando el hielo seco (o los bultos que contengan hielo seco) se presenta en un ULD.</i>					
Cantidad					
6. La cantidad de hielo seco por cada bulto es de 200 kg o menos [4.2]			☐	☐	
Bultos y sobrembalajes					
7. El mismo número de bultos tal y como se muestra en la guía aérea			☐	☐	
8. Los bultos no tienen daños ni fugas			☐	☐	
9. El embalaje cumple con la Instrucción de embalaje 954 y el bulto está ventilado para permitir la liberación del gas			☐	☐	
Marcas y etiquetas					
10. La marca "UN1845" [7.1.4.1(a)]			☐	☐	
11. Las palabras "Carbon dioxide solid" o "Dry ice" [7.1.4.1(a)]			☐	☐	
12. Nombre y dirección completos del expedidor y del consignatario [7.1.4.1(b)]			☐	☐	
<i>Nota: El nombre y la dirección del expedidor y del consignatario que aparecen en las marcas embaladas pueden diferir de los de la AWB</i>					
13. El peso neto de hielo seco dentro de cada bulto [7.1.4.1(d)]			☐	☐	
14. La etiqueta de Clase 9 fijada correctamente [7.2.3.9, 7.2.6]			☐	☐	
15. Se han eliminado las marcas y etiquetas irrelevantes [7.1.1(b); 7.2.1(a)]			☐	☐	☐
Para sobrembalajes					
16. El embalaje utiliza marcas y etiquetas de riesgos y manipulación, según lo requerido, de manera claramente visible o reproducidas en la parte exterior del sobrembalaje [7.1.7.1, 7.2.7]			☐	☐	☐
17. Se indica la palabra "Overpack" (sobrembalaje) si las marcas y las etiquetas no están visibles en los bultos dentro del sobrembalaje [7.1.7.1]			☐	☐	☐
18. El peso neto total de dióxido de carbono sólido, hielo seco en el sobrembalaje [7.1.7.1.1]			☐	☐	☐

Comentarios: _____

Comprobado por: _____

Lugar: _____ Firma: _____

Fecha: _____ Hora: _____

*** SI ALGUNA CASILLA SE RELLENA CON "NO", NO ACEPTE EL ENVÍO Y MANDE UN DUPLICADO DE ESTE FORMULARIO RELLENADO AL EXPEDIDOR.**

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

ETIQUETAS de PELIGRO, MANIPULACIÓN y MARCAS de IATA/OACI

La versión más actualizada de las etiquetas y marcas debe cumplir con las actuales Regulaciones sobre Mercancías Peligrosas (DGR). Excepto en el caso de las etiquetas correspondientes a radiactivos y manipulación, el texto que indica la naturaleza del peligro en la etiqueta es opcional.

ETIQUETAS de PELIGRO

CLASE 1*



* Los artículos que lleven las etiquetas de explosivos en las Divisiones 1.1, 1.2, 1.4F, 1.5 y 1.6 están prohibidos normalmente para su transporte por vía aérea.

CLASE 2



CLASE 3



CLASE 4



CLASE 5



CLASE 6



ETIQUETAS de PELIGRO, MANIPULACIÓN y MARCAS de IATA/OACI

La versión más actualizada de las etiquetas y marcas debe cumplir con las actuales Regulaciones sobre Mercancías Peligosas (DGR). Excepto en el caso de las etiquetas correspondientes a radiactivos y manipulación, el texto que indica la naturaleza del peligro en la etiqueta es opcional.

ETIQUETAS de PELIGRO



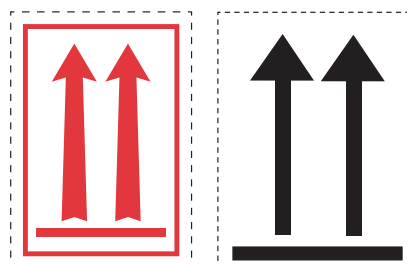
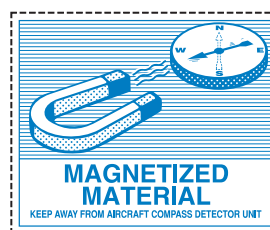
CLASE 8



CLASE 9



ETIQUETAS de MANIPULACIÓN



MARCAS



REGLAMENTACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS

Al público en general le interesa el bienestar de los animales. Las compañías aéreas, los expedidores e intermediarios que participan en el transporte de animales vivos tienen un interés vital en que éstos lleguen a su destino con seguridad y en buena salud.

En 1967 la IATA comenzó a revisar las condiciones para el transporte de animales de manera segura y en condiciones humanas y estableció el Consejo de Animales Vivos para que elaborara normas internacionales. La Reglamentación para el Transporte de Animales Vivos (LAR) se publicó inicialmente en 1969 como una orientación de la industria para el transporte aéreo. En vista de que las partes que participaban en el transporte de animales no siempre cumplían con los métodos recomendados, los miembros de la IATA acordaron adoptar la LAR como una norma de la industria en el marco de la [Resolución CSC 620](#) en 1974.

Aunque la IATA alienta a todas las partes a que cumplan con la LAR, reconoce la función importante que desempeñan los gobiernos en la aplicación de las normas de la IATA a escala mundial. Mediante las actividades que realiza la IATA para promocionar sus intereses, se ha convencido a muchos países, incluyendo a Estados miembros de la Unión Europea y los Estados Unidos de América, que han adoptado la LAR ya sea parcialmente o en su totalidad como ley para el transporte de animales. Además, de conformidad con la iniciativa de conservación de las Naciones Unidas, las Partes en la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES) han resuelto alentar a todas las Partes a que apliquen las normas de la IATA para la exportación e importación de especies amenazadas. En junio de 2007 la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres aceptó el manual de la Reglamentación de IATA sobre Carga Perecedera (PCR) y la Reglamentación para el Transporte de Animales Vivos (LAR) como norma de utilización para las especies protegidas cuando se transportan especímenes vivos. Este reconocimiento se aplica a los 172 países que son parte en la Convención y a todas las partes interesadas que participan en la logística del transporte de éstas.

El Consejo de Animales Vivos y Mercancías Perecederas de la IATA se reúne para examinar y actualizar la LAR. Regularmente participan en las reuniones del Consejo, en calidad de observadores, oficiales del Reino Unido, los Estados Unidos de América, Francia, Nueva Zelanda y Canadá.

La LAR se publica anualmente, el 1º de octubre, en inglés, francés, y español.

Con el fin de asegurar que los animales, pasajeros y aviones viajen en condiciones seguras, saludables y humanitarias, todas las personas encargadas del embarque, aceptación, manipulación o estiba de animales deben estar familiarizadas con los requisitos específicos de la Reglamentación para el transporte de animales vivos de la IATA y ser competentes para cumplir con los mismos. Un número cada vez mayor de países ha

adoptado o aceptado esta reglamentación como parte de sus respectivas legislaciones nacionales y advierten a los expedidores que el incumplimiento de la reglamentación al enviar animales vivos puede constituir una infracción de la ley aplicable y puede ser objeto de sanciones legales.

DEL CD DEL REGLAMENTACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS

Además de la copia impresa del manual, el Reglamento para el transporte de animales vivos de IATA está también disponible en CD-ROM.

En respuesta a las expectativas de los consumidores, la IATA produce un del Reglamento para el Transporte de Animales Vivos que se actualiza anualmente.

Con unas pocas pulsaciones del ratón, usted puede:

- encontrar la información más reciente relativa a la clasificación de animales vivos junto con los requisitos para la fabricación de contenedores;
- obtener información sobre los contactos para carga en las compañías aéreas con quienes tratar asuntos de ventas, aspectos operacionales de carga tal como la información relativa a la entrega en los almacenes;
- consultar en páginas web especializadas acerca de los servicios que ofrecen las compañías aéreas en relación con el transporte de animales vivos;
- obtener al instante un informe adaptado a una determinada especie de animales y compartirlo con sus clientes;
- ver instantáneamente toda variación relacionada con los operadores y países registrados en la IATA;
- hacer enlaces con organismos de reglamentación que proporcionan información adicional sobre el transporte de animales vivos, como por ejemplo la UE, sin tener que dejar el interfaz del usuario del CD.

MANEJO DE CARGA PERECEDERA MANUAL DE LA REGLAMENTACIÓN DE IATA SOBRE CARGA PERECEDERA (PCR)

La finalidad del Manual sobre el manejo la Reglamentación de carga perecedera (PCR) es proporcionar una guía a las partes que colaboran en hacer llegar las mercancías perecederas a los mercados, con énfasis en el transporte por vía aérea.

En febrero de 2006, en la 28ª Conferencia de Servicios de Carga, las líneas aéreas miembros de IATA decidieron utilizar el Manual sobre el manejo la Reglamentación de carga perecedera como la norma aplicable para la aceptación, embalaje y manipulación de carga perecedera. Esto se refleja en la [Resolución 622](#) de la Conferencia de servicios de carga y se aplica a todas las líneas aéreas miembros de IATA. En junio de 2007 la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres aceptó el manual de la Reglamentación de IATA sobre Carga Perecedera (PCR) y la Reglamentación para el Transporte de Animales Vivos (LAR) como norma de utilización para las especies protegidas cuando se transportan especímenes vivos. Este reconocimiento se aplica a los 172 países que son parte en la Convención y a todas las partes interesadas que participan en la logística del transporte de éstas.

El alcance de este manual comprende la supervisión de los aspectos de seguridad durante toda la cadena de distribución a fin de proteger y preservar las propiedades inherentes de las mercancías expedidas. Es un manual de referencia dirigido a todos los que participan en el embalaje, manejo y aceptación de mercancías perecederas y proporciona información a los productores, cultivadores, transportistas, agentes y fabricantes sobre los criterios y procedimientos para poder aprovechar al máximo los beneficios y ventajas que ofrece el transporte aéreo. Los envíos de productos clínicos o biomédicos necesitan imprescindiblemente un medio con temperaturas controladas y por consiguiente también se han incluido en este manual. Las especies en peligro de extinción y la flora protegida de la comercialización se trata más detalladamente en el capítulo CITES dedicado a este tema.

Los principios relacionados con las posibilidades de comercializar y rastrear los productos, el concepto HACCP y el Codex-alimentarius proporcionarán orientación sobre las actividades de importación, tránsito y exportación. En el manual se ofrece información detallada sobre las mejoras en el flujo del tráfico, los servicios a la clientela y las diversas facetas de las interfaces y entornos en cuestión. Por consiguiente, su contenido está basado en la experiencia de varias de las principales compañías aéreas, expedidores, agentes, así como en los datos científicos suministrados por institutos de investigación que trabajan en estrecha colaboración con la IATA.

La edición más reciente (7ª) de la Reglamentación de Carga Perecedera incluye un nuevo capítulo sobre la logística del transporte de productos relacionados con el

cuidado de la salud que son sensibles a la temperatura. Su objetivo es informar a los usuarios sobre los requisitos mundiales en materia de reglamentación en relación con la gestión de la cadena del frío y las mejores prácticas de distribución. Tanto los expedidores de carga como los transportistas descubrirán embalajes nuevos activos y pasivos así como un proyecto de procedimientos de operación normalizados para ser utilizados cuando se trata con empresas farmacéuticas. El Consejo de Animales vivos y mercancías perecederas de la IATA actualiza el PCR que se publica en inglés.

CD DEL MANUAL DE CARGA PERECEDERA

Respondiendo a las expectativas de los clientes en la actualidad, la IATA produce un CD del Manual de carga perecedera que se actualiza anualmente.

El CD le permite:

- encontrar la información más reciente sobre clasificación de bienes perecederos;
- obtener información sobre contactos de carga en compañías aéreas, relacionados con ventas, aspectos operacionales de carga tales como información relativa a la entrega en los almacenes y servicios ofrecidos por las líneas aéreas en relación con productos perecederos en páginas web especializadas;
- obtener un informe de productos perecederos, adaptado a artículos específicos, y compartirlo con sus clientes;
- consultar instantáneamente variaciones de los operadores y países registrados con la IATA;
- hacer enlaces con organismos de reglamentación que proporcionan información adicional sobre el transporte de productos perecederos sin salirse de la interfaz del usuario del CD.

DIRECTRICES PARA EL ENVÍO DE SUBSTANCIAS INFECCIOSAS

Estas directrices figuran en un manual práctico de fácil lectura que contiene información actualizada sobre los reglamentos correspondientes. En este manual figuran directrices fáciles de poner en práctica para el transporte por vía terrestre, aérea y correo expreso; comprende los reglamentos nacionales e internacionales; y, proporciona requisitos en materia de instrucción así como ejemplos de documentos reales. Las listas de verificación abarcan paso a paso el procedimiento a seguir para el envío, incluyendo la clasificación, identificación, embalaje, marcación, etiquetado y manejo.

LOS SISTEMAS DE LIQUIDACIÓN DE CUENTAS DE CARGA — CASSlink (Enlace CASS)

www.iata.org/customer-portal/Pages/index.aspx

<http://www.iata.org/services/finance/Pages/cass.aspx>

INTRODUCCIÓN

La IATA ha desarrollado y opera los Sistemas de Liquidación de cuentas de carga desde hace más de 30 años con el objetivo de simplificar los informes de ventas de carga y la liquidación de las cuentas entre los intermediarios de carga y los transportistas.

El sistema ha evolucionado desde entonces y actualmente opera mediante una plataforma avanzada habilitada para acceder a la web que se conoce como «CASSlink» (Enlace CASS) con elementos operacionales comunes que proporcionan a las compañías aéreas una solución verdaderamente mundial para la facturación y liquidación de sus ingresos de ventas. Actualmente la IATA tiene **92 operaciones** (84 exportación y 8 importación) en todo el mundo que abarcan:

- **Más de 84 países** en todo el mundo
- Liquidaciones que sobrepasan los \$ 25 miles de millones EUA
- Procesamiento de más de **18 millones** de UTP (AWB's y notas de rectificación).

Con la ayuda de CASSlink, la dependencia de Distribución de carga de la IATA se ha fijado como meta ampliar su red CASS mediante la incorporación de un número considerable de mercados de carga adicionales brindando así una cobertura total de nuestro servicio a los transportistas.

VENTAJAS DEL CASS

El CASS ofrece una doble solución ya que, por una parte, sustituye la producción de facturas impresas por parte de las líneas aéreas en una sola y, por otra, sustituye las funciones clericales tradicionales de los agentes de recibir y controlar manualmente esas facturas. Con la introducción de una operación CASS se establece localmente una «Oficina de liquidación» de la IATA brindando numerosas ventajas a los **transportistas y a los agentes**:

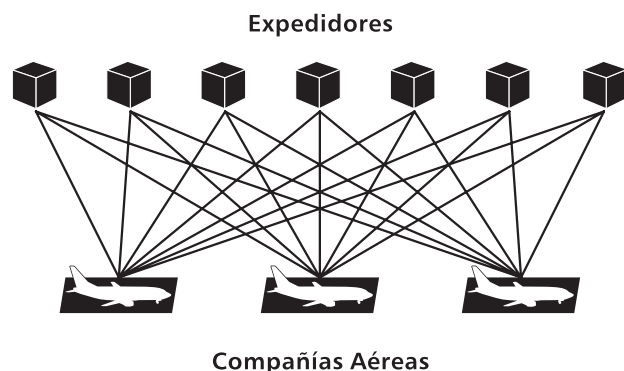
- simplificación de las operaciones de facturación y recaudación de los ingresos de ventas realizados por la Oficina de liquidación neutral de la IATA;
- las facturas se producen y distribuyen electrónicamente a todas las partes eliminando así el riesgo de pérdida o de falta de entrega;
- los agentes pagan una sola suma que cubre el pago a todos los transportistas; los transportistas reciben una sola suma que cubre el pago de todos los agentes;
- mejor control financiero y mejor disponibilidad del efectivo ya que las posibilidades que tiene el CASS de recaudar fondos es prácticamente del 100%;

- se reduce considerablemente el riesgo de mora ya que en la Oficina CASS se centraliza el tratamiento de las irregularidades;
- gestión objetiva de las controversias lo cual redundará en una práctica más transparente y un proceso más fluido;
- el costo se distribuye equitativamente entre todos los transportistas.

LIQUIDACIÓN TRADICIONAL DE LAS CUENTAS DE CARGA

La carga aérea de exportación normalmente llega a las compañías aéreas por medio de los agentes de carga. Los agentes cobran los cargos de flete a los expedidores para pagar a los transportistas. Algunos transportistas exigen que los agentes proporcionen informes de ventas en su nombre. Otros transportistas preparan facturas que envían a sus agentes con respecto a estas ventas. Los agentes trabajan con muchos transportistas y los transportistas aceptan envíos de muchos agentes. Cada transportista recibe un informe o prepara una factura por cada agente individualmente.

Se debe controlar y consolidar esta multiplicidad de facturas e informes y los pagos deben hacerse individualmente. El tradicional método administrativo de facturación de la carga es más costoso y constituye una carga administrativa para los transportistas y agentes.



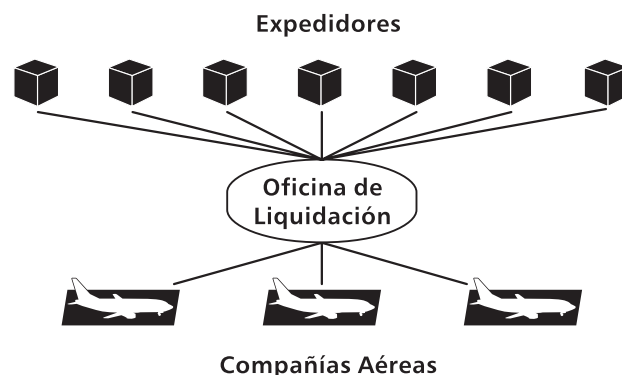
OPERACIÓN EFICIENTE DEL CASS

Aprovechando la tecnología contemporánea, el CASSlink ha simplificado el ciclo de facturación-liquidación de cuentas y lo ha transformado en un proceso dinámico. Una vez que la operación está lista para entrar en funcionamiento, la oficina local de la IATA introduce en el sistema parámetros locales tales como el nombre completo y las direcciones de las compañías aéreas y los agentes, las tasas de cambio vigentes y etc. Las compañías aéreas generan archivos electrónicos de todos los AWB emitidos por sus agentes en un formato predeterminado siguiendo un calendario de procesamiento convenido (aunque actualmente se alienta la actualización diaria de los archivos). En los calendarios de procesamiento se establecen las fechas límite para la presentación de los archivos de facturación por las compañías aéreas, el procesamiento de los archivos por

la oficina de liquidación y la distribución de los resultados electrónicos a las compañías aéreas y a los agentes.

Una vez que se han procesado los archivos de facturación, el sistema genera un producto que consta de las facturas y los estados de facturación. Cada agente recibe una factura con respecto de cada transportista al que le brinda servicios, y un estado de cuentas en el que se indica la suma total a pagar a todos los transportistas. Cada transportista recibe la información contable recíproca. Debido a que este resultado se almacena electrónicamente en un sistema habilitado para acceder a la web, tanto la compañía aérea como el agente pueden conceder acceso a esta información a funcionarios de diversas dependencias (ventas, operaciones y finanzas) para cuyo acceso sólo se requiere una simple conexión de internet.

Una característica adicional del CASSlink es el procesamiento nocturno de todos los archivos recibidos, lo cual facilita a los agentes consultar con anticipación los elementos facturados cotidianamente.



Además, los agentes y los transportistas se benefician también de un sistema dinámico especialmente cuando surge una discrepancia entre ellos, ya que el CASSlink facilita la tramitación de correcciones en línea.

MODALIDADES DEL CASS

Aunque casi todas las operaciones CASS están relacionadas con el flete de exportación solamente, se ofrecen servicios de facturación de importación y cargos terminales (ITC) y nacionales en algunos países. CASS ITC está en funcionamiento en Brasil, Alemania, Gran Bretaña, Hong Kong, Italia, Japón, Marruecos y Emiratos Árabes Unidos. Las reglas de participación del CASS ITC fueron revisadas en 2017 para un nuevo modelo respaldado por el CAConf para facilitar la facturación entre las empresas suministradoras (Ground Handling Agents y Self-handling Airlines) con sus clientes. El nuevo modelo CASS ITC se implementará en operaciones actuales y nuevas, a partir del 01 de octubre de 2017.

IMPLANTACIÓN DEL CASS

En principio, cualquier país puede tener una operación CASS siempre que disponga de compañías aéreas y expedidores de carga que estén dispuestos a participar

en la operación y sufragar el costo de su funcionamiento. Por lo general, la IATA espera que sus compañías aéreas manifiesten interés por un determinado mercado, pero actualmente existe una creciente necesidad de ampliar la red CASS. Por consiguiente, se está buscando activamente nuevas operaciones.

Una vez que se haya identificado un país potencial, la IATA realizará una evaluación del mercado local a fin de determinar su volumen en términos de participantes, volumen de ventas y número de AWB emitidos. Se alienta a convocar reuniones con las asociaciones nacionales de expedidores de carga y autoridades de aviación civil a fin de asegurar un apoyo más amplio de la industria. Basándose en estas constataciones se prepara un estudio de factibilidad y se presenta a las compañías aéreas localmente, quienes debe confirmar su participación. Posteriormente, se presenta este informe al Grupo de política del CASS representado por doce transportistas miembros para su ratificación final y oficial.

La IATA normalmente establece o ha establecido una oficina previo a la implantación del CASS. Sin embargo a fin de que sea eficiente en función de los costos algunas operaciones funcionan como extensión de una más amplia. CASS-Nordic, por ejemplo, se encarga de la gestión de cuatro países desde una oficina IATA con sede en Suecia.

PARTICIPACIÓN DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS Y DE LOS AGENTES

Las compañías aéreas y sus GSSA pueden optar por participar o no en una determinada operación. Sin embargo la participación de cada compañía aérea es sumamente vital para el éxito de una operación y por ello los administradores de carga de la IATA procurarán maximizar el número de sus participantes. Por otra parte, los agentes acreditados son incorporados automáticamente cuando una operación está lista para entrar en funcionamiento. Los agentes no afiliados a la IATA pueden participar en el CASS, simplemente firmando un «acuerdo de asociado» con IATA.

COSTO DE PARTICIPACIÓN

Para obtener información sobre los costos de participación, comuníquese con IATA a través del portal del cliente www.iata.org/cs.

PROCEDIMIENTOS PARA LOS RECLAMOS DE CARGA AÉREA

Se observarán principios y prácticas uniformes para la tramitación de los reclamos de carga aérea cuando estos reclamos entre transportistas e Intermediarios o sus clientes son por causa de pérdida, daño o retraso de los envíos.

En el Convenio de Varsovia y, en algunos países, el Convenio de Montreal y sus Protocolos correspondientes, así como en las Condiciones del contrato (Resolución 600b párrafos 10.1 a 10.1.3 — en el reverso del AWB se estipulan los plazos para presentar dichos reclamos.

Daño — Todo daño visible debe consignarse por escrito en el momento en que se efectúa la entrega o tan pronto se descubre el daño en las mercancías, responsabilizando al transportista dentro de un plazo de catorce (14) días desde la fecha de recepción de las mercancías. Además, si se le solicita, el transportista (o su agente encargado del despacho) debe emitir un Informe sobre daños de la carga (CDR) en el momento en que entrega la carga.

Retraso de las mercancías — Se someterá un reclamo por escrito dentro de un plazo de veintidós (22) días desde la fecha de recepción de las mercancías.

No entrega de mercancías. Se someterá un reclamo por escrito dentro de un plazo de ciento veinte días desde la fecha de emisión del AWB.

El daño/los daños reclamado(s) debe(n) justificarse y se debe proporcionar pruebas adecuadas mediante documentos tales como la copia del AWB, un Informe sobre daños de la carga y recibos, que se someterán a la compañía aérea dentro de un plazo razonable.

Cualquier derecho a indemnización contra el transportista expirará a menos que se hubiese entablado una demanda judicial dentro de los dos años a partir de la fecha de llegada al lugar de destino, o a partir de la fecha en que debió haber llegado la aeronave, o a partir de la fecha en que cesó el transporte.

En algunos países y ciertas compañías aéreas es obligatorio, o por lo menos recomendable que los reclamos se envíen por correo certificado y confirmado.

Lo expuesto tan sólo son pautas y se recomienda obtener más información sobre el procedimiento de reclamos de la(s) compañía(s) aérea(s) participante(s).

CARGOS Y PESOS

Los siguientes párrafos son extractos de las normas y Resoluciones de la Conferencia de Coordinación de Tarifas (TCC) IATA y de las compañías aéreas miembros de la IATA que han elegido participar en las actividades de la TCC y que figuran en la lista de miembros IATA que se reproduce más adelante en este Manual.

CARGOS POR VALOR

En el caso de envíos de valor, los expedidores deben declarar en el AWB el valor para el transporte. La declaración puede ser una cantidad específica o NVD (Ningún valor declarado). A fin de aplicar cargos por valor, el valor por kilogramo se determina dividiendo el valor declarado para el transporte por el expedidor entre el peso bruto del envío según se indica en la Casilla Peso bruto del AWB.

El valor declarado para el transporte no se anotará ni enmendará después de que el envío ha salido del aeropuerto (o ciudad) de salida que se indica en el AWB.

*Para la tasación de los cargos por valor de lo envíos con un valor declarado superior a SDR17** por kg, consulte los TACT Rules.*

***Para determinar el equivalente de SDR17 en su moneda local, consulte la Regla 3.2 de los TACT Rules, el sitio web de la IATA, o los tipos de cambio diarios del banco nacional.*

El valor declarado para el transporte se aplica al **peso bruto real** del envío (excluyendo el peso de los ULD de propiedad de la compañía aérea, si corresponde). Se le ruega consultar los TACT Rules o las directrices de los transportistas individuales.

Usted debería avisar a los expedidores que, de acuerdo con la Resolución 600b(II), la responsabilidad de los transportistas es limitada. Por consiguiente, sería conveniente que consideraran la posibilidad de asegurar el envío.

PESO COBRABLE

El peso cobrable es el peso bruto real o el peso por volumen, el que sea más elevado. Sin embargo, cuando se aplica una tarifa inferior a un peso superior mínimo publicado, este peso más elevado será el peso cobrable.

En los TACT Rules 3.9.3 figuran ejemplos para el cálculo del peso cobrable.

PESO POR VOLUMEN

El volumen cúbico de un envío se determina multiplicando el largo, ancho y altura más larga del envío o de los bultos que lo integran.

Si la dimensión total mide más de *6000 centímetros cúbicos/366pulgadas cúbicas*, el envío debe cobrarse volumétricamente. (Véase también la Resolución 502 o consulte las Reglas TACT).

Ejemplo

Si un envío mide $162.2 \times 155.6 \times 141.4$ cms, la fracción mayor se redondeará al cm entero más alto y la fracción más pequeña se redondeará al siguiente cm más bajo.

En este ejemplo las medidas se redondean a $162 \times 156 \times 141$ y por lo tanto el volumen total es 3,563,352 cms cúbicos. Al dividirse entre 6000, el peso cobrable resulta 593.89 kgs, que se redondeará a 594 kgs.

De modo similar, si las dimensiones de un envío son $637/86 \times 11/4 \times 553/8$ pulgadas, se redondeará a $64 \times 61 \times 55$. El volumen total de 214720 se divide entre 366, lo que resulta en un peso cobrable de 586.66 kgs, que se redondeará a 587 kgs.

NUEVO PROCEDIMIENTO PARA CUMPLIMENTAR EL CONOCIMIENTO AÉREO

El 01 de abril de 2004 entró en vigor una enmienda en la cumplimentación del Conocimiento aéreo.

La [Resolución 600a](#) actualmente exige que las dimensiones o el volumen del envío se indiquen en el Conocimiento aéreo cuando se aplica el peso por volumen. Sin embargo, a partir del 01 de abril de 2004 una enmienda de esta resolución hace obligatorio incluir las dimensiones en todos los conocimientos aéreos.

La información que debe indicarse en la Casilla "Naturaleza y cantidad de las mercancías" incluye las dimensiones del envío que consta del mayor largo, el mayor ancho y la mayor altura, la unidad de medida y el número de bultos. Si el envío es consolidado como una sola parte movable, sólo se requiere indicar las dimensiones del envío consolidado global.

No se requieren las dimensiones de la carga presentada intacta en un contenedor legítimo prefabricado para aeronaves o en paletas.

Si no se dispone de las dimensiones y/o no pueden incluirse en el Conocimiento aéreo en el momento en que éste se cumplimenta, se indicará entonces el volumen total del envío.

Si no se dispone de las dimensiones ni del volumen total y no pueden incluirse en el Conocimiento aéreo en el momento en que éste se cumplimenta, esta información debe indicarse claramente insertando la frase "No se dispone de las dimensiones".

Con este cargo se intenta contribuir a mejorar la planificación eficiente de la carga de pago de la aeronave, reducir las irregularidades en el manejo de la misma y por último mejorar considerable los estándares de servicio".

CÁLCULO DEL CARGO POR PESO

Las tarifas de carga aérea serán las tarifas publicadas de carga aérea en vigor en la fecha en que se emite el Conocimiento aéreo. Los cargos se determinarán multiplicando la tarifa de carga general aplicable, la tarifa de artículo específico o la tarifa de clase por el peso cobrable.

CARGOS POR COBRAR

Verifique siempre con el transportista si el país de destino permite la aplicación de cargos por cobrar. Ciertos transportistas y países no permiten este servicio.

RECIPIENTE DE UNIDAD DE CARGA (UNIT LOAD DEVICE) (ULD)

Los ULD son componentes clave para mejorar la eficiencia de la manipulación de la carga y el equipaje en los aeropuertos. En la industria de carga, el omnipresente ULD es de largo alcance en la cadena de suministro, abarcando en algunos casos desde el expedidor hasta el consignatario y constituyendo un verdadero enlace que mantiene la cohesión de toda la cadena de suministro de carga aérea.

A medida que la industria de transporte aéreo perfecciona los servicios que brinda a sus pasajeros y clientes de carga aérea, se vuelve cada vez más imperativo asegurar que los ULD cumplan con la función prevista de hacer más eficiente la recepción y el despacho de aeronaves. Para lograr este objetivo, los ULD deben diseñarse y fabricarse siguiendo especificaciones exactas y deben mantenerse en condiciones de aeronavegabilidad. Por este motivo, la IATA ha establecido un Grupo de expertos técnicos en ULD (ULD Technical Panel) (ULDP) y publica el Manual técnico de ULD que contiene información vital sobre las especificaciones y la manipulación de los ULD.

Un error en las especificaciones, diseño y manipulación de los ULD puede llevar a que los ULD y sus cargas ocasionen demoras, y quizá hasta daños graves, a la aeronave, la carga, los ULD, y el equipo de manipulación en tierra. Estas situaciones también exponen al personal a un mayor riesgo de lesiones. En muchas rutas de carga aérea, es necesario efectuar transbordos de los ULD entre diferentes aeronaves y/o compañías aéreas. En el Manual técnico de ULD se tratan estas consideraciones y se proponen métodos recomendados para asegurar la operación más fluida posible.

Para facilitar la aplicación de normas comunes de manipulación de los ULD, el ULDP ha participado en la elaboración de puntos que deben tenerse en consideración durante las auditorías relativas a los ULD con miras a que estos puntos sean incorporados en el Programa de auditoría de seguridad para operaciones en tierra de la IATA (ISAGO) que se aplica a los agentes de manipulación en tierra. Además el ULDP está promoviendo los Estatutos para el cuidado de los ULD que se publicará en los próximos meses y que permitirá que los miembros progresistas de un sector más amplio de la industria del transporte aéreo puedan manifestar su apoyo y compromiso para lograr un mejor entorno operativo de los ULD.

Los ULD son productos valiosos y por esta razón, cada vez que se efectúa el transbordo de un ULD entre líneas aéreas, el propietario del ULD necesita estar en condiciones de poder rastrear la ubicación del ULD para asegurar que en todo momento se pueda conocer su situación. Para administrar el proceso de rastreo un número considerable de compañías aéreas de la IATA ha creado el Grupo de usuarios de los ULD entre líneas [Interline ULD User Group (IULDUG)] que se encarga de administrar los aspectos logísticos relacionados con el uso de un sistema específicamente diseñado para rastrear el uso de los ULD de los miembros a través de los diferentes sectores de la cadena de suministro de carga aérea.

Tanto el ULDP como el IULDUG cuentan con el apoyo de los miembros del Programa de Alianzas estratégicas de la IATA, especialmente aquéllos que participan en calidad de proveedores de la industria de los ULD. Dada la importancia que reviste esta participación para los grupos, también de espera y se alienta la participación más amplia que comprenda los sectores de aeropuertos, manipulación de carga, y transporte terrestre.

Para obtener más información, póngase en contacto con IATA a través de cargo@iata.org

PROCEDIMIENTOS DE INTERCAMBIO DE MENSAJES DE CARGA (CARGO-IMP)

Para facilitar el intercambio de mensajes entre partes en la industria de carga, la IATA publica el Manual IATA/ATA IMP-Carga.

En este manual se establecen las normas relativas a los mensajes que han de seguirse cuando se utiliza el — CARGO-IMP.

Para obtener más información, comuníquese con la IATA dirigiéndose al correo-e: cargo@iata.org.

AUTOMATIZACIÓN DE LA CARGA AÉREA

La implantación de sistemas informáticos por las compañías aéreas, los Intermediarios y los Servicios de aduanas continuará aumentando rápidamente durante los próximos años. Algunos de ellos realizarán inversiones en equipos automatizados por vez primera; muchos comprarán sus sistemas de ordenadores de segunda o tercera generación teniendo en cuenta su experiencia y los adelantos tecnológicos. En algunos países la introducción y utilización de los ordenadores ha sido mucho más rápida que en otros y en muchos lugares se han desarrollado sistemas comunitarios de carga que incluyen muchas funciones comunes de interfaz.

La IATA colabora estrechamente con los interesados de la industria de carga aérea tales como FIATA, OMA y UN/ECE, a fin de elaborar y promover soluciones y estándares relacionados con la automatización.

Si desea obtener más información sobre la labor de la IATA y de sus compañías aéreas miembros con respecto a la evolución de la automatización en la industria de carga aérea, le rogamos comunicarse el “Global Head of Cargo” en la Oficina IATA en Ginebra.

La IATA también elabora los TACT Rules (Reglas TACT), un documento muy informativo que proporciona datos útiles sobre muchos asuntos operacionales de rutina. Desea mayores detalles, le rogamos comunicarse con nosotros a la dirección de correo-e: cargo@iata.org.

CONVENIOS/PROTOCOLOS

El Convenio de Varsovia, enmendado por diversos Protocolos de La Haya, Guadalajara y Montreal y el Convenio de Montreal (1999), junto con las Condiciones de transporte, proporcionan el marco de reglamentación dentro del cual opera la industria aérea internacional.

Algunos países pueden no ser signatarios del Convenio y de todos los Protocolos. Por consiguiente, se le aconseja averiguar con su autoridad nacional o transportista nacional si las diferentes reglamentaciones, especialmente las relacionadas con responsabilidad se aplican a su territorio.

A continuación se reproducen algunos de estos convenios/protocolos. Sin embargo, para obtener información actualizada, consulte el sitio web de la IATA: www.iata.org/customer-portal/Pages/index.aspx o de FIATA www.fiata.org.

**CONVENIO DE VARSOVIA
de 12 de octubre de 1929**

CAPÍTULO PRIMERO

Objeto — Definiciones

Artículo 1

(1) El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado, contra remuneración, en aeronave. Se aplica igualmente a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una empresa de transportes aéreos.

(2) Se califica como “transporte internacional”, en el sentido del presente Convenio, todo transporte en el cual, con arreglo a las estipulaciones de las Partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción de transporte o trasbordo, estén situados ya en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, ya en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, con tal de que se prevea una escala intermedia, bien en territorio sometido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de cualquier otra Potencia, aunque no sea Contratante. El transporte sin la susodicha escala entre territorios sometidos a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de la misma Alta Parte Contratante no se considerará como internacional en el sentido del presente Convenio.

(3) El transporte que haya de ejecutarse por varios porteadores por vía aérea, sucesivamente se considerará para la aplicación de este Convenio como transporte único cuando haya sido considerado por las Partes como una sola operación, bien que haya sido ultimado por medio de un solo contrato o por una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de ellos deban ejecutarse íntegramente dentro de un territorio reducido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de una misma Alta Parte Contratante.

Artículo 2

(1) Este Convenio se aplicará a los transportes efectuados por el Estado o las demás personas jurídicas de Derecho público, en las condiciones señaladas en el artículo 1.

(2) Quedan exceptuados de la aplicación del presente convenio los transportes efectuados con arreglo a lo establecido en los Convenios postales internacionales.

CAPÍTULO II

Títulos de transporte

SECCIÓN PRIMERA

Billete de pasaje

Artículo 3

(1) En el transporte de viajeros el porteador está obligado a expedir un billete de pasaje que deberá contener las indicaciones siguientes:

- a) Lugar y fecha de la emisión.

- b) Puntos de partida y de destino.
 - c) Las paradas previstas, bajo reserva de la facultad para el porteador de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional.
 - d) El nombre y la dirección del porteador o de los porteadores.
 - e) Indicación de que el transporte está sometido al régimen de responsabilidad establecido por el presente Convenio.
- (2) La falta, irregularidad o pérdida del billete no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato del transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el porteador admite al viajero sin que se le haya expedido un billete de pasaje, no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio que excluyan o limiten su responsabilidad.

SECCIÓN II

Talón de equipajes

Artículo 4

- (1) Para el transporte de equipajes que no sean los objetos menudos personales que el viajero conserva bajo su custodia, el porteador está obligado a expedir un talón de equipajes.
- (2) El talón de equipajes estará constituido por dos ejemplares: uno para el viajero y otro para el porteador.
- (3) Deberá contener las indicaciones siguientes:
- a) Lugar y fecha de la emisión.
 - b) Puntos de partida y de destino.
 - c) Nombre y dirección del porteador o de los porteadores.
 - d) Número de billete del pasaje.
 - e) Indicación de que la entrega de los equipajes se hará al portador del talón.
 - f) Número y peso de las mercancías.
 - g) Importe del valor declarado conforme al artículo 22, párrafo 2.
 - h) Indicación de que el transporte queda sometido al régimen de responsabilidad establecido por el presente Convenio.
- (4) La falta, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el porteador aceptare los equipajes sin expedir un talón o si el talón no contiene las indicaciones señaladas en las letras d), f) y h), el porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio, que excluyan o limiten su responsabilidad.

SECCIÓN III

Carta de porte aéreo

Artículo 5

- (1) Todo porteador de mercancías tiene derecho a pedir al expedidor la relación y entrega de un documento titulado "carta de porte aéreo"; todo expedidor tiene el derecho de pedir al porteador la aceptación de dicho documento.
- (2) Sin embargo, la falta, irregularidad o pérdida de dicho título no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente Convenio, a reserva de las disposiciones del artículo 9.

Artículo 6

- (1) La carta de porte aéreo se extenderá por el expedidor en tres ejemplares originales y se entregará con la mercancía.
- (2) El primer ejemplar llevará la indicación "para el porteador"; será firmado por el expedidor. El segundo ejemplar llevará la indicación "para el destinatario"; será firmado por el expedidor y el porteador y acompañará a la mercancía. El tercer ejemplar será firmado por el porteador y remitido por éste al expedidor, previa la aceptación de la mercancía.
- (3) La firma del porteador deberá ser estampada desde el momento de la aceptación de la mercancía.
- (4) La firma del porteador podrá ser reemplazada por un sello; la del expedidor podrá ser impresa o reemplazada por un sello.
- (5) Si, a petición del expedidor, el porteador extendiere la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, como obrando por cuenta del expedidor.

Artículo 7

El porteador de mercancías tiene derecho a solicitar del expedidor la extensión de cartas de porte aéreo diferentes cuando hubiere diversos bultos.

Artículo 8

La carta de porte aéreo deberá contener las indicaciones siguientes:

- a) El lugar donde ha sido extendido el documento y la fecha de su extensión.
- b) Los puntos de partida y de destino.
- c) Las detenciones previstas, con reserva de la facultad para el porteador, de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional.
- d) El nombre y dirección del expedidor.
- e) El nombre y dirección del primer porteador.
- f) El nombre y dirección del destinatario, si ha lugar.
- g) La naturaleza de la mercancía.
- h) El número, forma de embalaje, marcas particulares o números de los bultos.
- i) El peso, cantidad, volumen o dimensiones de la mercancía.
- j) El estado aparente de la mercancía y del embalaje.
- k) El precio del transporte, y si se ha estipulado, la fecha y el lugar de pago y la persona que deba pagar.
- l) Si el envío se hiciere contra reembolso, el precio de las mercancías y, eventualmente, el importe de los gastos.
- m) El importe del valor declarado conforme al artículo 22, párrafo segundo.
- n) El número de ejemplares de la carta de porte aéreo.
- o) Los documentos facilitados al porteador que acompañen a la carta de porte aéreo.
- p) El plazo de transporte e indicación sumaria de la vía que haya de seguir, si han sido estipulados.
- q) La indicación de que el transporte queda sometido al régimen de la responsabilidad señalado por el presente Convenio.

Artículo 9

Si el porteador aceptare mercancías sin que le haya sido entregada una carta de porte aéreo, o si ésta no contuviere todas las indicaciones señaladas en el artículo 8 a) a i) inclusive y q), el porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio, que excluyan o limiten su responsabilidad.

Artículo 10

(1) El expedidor es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la mercancía que inscriba en la carta del porte aéreo.

(2) Quedará a su cargo la responsabilidad de todo daño sufrido por el porteador o cualquiera otra persona en virtud de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

Artículo 11

(1) La carta de porte aéreo hace fe, salvo prueba en contrario, de la ultimación del contrato, del recibo de la mercancía y de las condiciones del transporte.

(2) Las indicaciones de la carta de porte aéreo, relativas al peso, dimensiones y embalaje de la mercancía, así como al número de los bultos, hacen fe, salvo prueba en contrario; las relativas a la cantidad, volumen y estado de la mercancía no constituirán prueba contra el porteador, sino en tanto que la comprobación haya sido hecha por él en presencia del expedidor, y hecha constar en la carta de porte aéreo, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la mercancía.

Artículo 12

(1) El expedidor tiene derecho, con condición de cumplir todas las obligaciones resultantes del contrato de transportes, a disponer de la mercancía, ya retirándola en el aeródromo de salida o de destino, ya deteniéndola en curso de ruta en caso de aterrizaje, ya entregándola en el lugar del destino o en curso de ruta a persona distinta del destinatario indicado en la carta de porte aéreo, ya pidiendo su vuelta al aeródromo de partida, con tal de que el ejercicio de este derecho no perjudique al porteador ni a los otros expedidores, y con la obligación de reembolsar los gastos que de ello resulten.

(2) En el caso de que la ejecución de las órdenes del expedidor sea imposible, el porteador deberá avisárselo inmediatamente.

(3) Si el porteador se conformare a las órdenes de disposición del expedidor, sin exigirle la exhibición del ejemplar de la carta de porte aéreo entregada a éste, será responsable, salvo recurso contra el expedidor, del perjuicio que pudiere resultar por este hecho a quien se encuentre regularmente en posesión de la carta de porte aéreo.

(4) El derecho del expedidor cesará en el momento en que comience el del destinatario, conforme el artículo 13 que sigue a continuación. Sin embargo, si el destinatario rehusare la carta de porte o la mercancía, o si no fuere hallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.

Artículo 13

(1) Salvo en los casos indicados en el artículo precedente, el destinatario tiene derecho, desde la llegada de la mercancía al punto de destino, a solicitar del porteador que le remita la carta de porte aéreo y le entregue la mercancía contra el pago del importe de los créditos y el cumplimiento de las condiciones de transporte indicadas en la carta de porte aéreo.

(2) Salvo estipulación en contrario, el porteador deberá avisar al destinatario a la llegada de la mercancía.

(3) Si se reconociere por el porteador que la mercancía ha sufrido extravío o si, a la expiración de un plazo de siete días, a partir del que hubiera debido llegar, la mercancía no hubiere llegado, el destinatario queda autorizado a hacer valer con relación al porteador los derechos resultantes del contrato de transporte.

Artículo 14

El expedidor y el destinatario podrán hacer valer todos los derechos que les conceden, respectivamente, los artículos 12 y 13, cada uno en su propio nombre, ya se trate de su propio interés o del interés de un tercero, a condición de ejecutar la obligación que el contrato imponga.

Artículo 15

(1) Los artículos 12, 13 y 14 no perjudicarán de manera alguna a las relaciones del expedidor y del destinatario entre sí, ni a las relaciones de terceros cuyos derechos provengan, ya del porteador, ya del destinatario.

(2) Toda cláusula que derogue las estipulaciones de los artículos 12, 13 y 14 deberá consignarse en la carta de porte aéreo.

Artículo 16

(1) El expedidor está obligado a su ministrar los informes y de unir a la carta de porte aéreo los documentos que, con anterioridad a la entrega de la mercancía al destinatario, sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de Aduana, Consumos o Policía. El expedidor es responsable ante el porteador de todos los perjuicios que pudieran resultar de la falta, insuficiencia e irregularidad de dichos informes y documentos, salvo en el caso de que la falta sea imputable al porteador o a sus encargados.

(2) El porteador no está obligado a examinar si dichos informes y documentos son exactos o suficientes.

CAPÍTULO III

Responsabilidad del porteador

Artículo 17

El porteador es responsable del daño ocasionado, que en caso de muerte, herida o cualquier otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque.

Artículo 18

(1) El porteador es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancía, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo.

(2) El transporte aéreo, con arreglo al sentido del párrafo precedente, comprendería el período durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

(3) El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo.

Artículo 19

El porteador es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de viajeros, mercancías o equipajes.

Artículo 20

(1) El porteador no será responsable si prueba que él y sus comisionados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

(2) En el transporte de mercancías y equipajes, el porteador no será responsable, si prueba que el daño proviene de falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación, y que, en todos los demás aspectos, él y sus agentes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño.

Artículo 21

(1) En el caso de que el porteador probare que la persona lesionada ha sido causante del daño o ha contribuido al mismo, el Tribunal podrá, con arreglo a las disposiciones de su propia ley, descartar o atenuar la responsabilidad del porteador.

Artículo 22

(1) En el transporte de personas, la responsabilidad del porteador, con relación a cada viajero, se limitará a la suma de ciento veinticinco mil francos. En el caso en que, con arreglo a la ley del Tribunal que entiende en el asunto, la indemnización pudiere fijarse en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por Convenio especial con el porteador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

(2) En el transcurso de equipajes facturados y de mercancías, la responsabilidad del porteador se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de interés en el envío hecho por el expedidor en el momento de la entrega de la mercancía al porteador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En este caso, el porteador estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que es superior al interés real del expedidor en la entrega.

(3) En lo que concierne a los objetos, cuya custodia conserve el viajero, la responsabilidad del porteador se limitará a cinco mil francos por viajero.

(4) Las sumas arriba indicadas se considerarán como refiriéndose al franco francés integrado por sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas de fino. Podrá convertirse en toda moneda nacional en números redondos.

Artículo 23

Toda cláusula que tienda a exonerar de su responsabilidad al porteador o a señalar un límite inferior al que se fija en el presente Convenio será nulo y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato que permanecerá sometido a las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 24

(1) En los casos previstos en los artículos 18 y 19 toda acción de responsabilidad no podrá ser ejercida, cualquiera que sea su título, sino dentro de las condiciones y límites señalados en el presente Convenio.

(2) En los casos previstos en el artículo 17, se aplicarán igualmente las disposiciones del párrafo anterior, sin perjuicio de la determinación de las personas que tengan derecho a obrar y de sus respectivos derechos.

Artículo 25

(1) El porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones del presente Convenio que excluyen o limitan su responsabilidad, si el daño proviene por su dolo o de faltas que con arreglo a la ley del Tribunal que entiende en el asunto, se consideren como equivalente a dolo.

(2) Les será igualmente rehusado este derecho si el daño ha sido causado en las mismas condiciones por uno de sus agentes obrando en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 26

(1) El recibo del equipaje y mercancías sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que las mercancías han sido entregadas en buen estado y conforme al contrato de transporte.

(2) En caso de avería, el destinatario deberá dirigir al porteador una protesta inmediatamente después de descubierta la avería y, a más tardar, dentro de un plazo de tres días para el equipaje y de siete días para las mercancías, a partir de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de los catorce días, a partir de aquél en que el equipaje o mercancía fueren puestos a su disposición.

(3) Toda protesta deberá hacerse por reserva consignada en el documento de transporte o por otro escrito expedido dentro del plazo previsto para dicha protesta.

(4) A falta de protesta, dentro de los plazos establecidos, todas las acciones contra el porteador serán inadmisibles, salvo en el caso de fraude de éste.

Artículo 27

En caso de fallecimiento del deudor, la acción de responsabilidad, dentro de los límites previstos por el presente Convenio, se ejercerá contra sus causahabientes.

Artículo 28

(1) La acción de responsabilidad deberá suscitarse, a elección del demandante, en el territorio de una de las Altas Partes contratantes, ya ante el Tribunal del domicilio del porteador, del domicilio principal de su

explotación o del lugar donde posea una establecimiento por cuyo conducto haya sido ultimado el contrato, ya ante el Tribunal del lugar de destino.

- (2) El procedimiento se regulará por la ley del Tribunal que entiende en el asunto.

Artículo 29

(1) La acción de responsabilidad deberá intentarse, bajo pena de caducidad, dentro del plazo de dos años, a partir de la llegada a su destino o del día en que la aeronave hubiere debido llegar o de la detención del transporte.

(2) La forma de efectuar el cálculo del plazo se determinará por la ley del Tribunal que entiende en el asunto.

Artículo 30

(1) En los casos de transporte regulados por la definición del tercer párrafo del artículo 1, que haya de ser ejecutado por diversos portadores sucesivos, cada portador que acepte viajeros, equipajes o mercancías se someterá a reglas establecidas por dicho Convenio y se considerará como una de las Partes contratantes del contrato de transporte, con tal de que dicho contrato haga referencia a la parte del transporte efectuado bajo su control.

(2) En el caso de que se trate de un transporte de tal índole, el viajero o sus causahabientes no podrán recurrir sino contra el portador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiera producido el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer portador haya asegurado la responsabilidad para todo el viaje.

(3) Si se trata de equipaje o mercancías, el expedidor tendrá recurso contra el primer portador y el destinatario que tenga derecho a la entrega contra el último, y uno y otro podrán además proceder contra el portador que hubiere efectuado el transporte en el curso del cual se hayan producido la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos portadores serán solidariamente responsables ante el expedidor y el destinatario.

CAPÍTULO IV

Disposiciones relativas a los transportes combinados

Artículo 31

(1) En el caso de transportes combinados efectuados en parte por el aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las estipulaciones del presente Convenio no se aplicarán más que al transporte aéreo y si éste responde a las condiciones del artículo 1.

(2) Nada en el presente Convenio impide a las Partes, en el caso de transportes combinados, insertar en el documento de transporte aéreo condiciones referentes a otros medios de transporte, a condición de que las estipulaciones del presente Convenio sean respetadas en lo que concierne al transporte por el aire.

CAPÍTULO V

Disposiciones generales y finales

Artículo 32

- (1) Será nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todos los Convenios particulares anteriores al daño por medio de los cuales las Partes derogasen las reglas del presente Convenio, ya por

determinación de la ley aplicable, ya por una modificación de las reglas de competencia. Sin embargo, en el transporte de mercancías se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites del presente Convenio, cuando el arbitraje deba efectuarse en lugares de la competencia de los Tribunales previstos en el artículo 28, párrafo primero.

Artículo 33

Nada en el presente Convenio podrá impedir al porteador rehusar la conclusión de un contrato de transporte o de formular reglamentos que no estén en contradicción con las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 34

El presente Convenio no se aplicará a los transporte aéreos internacionales ejecutados a título de primeros ensayos por Empresas de navegación aérea con vistas al establecimiento de líneas regulares de navegación aérea ni a los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal de la explotación aérea.

Artículo 35

Cuando en el presente Convenio se emplea la palabra “días”, se trata de días corrientes y no de días laborables.

Artículo 36

El presente Convenio está redactado en francés en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Polonia, y del que se remitirán copias certificadas conformes por intermedio del Gobierno polaco a los Gobiernos de cada una de las Altas Partes Contratantes.

Artículo 37

(1) El presente Convenio será ratificado. Los instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Polonia, el cual notificará dicho depósito a los Gobiernos de cada una de las Altas Partes Contratantes.

(2) Cuando el presente Convenio haya sido ratificado por cinco de las Altas Partes Contratantes, entrará en vigor, entre ellas, el nonagésimo día después del depósito de la quinta ratificación. Ulteriormente entrará en vigor entre las Altas Partes Contratantes que lo hubieren ratificado y la Alta Parte Contratante que deposite su instrumento de ratificación el nonagésimo día a contar de su depósito.

(3) Corresponde al Gobierno de la República de Polonia notificar a los Gobiernos de cada una de las Altas Partes Contratantes la fecha de la entrada en vigor del presente Convenio así como la del depósito de cada ratificación.

Artículo 38

(1) A partir de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de todos los Estados.

(2) La adhesión se efectuará por una notificación dirigida al Gobierno de la República de Polonia, el cual la participará al Gobierno de cada una de las Altas Partes Contratantes.

(3) La adhesión surtirá sus efectos a partir del nonagésimo día de la notificación hecha al Gobierno de la República de Polonia.

Artículo 39

(1) Cada una de las Altas Partes Contratantes podrá denunciar el presente Convenio por medio de una notificación hecha al Gobierno de la República de Polonia, el cual dará cuenta de ella inmediatamente al Gobierno de cada una de las Altas Partes Contratantes.

(2) La denuncia surtirá sus efectos seis meses después de la notificación de la denuncia y únicamente respecto de la Parte que la haya efectuado.

Artículo 40

(1) Las Altas Partes Contratantes podrán, en el momento de la firma del depósito de las ratificaciones o de su adhesión, declarar que la aceptación por ellas prestada al presente Convenio no se aplicará a todas o parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o su autoridad, o a cualquier otro territorio bajo su jurisdicción.

(2) En consecuencia, podrán ulteriormente adherirse separadamente en nombre de todas o parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o su autoridad o cualquier territorio bajo su jurisdicción que hubieren sido excluidos en su primitiva declaración.

(3) Podrán también, conformándose a sus disposiciones, denunciar el presente Convenio separadamente o para todas o parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o autoridad, o cualquier otro territorio sometido a su jurisdicción.

Artículo 41

Cada una de las Altas Partes Contratantes tendrá la facultad, lo más pronto dos años después de la entrada en vigor del presente Convenio, a provocar la reunión de una nueva Conferencia Internacional con el fin de estudiar las mejoras que podrían introducirse en el presente Convenio. Con este objeto se dirigirá al Gobierno de la República francesa, el cual adoptará las medidas necesarias para preparar dicha Conferencia.

El presente Convenio, hecho en Varsovia el 12 de octubre de 1929, permanecerá abierto a la firma hasta el 31 de enero de 1930.

(Siguen las firmas de los Plenipotenciarios).

PROTOCOLO ADICIONAL

Ad. Artículo 2

Las Altas Partes Contratantes se reservan el derecho de declarar en el momento de la ratificación o de la adhesión, que el artículo 2, primer párrafo, del presente Convenio no se aplicará a los transportes internacionales aéreos efectuados directamente por el Estado, sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio bajo su soberanía, jurisdicción o autoridad.

(Siguen las firmas de los Plenipotenciarios).

Este Convenio ha sido debidamente ratificado por España, y el instrumento correspondiente, conforme a las disposiciones del artículo 37, depositado en el Ministerio de Negocios Extranjeros de la República de Polonia el 31 de marzo de 1930.

También ha sido ratificado por Yugoslavia y Brasil.

La Conferencia que se reunió en Varsovia y que elaboró el Convenio transcrito emitió por otra parte los votos y resoluciones que se publican a continuación.

La Conferencia ha expresado los deseos y adoptado las resoluciones siguientes:

A) La Conferencia, considerando que el Convenio de Varsovia no regula más que ciertas cuestiones relativas al transporte aéreo y que la navegación aérea internacional origina otras muchas cuestiones que sería deseable regular por acuerdo internacionales,

Expresa el deseo:

Que por mediación del Gobierno francés, que ha tomado la iniciativa de la reunión de estas Conferencias y después del estudio de estas cuestiones, se reúnan ulteriormente nuevas Conferencias que logren esta obra de unificación.

B) La Conferencia, considerando la importancia desde el punto de vista internacional, de un Reglamento uniforme de transporte aéreos de toda clase,

Expresa el deseo:

Que el Comité internacional técnico de Peritos jurídicos aéreos prepare lo más pronto posible un anteproyecto de Convenio sobre el asunto.

C) La Conferencia, considerando la oportunidad de tener una redacción uniforme de los documentos de transporte para todas las Compañías de navegación aérea,

Expresa el deseo:

Que éstas adopten los modelos preparados por el Comité internacional técnico de Peritos jurídicos aéreos.

D) La Conferencia, enterada de la proposición hecha por la Delegación brasileña, en lo que concierne a la definición del porteador en el artículo 1, estimando que la cuestión no debe ser regulada en este Convenio,

Devuelve al Comité internacional técnico de Peritos jurídicos aéreos la propuesta, con la Memoria preparada por dicha Delegación, con el fin de que utilice este trabajo preparatorio.

E) La Conferencia, enterada de la propuesta de la Delegación brasileña de añadir al Convenio un artículo concerniente a la obligación del porteador de conservar durante dos años los documentos de transporte, según las disposiciones ya adoptadas por la ley italiana, considerando que la cuestión no puede ser tomada en consideración en este Convenio,

Llama la atención del Comité internacional técnico de Peritos jurídicos aéreos sobre la propuesta para que pueda utilizarla en sus trabajos.

En testimonio de lo cual los Delegados firman el presente Protocolo final.

Hecho en Varsovia el 12 de octubre de 1929, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de la República de Polonia; una copia del cual, certificada conforme, se remitirá a todas las Delegaciones que ha tomado parte en la Conferencia."

Siguen la firmas de los representantes de Alemania, Austria, Brasil, China, Dinamarca, Egipto, España, Estonia, Finlandia, Francia, Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Australia, Unión Sudafricana, Grecia, Hungría, Italia, Japón, Letonia, Luxemburgo, México, Noruega, Países Bajos, Polonia, Rumania, Suecia, Suiza, Checoslovaquia, Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas, Venezuela, Yugoslavia.

Hecho en el Hague el 28 de septiembre de 1955. El protocolo de Hague a la convención 1955 de Varsovia.

PROTOCOLO

**que modifica el Convenio
para la unificación de ciertas reglas
relativas al
transporte aéreo internacional
firmado en Varsovia
el 12 de octubre de 1929**

LOS GOBIERNOS FIRMANTES

CONSIDERANDO que es deseable modificar el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929,

HAN CONVENIDO lo siguiente:

CAPITULO PRIMERO

MODIFICACIONES AL CONVENIO

Artículo I

En el artículo 1 del Convenio –

a) se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición: –

«2. A los fines del presente Convenio, la expresión *transporte internacional* significa todo transporte, en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una Alta Parte Contratante. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de una sola Alta Parte Contratante, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional a los fines del presente Convenio.»

b) se suprime el párrafo 3 y se sustituye por la siguiente disposición: –

«3. El transporte que haya de efectuarse por varios transportistas aéreos sucesivamente, constituirá, a los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado.»

Artículo II

En el artículo 2 del Convenio –

se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición: –

«2. El presente Convenio no se aplicará al transporte de correo y paquetes postales.»

Artículo III

En el artículo 3 del Convenio –

a) se suprime el párrafo 1 y se sustituye por la siguiente disposición: –

«1. En el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete de pasaje, que contenga:

a) la indicación de los puntos de partida y destino;

b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;

c) un aviso indicando que, si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones así como por pérdida o averías del equipaje.»

b) se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición: -

«2. El billete de pasaje hace fé, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si, con el consentimiento del transportista, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido por el párrafo 1 c), el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22.»

Artículo IV

En el artículo 4 del Convenio -

a) se suprimen los párrafos 1, 2 y 3 y se sustituyen por la siguiente disposición: -

«1. En el transporte de equipaje facturado, deberá expedirse un talón de equipaje que, si no está combinado con un billete de pasaje que cumpla con los requisitos del artículo 3, párrafo 1 c), o incorporado al mismo, deberá contener:

a) la indicación de los puntos de partida y destino;

b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;

c) un aviso indicando que, si el transporte cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o averías del equipaje.»

b) se suprime el párrafo 4 y se sustituye por la siguiente disposición: -

«2. El talón de equipaje hace fé, salvo prueba en contrario, de haberse facturado el equipaje y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeto a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el transportista recibe bajo custodia el equipaje sin que se haya expedido un talón de equipaje, o si este, en el caso de que no esté combinado con un billete de equipaje que cumpla con los requisitos del artículo 3, párrafo 1 c), o incorporado al mismo, no comprende el aviso exigido por el párrafo 1 c), no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22, párrafo 2.»

Artículo V

En el artículo 6 del Convenio -

se suprime el párrafo 3 y se sustituye por la siguiente disposición: -

«3. El transportista pondrá su firma antes del embarque de la mercancía a bordo de la aeronave.»

Artículo VI

Se suprime el artículo 8 del Convenio y se sustituye por la siguiente disposición: -

«La carta de porte aéreo deberá contener:

a) la indicación de los puntos de partida y destino;

b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;

c) un aviso indicando a los expedidores que, si el transporte cuyo punto final de destino, o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o averías de las mercancías.»

Artículo VII

Se suprime el artículo 9 del Convenio y se sustituye por la siguiente disposición: -

«Si, con el consentimiento del transportista, se embarcan mercancías sin que se haya expedido una carta de porte aéreo, o si ésta no contiene el aviso prescrito en el párrafo c) del artículo 8, el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del párrafo 2 del artículo 22.»

Artículo VIII

En el artículo 10 del Convenio -

se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición: -

«2. Deberá indemnizar al transportista o a cualquier persona, con respecto de la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.»

Artículo IX

Se añade el siguiente párrafo al artículo 15 del Convenio: -

«3. Nada en el presente Convenio impedirá la expedición de una carta de porte aéreo negociable.»

Artículo X

En el artículo 20 del Convenio se suprime el párrafo 2.

Artículo XI

Se suprime el artículo 22 del Convenio y se sustituye por las siguientes disposiciones: -

«Artículo 22

1. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero, se limitará a la suma de doscientos cincuenta mil francos. En el caso de

que, con arreglo a la ley del tribunal que conozca del asunto, la indemnización puede ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2. a) En el transporte de equipaje facturado y de mercancías la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega.

b) En caso de pérdida, averías o retraso de una parte del equipaje facturado o de las mercancías o de cualquier objeto en ellos contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto en ellos contenido, afecte al valor de otros bultos comprendidos en el mismo talón de equipaje o carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.

3. En lo que concierne a los objetos, cuya custodia conserve el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a cinco mil francos por pasajero.

4. Los límites establecidos en el presente artículo no tendrán por efecto el restar al tribunal la facultad de acordar además, conforme a su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante. La disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con

exclusión de las costas y otros gastos del litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante, dentro de un periodo de seis meses a contar del hecho que causó los daños, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

5. Las sumas en francos mencionadas en este artículo se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Podrán ser convertidas en moneda nacional en números redondos. Esta conversión, a moneda nacional distinta de la moneda oro, se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia.»

Artículo XII

En el artículo 23 del Convenio, la disposición existente aparecerá como párrafo 1 y se añadirá otro párrafo que diga: –

«2. Lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.»

Artículo XIII

En el artículo 25 del Convenio –

se suprimen los párrafos 1 y 2, quedando reemplazados por lo siguiente: –

«Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que

éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones.»

Artículo XIV

Después del artículo 25 del Convenio se añade el siguiente artículo: –

«Artículo 25 A

1. Si se intenta una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportista en virtud del artículo 22.

2. El total de la indemnización obtenible del transportista y de sus dependientes, en éste caso, no excederá de dichos límites.

3. Las disposiciones anteriores del presente artículo no regirán si se prueba que el daño es resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.»

Artículo XV

En el Artículo 26 del Convenio –

se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición: –

«2. En caso de avería, el destinatario deberá presentar una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de siete días para los equipajes y de catorce días para las mercancías, a contar de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de los veintinueve días a contar del día en que el equipaje o la mercancía hayan sido puestos a disposición del destinatario.»

Artículo XVI

Se suprime el artículo 34 del Convenio y se sustituye por lo siguiente: –

«Las disposiciones de los artículos 3 a 9, inclusive relativas a títulos de transporte, no se aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación aérea.»

Artículo XVII

Después del artículo 40 del Convenio se añade el siguiente artículo: -

«Artículo 40 A

1. En el artículo 37, párrafo 2, y en el artículo 40, párrafo 1, la expresión *Alta Parte Contratante* significa *Estado*. En todos los demás casos, la expresión *Alta Parte Contratante* significa el Estado cuya ratificación o adhesión al Convenio ha entrado en vigor, y cuya denuncia del mismo no ha surtido efecto.

2. A los fines del Convenio, el término *territorio* significa no solamente el territorio metropolitano de un Estado, sino también todos los demás territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable dicho Estado.»

CAPITULO II

CAMPO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO MODIFICADO

Artículo XVIII

El Convenio, modificado por este Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 1 del Convenio si los puntos de partida y de destino mencionados en ese artículo se encuentran en los territorios de dos Partes del presente Protocolo o del territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado.

CAPITULO III

CLÁUSULAS FINALES

Artículo XIX

Para las Partes de este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, el que se designará con

el nombre de *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955*.

Artículo XX

Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el Artículo XXII, párrafo 1, el presente Protocolo permanecerá abierto a la firma por parte de todo Estado que, hasta dicha fecha, haya ratificado o se haya adherido al Convenio o que haya participado en la Conferencia en que se adoptó el presente Protocolo.

Artículo XXI

1. El presente Protocolo se someterá a ratificación de los Estados signatarios.

2. La ratificación del presente Protocolo por todo Estado que no sea parte en el Convenio tendrá el efecto de una adhesión al Convenio modificado por el presente Protocolo.

3. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República Popular de Polonia.

Artículo XXII

1. Tan pronto como treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Protocolo, este entrará en vigor entre ellos al nonagésimo día a contar del depósito del trigésimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifiquen después de esa fecha entrará en vigor el nonagésimo día a contar del depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente Protocolo, será registrado en la Organización de las Naciones Unidas por el Gobierno de la República Popular de Polonia.

Artículo XXIII

1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todo Estado no signatario.

2. La adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea parte en el

Convenio implica la adhesión a dicho Convenio modificado por el presente Protocolo.

3. La adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Gobierno de la República Popular de Polonia, el cual surtirá efecto al noagésimo día a contar de la fecha de depósito.

Artículo XXIV

1. Toda Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo mediante notificación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha de recepción por el Gobierno de la República Popular de Polonia de la notificación de dicha denuncia.

3. Para las Partes en el presente Protocolo, la denuncia por cualquiera de ellas del Convenio de acuerdo con el artículo 39 del mismo no podrá ser interpretada como una denuncia de dicho Convenio modificado por el presente Protocolo.

Artículo XXV

1. El presente Protocolo se aplicará a todos los territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable un Estado Parte en el presente Protocolo, con la excepción de los territorios respecto a los cuales se haya formulado una declaración conforme al párrafo 2 del presente artículo.

2. Todo Estado podrá declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que la aceptación del presente Protocolo no comprende alguno o algunos de los territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable.

3. Todo Estado podrá posteriormente, por medio de una comunicación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia, hacer extensiva la aplicación del presente Protocolo a cualquiera de los territorios con respecto a los cuales haya formulado una declaración de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 2 del presente artículo. Esta notificación surtirá efecto al noagésimo día a contar de la fecha de recepción de la misma por dicho Gobierno.

4. Todo Estado Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo, conforme a las disposiciones del Artículo XXIV, párrafo 1, separadamente con respecto a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones exteriores tal Estado sea responsable.

Artículo XXVI

El presente Protocolo no podrá ser objeto de reservas, pero todo Estado podrá declarar en cualquier momento, por notificación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia, que el Convenio, en la forma modificada por el presente Protocolo, no se aplicará al transporte de personas, mercancías y equipaje por sus autoridades militares, en las aeronaves matriculadas en tal Estado y cuya capacidad total haya sido reservada por tales autoridades o por cuenta de las mismas.

Artículo XXVII

El Gobierno de la República Popular de Polonia notificará inmediatamente a los Gobiernos de todos los Estados signatarios del Convenio o del presente Protocolo, de todos los Estados partes en el Convenio o en el presente Protocolo, y de todos los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional o de la Organización de las Naciones Unidas, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional:

- a) toda firma del presente Protocolo y la fecha de la misma,
- b) el depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión de dicho Protocolo y la fecha en que se hizo,
- c) la fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de acuerdo con el párrafo 1 del artículo XXII,
- d) toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción,
- e) toda declaración o notificación hecha de acuerdo con el artículo XXV, y la fecha de recepción de la misma,
- f) toda notificación hecha de acuerdo con el artículo XXVI, y la fecha de recepción de la misma.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

HECHO en La Haya el vigésimo-octavo día del mes de septiembre del año mil novecientos cincuenta y cinco, en tres textos auténticos en español, francés e inglés. En caso de divergencias, hará fe el texto en idioma francés, en que fué redactado el Convenio.

El presente Protocolo será depositado ante el Gobierno de la República Popular de Polonia, donde, de acuerdo con el artículo XX, quedará abierto a la firma, y dicho Gobierno remitirá ejemplares certificados del mismo a los Gobiernos de todos los Estados signatarios del Convenio o del presente Protocolo, de todos los Estados Partes en el Convenio o en el presente Protocolo, y de todos los Estados Miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional o de la Organización de las Naciones Unidas, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961. Convención 1961 de Guadalajara.

CONVENIO,

complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual.

LOS ESTADOS QUE FIRMAN EL PRESENTE CONVENIO

CONSIDERANDO que el Convenio de Varsovia no contiene reglas particulares aplicables al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea parte en el contrato de transporte

CONSIDERANDO que, por tanto, es conveniente formular normas que regulen dichas circunstancias

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

Artículo I

En el presente Convenio:

- a) "Convenio de Varsovia" significa el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, según que el transporte, de conformidad con el contrato a que se refiere el párrafo b), se rija por uno u otro;
- b) "transportista contractual" significa la persona que, como parte, celebra un contrato de transporte, regido por el Convenio de Varsovia, con el pasajero, el expedidor o la persona que actúe en nombre de uno u otro;
- c) "transportista de hecho" significa la persona, distinta del transportista contractual, que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, realiza todo o parte del transporte previsto en el párrafo b), sin ser, con respecto a dicha parte, un transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia. Dicha autorización se presumirá salvo prueba en contrario.

Artículo II

Si un transportista de hecho lleva a cabo todo o parte de un transporte que, de acuerdo con el contrato a que se refiere el Artículo I, párrafo b), se rige por el Convenio de Varsovia, tanto el transportista contractual como el transportista de hecho quedarán sometidos, excepto lo previsto en el presente Convenio, a las disposiciones del Convenio de Varsovia, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, el segundo solamente con respecto al transporte que realice.

Artículo III

1. Las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, en relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual.
2. Por lo que se refiere al transporte realizado por el transportista de hecho, las acciones y omisiones del transportista contractual y de sus dependientes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también como del transportista de hecho. Sin embargo, tales acciones y omisiones no someterán al transportista de hecho a una responsabilidad que exceda de los límites previstos en el Artículo 22 del Convenio de Varsovia. Ningún acuerdo especial por el cual el transportista contractual asuma obligaciones no impuestas por el Convenio de Varsovia, ninguna renuncia de derechos establecidos por dicho Convenio y ninguna declaración especial de valor prevista en el Artículo 22 de dicho Convenio efectuarán^(*) al transportista de hecho, a menos que éste lo acepte.

Artículo IV

Las órdenes o protestas que se dirijan al transportista conforme al Convenio de Varsovia tendrán el mismo efecto, ya sean dirigidas al transportista contractual ya al transportista de hecho. Sin embargo, las órdenes previstas en el Artículo 12 del Convenio de Varsovia sólo surtirán efecto si se dirigen al transportista contractual.

(*) afectarán

Artículo V

Con relación al transporte efectuado por el transportista de hecho, todo dependiente de éste o del transportista contractual tendrá derecho, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, a invocar los límites de responsabilidad aplicables, según el presente Convenio, al transportista del cual sea dependiente, a menos que se pruebe que actuó en forma tal que, de conformidad con el Convenio de Varsovia, no pueda ampararse en tales límites.

Artículo VI

Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, el total de las indemnizaciones obtenibles de este transportista, del contractual y de los dependientes de uno y otro, que hayan actuado en el ejercicio de sus funciones, no excederá de la cantidad mayor que pudiera obtenerse de cualquiera de dichos transportistas, en virtud del presente Convenio, pero nadie será responsable por encima de los límites que le sean aplicables.

Artículo VII

Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, la acción por daños podrá ejercitarse, a elección del demandante, contra dicho transportista, contra el transportista contractual o contra ambos, conjunta o separadamente. Si se ejercita la acción únicamente contra uno de estos transportistas, éste tendrá derecho a traer al juicio al otro transportista, regulándose el procedimiento y sus efectos por la ley del tribunal que conozca del juicio.

Artículo VIII

Toda acción por daños, de acuerdo con lo previsto en el Artículo VII del presente Convenio, deberá ejercitarse, a elección del demandante, ante uno de los tribunales en el que pueda entablarse una acción contra el transportista contractual de acuerdo con el Artículo 28 del Convenio de Varsovia, ante el tribunal con jurisdicción en el lugar del domicilio del transportista de hecho o ante el tribunal con jurisdicción en el lugar donde éste tenga la sede principal de sus negocios.

Artículo IX

1. Será nula y sin valor toda cláusula que tienda a exonerar de la responsabilidad prevista en el presente Convenio al transportista contractual o al transportista de hecho o a fijar un límite inferior al aplicable de conformidad con el presente Convenio, pero la nulidad de dicha cláusula no implicará la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las disposiciones del presente Convenio.

2. En relación con el transporte realizado por el transportista de hecho, lo previsto en el párrafo anterior no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.

3. Serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todas las convenciones particulares anteriores al momento de ocurrir los daños por las que las partes derogan las reglas del presente Convenio, ya sea por determinación de la ley aplicable o por modificación de las reglas de competencia. Sin embargo, en el transporte de mercancías, se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites del presente Convenio, cuando el arbitraje haya de efectuarse en los lugares de competencia de los tribunales previstos en el Artículo VIII.

Artículo X

Excepto lo previsto en el Artículo VII, ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará a los derechos y obligaciones de un transportista con respecto del otro.

Artículo XI

Hasta la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con lo previsto en el Artículo XIII, quedará abierto a la firma de cualquier Estado que, en dicha fecha, sea Miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados.

Artículo XII

1. El presente Convenio quedará sometido a ratificación de los Estados signatarios.

2. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo XIII

1. Tan pronto como cinco Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día, a contar del depósito del quinto instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifiquen después de esa fecha entrará en vigor el nonagésimo día, a contar del depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, será registrado en la Organización de las Naciones Unidas y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo XIV

1. Después de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado Miembro de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados.

2. La adhesión de un Estado se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, el cual surtirá efecto al nonagésimo día a contar de la fecha de este depósito.

Artículo XV

1. Los Estados Contratantes podrán denunciar este Convenio notificándolo al Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos reciba la notificación de dicha denuncia.

Artículo XVI

1. Todo Estado Contratante podrá, en el momento de la ratificación o adhesión al presente Convenio, o en cualquier momento después, declarar mediante notificación al Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos que la aplicación del presente Convenio se extenderá a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable.

2. La aplicación del presente Convenio se extenderá, 90 días después de la fecha de recepción de dicha notificación, por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, a los territorios mencionados en la misma.

3. Todo Estado Contratante podrá denunciar este Convenio, de conformidad con las disposiciones del Artículo XV, por separado, respecto a cualquiera o a todos los territorios de cuyas relaciones internacionales el Estado en cuestión sea responsable.

Artículo XVII

El presente Convenio no podrá ser objeto de reservas.

Artículo XVIII

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos notificará a la Organización de Aviación Civil Internacional y a todos los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados:

- a) toda firma del presente Convenio y la fecha de la misma;
- b) el depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión y la fecha en que se hizo;
- c) la fecha en que el presente Convenio entre en vigor de acuerdo con el primer párrafo del Artículo XIII;
- d) toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción;
- e) toda declaración o notificación hecha de acuerdo con el Artículo XVI, y la fecha de recepción de la misma.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

HECHO en Guadalajara el día dieciocho de septiembre del año de mil novecientos sesenta y uno en tres textos auténticos, redactados en los idiomas español, francés e inglés. En caso de divergencia, el texto en idioma francés, idioma en el que se redactó el Convenio de Varsovia de 1929, hará fe. El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos hará una traducción oficial del texto del Convenio en el idioma ruso.

El presente Convenio será depositado ante el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, donde quedará abierto a la firma, de conformidad con el Artículo XI, y dicho Gobierno transmitirá ejemplares certificados del mismo a la Organización de Aviación Civil Internacional y a todos los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados.

PROTOCOLO DE MONTREAL Núm. 4

que modifica el Convenio
para la unificación de ciertas reglas
relativas al
transporte aéreo internacional
firmado en Varsovia
el 12 de octubre de 1929
modificado por el Protocolo
hecho en La Haya
el 28 de septiembre de 1955,
firmado en Montreal el
25 de septiembre de 1975

LOS GOBIERNOS FIRMANTES,

CONSIDERANDO que es deseable modificar el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955,

HAN CONVENIDO lo siguiente:

CAPÍTULO I

MODIFICACIONES AL CONVENIO

Artículo I

El Convenio que las disposiciones del presente Capítulo modifican es el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955.

Artículo II

En el artículo 2 del Convenio se suprime el párrafo 2 y se sustituye por los párrafos siguientes: –

“2. En el transporte de envíos postales, el transportista será responsable únicamente frente a la administración postal correspondiente, de conformidad con las normas aplicables a las relaciones entre los transportistas y las administraciones postales.

3. Salvo lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán al transporte de envíos postales.”

Artículo III

En el Capítulo II del Convenio se suprime la Sección III (artículos 5 a 16) y se sustituye por la siguiente: –

“Sección III – Documentación relativa a las mercancías

Artículo 5

1. En el transporte de mercancías, se expedirá una carta de porte aéreo.

2. Cualquier otro medio que dejare constancia de la información relativa al transporte que haya de efectuarse, podrá, con el consentimiento del expedidor, sustituir a la expedición de la carta de porte aéreo. Si se dejare constancia de dicha información por esos otros medios, el transportista, si así lo solicitare el expedidor, entregará a éste un recibo de las mercancías que permita la identificación del embarque y el acceso a la información contenida en el registro conservado por esos otros medios.

3. La imposibilidad de utilizar, en los puntos de tránsito y de destino, los otros medios, que permiten constatar las informaciones relativas al transporte, mencionados en el párrafo 2 del presente artículo, no dará derecho al transportista a rehusar la aceptación de las mercancías que deben transportarse.

Artículo 6

1. La carta de porte aéreo se expedirá por el expedidor en tres ejemplares originales.

2. El primer ejemplar llevará la indicación “para el transportista” y será firmado por el expedidor. El segundo ejemplar llevará la indicación “para el destinatario”, y será firmado por el expedidor y el transportista. El tercer ejemplar será firmado por el transportista y entregado por éste al expedidor, previa aceptación de la mercancía.

3. La firma del transportista y la del expedidor podrán ser impresas o remplazadas por un sello.

4. Si, a petición del expedidor, el transportista extendiere la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que actúa en nombre del expedidor.

Artículo 7

Cuando hubiere diversos bultos:

a) el transportista de mercancías tendrá derecho a solicitar del expedidor la extensión de cartas de porte aéreo diferentes;

- b) el expedidor tendrá derecho a solicitar del transportista la entrega de recibos diferentes, cuando se utilicen los otros medios previstos en el párrafo 2 del artículo 5.

Artículo 8

La carta de porte aéreo y el recibo de las mercancías deberán contener:

- a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de una de esas escalas; y
- c) la indicación del peso del embarque.

Artículo 9

El incumplimiento de las disposiciones de los artículos 5 a 8 no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá rigiéndose por las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas a la limitación de responsabilidad.

Artículo 10

1. El expedidor es responsable de la exactitud de las declaraciones e indicaciones concernientes a la mercancía inscritas por él o en su nombre en la carta de porte aéreo, o proporcionadas por él o en su nombre al transportista para que sean inscritas en el recibo de las mercancías o para que se incluyan en el registro conservado por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del artículo 5.
2. El expedidor deberá indemnizar al transportista o a cualquier persona, con respecto a la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de las indicaciones o declaraciones irregulares, inexactas o incompletas hechas por él o en su nombre.
3. A reserva de las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo, el transportista deberá indemnizar al expedidor o a cualquier persona con respecto a la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de las indicaciones o declaraciones irregulares, inexactas o incompletas inscritas por él o en su nombre en el recibo de las mercancías o en el registro conservado por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del artículo 5.

Artículo 11

1. Tanto la carta de porte aéreo como el recibo de las mercancías hacen fe, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la recepción de las mercancías y de las condiciones del transporte que contengan.
2. Todas las indicaciones de la carta de porte aéreo o del recibo de las mercancías, relativas al peso, dimensiones y embalaje de las mercancías, así como al número de bultos, hacen fe, salvo prueba en contrario; las relativas a la cantidad, volumen y estado de las mercancías no constituyen prueba contra el transportista, sino en tanto que la comprobación haya sido hecha por él en presencia del expedidor y se haya hecho constar en la carta de porte aéreo, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la mercancía.

Artículo 12

1. El expedidor tiene derecho, a condición de cumplir con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de las mercancías ya retirándolas del aeródromo de salida o destino, ya deteniéndolas en el curso de la ruta en caso de aterrizaje, ya entregándolas en el lugar de destino, o en el curso de la ruta, a persona distinta del destinatario originalmente designado, ya pidiendo su vuelta al aeródromo de partida, con tal que el ejercicio de este derecho no perjudique al transportista ni a los otros expedidores, y con la obligación de rembolsar los gastos que de ello resulten.
2. En el caso de que la ejecución de las órdenes del expedidor sea imposible, el transportista deberá avisarle inmediatamente.
3. Si el transportista se conformare a las órdenes de disposición del expedidor, sin exigirle la exhibición del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de las mercancías que haya sido entregado a éste, será responsable, salvo recurso contra el expedidor, del perjuicio que pudiere resultar por este hecho a quien se encuentre legalmente en posesión de la carta de porte aéreo o del recibo de las mercancías.
4. El derecho del expedidor cesará en el momento en que comience el del destinatario, conforme al artículo 13. Sin embargo, si el destinatario rehusare la mercancía o si no fuere hallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.

Artículo 13

1. Salvo cuando el expedidor hubiese ejercido sus derechos de conformidad con el artículo 12, el destinatario tendrá derecho, desde la llegada de la mercancía al punto de destino, a solicitar del transportista que le entregue la mercancía, contra el pago del importe que corresponda y el cumplimiento de las condiciones de transporte.
2. Salvo estipulación en contrario, el transportista deberá avisar al destinatario de la llegada de la mercancía.
3. Si el transportista reconociere que la mercancía ha sufrido extravío o si, a la expiración de un plazo de siete días, a partir de la fecha en que hubiese debido llegar, la mercancía no hubiese llegado, el destinatario podrá hacer valer con relación al transportista los derechos resultantes del contrato de transporte.

Artículo 14

El expedidor y el destinatario podrán hacer valer todos los derechos que les conceden, respectivamente, los artículos 12 y 13, cada uno en su propio nombre, ya se trate de su propio interés o del interés de un tercero, a condición de cumplir las obligaciones que el contrato de transporte impone.

Artículo 15

1. Los artículos 12, 13 y 14 no perjudicarán de manera alguna a las relaciones del expedidor y del destinatario entre sí, ni a las relaciones de terceros cuyos derechos provengan ya del transportista, ya del destinatario.
2. Toda cláusula que derogue las estipulaciones de los artículos 12, 13 y 14 deberá consignarse en la carta de porte aéreo o en el recibo de las mercancías.

Artículo 16

1. El expedidor está obligado a suministrar los informes y los documentos que sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de aduanas, consumos o policía, con anterioridad a la entrega de la mercancía al destinatario. El expedidor será responsable ante el transportista de todos los perjuicios que pudieren resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dichos informes y documentos, salvo en lo que sea imputable al transportista o a sus dependientes.

2. El transportista no está obligado a examinar si dichos informes y documentos son exactos o suficientes."

Artículo IV

Se suprime el artículo 18 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

"Artículo 18

1. El transportista será responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de cualquier equipaje facturado, cuando el hecho que haya causado el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

2. El transportista será responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de mercancías, por la sola razón de que el hecho que haya causado el daño se produjo durante el transporte aéreo.

3. Sin embargo, el transportista no será responsable si prueba que la destrucción, pérdida o avería de la mercancía se debe exclusivamente a uno o más de los hechos siguientes:

- a) la naturaleza o el vicio propio de la mercancía;
- b) el embalaje defectuoso de la mercancía, realizado por una persona que no sea el transportista o sus dependientes;
- c) un acto de guerra o un conflicto armado;
- d) un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la mercancía.

4. El transporte aéreo, en el sentido de los párrafos precedentes del presente artículo, comprenderá el período durante el cual el equipaje o las mercancías se hallen bajo la custodia del transportista, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

5. El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo."

Artículo V

Se suprime el artículo 20 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

"Artículo 20

En el transporte de pasajeros y equipaje y en el caso de daño ocasionado por retraso en el transporte de mercancías, el transportista no será responsable si prueba que tanto él como sus dependientes

tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas."

Artículo VI

Se suprime el artículo 21 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

"Artículo 21

1. En el transporte de pasajeros y equipaje, en el caso de que el transportista probare que la persona lesionada ha sido causante del daño o ha contribuido al mismo, el Tribunal podrá, con arreglo a las disposiciones que sean de su propia ley, descartar o atenuar la responsabilidad del transportista.

2. En el transporte de mercancías el transportista, si prueba que la culpa de la persona que pide una indemnización o de la persona de la que ésta trae su derecho ha causado el daño o ha contribuido a él, quedará exento total o parcialmente de responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que tal culpa haya causado el daño o haya contribuido a él."

Artículo VII

En el artículo 22 del Convenio:

a) Se suprimen en el párrafo 2 a) las palabras "y de mercancías."

b) Después del párrafo 2 a) se añade el siguiente:

"b) en el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega."

c) El párrafo 2 b) se designará como párrafo 2 c).

d) Después del párrafo 5 se añade el siguiente párrafo:

"6. Las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo se considerará que se refieren al Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la suma en las monedas nacionales, en el caso de actuaciones judiciales, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en Derechos Especiales de Giro en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de conformidad con el método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones que esté en vigor en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera determinada por dicha Alta Parte.

Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 2 b) del artículo 22, podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o posteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista, en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio, se fija en la suma de

doscientas cincuenta unidades monetarias por kilogramo. Esta unidad monetaria consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Dicha suma podrá convertirse a la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de esta suma en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la ley del Estado interesado.”

Artículo VIII

Se suprime el artículo 24 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

“Artículo 24

1. En el transporte de pasajeros y equipaje, cualquier acción por daños, cualquiera que sea su título, solamente podrá ejercitarse dentro de las condiciones y límites señalados en el presente Convenio, sin que ello prejuzgue la cuestión de qué personas pueden ejercitar las acciones y de sus respectivos derechos.

2. En el transporte de mercancías, cualquier acción por daños, ya se funde en el presente Convenio, ya en un contrato, ya en un acto ilícito, ya en cualquier otra causa, solamente podrá ejercitarse de acuerdo con las condiciones y límites de responsabilidad previstos en el presente Convenio, sin que ello prejuzgue la cuestión de qué personas pueden ejercitar las acciones y de sus respectivos derechos. Estos límites de responsabilidad constituyen un máximo que será infranqueable cualquiera que sean las circunstancias que hayan dado origen a dicha responsabilidad.”

Artículo IX

Se suprime el artículo 25 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

“Artículo 25

En el transporte de pasajeros y equipaje, los límites de responsabilidad especificados en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones.”

Artículo X

En el artículo 25A del Convenio se suprime el párrafo 3 y se sustituye por el siguiente:

“3. En el transporte de pasajeros y equipaje, las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.”

Artículo XI

Después del artículo 30 del Convenio, se añade el siguiente:

“Artículo 30A

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prejuzga la cuestión de si la persona responsable de acuerdo con el mismo tiene o no derecho a repetir contra alguna otra persona.”

Artículo XII

Se suprime el artículo 33 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

“Artículo 33

Con excepción de lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 5, nada en el presente Convenio podrá impedir al transportista rehusar la conclusión de un contrato de transporte o formular reglamentos que no estén en contradicción con las disposiciones del presente Convenio.”

Artículo XIII

Se suprime el artículo 34 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

“Artículo 34

Las disposiciones de los artículos 3 a 8 inclusive, relativas a documentos de transporte, no se aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación aérea.”

CAPÍTULO II

CAMPO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO MODIFICADO

Artículo XIV

El Convenio de Varsovia, modificado en La Haya en 1955 y por el presente Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 1 del Convenio, si los puntos de partida y de destino mencionados en dicho artículo se encuentran en el territorio de dos Partes del presente Protocolo o en el territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado.

CAPÍTULO III

CLÁUSULAS FINALES

Artículo XV

Para las Partes en este Protocolo, el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y el presente Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, que se designará con el nombre de *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Núm. 4 de Montreal de 1975*.

Artículo XVI

Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el Artículo XVIII, el presente Protocolo quedará abierto a la firma de todos los Estados.

Artículo XVII

1. El presente Protocolo se someterá a la ratificación de los Estados signatarios.
2. La ratificación del presente Protocolo por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia o por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, implicará la adhesión al *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Núm. 4 de Montreal de 1975*.
3. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República Popular Polaca.

Artículo XVIII

1. Tan pronto como treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Protocolo, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día a contar del depósito del trigésimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifiquen después de esa fecha entrará en vigor el nonagésimo día a contar del depósito de su instrumento de ratificación.
2. Tan pronto como entre en vigor el presente Protocolo, será registrado en las Naciones Unidas por el Gobierno de la República Popular Polaca.

Artículo XIX

1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todos los Estados no signatarios.
2. La adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia o por un Estado que no sea Parte en el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955, implicará la adhesión al *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Núm. 4 de Montreal de 1975*.
3. La adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Gobierno de la República Popular Polaca, que surtirá efecto el nonagésimo día a contar de la fecha del depósito.

Artículo XX

1. Toda Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo mediante notificación dirigida al Gobierno de la República Popular Polaca.
2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha de recepción por el Gobierno de la República Popular Polaca de dicha denuncia.
3. Para las Partes en el presente Protocolo, la denuncia por cualquiera de ellas del Convenio de Varsovia, de acuerdo con su artículo 39, o del Protocolo de La Haya, de acuerdo con su artículo XXIV, no podrá ser interpretada como una denuncia del *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Núm. 4 de Montreal de 1975*.

Artículo XXI

1. Solamente podrán formularse al presente Protocolo las reservas siguientes:
 - a) Todo Estado podrá declarar en cualquier momento, mediante notificación dirigida al Gobierno de la República Popular Polaca, que el *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Núm. 4 de Montreal de 1975* no se aplicará al transporte de personas, equipaje y mercancías efectuado por cuenta de sus autoridades militares, en las aeronaves matriculadas en tal Estado, y cuya capacidad total haya sido reservada por tales autoridades o por cuenta de las mismas;
 - b) Todo Estado podrá declarar en el momento de la ratificación del Protocolo adicional núm. 3 de Montreal de 1975 o de su adhesión al mismo, o posteriormente, que no se considerará obligado por las disposiciones del *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Núm. 4 de Montreal de 1975*, en cuanto dichas disposiciones se refieren al transporte de pasajeros y equipajes. Dicha declaración surtirá efecto noventa días después de la fecha de recepción por el Gobierno de la República Popular Polaca de tal declaración.
2. Todo Estado que haya formulado una reserva de acuerdo con el párrafo anterior, podrá retirarla en cualquier momento notificándolo al Gobierno de la República Popular Polaca.

Artículo XXII

El Gobierno de la República Popular Polaca comunicará, a la mayor brevedad, a todos los Estados Partes en el Convenio de Varsovia o en dicho Convenio modificado y a todos los Estados signatarios o adherentes al presente Protocolo, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional, la fecha de cada una de las firmas, la fecha del depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo y demás información pertinente.

Artículo XXIII

Para las Partes en el presente Protocolo que sean también Partes en el Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961 (en adelante denominado "Convenio de Guadalajara"), toda mención del "Convenio de Varsovia" contenida en el Convenio de Guadalajara, se aplicará también al *Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955 y por el Protocolo Núm. 4 de Montreal de 1975*, en los casos en que el transporte efectuado según el contrato mencionado en el párrafo b) del artículo 1 del Convenio de Guadalajara se rija por el presente Protocolo.

Artículo XXIV

Si dos o más Estados Partes en el presente Protocolo lo son también en el Protocolo de la Ciudad de Guatemala de 1971 o en el Protocolo adicional Núm. 3 de Montreal de 1975, se aplicarán entre ellos las siguientes reglas:

- a) las disposiciones que dimanen del régimen establecido por el presente Protocolo, relativas a las mercancías y a los envíos postales, prevalecerán sobre las disposiciones del régimen establecido por el Protocolo de la Ciudad de Guatemala de 1971 o por el Protocolo adicional Núm. 3 de Montreal de 1975;
- b) las disposiciones que dimanen del régimen establecido por el Protocolo de la Ciudad de Guatemala de 1971 o del Protocolo

adicional Núm. 3 de Montreal de 1975, relativas a los pasajeros y al equipaje, prevalecerán sobre las disposiciones del régimen establecido por el presente Protocolo.

Artículo XXV

El presente Protocolo quedará abierto a la firma de todos los Estados en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional hasta el 1º de

enero de 1976 y posteriormente, hasta su entrada en vigor de acuerdo con el artículo XVIII, en el Ministerio de Asuntos Extranjeros de la República Popular Polaca. La Organización de Aviación Civil Internacional informará a la mayor brevedad al Gobierno de la República Popular Polaca de cualquier firma que reciba y de su fecha en el período en que el Protocolo se encuentre abierto a la firma en Montreal.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

HECHO en Montreal el día veinticinco del mes de septiembre del año mil novecientos setenta y cinco, en cuatro textos auténticos en español, francés, inglés y ruso. En caso de divergencias, hará fe el texto en idioma francés, en que fue redactado el Convenio de Varsovia del 12 de octubre de 1929.

CONVENIO

PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL Montreal 28 Mayo, 1999 (Convención 1999 de Montreal)

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO;

RECONOCIENDO la importante contribución del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, en adelante llamado "Convenio de Varsovia", y de otros instrumentos conexos para la armonización del derecho aeronáutico internacional privado;

RECONOCIENDO la necesidad de modernizar y refundir el Convenio de Varsovia y los instrumentos conexos;

RECONOCIENDO la importancia de asegurar la protección de los intereses de los usuarios del transporte aéreo internacional y la necesidad de una indemnización equitativa fundada en el principio de restitución;

REAFIRMANDO la conveniencia de un desarrollo ordenado de las operaciones de transporte aéreo internacional y de la circulación fluida de pasajeros, equipaje y carga conforme a los principios y objetivos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

CONVENCIDOS de que la acción colectiva de los Estados para una mayor armonización y codificación de ciertas reglas que rigen el transporte aéreo internacional mediante un nuevo convenio es el medio más apropiado para lograr un equilibrio de intereses equitativo;

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

Capítulo I

Disposiciones generales

Artículo 1 — Ámbito de aplicación

1. El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronaves, a cambio de una remuneración. Se aplica igualmente al transporte gratuito efectuado en aeronaves por una empresa de transporte aéreo.
2. Para los fines del presente Convenio, la expresión *transporte internacional* significa todo transporte en que, conforme a lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Estados Partes, bien en el territorio de un solo Estado Parte si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado,

aunque éste no sea un Estado Parte. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de un solo Estado Parte, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional para los fines del presente Convenio.

3. El transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente constituirá, para los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando las partes lo hayan considerado como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado.

4. El presente Convenio se aplica también al transporte previsto en el Capítulo V, con sujeción a las condiciones establecidas en el mismo.

Artículo 2 — Transporte efectuado por el Estado y transporte de envíos postales

1. El presente Convenio se aplica al transporte efectuado por el Estado o las demás personas jurídicas de derecho público en las condiciones establecidas en el Artículo 1.

2. En el transporte de envíos postales, el transportista será responsable únicamente frente a la administración postal correspondiente, de conformidad con las normas aplicables a las relaciones entre los transportistas y las administraciones postales.

3. Salvo lo previsto en el párrafo 2 de este Artículo, las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán al transporte de envíos postales.

Capítulo II

Documentación y obligaciones de las partes relativas al transporte de pasajeros, equipaje y carga

Artículo 3 — Pasajeros y equipaje

1. En el transporte de pasajeros se expedirá un documento de transporte, individual o colectivo, que contenga:

- a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de un solo Estado Parte y se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de por lo menos una de esas escalas.

2. Cualquier otro medio en que quede constancia de la información señalada en el párrafo 1 podrá sustituir a la expedición del documento mencionado en dicho párrafo. Si se utilizase uno de esos medios, el transportista ofrecerá al pasajero expedir una declaración escrita de la información conservada por esos medios.

3. El transportista entregará al pasajero un talón de identificación de equipaje por cada bulto de equipaje facturado.
4. Al pasajero se le entregará un aviso escrito indicando que cuando sea aplicable el presente Convenio, éste regirá la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones, y por destrucción, pérdida o avería del equipaje, y por retraso.
5. El incumplimiento de las disposiciones de los párrafos precedentes no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas del presente Convenio incluyendo las relativas a los límites de responsabilidad.

Artículo 4 — Carga

1. En el transporte de carga, se expedirá una carta de porte aéreo.
2. Cualquier otro medio en que quede constancia del transporte que deba efectuarse podrá sustituir a la expedición de la carta de porte aéreo. Si se utilizasen otros medios, el transportista entregará al expedidor, si así lo solicitara este último, un recibo de carga que permita la identificación del envío y el acceso a la información de la que quedó constancia conservada por esos medios.

Artículo 5 — Contenido de la carta de porte aéreo o del recibo de carga

La carta de porte aéreo o el recibo de carga deberán incluir:

- a) la indicación de los puntos de partida y destino;
- b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de un solo Estado Parte y se han previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, la indicación de por lo menos una de esas escalas; y
- c) la indicación del peso del envío.

Artículo 6 — Documento relativo a la naturaleza de la carga

Al expedidor podrá exigírsele, si es necesario para cumplir con las formalidades de aduanas, policía y otras autoridades públicas similares, que entregue un documento indicando la naturaleza de la carga. Esta disposición no crea para el transportista ningún deber, obligación ni responsabilidad resultantes de lo anterior.

Artículo 7 — Descripción de la carta de porte aéreo

1. La carta de porte aéreo la extenderá el expedidor en tres ejemplares originales.
2. El primer ejemplar llevará la indicación “para el transportista”, y lo firmará el expedidor. El segundo ejemplar llevará la indicación “para el destinatario”, y lo firmarán el expedidor y el transportista. El tercer ejemplar lo firmará el transportista, que lo entregará al expedidor, previa aceptación de la carga.
3. La firma del transportista y la del expedidor podrán ser impresas o remplazadas por un sello.

4. Si, a petición del expedidor, el transportista extiende la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que el transportista ha actuado en nombre del expedidor.

Artículo 8 — Documentos para varios bultos

Cuando haya más de un bulto:

- a) el transportista de la carga tendrá derecho a pedir al expedidor que extienda cartas de porte aéreo separadas;
- b) el expedidor tendrá derecho a pedir al transportista que entregue recibos de carga separados cuando se utilicen los otros medios previstos en el párrafo 2 del Artículo 4.

Artículo 9 — Incumplimiento de los requisitos para los documentos

El incumplimiento de las disposiciones de los Artículos 4 a 8 no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas del presente Convenio, incluso las relativas a los límites de responsabilidad.

Artículo 10 — Responsabilidad por las indicaciones inscritas en los documentos

- 1. El expedidor es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la carga inscritas por él o en su nombre en la carta de porte aéreo, o hechas por él o en su nombre al transportista para que se inscriban en el recibo de carga o para que se incluyan en la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del Artículo 4. Lo anterior se aplicará también cuando la persona que actúa en nombre del expedidor es también dependiente del transportista.
- 2. El expedidor indemnizará al transportista de todo daño que haya sufrido éste, o cualquier otra persona con respecto a la cual el transportista sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas hechas por él o en su nombre.
- 3. Con sujeción a las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo, el transportista deberá indemnizar al expedidor de todo daño que haya sufrido éste, o cualquier otra persona con respecto a la cual el expedidor sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas inscritas por el transportista o en su nombre en el recibo de carga o en la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del Artículo 4.

Artículo 11 — Valor probatorio de los documentos

- 1. Tanto la carta de porte aéreo como el recibo de carga constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la aceptación de la carga y de las condiciones de transporte que contengan.
- 2. Las declaraciones de la carta de porte aéreo o del recibo de carga relativas al peso, las dimensiones y el embalaje de la carga, así como al número de bultos constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de los hechos declarados; las indicaciones relativas a la cantidad, el volumen y el estado de la carga no constituyen prueba contra el transportista, salvo cuando éste las haya comprobado en presencia del

expedidor y se hayan hecho constar en la carta de porte aéreo o el recibo de carga, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la carga.

Artículo 12 — Derecho de disposición de la carga

1. El expedidor tiene derecho, a condición de cumplir con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la carga retirándola del aeropuerto de salida o de destino, o deteniéndola en el curso del viaje en caso de aterrizaje, o haciéndola entregar en el lugar de destino o en el curso del viaje a una persona distinta del destinatario originalmente designado, o pidiendo que sea devuelta al aeropuerto de partida. El expedidor no ejercerá este derecho de disposición de forma que perjudique al transportista ni a otros expedidores y deberá rembolsar todos los gastos ocasionados por el ejercicio de este derecho.
2. En caso de que sea imposible ejecutar las instrucciones del expedidor, el transportista deberá avisarle inmediatamente.
3. Si el transportista cumple las instrucciones del expedidor respecto a la disposición de la carga sin exigir la presentación del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga entregado a este último será responsable, sin perjuicio de su derecho a resarcirse del expedidor, del daño que se pudiera causar por este hecho a quien se encuentre legalmente en posesión de ese ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga.
4. El derecho del expedidor cesa en el momento en que comienza el del destinatario, conforme al Artículo 13. Sin embargo, si el destinatario rehúsa aceptar la carga o si no es hallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.

Artículo 13 — Entrega de la carga

1. Salvo cuando el expedidor haya ejercido su derecho en virtud del Artículo 12, el destinatario tendrá derecho, desde la llegada de la carga al lugar de destino, a pedir al transportista que le entregue la carga a cambio del pago del importe que corresponda y del cumplimiento de las condiciones de transporte.
2. Salvo estipulación en contrario, el transportista debe avisar al destinatario de la llegada de la carga, tan pronto como ésta llegue.
3. Si el transportista admite la pérdida de la carga, o si la carga no ha llegado a la expiración de los siete días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el destinatario podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.

Artículo 14 — Ejecución de los derechos del expedidor y del destinatario

El expedidor y el destinatario podrán hacer valer, respectivamente, todos los derechos que les conceden los Artículos 12 y 13, cada uno en su propio nombre, sea en su propio interés, sea en el interés de un tercero, a condición de cumplir las obligaciones que el contrato de transporte impone.

**Artículo 15 — Relaciones entre el expedidor y el destinatario
y relaciones entre terceros**

1. Los Artículos 12, 13 y 14 no afectan a las relaciones del expedidor y del destinatario entre sí, ni a las relaciones entre terceros cuyos derechos provienen del expedidor o del destinatario.
2. Las disposiciones de los Artículos 12, 13 y 14 sólo podrán modificarse mediante una cláusula explícita consignada en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga.

**Artículo 16 — Formalidades de aduanas, policía
u otras autoridades públicas**

1. El expedidor debe proporcionar la información y los documentos que sean necesarios para cumplir con las formalidades de aduanas, policía y cualquier otra autoridad pública antes de la entrega de la carga al destinatario. El expedidor es responsable ante el transportista de todos los daños que pudieran resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dicha información o de los documentos, salvo que ello se deba a la culpa del transportista, sus dependientes o agentes.
2. El transportista no está obligado a examinar si dicha información o los documentos son exactos o suficientes.

Capítulo III**Responsabilidad del transportista y medida
de la indemnización del daño****Artículo 17 — Muerte y lesiones de los pasajeros — Daño del equipaje**

1. El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.
2. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propios del equipaje. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.
3. Si el transportista admite la pérdida del equipaje facturado, o si el equipaje facturado no ha llegado a la expiración de los veintidós días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.
4. A menos que se indique otra cosa, en el presente Convenio el término "equipaje" significa tanto el equipaje facturado como el equipaje no facturado.

Artículo 18 — Daño de la carga

1. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción o pérdida o avería de la carga, por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.
2. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que pruebe que la destrucción o pérdida o avería de la carga se debe a uno o más de los hechos siguientes:
 - a) la naturaleza de la carga, o un defecto o un vicio propios de la misma;
 - b) el embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes;
 - c) un acto de guerra o un conflicto armado;
 - d) un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga.
3. El transporte aéreo, en el sentido del párrafo 1 de este Artículo, comprende el período durante el cual la carga se halla bajo la custodia del transportista.
4. El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo ni por aguas interiores efectuado fuera de un aeropuerto. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe durante la ejecución de un contrato de transporte aéreo, para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho ocurrido durante el transporte aéreo. Cuando un transportista, sin el consentimiento del expedidor, remplace total o parcialmente el transporte previsto en el acuerdo entre las partes como transporte aéreo por otro modo de transporte, el transporte efectuado por otro modo se considerará comprendido en el período de transporte aéreo.

Artículo 19 — Retraso

El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.

Artículo 20 — Exoneración

Si el transportista prueba que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la persona que pide indemnización, o de la persona de la que proviene su derecho, causó el daño o contribuyó a él, el transportista quedará exonerado, total o parcialmente, de su responsabilidad con respecto al reclamante, en la medida en que esta negligencia u otra acción u omisión indebida haya causado el daño o contribuido a él. Cuando pida indemnización una persona que no sea el pasajero, en razón de la muerte o lesión de este último, el transportista quedará igualmente exonerado de su responsabilidad, total o parcialmente, en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él. Este Artículo se aplica a todas las disposiciones sobre responsabilidad del presente Convenio, incluso al párrafo 1 del Artículo 21.

Artículo 21 — Indemnización en caso de muerte o lesiones de los pasajeros

1. Respecto al daño previsto en el párrafo 1 del Artículo 17 que no exceda de 100 000 derechos especiales de giro por pasajero, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad.
2. El transportista no será responsable del daño previsto en el párrafo 1 del Artículo 17 en la medida que exceda de 100 000 derechos especiales de giro por pasajero, si prueba que:
 - a) el daño no se debió a la negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes; o
 - b) el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.

Artículo 22 — Límites de responsabilidad respecto al retraso, el equipaje y la carga

1. En caso de daño causado por retraso, como se especifica en el Artículo 19, en el transporte de personas la responsabilidad del transportista se limita a 4 150 derechos especiales de giro por pasajero.
2. En el transporte de equipaje, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a 1 000 derechos especiales de giro por pasajero a menos que el pasajero haya hecho al transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el pasajero.
3. En el transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso se limita a una suma de 17 derechos especiales de giro por kilogramo, a menos que el expedidor haya hecho al transportista, al entregarle el bulto, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el expedidor.
4. En caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de cualquier objeto que ella contenga, para determinar la suma que constituye el límite de responsabilidad del transportista solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto o de los bultos afectados. Sin embargo, cuando la destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de un objeto que ella contiene afecte al valor de otros bultos comprendidos en la misma carta de porte aéreo, o en el mismo recibo o, si no se hubiera expedido ninguno de estos documentos, en la misma constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del Artículo 4, para determinar el límite de responsabilidad también se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos.
5. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes o agentes, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; siempre que, en el caso de una acción u omisión de un dependiente o agente, se pruebe también que éste actuaba en el ejercicio de sus funciones.
6. Los límites prescritos en el Artículo 21 y en este Artículo no obstarán para que el tribunal acuerde además, de conformidad con su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las costas y otros gastos de litigio en que haya incurrido el demandante, inclusive intereses. La disposición anterior no regirá

cuando el importe de la indemnización acordada, con exclusión de las costas y otros gastos de litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante dentro de un período de seis meses contados a partir del hecho que causó el daño, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

Artículo 23 — Conversión de las unidades monetarias

1. Se considerará que las sumas expresadas en derechos especiales de giro mencionadas en el presente Convenio se refieren al derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de las sumas en las monedas nacionales, en el caso de procedimientos judiciales, se hará conforme al valor de dichas monedas en derechos especiales de giro en la fecha de la sentencia. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará conforme al método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones, vigente en la fecha de la sentencia. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la forma determinada por dicho Estado.

2. Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o ulteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista prescrito en el Artículo 21 se fija en la suma de 1 500 000 unidades monetarias por pasajero en los procedimientos judiciales seguidos en sus territorios; 62 500 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1 del Artículo 22; 15 000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 2 del Artículo 22; y 250 unidades monetarias por kilogramo, con respecto al párrafo 3 del Artículo 22. Esta unidad monetaria corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Estas sumas podrán convertirse en la moneda nacional de que se trate en cifras redondas. La conversión de estas sumas en moneda nacional se efectuará conforme a la ley del Estado interesado.

3. El cálculo mencionado en la última oración del párrafo 1 de este Artículo y el método de conversión mencionado en el párrafo 2 de este Artículo se harán de forma tal que expresen en la moneda nacional del Estado Parte, en la medida posible, el mismo valor real para las sumas de los Artículos 21 y 22 que el que resultaría de la aplicación de las tres primeras oraciones del párrafo 1 de este Artículo. Los Estados Partes comunicarán al Depositario el método para hacer el cálculo con arreglo al párrafo 1 de este Artículo o los resultados de la conversión del párrafo 2 de este Artículo, según sea el caso, al depositar un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio o de adhesión al mismo y cada vez que haya un cambio respecto a dicho método o a esos resultados.

Artículo 24 — Revisión de los límites

1. Sin que ello afecte a las disposiciones del Artículo 25 del presente Convenio, y con sujeción al párrafo 2 que sigue, los límites de responsabilidad prescritos en los Artículos 21, 22 y 23 serán revisados por el Depositario cada cinco años, debiendo efectuarse la primera revisión al final del quinto año siguiente a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o, si el Convenio no entra en vigor dentro de los cinco años siguientes a la fecha en que se abrió a la firma, dentro del primer año de su entrada en vigor, con relación a un índice de inflación que corresponda a la tasa de inflación acumulada desde la revisión anterior o, la primera vez, desde la fecha de entrada en vigor del Convenio. La medida de la tasa de inflación que habrá de utilizarse para determinar el índice de inflación será el promedio ponderado de las tasas anuales de aumento o de disminución del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprenden el derecho especial de giro mencionado en el párrafo 1 del Artículo 23.

2. Si de la revisión mencionada en el párrafo anterior resulta que el índice de inflación ha sido superior al diez por ciento, el Depositario notificará a los Estados Partes la revisión de los límites de responsabilidad. Dichas revisiones serán efectivas seis meses después de su notificación a los Estados Partes. Si dentro de los tres meses siguientes a su notificación a los Estados Partes una mayoría de los Estados Partes registra su desaprobación, la revisión no tendrá efecto y el Depositario remitirá la cuestión a una reunión de los Estados Partes. El Depositario notificará inmediatamente a todos los Estados Partes la entrada en vigor de toda revisión.

3. No obstante el párrafo 1 de este Artículo, el procedimiento mencionado en el párrafo 2 de este Artículo se aplicará en cualquier momento, siempre que un tercio de los Estados Partes expresen el deseo de hacerlo y con la condición de que el índice de inflación mencionado en el párrafo 1 haya sido superior al treinta por ciento desde la revisión anterior o desde la fecha de la entrada en vigor del presente Convenio si no ha habido una revisión anterior. Las revisiones subsiguientes efectuadas empleando el procedimiento descrito en el párrafo 1 de este Artículo se realizarán cada cinco años, contados a partir del final del quinto año siguiente a la fecha de la revisión efectuada en virtud de este párrafo.

Artículo 25 — Estipulación sobre los límites

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

Artículo 26 — Nulidad de las cláusulas contractuales

Toda cláusula que tienda a exonerar al transportista de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en el presente Convenio será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 27 — Libertad contractual

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio impedirá al transportista negarse a concertar un contrato de transporte, renunciar a las defensas que pueda invocar en virtud del presente Convenio, o establecer condiciones que no estén en contradicción con las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 28 — Pagos adelantados

En caso de accidentes de aviación que resulten en la muerte o lesiones de los pasajeros, el transportista hará, si lo exige su ley nacional, pagos adelantados sin demora, a la persona o personas físicas que tengan derecho a reclamar indemnización a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas. Dichos pagos adelantados no constituirán un reconocimiento de responsabilidad y podrán ser deducidos de toda cantidad posteriormente pagada como indemnización por el transportista.

Artículo 29 — Fundamento de las reclamaciones

1. En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Convenio, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a condiciones y a límites de responsabilidad como los previstos en

el presente Convenio, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos. En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.

Artículo 30 — Dependientes, agentes — Total de las reclamaciones

1. Si se inicia una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente o agente, si prueban que actuaban en el ejercicio de sus funciones, podrán ampararse en las condiciones y los límites de responsabilidad que puede invocar el transportista en virtud del presente Convenio.
2. El total de las sumas resarcibles del transportista, sus dependientes y agentes, en este caso, no excederá de dichos límites.
3. Salvo por lo que respecta al transporte de carga, las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.

Artículo 31 — Aviso de protesta oportuno

1. El recibo del equipaje facturado o la carga sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que los mismos han sido entregados en buen estado y de conformidad con el documento de transporte o la constancia conservada por los otros medios mencionados en el párrafo 2 del Artículo 3 y en el párrafo 2 del Artículo 4.
2. En caso de avería, el destinatario deberá presentar al transportista una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de un plazo de siete días para el equipaje facturado y de catorce días para la carga, a partir de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerla a más tardar dentro de veintidós días, a partir de la fecha en que el equipaje o la carga hayan sido puestos a su disposición.
3. Toda protesta deberá hacerse por escrito y darse o expedirse dentro de los plazos mencionados.
4. A falta de protesta dentro de los plazos establecidos, todas las acciones contra el transportista serán inadmisibles, salvo en el caso de fraude de su parte.

Artículo 32 — Fallecimiento de la persona responsable

En caso de fallecimiento de la persona responsable, la acción de indemnización de daños se ejercerá, dentro de los límites previstos en el presente Convenio, contra los causahabientes de su sucesión.

Artículo 33 — Jurisdicción

1. Una acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes, sea ante el tribunal del domicilio del transportista, o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato, sea ante el tribunal del lugar de destino.

2. Con respecto al daño resultante de la muerte o lesiones del pasajero, una acción podrá iniciarse ante uno de los tribunales mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, o en el territorio de un Estado Parte en que el pasajero tiene su residencia principal y permanente en el momento del accidente y hacia y desde el cual el transportista explota servicios de transporte aéreo de pasajeros en sus propias aeronaves o en las de otro transportista con arreglo a un acuerdo comercial, y en que el transportista realiza sus actividades de transporte aéreo de pasajeros desde locales arrendados o que son de su propiedad o de otro transportista con el que tiene un acuerdo comercial.
3. Para los fines del párrafo 2,
 - a) “acuerdo comercial” significa un acuerdo, que no es un contrato de agencia, hecho entre transportistas y relativo a la provisión de sus servicios conjuntos de transporte aéreo de pasajeros;
 - b) “residencia principal y permanente” significa la morada fija y permanente del pasajero en el momento del accidente. La nacionalidad del pasajero no será el factor determinante al respecto.
4. Las cuestiones de procedimiento se regirán por la ley del tribunal que conoce el caso.

Artículo 34 — Arbitraje

1. Con sujeción a lo previsto en este Artículo, las partes en el contrato de transporte de carga pueden estipular que toda controversia relativa a la responsabilidad del transportista prevista en el presente Convenio se resolverá por arbitraje. Dicho acuerdo se hará por escrito.
2. El procedimiento de arbitraje se llevará a cabo, a elección del reclamante, en una de las jurisdicciones mencionadas en el Artículo 33.
3. El árbitro o el tribunal arbitral aplicarán las disposiciones del presente Convenio.
4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 de este Artículo se considerarán parte de toda cláusula o acuerdo de arbitraje, y toda condición de dicha cláusula o acuerdo que sea incompatible con dichas disposiciones será nula y de ningún efecto.

Artículo 35 — Plazo para las acciones

1. El derecho a indemnización se extinguirá si no se inicia una acción dentro del plazo de dos años, contados a partir de la fecha de llegada a destino o la del día en que la aeronave debería haber llegado o la de la detención del transporte.
2. La forma de calcular ese plazo se determinará por la ley del tribunal que conoce el caso.

Artículo 36 — Transporte sucesivo

1. En el caso del transporte que deban efectuar varios transportistas sucesivamente y que esté comprendido en la definición del párrafo 3 del Artículo 1, cada transportista que acepte pasajeros, equipaje o carga se someterá a las reglas establecidas en el presente Convenio y será considerado como una de las partes del contrato de transporte en la medida en que el contrato se refiera a la parte del transporte efectuado bajo su supervisión.

2. En el caso de un transporte de esa naturaleza, el pasajero, o cualquier persona que tenga derecho a una indemnización por él, sólo podrá proceder contra el transportista que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer transportista haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.

3. Si se trata de equipaje o carga, el pasajero o el expedidor tendrán derecho de acción contra el primer transportista, y el pasajero o el destinatario que tengan derecho a la entrega tendrán derecho de acción contra el último transportista, y uno y otro podrán, además, proceder contra el transportista que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos transportistas serán solidariamente responsables ante el pasajero o ante el expedidor o el destinatario.

Artículo 37 — Derecho de acción contra terceros

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio afecta a la cuestión de si la persona responsable de daños de conformidad con el mismo tiene o no derecho de acción regresiva contra alguna otra persona.

Capítulo IV

Transporte combinado

Artículo 38 — Transporte combinado

1. En el caso de transporte combinado efectuado en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán únicamente al transporte aéreo, con sujeción al párrafo 4 del Artículo 18, siempre que el transporte aéreo responda a las condiciones del Artículo 1.

2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio impedirá a las partes, en el caso de transporte combinado, insertar en el documento de transporte aéreo condiciones relativas a otros medios de transporte, siempre que las disposiciones del presente Convenio se respeten en lo que concierne al transporte aéreo.

Capítulo V

Transporte aéreo efectuado por una persona distinta del transportista contractual

Artículo 39 — Transportista contractual — Transportista de hecho

Las disposiciones de este Capítulo se aplican cuando una persona (en adelante el “transportista contractual”) celebra como parte un contrato de transporte regido por el presente Convenio con el pasajero o con el expedidor, o con la persona que actúe en nombre de uno u otro, y otra persona (en adelante el “transportista de hecho”) realiza, en virtud de autorización dada por el transportista contractual, todo o parte del transporte, pero sin ser con respecto a dicha parte del transporte un transportista sucesivo en el sentido del presente Convenio. Dicha autorización se presumirá, salvo prueba en contrario.

Artículo 40 — Responsabilidades respectivas del transportista contractual y del transportista de hecho

Si un transportista de hecho realiza todo o parte de un transporte que, conforme al contrato a que se refiere el Artículo 39, se rige por el presente Convenio, tanto el transportista contractual como el transportista de hecho quedarán sujetos, excepto lo previsto en este Capítulo, a las disposiciones del presente Convenio, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, el segundo solamente con respecto al transporte que realiza.

Artículo 41 — Responsabilidad mutua

1. Las acciones y omisiones del transportista de hecho y de sus dependientes y agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual.
2. Las acciones y omisiones del transportista contractual y de sus dependientes y agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, con relación al transporte realizado por el transportista de hecho, como del transportista de hecho. Sin embargo, ninguna de esas acciones u omisiones someterá al transportista de hecho a una responsabilidad que exceda de las cantidades previstas en los Artículos 21, 22, 23 y 24. Ningún acuerdo especial por el cual el transportista contractual asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio, ninguna renuncia de derechos o defensas establecidos por el Convenio y ninguna declaración especial de valor prevista en el Artículo 21 afectarán al transportista de hecho, a menos que éste lo acepte.

Artículo 42 — Destinatario de las protestas e instrucciones

Las protestas e instrucciones que deban dirigirse al transportista en virtud del presente Convenio tendrán el mismo efecto, sean dirigidas al transportista contractual, sean dirigidas al transportista de hecho. Sin embargo, las instrucciones mencionadas en el Artículo 12 sólo surtirán efecto si son dirigidas al transportista contractual.

Artículo 43 — Dependientes y agentes

Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, todo dependiente o agente de éste o del transportista contractual tendrán derecho, si prueban que actuaban en el ejercicio de sus funciones, a invocar las condiciones y los límites de responsabilidad aplicables en virtud del presente Convenio al transportista del cual son dependiente o agente, a menos que se pruebe que habían actuado de forma que no puedan invocarse los límites de responsabilidad de conformidad con el presente Convenio.

Artículo 44 — Total de la indemnización

Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, el total de las sumas resarcibles de este transportista y del transportista contractual, y de los dependientes y agentes de uno y otro que hayan actuado en el ejercicio de sus funciones, no excederá de la cantidad mayor que pueda obtenerse de cualquiera de dichos transportistas en virtud del presente Convenio, pero ninguna de las personas mencionadas será responsable por una suma más elevada que los límites aplicables a esa persona.

Artículo 45 — Destinatario de las reclamaciones

Por lo que respecta al transporte realizado por el transportista de hecho, la acción de indemnización de daños podrá iniciarse, a elección del demandante, contra dicho transportista o contra el transportista contractual o contra ambos, conjunta o separadamente. Si se ejerce la acción únicamente contra uno de estos transportistas, éste tendrá derecho a traer al juicio al otro transportista, rigiéndose el procedimiento y sus efectos por la ley del tribunal que conoce el caso.

Artículo 46 — Jurisdicción adicional

Toda acción de indemnización de daños prevista en el Artículo 45 deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes ante uno de los tribunales en que pueda entablarse una acción contra el transportista contractual, conforme a lo previsto en el Artículo 33, o ante el tribunal en cuya jurisdicción el transportista de hecho tiene su domicilio o su oficina principal.

Artículo 47 — Nulidad de las cláusulas contractuales

Toda cláusula que tienda a exonerar al transportista contractual o al transportista de hecho de la responsabilidad prevista en este Capítulo o a fijar un límite inferior al aplicable conforme a este Capítulo será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones de este Capítulo.

Artículo 48 — Relaciones entre el transportista contractual y el transportista de hecho

Excepto lo previsto en el Artículo 45, ninguna de las disposiciones de este Capítulo afectará a los derechos y obligaciones entre los transportistas, incluido todo derecho de acción regresiva o de indemnización.

Capítulo VI

Otras disposiciones

Artículo 49 — Aplicación obligatoria

Toda cláusula del contrato de transporte y todos los acuerdos particulares concertados antes de que ocurra el daño, por los cuales las partes traten de eludir la aplicación de las reglas establecidas en el presente Convenio, sea decidiendo la ley que habrá de aplicarse, sea modificando las reglas relativas a la jurisdicción, serán nulos y de ningún efecto.

Artículo 50 — Seguro

Los Estados Partes exigirán a sus transportistas que mantengan un seguro adecuado que cubra su responsabilidad en virtud del presente Convenio. El Estado Parte hacia el cual el transportista explota

servicios podrá exigirle a éste que presente pruebas de que mantiene un seguro adecuado, que cubre su responsabilidad en virtud del presente Convenio.

Artículo 51 — Transporte efectuado en circunstancias extraordinarias

Las disposiciones de los Artículos 3 a 5, 7 y 8 relativas a la documentación del transporte, no se aplicarán en el caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias que excedan del alcance normal de las actividades del transportista.

Artículo 52 — Definición de días

Cuando en el presente Convenio se emplea el término “días”, se trata de días del calendario y no de días de trabajo.

Capítulo VII

Cláusulas finales

Artículo 53 — Firma, ratificación y entrada en vigor

1. El presente Convenio estará abierto en Montreal, el 28 de mayo de 1999, a la firma de los Estados participantes en la Conferencia internacional de derecho aeronáutico, celebrada en Montreal del 10 al 28 de mayo de 1999. Después del 28 de mayo de 1999, el Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional, en Montreal, hasta su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 6 de este Artículo.
2. El presente Convenio estará igualmente abierto a la firma de organizaciones regionales de integración económica. Para los fines del presente Convenio, “organización regional de integración económica” significa cualquier organización constituida por Estados soberanos de una región determinada, que tenga competencia con respecto a determinados asuntos regidos por el Convenio y haya sido debidamente autorizada a firmar y a ratificar, aceptar, aprobar o adherirse al presente Convenio. La referencia a “Estado Parte” o “Estados Partes” en el presente Convenio, con excepción del párrafo 2 del Artículo 1, el apartado b) del párrafo 1 del Artículo 3, el apartado b) del Artículo 5, los Artículos 23, 33, 46 y el apartado b) del Artículo 57, se aplica igualmente a una organización regional de integración económica. Para los fines del Artículo 24, las referencias a “una mayoría de los Estados Partes” y “un tercio de los Estados Partes” no se aplicará a una organización regional de integración económica.
3. El presente Convenio estará sujeto a la ratificación de los Estados y organizaciones regionales de integración económica que lo hayan firmado.
4. Todo Estado u organización regional de integración económica que no firme el presente Convenio podrá aceptarlo, aprobarlo o adherirse a él en cualquier momento.
5. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional, designada en el presente como Depositario.

6. El presente Convenio entrará en vigor el sexagésimo día a contar de la fecha de depósito del trigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Depositario entre los Estados que hayan depositado ese instrumento. Un instrumento depositado por una organización regional de integración económica no se tendrá en cuenta para los fines de este párrafo.
7. Para los demás Estados y otras organizaciones regionales de integración económica, el presente Convenio surtirá efecto sesenta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.
8. El Depositario notificará inmediatamente a todos los signatarios y Estados Partes:
 - a) cada firma del presente Convenio y la fecha correspondiente;
 - b) el depósito de todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y la fecha correspondiente;
 - c) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;
 - d) la fecha de entrada en vigor de toda revisión de los límites de responsabilidad establecidos en virtud del presente Convenio;
 - e) toda denuncia efectuada en virtud del Artículo 54.

Artículo 54 — Denuncia

1. Todo Estado Parte podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida al Depositario.
2. La denuncia surtirá efecto ciento ochenta días después de la fecha en que el Depositario reciba la notificación.

Artículo 55 — Relación con otros instrumentos del Convenio de Varsovia

El presente Convenio prevalecerá sobre toda regla que se aplique al transporte aéreo internacional:

1. entre los Estados Partes en el presente Convenio debido a que esos Estados son comúnmente Partes de
 - a) el *Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional* firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (en adelante llamado el Convenio de Varsovia);
 - b) el *Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional* firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 (en adelante llamado el Protocolo de La Haya);
 - c) el *Convenio, complementario del Convenio de Varsovia, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual* firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961 (en adelante llamado el Convenio de Guadalajara);

- d) el *Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia, el 12 de octubre de 1929 modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955*, firmado en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971 (en adelante llamado el Protocolo de la ciudad de Guatemala);
 - e) los Protocolos adicionales núms. 1 a 3 y el Protocolo de Montreal núm. 4 que modifican el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya o el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya y el Protocolo de la ciudad de Guatemala firmados en Montreal el 25 de septiembre de 1975 (en adelante llamados los Protocolos de Montreal); o
2. dentro del territorio de cualquier Estado Parte en el presente Convenio debido a que ese Estado es Parte en uno o más de los instrumentos mencionados en los apartados a) a e) anteriores.

Artículo 56 — Estados con más de un sistema jurídico

1. Si un Estado tiene dos o más unidades territoriales en las que son aplicables diferentes sistemas jurídicos con relación a cuestiones tratadas en el presente Convenio, dicho Estado puede declarar en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que el presente Convenio se extenderá a todas sus unidades territoriales o únicamente a una o más de ellas y podrá modificar esta declaración presentando otra declaración en cualquier otro momento.
2. Esas declaraciones se notificarán al Depositario e indicarán explícitamente las unidades territoriales a las que se aplica el Convenio.
3. Respecto a un Estado Parte que haya hecho esa declaración:
- a) las referencias a “moneda nacional” en el Artículo 23 se interpretarán como que se refieren a la moneda de la unidad territorial pertinente de ese Estado; y
 - b) la referencia en el Artículo 28 a la “ley nacional” se interpretará como que se refiere a la ley de la unidad territorial pertinente de ese Estado.

Artículo 57 — Reservas

No podrá formularse ninguna reserva al presente Convenio, salvo que un Estado Parte podrá declarar en cualquier momento, mediante notificación dirigida al Depositario, que el presente Convenio no se aplicará:

- a) al transporte aéreo internacional efectuado directamente por ese Estado Parte con fines no comerciales respecto a sus funciones y obligaciones como Estado soberano; ni
- b) al transporte de personas, carga y equipaje efectuado para sus autoridades militares en aeronaves matriculadas en ese Estado Parte, o arrendadas por éste, y cuya capacidad total ha sido reservada por esas autoridades o en nombre de las mismas.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

HECHO en Montreal el día veintiocho de mayo de mil novecientos noventa y nueve en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, siendo todos los textos igualmente auténticos. El presente Convenio quedará depositado en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional y el Depositario enviará copias certificadas del mismo a todos los Estados Partes en el presente Convenio, así como también a todos los Estados Partes en el Convenio de Varsovia, el Protocolo de La Haya, el Convenio de Guadalajara, el Protocolo de la ciudad de Guatemala y los Protocolos de Montreal.

LISTA DE LOS MIEMBROS DE IATA

ABX Air	Amapola Flyg
Aegean Airlines	American Airlines
Aer Lingus	ANA
Aero Republica	APG Airlines
Aeroflot	Arkia Israeli Airlines
Aerolineas Argentinas	Asiana Airlines
Aeromar	ASKY
Aeromexico	ASL Airlines France
Africa World Airlines	Atlantic Airways
Air Algerie	Atlas Air
Air Arabia	Austrian
Air Astana	Avianca
Air Austral	Avianca Costa Rica
Air Baltic	Avianca Ecuador
Air Botswana	Azerbaijan Airlines
Air Burkina	Azores Airlines
Air Cairo	Azul Brazilian Airlines
Air Caledonie	Badr Airlines
Air Canada	Bahamasair
Air Caraibes	Bamboo Airways
Air China	Bangkok Airways
Air Corsica	Batik Air
Air Dolomiti	Batik Air Malaysia
Air Europa	Belavia Belarusian Airlines
Air France	Biman Bangladesh Airlines
Air Guilin	Binter Canarias
Air India	Blue Air
Air Koryo	BoA Boliviana de Aviacion
Air Macau	Braathens Regional Airways
Air Madagascar	British Airways
Air Malta	Brussels Airlines
Air Mauritius	Bulgaria Air
Air Moldova	CAL Cargo Airlines
Air New Zealand	Camair-Co
Air Niugini	Cambodia Angkor Air
Air Nostrum	Capital Airlines
Air Peace	Cargojet Airways
Air Serbia	Cargolux
Air Seychelles	Caribbean Airlines
Air Tahiti	Carpatair
Air Tahiti Nui	Cathay Pacific
Air Tanzania	Cebu Pacific
Air Transat	China Airlines
Air Vanuatu	China Cargo Airlines
AirBridgeCargo Airlines	China Eastern
Aircalin	China Express Airlines
Airlink	China Postal Airlines
Alaska Airlines	China Southern Airlines
Albastar	CityJet
Allied Air	Condor
AlMasria Universal Airlines	Congo Airways

COPA Airlines
Corendon Airlines
Corsair International
Croatia Airlines
Cubana
Cyprus Airways
Czech Airlines
Delta Air Lines
DHL Air
DHL Aviation
Eastern Airlines
Eastern Airways
Egyptair
EL AL
Emirates
Ethiopian Airlines
Etihad Airways
EuroAtlantic Airways
European Air Transport
Eurowings
EVA Air
Evelop Airlines
FedEx Express
Fiji Airways
Finnair
Fly Baghdad
flydubai
FlyEgypt
Flynas
Flyone
Freebird Airlines
French Bee
Fuzhou Airlines
Garuda Indonesia
Georgian Airways
German Airways
GOL Linhas Aereas
Gulf Air
GX Airlines
Hahn Air
Hainan Airlines
Hawaiian Airlines
Hebei Airlines
Hi Fly
Hong Kong Air Cargo
Hong Kong Airlines
Hong Kong Express Airways
IBERIA
Icelandair
IndiGo
Iran Air
Iran Airtour Airline

Iran Aseman Airlines
Israir
ITA Airways
Japan Airlines
Japan Transocean Air
Jazeera Airways
Jeju Air
JetBlue
Jin Air
Jordan Aviation
Juneyao Airlines
Kam Air
Kenya Airways
KLM
Korean Air
Kunming Airlines
Kuwait Airways
La Compagnie
LAM
Lao Airlines
LATAM Airlines Brasil
LATAM Airlines Colombia
LATAM Airlines Ecuador
LATAM Airlines Group
LATAM Airlines Paraguay
LATAM Airlines Peru
LATAM Cargo Brasil
LATAM Cargo Chile
Loong Air
LOT Polish Airlines
Lucky Air
Lufthansa
Lufthansa Cargo
Lufthansa CityLine
Luxair
Malaysia Airlines
Mandarin Airlines
Martinair Cargo
Mas Air
Mauritania Airlines International
MEA
MIAT Mongolian Airlines
MNG Airlines
Myanmar Airways International
National Airlines
NCA Nippon Cargo Airlines
Neos
Nesma Airlines
Nile Air
NordStar
Nordwind Airlines
Nouvelair

Okay Airways	TAP Portugal
Olympic Air	TAROM
Oman Air	Tassili Airlines
Overland Airways	Thai Airways International
Paranair	Thai Lion Air
Pegas Fly	Thai Smile
Pegasus Airlines	Tianjin Airlines
PGA Portugalia Airlines	TUIfly
Philippine Airlines	Tunisair
PIA Pakistan International Airlines	Turkish Airlines
Polar Air Cargo	T'way Air
Poste Air Cargo	Ukraine International Airlines
Precision Air	UNI AIR
Privilege Style	United Airlines
Qantas	UPS Airlines
Qatar Airways	Ural Airlines
Qazaq Air	Urumqi Air
Ravn Alaska	UTair
Rossiya Airlines	Uzbekistan Airways
Royal Air Maroc	Vietjet
Royal Brunei	Vietnam Airlines
Royal Jordanian	Virgin Atlantic
Ruili Airlines	Virgin Australia
RusLine	Vistara
RwandAir	Volaris
S7 Airlines	Volotea
Safair	Vueling
SAS	Wamos Air
SATA Air Acores	West Air
Saudi Arabian Airlines	WestJet
SCAT Airlines	White Coloured by You
SF Airlines	Wideroe
Shandong Airlines	World2Fly
Shanghai Airlines	Xiamen Airlines
Shenzhen Airlines	YTO Cargo Airlines
Sichuan Airlines	
Silk Way West Airlines	
Singapore Airlines	
SKY Airline	
Smartavia	
Smartwings	
Solomon Airlines	
Somon Air	
South African Airways	
SpiceJet	
SriLankan Airlines	
SunExpress	
Suparna Airlines	
SWISS	
Syrianair	
TAAG Angola Airlines	
TACA	

DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO GENERAL

NOMBRAMIENTO DE INTERMEDIARIOS DE CARGA IATA BAJO UN SISTEMA DE CONSENTIMIENTO GENERAL PARA INTERMEDIARIOS ACREDITADOS EN EL PROGRAMA EUROPEO DE CARGA AÉREA (EACP)

(Nombre de la Compañía Aérea Miembro)

1) Por la presente deposita con el Director General de la IATA, su declaración de consentimiento general en el nombramiento de aquellos Intermediarios registrados en el Programa Europeo de Carga Aérea (EACP) con quienes ha elegido hacer negocios.

2) Por la presente manifiesta su acuerdo con los términos y condiciones de la [Resolución 805zz](#) de IATA y otras Resoluciones de IATA aplicables en el marco del EACP.

3) Por la presente reconoce, en calidad de miembro del EACP que participa en el Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga (CASS) y en el Plan de Supervisión de la Liquidación de CASS (CSMS), renuncia a todo requisito de fianzas/garantías financieras etc. Que no sean los proporcionados por el EACP.

4) Por la presente confirma que este consentimiento general entrará en vigor en todos los países en que se aplica el EACP a partir del 01 de mayo de 2004, o después de esa fecha si así se especificara, y permanecerá en vigor hasta que se retire mediante un aviso por escrito al Director General de IATA. La compañía aérea miembro confirma que los países con los cuales ésta no desea participar en el EACP se indican a continuación:

(Indíquense los países excluidos)

5) Por la presente reconoce que el nombramiento de un determinado Intermediario, en virtud de Consentimiento General puede retirarse mediante un aviso escrito dirigido a dicho Intermediario con copia al Director General de IATA.

Por: _____
(Firma) (Nombre de la Compañía aérea)

(Nombre) (Título)

(dirección de correo-e) (Fecha)

COMPAÑÍAS AÉREAS DE IATA QUE NOMBRAN AGENTES POR DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD

Los siguientes Miembros han depositado una Declaración de Acuerdo General con el Administrador de Agencias/Intermediarios para el nombramiento de Agencias/Intermediarios de acuerdo con las disposiciones de las Resoluciones 801, 805 y 807, Sección 2, Subapartado 2.4.1.1 Resolución 803, Sección 1, Subapartado 1.4.1.1 y de las Resoluciones 809 y 813, Sección 3, Subapartado 3.4.1.1.

La Tabla a continuación tiene tres columnas indicando con una 'x' si dicho Acuerdo General se aplica a los Agencias/Intermediarios situados en Area 1, 2 o 3 y al Programa Europeo de Cargo Aerea. Cuando dicho nombramiento para un área está limitado a o excluye un área geográfica se indica una nota en lugar de un 'x'.

Para poder actuar como Agente/Intermediario nombrado para Miembros cuyos nombres no figuran en la lista a continuación, o que no figuran en la lista de un área particular o en países o áreas geográficas que no están cubiertas por el Acuerdo General, el Agente/Intermediario tiene que tener en su posesión un Certificado de nombramiento otorgado por el Miembro involucrado.

	EACP	Area 1	Area 2	Area 3
ADRIA AIRWAYS	X			
AER LINGUS (EI)	X	X	X	
AEROLINEAS ARGENTINAS (AR)	X	X	X	X
AEROMEXICO (AM)			X	
AIR ALGERIE (AH)			9	
AIR CANADA (AC)	X	1	5	X
AIR FRANCE (AF)	X	X	X	X
AIR — INDIA (AI)		1	16	X
AIR MALAWI (QM)			X	
AIR MALTA P.L.C. (KM)	X		X	24
AIR MAURITIUS (MK)			X	
AIR NEW ZEALAND (NZ)	X		X	
AIR NIUGINI (PX)		X	X	X
AIR PACIFIC (FJ)				X
AIR VANUATU (NF)				X
AIR ZIMBABWE (UM)		X	X	
ALASKA AIRLINES (AS)		1		
ALITALIA S.P.A. (AZ)	X	X	X	X
ALL NIPPON AIRWAYS (NH)	X	8	X	X
AMERICAN AIRLINES (AA)	X	X	X	X
ANGOLA AIRLINES (DT)			13	
AUSTRIAN AIRLINES (OS)	X	X	X	X
AVIANCA (AV)		6	X	
BRITISH AIRWAYS (BA)	X	X	X	X
BWIA WEST INDIES AIRWAYS LTD		X		
CARGOLUX AIRLINES INT SA	X			
CATHAY PACIFIC (CX)	X	X	X	X
CONTINENTAL AIRLINES (CO)	X	X		X
CUBANA (CU)		X	X	X
CYPRUS AIRWAYS (CY)	X		X	
CZECH AIRLINES (OK)	X	X	X	X
DELTA AIR LINES (DL)	X	X	X	
DRAGONAIR (KA)				X
EGYPTAIR (MS)	X		20	X
EL AL (LY)		X	X	X
EMIRATES (EK)	X	X	X	X

	EACP	Area 1	Area 2	Area 3
ETHIOPIAN AIRLINES (ET)			X	X
FEDERAL EXPRESS (FX)		X	X	X
FINNAIR (AY)	X	X	X	X
GARUDA (GA)	X		X	X
GHANA AIRWAYS (GH)		X	X	
GULF AIR (GF)				X
IBERIA (IB)		X	X	X
ICELANDAIR (FI)			X	
IRAN AIR (IR)			X	X
JAPAN AIRLINES (JL)	X	X	X	X
JAT AIRWAYS	X	X	X	X
KENYA AIRWAYS (KQ)			16	X
KLM — KLM ROYAL DUTCH AIRLINES (KL)	X	X	X	X
KOREAN AIR (KE)	X	1	31	24
KUWAIT AIRWAYS (KU)		X	14	X
LACSA — LÍNEAS AÉREAS COSTARRICENSES S.A. (LR)		3, 7		
LAN CHILE CARGO (UC)		X		
LAN CHILE SA				X
LIBYAN ARAB AIRLINES (LN)			14	
LOT — POLISH AIRLINES (LO)	X		X	X
LTU — LTU INTERNATIONAL AIRWAYS (LT)				X
LUFTHANSA CARGO (LH)	X	X	X	X
LUXAIR (LG)			X	
MALAYSIA AIRLINES (MH)				X
MALEV — HUNGARIAN AIRLINES PUBLIC LTD. CO. (MA)			19	
MEA — MIDDLE EAST AIRLINES AIRLIBAN S.A. (ME)	X	X	14	X
NIPPON CARGO AIRLINES (KZ)	X		X	X
NORTHWEST AIRLINES (NW)		X	X	X
OLYMPIC AIRLINES		X	X	X
PAL — PHILIPPINE AIRLINES INC. (PR)		1	11	X
PIA — PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES CORP. (PK)		X	17	X
QANTAS (QF)	33	X	X	X
ROYAL JORDANIAN (RJ)		X	9	X
SAA — SOUTH AFRICAN AIRWAYS (SA)		X	X	X
SAS — SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEMS (SK)	X	X	X	X
SHANGHAI AIRLINES CO. LTD.	X			
SIA — SINGAPORE AIRLINES LTD. (SQ)		X	X	X
SINGAPORE AIRLINES CARGO (SQ)	X	X	X	X
SOLOMON AIRLINES (IE)				X
SRILANKAN (UL)			X	X
SWISS (LX)		X	X	
SYRIANAIR (RB)			15	
TAP — AIR PORTUGAL (TP)	X	X	X	
THAI AIRWAYS (TG)	X			32
THY — TURKISH AIRLINES INC. (TK)			X	X
T.M.A. — TRANS MEDITERRANEAN AIRWAYS S.A.L. (TL)		X	14	X
UNITED AIRLINES (UA)	X	1	X	X
WIDEROE (WF)			29	

EXPLICACIÓN DE LAS NOTAS:

- 1) Canadá solamente.
- 2) Caraibes solamente.
- 3) Mexico solamente.
- 4) Sud América solamente.
- 5) Reino Unido solamente.
- 6) Excepto Colombia.
- 7) Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá solamente.
- 8) Excepto Canadá.
- 9) Excepto Israel.
- 10) Intencionadamente omitido.
- 11) Limitado a los siguientes países: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Grecia, Holanda, Italia, Malta, Noruega, Países Bajos, Portugal, el Reino Unido, Suecia, Suiza y Turquía.
- 12) Intencionadamente en blanco.
- 13) Excepto Israel y Sud Africa.
- 14) Excepto Israel y Zimbabwe.
- 15) Limitado a Europa y los siguientes países: Arabia Saudita, Bahrain, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Kuwait, Líbano, Malawi, Oman, Qatar, Túnez y Zambia.
- 16) Excepto Sud Africa y Zimbabwe.
- 17) Excepto Israel, Territorios Ocupados, Sud Africa y Zimbabwe.
- 18) Intencionadamente en blanco.
- 19) Países Bajos solamente.
- 20) Excepto Gaza, Israel, Territorios Ocupados, Sud Africa (incl. Sud Africa Occidental/Namibia) y Zimbabwe.
- 21) Intencionadamente en blanco.
- 22) Limitado a Australia, Corea, Fiji, Hong-Kong, Japón, Nueva Zelanda y Taiwan.
- 23) Intencionadamente en blanco.
- 24) Australia solamente.
- 25) Intencionadamente en blanco.
- 26) Intencionadamente en blanco.
- 27) Intencionadamente en blanco.
- 28) Europa solamente.
- 29) Escandinavia incluidas Finlandia e Islandia solamente.
- 30) Intencionadamente en blanco.
- 31) Limitado a los siguientes países: Alemania, Austria, Francia, Italia, Países Bajos, el Reino Unido y Suiza.
- 32) Excepto las Islas Cook, Fiji, Macao y Papuasía Nueva Guinea.
- 33) solamente para Francia, Alemania, España y Reino Unido.

ASOCIACIONES NACIONALES DE FIATA — EUROPA

AUSTRIA

ZENTRALVERBAND SPEDITION & LOGISTIK -ZV-
Mariahilfer Grtel 39/1/1/8
Postfach 207
AT-1150 WIEN
Telephone: ++43-1-512 35 38
Fax: ++43-1-513 14 15
E-Mail: office@spediteure-logistik.at

President:
Mrs Heidegunde Senger-Weiss

Manager:
Mr Andreas Demmer

BELGIUM

CONFEDERATION DES EXPEDITEURS DE BELGIQUE
-CEB-
Jordaenskaai 25 — Bus 3
BE-2000 ANTWERPEN
Telephone: ++32-3-233 67 86
Fax: ++32-3-231 82 02
Internet: www.conexbe.be
E-Mail: ceb@vea-ceb.be

President:
Mr Jean-Claude Delen

Manager:
Mr Frank Boogaerts

CYPRUS

CYPRUS CLEARING AND FORWARDING AGENTS
ASSOCIATION -CCFAA-
339, Saint Andrew,
Andrea Chambers Bldg. Office No. 201
P.O. Box 53124
CY-3300 LIMASSOL
Telephone: ++357-25-37 01 65
Fax: ++357-25-37 02 91
Internet: www.ccci.org.cy
E-Mail: chamberf@cytanet.com.cy

President:
Mr Andreas Kazoulis

Manager:
Mr Iacovos Hadjivarnavas

CZECH REPUBLIC

ASSOCIATION OF FORWARDING AND LOGISTICS OF
THE CZECH REPUBLIC -SSL-
Hansa Trade Center, Ul. 1. pluku 8-10
CZ-10186 PRAGUE 8
Telephone: ++420-2-24 89 13 03
Fax: ++420-2-24 89 13 03
Internet: www.sslczech.cz
E-Mail: ssl@sslczech.cz

President:
Mr Josef Holan

Manager:
Mr Jiri Kladiva

DENMARK

THE DANISH FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION
-DSF-
Borsen
DK-1217 COPENHAGEN
Telephone: ++45-70 13 12 00
Fax: ++45-70 13 12 01
Internet: www.dasp.dk
E-Mail: bla@hts.dk

President:
Mr Bjarne Steffensen

Manager:
Mr Torben Holm

ESTONIA

ESTONIAN FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION
-EFFA-
Tulika 19
EE-10613 TALLINN
Telephone: ++372-6-50 51 02
Fax: ++372-6-50 51 03
Internet: www.ffa.ee
E-Mail: ffa@ffa.ee

President:
Mr Jaan Lepp

Manager:
Mrs Kersti Kraas

FINLAND

FINNISH FREIGHT FORWARDERS' ASSOCIATION —
SUOMEN HUOLINTALIIKKEIDEN LIITTO RY
Eteläranta 10 (3rd floor)
FI-00130 HELSINKI
Telephone: ++358-9-17 28 31
Fax: ++358-9-17 28 32 56
Internet: www.huolintaliitto.fi
E-Mail: maja.niirikoski@huolintaliitto.fi

President:
Mr Henry Fagerström

Manager:
Mr Krister Kronlund

FRANCE

TLF — TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE FRANCE
71, rue Desnouettes
FR-75015 PARIS
Telephone: ++33-1-53 68 40 40
Fax: ++33-1-53 68 40 99
Internet: www.e-tlf.com
E-Mail: hcornede@e-tlf.com

President:
Mr Alain Breau Mr Alain Fauqueur

Manager:
Mr Hervé Cornede

GERMANY

DEUTSCHER SPEDITIONS- UND LOGISTIKVERBAND
E.V. -DSL-
Weberstrasse 77
P.O. Box 1360
DE-53003 BONN
Telephone: ++49-228-91 44 00
Fax: ++49-228-914 40 99
Internet: www.spediteure.de
E-Mail: info@dslv.spediteure.de

President:
Mr Manfred F. Boes

Manager:
Mr Heiner Rogge

GREECE

ASSOCIATION OF INTERNATIONAL FREIGHT
FORWARDERS & LOGISTICS ENTERPRISES OF
GREECE -IFFAG&L-
137, Syngrou Avenue
GR-17121 ATHENS
Telephone: ++30-210-931 79 41
Fax: ++30-210-931 79 40
Internet: www.otenet.gr/syndde
E-Mail: syndde@otenet.gr

President:
Mr Alex Panokis

Manager:
Ms Irini Leraki

HUNGARY

ASSOCIATION OF HUNGARIAN FORWARDING AND
LOGISTIC SERVICE PROVIDERS (MAGYAR
SZALLITMANYOZOI ES LOGISZTIKAI SZOLGALTATOK
SZVETSEGE)
P.O. Box 337
HU-1364 BUDAPEST
Telephone: ++36-1-266 69 12
Fax: ++36-1-266 77 44
Internet: www.freightforwarders.hu
E-Mail: hungsped@elender.hu

President:
Mr István Kautz

Manager:
Mr Imre Torma

IRELAND

IRISH INTERNATIONAL FREIGHT ASSOCIATION -iifa-
Mercham House
Vernon Avenue, Clontarf
IE-DUBLIN 3
Telephone: ++353-1-833 14 29
Fax: ++353-1-853 22 68
Internet: www.iifa.ie
E-Mail: iifa@eircom.net

President:
Mr Michael Connolly

Manager:
Mr Pakenham Pim

ITALY

FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE IMPRESE DI
SPEDIZIONI INTERNAZIONALI — FEDESPEDI -
Via Emilio Cornalia 19
IT-20124 MILANO
Telephone: ++39-02-67 15 41
Fax: ++39-02-67 07 22 85
Internet: www.fedespediti.it
E-Mail: fedespediti@fedespediti.it

President:
Mr Pietro Vavassori

Manager:
Mr Alberto Petrozzi

LATVIA

LATVIAN NATIONAL ASSOCIATION OF FREIGHT FORWARDERS -LAFF-

Ventspils 50
LV-1002 RIGA
Telephone: ++371-7-60 34 83
Fax: ++371-7-60 13 19
Internet: www.laff.lv
E-Mail: laff@inbox.lv

President:
Mr Gundars Liberts

Manager:
Mr Raimonds Toms

LITHUANIA

FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION IN LITHUANIA

Plytu 10
P.O. Box 7
LT-5800 KLAIPEDA
Telephone: ++370-6-31 16 11
Fax: ++370-6-31 16 11
E-Mail: ekspedia@takas.lt

President:
Mr Mindaugas Karalius

Manager:
Mr Kestutis Norkus

LITHUANIAN NATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION -LINEKA-

Verkiu 44 — 306
LT-2600 VILNIUS
Telephone: ++370-2-77 90 36
Fax: ++370-2-77 90 36
Internet: www.lineka.lt
E-Mail: lineka@post.5ci.lt

President:
Mr Vytautas Levickas

Manager:
Mrs Olga Fadina

NETHERLANDS

FENEX — NETHERLANDS ASSOCIATION FOR FORWARDING AND LOGISTICS

ECT Building 3, Seattleweg 7 Portnumber 2801
P.O. Box 54200
NL-3008 JE ROTTERDAM
Telephone: ++31-10-402 03 98
Fax: ++31-10-452 73 67
Internet: www.fenex.nl
E-Mail: fenex@fenex.nl

President:
Mr Th.C. Damen

Manager:
Mr P.J.N. Van Os

NORWAY

NORWEGIAN LOGISTICS AND FREIGHT ASSOCIATION

Essendropsgate
Postboks 5489,
Majorstuen 3
NO-0305 OSLO
Telephone: ++47-23 08 87 80
Fax: ++47-23 08 87 81
Internet: www.ltl.no
E-Mail: trn@ltl.no

President:
Mr Michael Holmström

Manager:
Mr Tom Rune Nilsen

POLAND

POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION -PIFFA-

Swietojska Str. No. 3/2
PL-81-368 GDYNIA
Telephone: ++48-58-620 98 26
Fax: ++48-58-661 39 35
Internet: www.pisil.3miasto.net
E-Mail: pisil@3miasto.net

President:
Mr Franciszek Jasniak

Manager:
Mrs Elzbieta Soszynska

PORTUGAL

ASSOCIACAO DOS TRANSITARIOS DE PORTUGAL -APAT-

Av. Duque de Avila 9-7
PT-1000-138 LISBOA
Telephone: ++351-21-318 71 00
Fax: ++351-21-318 71 09
Internet: www.apat.pt
E-Mail: apatlis@apat.pt

President:
Mr Henrique Cardoso

Manager:
Mr Rogerio Alves Vieira

SLOVAKIA

ASSOCIATION OF LOGISTICS AND FREIGHT
FORWARDING OF THE SLOVAK REPUBLIC -ZLZ SR-
Nobelova 18
SK-83102 BRATISLAVA
Telephone: ++421-2-49 23 12 78
Fax: ++421-2-44 45 90 21
Internet: www.zzs.sk
E-Mail: zzs@zzs.sk

President:
Mr Frantisek Komora

Manager:
Mr Libor Kysucky

SLOVENIA

CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY OF
SLOVENIA Transport and Communications Association
Dimiceva 13
SI-1504 LJUBLJANA
Telephone: ++386-1-589 82 32
Fax: ++386-1-589 81 00
Internet: www.gzs.si
E-Mail: viktor.trstenjak@gzs.si

President:
Mr Rok Svetek

Manager:
Mr Victor Trstenjak

SPAIN

FEDERACION ESPANOLA DE TRANSITARIOS,
EXPEDIDORES INTERNACIONALES Y ASIMILADOS
-FETEIA-
Via Laietana, 32-34 — 4
ES-08003 BARCELONA
Telephone: ++34-93-268 94 30
Fax: ++34-93-319 20 80
Internet: www.feteia.org

President:
Mr Jordi Mallol

Manager:
Mr Manuel M. Vicens Matas

SWEDEN

SWEDISH INTERNATIONAL FREIGHT ASSOCIATION
-SIFA-
Ansgariegatan 10
P.O. Box 17114
SE-10462 STOCKHOLM
Telephone: ++46-8-442 43 80
Fax: ++46-8-84 43 00
Internet: www.swedfreight.se
E-Mail: info@swedfreight.se

President:
Mr Jan Sundling

Manager:
Mr Stefan Back

SWITZERLAND

VERBAND SCHWEIZERISCHER SPEDITIONS- UND
LOGISTIKUNTERNEHMEN-SPEDLOGSWISS
Elisabethenstrasse 44
P.O. Box
CH-4002 BASEL
Telephone: ++41-61-205 98 00
Fax: ++41-61-205 98 01
Internet: www.spedlogswiss.com
E-Mail: office@pedlogswiss.com

President:
Mr Paul Kurrus

Manager:
Mr Martin Oeschger

UNITED KINGDOM

BRITISH INTERNATIONAL FREIGHT ASSOCIATION —
BIFA
Redfern House, Browells Lance
GB FELTHAM,
MIDDLESEX TW13 7EP
Telephone: ++44-208-8442266
Fax: ++44-208-8905546
Internet: www.bifa.org
E-Mail: bifa@bifa.org

Director General:
Mr Robert Keen

Air Policy & Compliance:
Mr Michael Jones

*Individual National Associations logos will be added in the
final version of the Handbook*

SECCIÓN 3

RESOLUCIÓN 600*

EL ENVÍO

CSC(19)600

Vencimiento: Indefinite
Tipo: AA

SE RESUELVE que, con respecto a todo envío:

DEFINICIÓN

1. Según se usa en las Resoluciones de Conferencias, la palabra 'Envío' se refiere a una o más piezas (o bultos) de mercancía, aceptada(s) por el transportista de manos de un expedidor en un solo lugar y a un mismo tiempo, recibida en un solo lote, y transportada bajo un solo conocimiento aéreo o la constancia de embarque con destino a una sola dirección.

EMISIÓN DEL CONOCIMIENTO AÉREO *(Véase también Resoluciones 600a y 600b)*

2. Es necesario emitir un conocimiento aéreo individual para cada envío que ha de ser transportado internacionalmente a menos que se de una constancia de embarque.

3. Ningún transportista preparará un conocimiento aéreo ni transportará ninguna parte de un envío hasta no recibir el envío total.

4. A pesar de todo lo anterior, no se requerirá ningún conocimiento aéreo individual para transportar envíos compuestos enteramente de periódicos exclusivamente dentro del área de Noruega, Suecia, Dinamarca y/o Finlandia.

CONSTITUIDO DEL CONSTANCIA DE EMBARQUE *(Ver Resolución 600f)*

5. Con el consentimiento del expedidor, un constancia de embarque puede ser sustituida por un conocimiento aéreo (ver Resolución 600h).

6. Cuando se haya sustituido una constancia de embarque por un conocimiento aéreo, el expedidor podrá requerir y deberá recibir un recibo por la carga (ver Resolución 600g).

7. Ningún transportista creará una constancia de embarque o transportará ninguna parte de un envío hasta no recibir el envío total.

TRANSMISIÓN DE TÍTULO DE PROPIEDAD

8. Ningún Miembro formalizará — como servicio inherente al transporte de mercancías — ningún documento

cuyo único propósito sea efectuar la transmisión del título de propiedad de dichas mercancías en nombre del expedidor y/o del consignatario.

ACEPTACIÓN DEL ENVÍO

9. Al expedidor se le exigirá que ponga de manera legible y duradera en cada componente del envío la dirección indicando los mismos nombre, señas y país del consignatario que figuren en el conocimiento aéreo. Estas serán las mismas que en el conocimiento aéreo o como registradas en la constancia de embarque. Alternativamente, esta información se podrá indicar en una o más partes componentes siempre que todas las demás partes del envío lleven la correspondiente referencia cruzada.

10. Ningún Miembro añadirá, eliminará o cambiará ninguna parte de los documentos de transporte excepto en el conocimiento aéreo del transportista aéreo o la constancia de embarque.

11. Si el envío consiste parcialmente de artículos sujetos a los Reglamentos IATA sobre Mercancías Peligrosas (IATA Dangerous Goods Regulations), tales artículos tendrán que ser enumerados individualmente e indicados claramente en el conocimiento aéreo o en la constancia de embarque de acuerdo con la Resolución 600a.

INDAGACIÓN DEL ENVÍO

12. Ningún Miembro podrá hacer indagaciones ni proporcionar información sobre el despacho, la entrega o cualquier otro asunto en relación con el envío o con cualquier parte del envío después de la entrega al consignatario cuyo nombre aparece en el conocimiento aéreo o en la constancia de embarque, a menos que ello responda a una investigación iniciada por una agencia gubernamental o a una carta de reclamo en cuanto a pérdida o daños no aparentes.

ENTREGA DE ENVÍO

13. Ningún Miembro aceptará pedidos ni instrucciones de un expedidor o agente de obtener prueba de pago por la mercancía o de aceptación de uno o más giros de pago o documentos similares antes de la entrega de la mercancía al consignatario.

* Esta Resolución está en poder de todos los Agentes de Carga de la IATA.

RESOLUCIÓN 600a*

CONOCIMIENTO AÉREO

CSC(29)600a*
CBPP(17)600a*

Vencimiento: Indefinite
Tipo: B

8. La Secretaría elaborará los ejemplos de cumplimentación de conocimientos aéreos publicados en el Manual del Conocimiento Aéreo ([Anexo 'B'](#), [Apéndice 'C'](#)) publicados separadamente y de acuerdo con los procedimientos expuestos en el [Anexo 'B'](#) a la presente y las normas vigentes de los manuales de tarifas.

SE RESUELVE que:

1. A efectos del transporte internacional de carga, los Miembros tendrán que utilizar el Conocimiento Aéreo tal como se establece en los [Anexos 'A' y 'B'](#), o un registro del envío en la forma definida en la [Resolución 600f](#).

2. El Conocimiento Aéreo es un documento al que puede referirse como «Conocimiento Aéreo de Compañía Aérea», el cual lleva impresa la identificación del transportista, como el conocimiento aéreo denominado «Conocimiento Aéreo Neutral», sin identificación impresa del transportista emisor en forma alguna y utilizado por otro que no sea el transportista aéreo.

3. El transportista emisor es:

3.1 en el caso de «Conocimiento Aéreo de Compañía Aérea», el transportista cuyo formulario es utilizado; o:

3.2 en el caso de «Conocimiento Aéreo Neutral», bien:

3.2.1 el primer transportista, o

3.2.2 un transportista que se pretende utilizar en la ruta' o

3.2.3 un transportista que actúe como agente de manejo o agente de ventas del primer transportista en origen.

4. En un área donde no exista CASS, no se deberán utilizar conocimientos aéreos neutrales a menos que sean extendidos por un sistema computadorizado.

5. Al Secretario de la Conferencia de Servicios de Carga se le podrá presentar en cualquier momento propuestas para modificar el conocimiento aéreo. Dichas propuestas serán comunicadas por circular a todos los miembros de «Grupo de Procesos Comerciales de Carga» («Cargo Business Processes Panel») para su estudio y aceptación.

6. En caso de ser aceptadas, tales propuestas serán circuladas a todos los Miembros mediante Aviso de Modificación de acuerdo con los procedimientos que se detallan en la [Resolución 601](#).

7. No será preciso aplicar las enmiendas adoptadas del [Anexo 'A'](#) hasta la siguiente impresión del conocimiento aéreo, pero en ningún caso se hará después de 18 meses desde la declaración de efectividad de estas enmiendas.

* Esta Resolución está en poder de todos los Agentes de Carga de la IATA.

RESOLUCIÓN 600a

Anexo 'A'

CONOCIMIENTO AÉREO — ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El conocimiento aéreo es un documento al que puede referirse como «Conocimiento Aéreo de Compañía Aérea», el cual lleva impresa la identificación del transportista, como el conocimiento aéreo denominado «Conocimiento Aéreo Neutral», sin identificación impresa del transportista emisor en forma alguna y utilizado por otro que el transportista aéreo.

2. DIMENSIONES DEL CONOCIMIENTO AÉREO

Las dimensiones exteriores de un Conocimiento Aéreo serán entre 208 mm (8.2 pulgadas) y 230 mm (9 pulgadas) de ancho y entre 274 mm (10.8 pulgadas) y 305 mm (12 pulgadas) de largo. El tamaño de las casillas y las distancias desde la esquina superior e izquierda del papel será mantenida exactamente como se indica en el [Apéndice 'A'](#).

3. DESCRIPCIÓN DEL JUEGO DEL CONOCIMIENTO AÉREO DE COMPAÑÍA AÉREA

El Conocimiento Aéreo de Compañía Aérea se imprimirá como se especifica a continuación:

3.1 el Original 3 (para el Expedidor) tendrá la misma disposición, términos y sombreado que se especifica en el [Apéndice 'B'](#);

3.2 la Copia 4 (Recibo de Entrega) tendrá la misma disposición, términos y sombreado que se especifica en el [Apéndice 'C'](#);

3.3 el Original 1 (para el Transportista Emisor) y el Original 2 (para el Consignatario) tendrán la misma disposición, términos y sombreado según que se especifica en el [Apéndice 'D'](#);

3.4 el resto de las copias tendrán la misma disposición, términos y sombreado que se especifica en el [Apéndice 'E'](#);

3.5 el conocimiento aéreo de compañía aérea consistirá en un juego de ocho copias como mínimo y se marcará en el orden que se indica. El color es opcional y las compañías aéreas aceptarán tanto los conocimientos aéreos coloreados como los no coloreados.

Título	Color
Original 3 (para el Expedidor)	Azul
Copia 8 (para el Agente)	Blanca
Original 1 (para el Transportista Emisor)	Verde
Original 2 (para el Consignatario)	Rosa
Copia 4 (Recibo de Entrega)	Amarilla
Copia 5 (copia extra)	Blanca
Copia 6 (copia extra)	Blanca
Copia 7 (copia extra)	Blanca

Si se utilizan colores, las copias serán en papel coloreado o papel blanco con la tinta impresa del color apropiado, según se indica más abajo;

3.6 las copias adicionales que tienen la misma disposición, términos y sombreado que en el [Apéndice 'E'](#) pueden incluirse en el juego del Conocimiento Aéreo hasta un máximo de cinco copias que deben imprimirse en papel blanco marcado con copia XX ('Copia Extra para el Transportista') — XX indica el número de la copia del Conocimiento Aéreo — y pueden colocarse en cualquier lugar del juego del Conocimiento Aéreo a continuación del Original 1 (para el Transportista Emisor);

3.7 no obstante las estipulaciones de los Subapartados [3.5](#) y [3.6](#) anteriores, cuando los transportistas utilizan sistemas automatizados para emitir el Conocimiento Aéreo:

3.7.1 se ejecutará el Conocimiento Aéreo en un juego que incluya como mínimo las tres copias originales'

3.7.2 se pueden producir otras copias del Conocimiento Aéreo por medios automatizados, en origen, en ruta, o en destino, según sea necesario'

3.7.3 siempre que en el transbordo interlineo:

3.7.3.1 cuando no sea posible realizar un cambio del registro de envío, al menos cinco copias, de las cuales una se titula «Original 2 (para el Consignatario)» y una copia se titula «Copia 4 (Recibo de Entrega)» sean proporcionadas al transportista que continua el transporte,

3.7.3.2 cuando sea posible realizar un cambio del registro de envío, no se requiere que las copias de un conocimiento aéreo sean entregadas al siguiente transportista. Sin embargo, los transportistas involucrados deben acordar adherirse a las provisiones de la [Resolución 600f](#).

4. DESCRIPCIÓN DEL JUEGO DEL CONOCIMIENTO AÉREO NEUTRAL

El Conocimiento Aéreo Neutral se imprimirá como se especifica a continuación:

4.1 el Original 3 (para el Expedidor) tendrá la misma disposición, términos y sombreado que se especifica en el [Apéndice 'B'](#);

4.2 la Copia 4 (Recibo de Entrega) tendrá la misma disposición, términos y sombreado que se especifica en el [Apéndice 'C'](#);

4.3 el Original 1 (para el Transportista Emisor) y el Original 2 (para el Consignatario) tendrán la misma disposición, términos y sombreado según que se especifica en el [Apéndice 'D'](#);

4.4 el resto de las copias tendrán la misma disposición, términos y sombreado que se especifica en el [Apéndice 'E'](#);

4.5 el Conocimiento Aéreo Neutral consistirá bien en un juego de ocho copias como mínimo, en el orden, y marcadas según se indican en [4.5.1](#); o en dos juegos de cuatro copias por lo menos, cada una en el orden, y marcados según se indican en [4.5.2](#). El color es opcional. Si se utilizan colores, las copias serán en papel coloreado o de papel blanco con el color de tinta apropiado impreso, según se indica más abajo;

4.5.1 un juego de ocho copias:

Título	Color
Original 3 (para el Expedidor)	Azul
Copia 8 (para el Agente)	Blanca
Original 1 (para el Transportista Emisor)	Verde
Original 2 (para el Consignatario)	Rosa
Copia 4 (recibo de Entrega)	Amarilla
Copia 5 (copia extra)	Blanca
Copia 6 (copia extra)	Blanca
Copia 7 (copia extra)	Blanca

4.5.2 dos juegos de cuatro copias cada uno:

Primer juego

Título	Color
Original 3 (para el Expedidor)	Azul
Copia 8 (para el Agente)	Blanca
Original 1 (para el Transportista Emisor)	Verde
Copia 7 (copia extra para el Transportista)	Blanca

Segundo juego

Título	Color
Original 2 (para el Consignatario)	Rosa
Copia 4 (recibo de Entrega)	Amarilla
Copia 5 (copia extra)	Blanca
Copia 6 (copia extra)	Blanca

4.6 el papel y el carbón, cuando se utilice, deben ser de una calidad tal que todas las copias sean claramente legibles;

4.7 el juego del Conocimiento Aéreo Neutral se conservará sujeto a un cabo de manera que:

4.7.1 no se desintegre y pierda hojas durante su manipulación normal, y

4.7.2 las copias puedan sacarse fácilmente y al sacarse una copia, la página no se rompa.

5. DESCRIPCIÓN DEL ANVERSO DEL CONOCIMIENTO AÉREO DE COMPAÑÍA AÉREA

5.1 Además de la información que se proporciona de los [Apéndices 'B'](#) hasta ['E'](#):

5.1.1 el número del Conocimiento Aéreo se colocará en la esquina izquierda superior, en la esquina derecha superior y en la esquina derecha inferior de todas las copias del Conocimiento Aéreo según se indica en el [Apéndice 'A'](#);

5.1.2 el número del Conocimiento Aéreo consistirá del número de código IATA de tres dígitos de compañía aérea del transportista emisor y del número de serie de ocho dígitos, incluyendo un dígito de control colocado al final a la derecha;

5.1.3 el dígito de control se determinará utilizando el sistema no ponderado de módulo 7;

5.1.4 el número de serie será del mismo tamaño y estilo similar de impresión y del mismo grosor que el número de código de la compañía aérea;

5.1.5 se utilizará un guión de separación entre el número de código de compañía aérea y el número de serie para el número que se indica en la parte derecha superior y en la parte derecha inferior;

5.1.6 en la casilla de Certificación del Expedidor, la parte de la declaración referida a los Reglamentos sobre Mercancías Peligrosas, a partir de la palabra «en cuanto...» deberá ser impresa en negrilla.

5.2 Además de la información indicada en los [Apéndices 'B'](#) hasta ['E'](#) se pueden indicar las siguientes características según opción del transportista:

5.2.1 se puede insertar un espacio en el número de serie del Conocimiento Aéreo entre el cuarto dígito y el quinto;

5.2.2 la insignia del transportista puede imprimirse en la casilla del nombre del transportista emisor y de su dirección;

5.2.3 el aviso conteniendo la referencia a las Condiciones del Contrato puede imprimirse en todas las copias que no son originales excepto en la Copia 4 (Recibo de Entrega);

5.2.4 el espacio en la casilla debajo de la referencia a las Condiciones del Contrato del Transportista, puede utilizarse para imprimir otras declaraciones pertinentes que puedan ser necesarias para cumplir con los requisitos nacionales;

5.2.5 las casillas «Vuelo/Fecha» y «Solamente para Utilización del Transportista» pueden ser sin título;

5.2.6 las palabras «También Notificar» pueden imprimirse después del título de la casilla «información

Contable» (aplicable solamente para el transporte doméstico);

5.2.7 la casilla «Valor Asegurado» y la casilla adyacente «Seguro» pueden estar sombreadas y sin título o impresión de la cláusula;

5.2.8 se puede facilitar una casilla «TC» (para Corrección de la Transacción), cuyo tamaño está limitado al espacio de dos caracteres y ubicada a la derecha de la casilla «Seguro»;

5.2.9 la casilla «Datos e Instrucciones para Manipulación» puede incluir la impresión de cinco subtítulos como máximo. En el ángulo inferior derecho de esta casilla, hay que insertar otra casilla titulada Información Especial para Aduanas, con unas dimensiones de 8 mm x 30 mm (0'3149 pulgadas x 1'1811 pulgadas). (La inserción de esta casilla es obligatoria).

5.2.10 cuando el Conocimiento Aéreo se emite en los EE.UU., la declaración «Estas Mercancías tienen la autorización de los EE.UU. para destino final Prohibida toda desviación contraria a la ley de los EE.UU.» se puede imprimir en la casilla «información sobre Manipulación»;

5.2.11 para facilitar la inserción de los cargos/cuotas incurridos frecuentemente, dichas descripciones de cargos/cuotas pueden imprimirse en las dos primeras líneas de la casilla «Otros Cargos»;

5.2.12 las casillas «Impuesto» pueden estar sombreadas y sin título;

5.2.13 las casillas sombreadas bajo las casillas «Total Otros Cargos Debidos al Transportista» pueden ser utilizadas para imprimir servicios;

5.2.14 se puede insertar debajo del Conocimiento Aéreo el(los) idioma(s) o una anotación indicando que los términos del formulario están disponibles en otro idioma y dónde puede obtenerse;

5.2.15 los conocimientos aéreos con los números codificados en barras, si se utilizaran, se imprimirán de acuerdo con la Práctica Recomendada 1600t y se indicarán, por lo menos, en uno de los lugares ilustrados en el [Apéndice 'F'](#). **Excepción:** *En el caso de los conocimientos aéreos producidos en papel de tamaño carta estadounidense, no puede utilizarse la esquina inferior derecha debido al limitado espacio disponible;*

5.2.16 los tres cuadros que indican «Información adicional de transporte» pueden estar sombreados y aparecer sin título. El rellenar estos cuadros es obligatorio;

5.2.17 no se puede imprimir y/o reimprimir nada adicional en el Conocimiento Aéreo de Compañía Aérea.

6. DESCRIPCIÓN DEL ANVERSO DEL CONOCIMIENTO AÉREO NEUTRAL

6.1 Además de la información contenida en los [Apéndices 'B'](#) hasta ['E'](#):

6.1.1 en la casilla de Certificación del Expedidor, la declaración referida a los Reglamentos sobre Mercancías Peligrosas, a partir de la palabra «en cuanto...» deberá ser impresa en negrilla;

6.1.2 la referencia de la imprenta deberá ir impresa en el extremo de la parte baja izquierda de todas las hojas del Conocimiento Aéreo Neutral, en la siguiente secuencia:

6.1.2.1 nombre de la imprenta,

6.1.2.2 número de referencia de producción,

6.1.2.3 fecha de producción;

6.1.3 se podrá imprimir el contenido de las siguientes casillas del Conocimiento Aéreo Neutral:

6.1.3.1 agente del transportista emisor, casilla con el nombre y la ciudad de dicho agente,

6.1.3.2 casilla con el número de código del agente IATA,

6.1.3.3 casilla con la firma del expedidor o de su agente, con su nombre.

6.2 No se debe añadir nada impreso o sobreimpreso en el Conocimiento Aéreo Neutral.

7. DESCRIPCIÓN DEL DORSO DEL CONOCIMIENTO AÉREO DE COMPAÑÍA AÉREA Y DEL CONOCIMIENTO AÉREO NEUTRAL

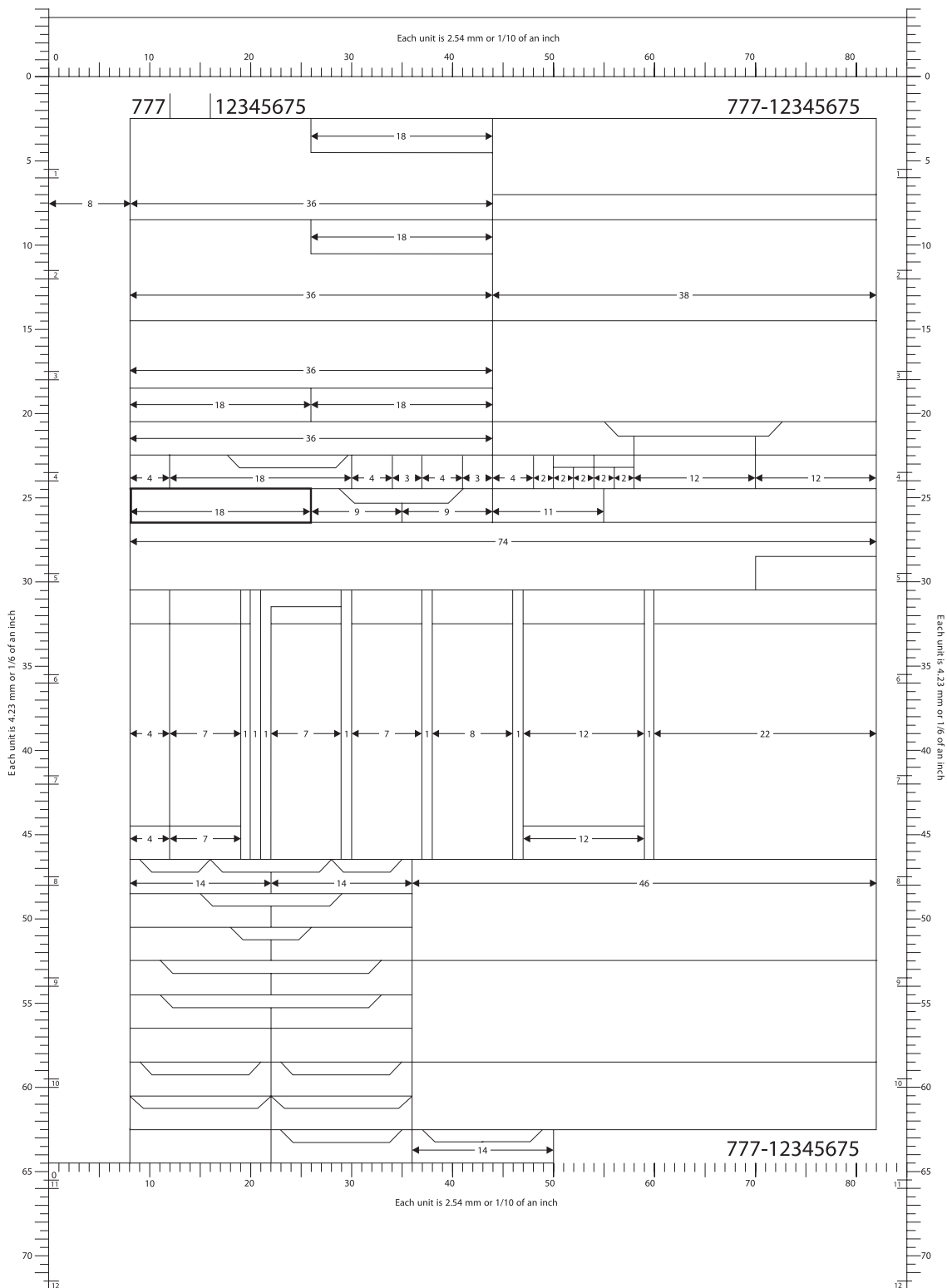
7.1 Las Condiciones del Contrato de IATA actualmente en vigor se imprimirán en tres copias originales del Conocimiento Aéreo de Compañía Aérea.

7.2 Las Condiciones Domésticas del Contrato, separadas de las Condiciones del Contrato de IATA actualmente en vigor pueden imprimirse adicionalmente en el Conocimiento Aéreo de Compañía Aérea a opción del transportista.

RESOLUCIÓN 600a

Anexo 'A'

Apéndice 'A'





Apéndice ‘B’

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)



Apéndice ‘C’

COPY 4 (DELIVERY RECEIPT)

RESOLUCIÓN 600a

Anexo 'A'

Apéndice 'D'

Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		Not Negotiable 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										
It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.												
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 PPD COLL	Other PPD COLL	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination		Requested Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE – If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".						
Handling Information												
												SCI
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 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						
Valuation Charge												
Tax												
Total Other Charges Due Agent												
Total Other Charges Due Carrier												
Total Prepaid		Total Collect		Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent								
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency										
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination										

RESOLUCIÓN 600a

Anexo 'A'

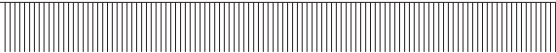
Apéndice 'E'

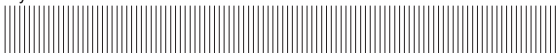
Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		Not Negotiable										
				Air Waybill Issued by										
				Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.										
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number												
Issuing Carrier's Agent 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	Other	PPD	COLL	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination		Requested Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE – If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".								
Handling Information														
SCI														
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														
Total Prepaid						Total Collect						Signature of Shipper or his Agent		
Currency Conversion Rates			CC Charges in Dest. Currency			Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent								
For Carrier's Use only at Destination			Charges at Destination											Total Collect Charges

RESOLUCIÓN 600a

Anexo 'A'

Apéndice 'F/1'

Shipper's Name and Address	Shipper's Account Number	 Not Negotiable 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

Shipper's Name and Address	Shipper's Account Number	Not Negotiable 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



Shipper's Name and Address	Shipper's Account Number	Not Negotiable 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

RESOLUCIÓN 600a

Anexo 'A'

Apéndice 'F/2'

Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		Not Negotiable			
				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		It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.			
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			
To By First Carrier Routing and Destination to by to by				Optional Shipping Information			
Airport of Destination				Declared Value for Carriage			
Requested Flight/Date				Declared Value for Customs			
Amount of Insurance				INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".			
Handling Information							
SCI							
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							
Total Prepaid		Total Collect		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			
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency					
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination					
		Total Collect Charges		Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent			

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

RESOLUCIÓN 600a

Anexo 'A'

Apéndice 'F'

Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		 Not Negotiable 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				It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.										
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 PPD	COLL	Other PPD	COLL	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
Airport of Destination			Requested Flight/Date			Amount of Insurance			INSURANCE – If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".					
Handling Information														
													SCI	
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 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								
Valuation Charge														
Tax														
Total Other Charges Due Agent														
Total Other Charges Due Carrier														
Total Prepaid		Total Collect		Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent										
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency												
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination												
				Total Collect Charges										

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

RESOLUCIÓN 600a

Anexo 'B'

CUMPLIMENTACIÓN, DISTRIBUCIÓN Y TRANSMISIÓN DEL CONOCIMIENTO AÉREO

1. GENERAL

1.1 El conocimiento aéreo es un documento al que puede referirse como «Conocimiento Aéreo de Compañía Aérea», el cual lleva impresa la identificación del transportista, como el conocimiento aéreo denominado «Conocimiento Aéreo Neutral», sin identificación impresa del transportista emisor en forma alguna y utilizado por otro que el transportista aéreo.

1.2 El transportista emisor o su agente se encargarán de que, al ejecutar un conocimiento aéreo, se efectúen todas las anotaciones necesarias.

1.2.1 Toda enmienda (incluyendo adiciones) a la información que se indica o que se exige en el conocimiento aéreo, efectuada por cualquier transportista participante siguiendo a la emisión inicial, debe efectuarse en todas las partes restantes del conocimiento aéreo y debe identificar adecuadamente al transportista que efectúa dichas modificaciones. La identificación del transportista debe indicarse lo más cerca posible nido(s) artículo(s) enmendado(s) sin borrar ninguna otra información. Dicha identificación deberá incluir el nombre oficial de la compañía aérea IATA o su código y el identificador IATA de lugar del aeropuerto o de la ciudad para indicar el lugar donde se efectúan las enmiendas. Las enmiendas de las cantidades del conocimiento aéreo se efectuarán de acuerdo con la [Resolución 612](#).

1.3 Cuando se devuelve un envío porque no ha sido entregado, el nuevo conocimiento aéreo que se emite por el transporte de regreso, tendrá:

1.3.1 el número del conocimiento aéreo original anotado en la casilla «información Contable»;

1.3.2 todos los cargos que se deberían haber cobrados pero que no lo fueron al consignatario original, insertados en la casilla «Otros cargos» y el total insertado en la casilla «Total Otros Cargos a Cobrar al Transportista» en la columna «Debido».

1.4 El transportista emisor no insertará ni permitirá la inserción en el conocimiento aéreo, de ninguna instrucción con relación a que los cargos que se indican a cobrar al consignatario serán cobrados a otra persona que no sea el consignatario; pero esto no impedirá que cualquier otra persona efectúe el pago de dichos cargos, en nombre del consignatario, al transportista recaudador.

1.5 En el caso de Conocimiento Aéreo Neutral, el participante que lo complete en nombre del transportista emisor, deberá asegurarse que su uso ha sido autorizado por el mismo.

2. CUMPLIMENTACIÓN DEL CONOCIMIENTO AÉREO

Las casillas del anverso del conocimiento aéreo se cumplimentarán adecuadamente. Véase la Guía del Conocimiento Aéreo de IATA ([Adjunto 'B'](#), [Apéndice 'C'](#)), publicada separadamente.

Las casillas sombreadas y con título son solamente para uso del transportista.

Las casillas sombreadas y sin título no deben usarse.

Los números rodeados por un círculo, a la derecha de los títulos, y todos los números entre paréntesis en el texto siguiente, corresponden a los números de las casillas del ejemplo del conocimiento aéreo que se facilita en el [Apéndice 'A'](#).

2.1 Número del conocimiento aéreo

Cuando no figure preimpreso, el número del conocimiento aéreo facilitado por el transportista emisor deberá ser incluido en el ángulo superior izquierdo, en el ángulo superior derecho y en el ángulo inferior derecho. El número del conocimiento aéreo deberá ser de un tamaño suficiente para poder ser leído y deberá consistir de

2.1.1 Código de Compañía Aérea 1A

Deberán incluirse los tres dígitos del código IATA del transportista emisor.

2.1.2 Guión de separación

Se deberá incluir un guión entre las casillas (1 A) y (1 B), y solamente en los ángulos derechos superior e inferior.

2.1.3 Número de serie 1B

2.1.3.1 Se deberá incluir un número de serie de ocho dígitos, incluyendo un dígito de comprobación en la posición extrema derecha.

2.1.3.2 Este dígito de comprobación será determinado utilizando el sistema no ponderado de módulo 7.

2.1.3.3 Puede introducirse un espacio en el número de serie entre los cuarto y quinto dígitos.

2.2 Aeropuerto de salida 1

Se insertará el código IATA de 3 letras del aeropuerto de salida (o ciudad donde el aeropuerto es desconocido) y que corresponderá a la información que se indica en [2.9.1.1](#).

2.3 Nombre del Transportista 1C Emisor y dirección

Si no está preimpreso se insertará el nombre del transportista emisor y la dirección de la oficina central

correspondientes al número de código de compañía aérea que se indica en 2.1.1.

2.4 Referencia a los originales ^(1D)

No se cumplimentará esta casilla.

2.5 Referencia a las Condiciones del Contrato ^(1E)

Esta casilla no se cumplimentará a menos que sea utilizada por el transportista emisor a su opción.

2.6 Expedidor

2.6.1 Nombre y dirección del Expedidor ⁽²⁾

2.6.1.1 Se insertará el nombre, dirección y país del expedidor (o el código de] país de dos letras).

2.6.1.2 Uno o más métodos de contacto (teléfono, telex o telefax) y número pueden ser incluidos abajo.

2.6.2 Número de cuenta del Expedidor ⁽³⁾

Esta casilla no se cumplimentará a menos que sea utilizada por el transportista emisor a su opción.

2.7 Consignatario

2.7.1 Nombre y dirección del Consignatorio ⁽⁴⁾

2.7.1.1 Se insertará el nombre, dirección y país del consignatario (o el código del país de dos letras).

2.7.1.2 Uno o más métodos de contacto (teléfono, telex o telefax) y número pueden ser incluidos abajo.

2.7.2 Número de cuenta del Consignatorio solamente para uso del Transportista ⁽⁵⁾

Esta casilla no se cumplimentará a menos que sea utilizada por el último transportista a su opción.

2.8 Agente del transportista emisor

2.8.1 Nombre y Ciudad ⁽⁶⁾

2.8.1.1 Si no se preimprime, se insertará el nombre y el lugar (aeropuerto o ciudad) del Agente de Carga IATA del transportista autorizado a la comisión.

2.8.1.2 Cuando la comisión a pagar a un Agente de Carga IATA en el país de destino, de acuerdo con las Normas para Agencias de Carga, se insertará el nombre y el lugar (aeropuerto o ciudad) de dicho Agente de Carga IATA, precedido por las palabras «Agente Comisionado».

2.8.2 Código IATA ⁽⁷⁾

Si no se preimprime, el código IATA del Agente de Carga indicado en 2.8.1.1 será insertado de la siguiente manera:

2.8.2.1 en las áreas que no son del CASS, se insertará el código IATA de siete dígitos;

2.8.2.2 en áreas del CASS, se insertará el código IATA de siete dígitos, seguido por un código de dirección del CASS de tres dígitos y un dígito de comprobación. Este dígito de comprobación será determinado utilizando el sistema no ponderado de módulo 7.

2.8.3 Número de cuenta ⁽⁸⁾

Esta casilla no se cumplimentará a menos que sea utilizada por el transportista emisor a su opción.

2.9 Itinerario

2.9.1 Aeropuerto de salida (idrecció del Primer Transportista) e itinerario solicitado ⁽⁹⁾

2.9.1.1 Se insertará el nombre del aeropuerto de salida como primera anotación que corresponderá a la información que se indica en 2.2

2.9.1.2 Se insertará todo itinerario solicitado.

2.9.2 Itinerario y Destino

2.9.2.1 A (por el Primer Transportista) ^(11A)

Se puede insertar el código IATA de tres letras del aeropuerto de destino o primer punto de transbordo (o ciudad donde se desconoce el aeropuerto porque la ciudad tiene más de un aeropuerto).

2.9.2.2 Por (Primer Transportista) ^(11B)

Se puede insertar el nombre del primer transportista, (ya sea el nombre completo o el código IATA de dos caracteres).

2.9.2.3 A (por el Segundo Transportista) ^(11C)

Se puede insertar el código IATA de tres letras del aeropuerto de destino o segundo punto de transbordo (o ciudad donde se desconoce el aeropuerto porque la ciudad tiene más de un aeropuerto).

2.9.2.4 Por (Segundo Transportista) ^(11D)

Se puede insertar el código IATA de dos caracteres del segundo transportista.

2.9.2.5 A (por el Tercer Transportista) ^(11E)

Se puede insertar el código IATA de tres letras del aeropuerto de destino o tercer punto de transbordo (o ciudad donde se desconoce el aeropuerto porque la ciudad tiene más de un aeropuerto).

2.9.2.6 Por (Tercer Transportista) ^(11F)

Se puede insertar el código IATA de dos caracteres del tercer transportista.

2.9.3 Aeropuerto de destino ⁽¹⁸⁾

Se puede insertar el aeropuerto de destino del último transportista (o ciudad cuando se desconoce el aeropuerto porque la ciudad tiene más de un aeropuerto).

2.9.4 Vuelo solicitud/Fecha — ^(19A) y ^(19B) solamente para uso del Transportista

Estas casillas han de ser cumplimentadas por el transportista/agente/expedidor que efectúe la reserva

2.10 Información contable ⁽¹⁰⁾

Sólo se puede insertar información contable exigida por los transportistas participantes tal como:

2.10.1 pago al contado o por cheque;

2.10.2 el pago por MCO se aceptará únicamente para equipaje despachado como carga; el número de MCO y el valor del Cupón de Cambio en la moneda del conocimiento aéreo, también deberá figurar, si es necesario, por el número del billete de pasaje, la fecha de vuelo y la ruta utilizada;

2.10.3 pago mediante Conocimiento de Pago del Gobierno (Government Bill of Lading - GBL); se indicará el número del GBL;

2.10.4 envío devuelto porque no ha sido entregado; el nuevo conocimiento aéreo para el transporte de regreso tendrá el número del conocimiento aéreo original;

2.10.5 el número de referencia del expedidor tal como lo indique el expedidor o su agente.

2.10.6 pago con tarjeta de crédito/se indicará el número de la tarjeta de crédito.

2.10.7 las palabras «También Notificar» pueden imprimirse después del título de la casilla «Información Contable» (aplicable solamente para el transporte doméstico);

2.11 Moneda ⁽¹²⁾

2.11.1 Se deberá incluir el código monetario ISO de tres letras aplicable en el país de origen de acuerdo con las normas tarifarias vigentes.

2.11.2 Todas las cantidades anotadas en el conocimiento aéreo, que no sean aquellas anotadas en las casillas «Cargos a Cobrar en la Moneda de Destino» (33A) hasta (33D), constatarán en la moneda especificada en 2.11.1.

2.12 Códigos de cargos — solamente ⁽¹³⁾ para uso del Transportista

Cuando los datos del conocimiento aéreo se transmiten electrónicamente, se cumplimentará esta casilla utilizando uno de los siguientes códigos:

CA — Pago parcial correspondiente a portes debidos, a crédito — pago parcial correspondiente a los portes pagados, en efectivo (Partial Collect Credit — Partial Prepaid Cash)

CB — Pago parcial correspondiente a portes debidos, a crédito — pago parcial correspondiente a los portes pagados, a crédito (Partial Collect Credit — Partial Prepaid Credit)

CC — Pago total a portes debidos (All charges collect)

CE — Pago parcial correspondiente a los portes debidos, con tarjeta de crédito — pago parcial correspondiente a los portes pagados, en efectivo (Partial collect credit card — partial prepaid cash)

CG — Pago total a portes debidos mediante «conocimiento de embarque expedido por un gobierno» («GBL», «Government bill of lading») (All Charges collect by GBL)

CH — Pago parcial correspondiente a los portes debidos, con tarjeta de crédito — pago parcial correspondiente a los portes pagados, a crédito (Partial collect credit card — partial prepaid credit)

CP — Pago a portes debidos, en efectivo (Destination collect cash)

CX — Pago a portes debidos, a crédito (Destination collect credit)

CZ — Pago total a portes debidos, con tarjeta de crédito (All charges collect by credit card)

NC — Tarifa de servicio sin cargo (No charge)

NG — Tarifa de servicio sin cargo por peso — otros cargos, pagados mediante «conocimiento de embarque expedido por un gobierno, ('GBL') (other charges prepaid by GBL)

NP — Tarifa de servicio sin cargo por peso — otros cargos, pagados en efectivo (other charges prepaid cash)

NT — Tarifa de servicio sin cargo por peso — otros cargos, a cobrar en destino (other charges collect)

NX — Tarifa de servicio sin cargo por peso — otros cargos, pagados a crédito (other charges prepaid credit)

NZ — Tarifa de servicio sin cargo por peso — otros cargos, pagados con tarjeta de crédito (other charges prepaid by credit card)

PC — Pago parcial correspondiente a portes pagados, en efectivo — pago parcial correspondiente a portes debidos, en efectivo (Part prepaid cash — Part collect cash)

PD — Pago parcial correspondiente a portes pagados, a crédito — pago parcial correspondiente a portes debidos, en efectivo (Part prepaid credit — Part Collect cash)

PE — Pago parcial correspondiente a los portes pagados, con tarjeta de crédito — pago parcial correspondiente a los portes debidos, en efectivo (Partial prepaid credit card — partial collect cash)

PF — Pago parcial correspondiente a los portes pagados, con tarjeta de crédito — pago parcial correspondiente a los portes debidos, con tarjeta de crédito (Partial prepaid credit card — partial collect credit card)

PG — Pago total mediante «conocimiento de embarque gubernamental» («GBL», «Government bill of lading») (All charges prepaid by GBL)

PH — Pago parcial correspondiente a los portes pagados, con tarjeta de crédito — pago parcial correspondiente a los portes debidos, a crédito (Partial prepaid credit card — partial collect credit)

PP — Pago total en régimen de portes pagados, en efectivo (All charges prepaid cash)

PX — Pago total en régimen de portes pagados, a crédito (All charges prepaid credit)

PZ — Todos los portes pagados con tarjeta de crédito (all charges prepaid by credit card).

2.13 Cargos

2.13.1 Cargos por Peso/Valor ^(14A) y ^(14B)

2.13.1.1 El expedidor o el agente insertarán una 'X', según corresponda, en las casillas (14A) o (14B).

2.13.1.2 Los cargos, anotados en las casillas (24A), (25A) o (2413), (2513), deben ser completamente pagados o completamente debidos, respectivamente.

2.13.2 Otros Cargos en Origen ^(15A) y ^(15B)

2.13.2.1 El expedidor o el agente insertarán una 'X', según corresponda, en las casillas (15A) o (15B).

2.13.2.2 Todos los cargos, anotados en las casillas (27A), (28A) o (2713), (28B) deben ser completamente pagados o completamente debidos, respectivamente.

2.13.3 Si la información indicada como exigido en los Apartados 2.13.1 y 2.13.2 está en conflicto con la información exigida por los Apartados 2.20 y 2.21, la última tendrá prioridad.

2.14 Valor declarado para ⁽¹⁶⁾ el transporte

2.14.1 Se insertará el valor declarado para transporte, según lo especificado por el expedidor.

2.14.2 Se insertará 'NVD' donde dice 'Ningún Valor Declarado'.

2.15 Valor declarado para ⁽¹⁷⁾ Aduanas

El expedidor o el agente pueden declarar e incluir el valor aduanaj que puede ser 'NCV', o bien dejar la casilla en blanco.

2.16 Valor asegurado ⁽²⁰⁾

2.16.1 Se insertará la cantidad que se debe asegurar, cuando la casilla no está sombreada y solo cuándo y cómo el transportista emisor ofrezca dicho servicio.

2.16.2 Cuando la casilla no está sombreada y el transportista emisor no proporciona el servicio o el expedidor no solicita un seguro, se insertarán 'XXX'.

2.16.3 Casilla de la cláusula de 'Seguro' ^(20A)

2.17 Información sobre ⁽²¹⁾ manipulación

Solamente se insertará información clara y concisa exigida por los transportistas participantes.

2.17.1 En el caso de mercancías peligrosas, para cuál se requiere el declaración de un expedidor una declaración: «Mercancías peligrosas según la Declaración del Expedidor adjunta» o «Mercancías peligrosas según DGD adjunta»; y si corresponde, la declaración «Avión exclusivamente carguero» o «CAO»

2.17.2 Cuando un envío contenga mercancías peligrosas y mercancías no peligrosas, se indicará el número de piezas de mercancías peligrosas ya sea antes o después de la declaración «Mercancías peligrosas según declaración del expedidor adjunta» o «Mercancías peligrosas según DGD adjunta».

2.17.3 Se puede insertar otra información sobre manipulación, utilizando, cuando hay, los códigos y abreviaturas en Carga-IMP, tal como:

2.17.3.1 marcas y números que figuran en el envío y método de embalaje;

2.17.3.2 nombre, dirección, país o código de dos letras del país y uno o más métodos de contacto (teléfono, telex o telefax) y número de toda persona a la cual deba notificarse la llegada del envío además del consignatario;

2.17.3.3 el nombre de documentos que deben acompañar al conocimiento aéreo, tal como el «Certificado del Expedidor para Animales Vivos»;

2.17.3.4 instrucciones especiales de manipulación que pueden exigirse;

2.17.3.5 cuando no esté preimpresa y si el conocimiento aéreo está emitido en los Estados Unidos, la declaración «Estos productos, tecnología o soporte lógico se exportaron de los Estados Unidos de conformidad con los Reglamentos de Administración de exportaciones. Prohibidas las desviaciones contrarias a la ley de los Estados Unidos».

2.17.3.6 Designación del Agent

cuando los detalles de un envío, incluyendo los detalles del manifiesto de carga, deben comunicarse a Aduanas y el agente ha decidido encargarse de efectuar la notificación, se insertará la declaración «información del manifiesto transmitida por:» o «AGT-» en la casilla de información sobre manipulación del conocimiento aéreo principal, seguido del identificador apropiado del agente, por e.j. El código de registro ABI o el código FIRMS para los Estados Unidos.

2.17.3.7 cuando sea necesario hacer una transferencia local en el lugar de destino y se conozca el lugar, se anotará «transferencia local en el lugar de destino a:» o «FIRMS-» en la casilla de información sobre manipulación, seguido del identificador de lugar apropiado, por. E.j. el código FIRMS para los Estados Unidos.

2.17.3.8 Información especial sobre aduanas (SCI — Special Customs Information)

Cuando se carga o descarga un envío en un aeropuerto en un país de la Unión Europea, se insertará el Código de Aduana de origen. Cuando no se carga ni descarga ningún envío en un país de la Unión Europea, se puede utilizar esta casilla para otra información de aduanas, hasta un máximo de 2 caracteres alfanuméricos.

2.18 Detalles de la ^{22A} hasta ^{22Z} valoración del envío

Se efectuará un juego separado de anotaciones para cada grupo de mercancías clasificadas por valor, comenzando cada una en una nueva línea, las partidas de mercancías peligrosas, si las hubiere, se anotarían en primer lugar.

Cada juego de anotaciones se cumplimentará tal como se describe en el [Apéndice 'B'](#). El detalle de cada casilla se cumplimentará como sigue:

2.18.1 Número de Bultos y RCP ^{22A}

2.18.1.1 Se insertará el número de bultos para la anotación de la tarifa aplicable.

2.18.1.2 Cuando la tarifa o cargo aplicable que figura en la casilla 22G es el resultado de una combinación de tarifas o cargos, deberá incluirse en una línea adicional el código IATA de tres letras de la tarifa del punto de combinación (RCP).

2.18.2 Peso Bruto ^{22B}

2.18.2.1 Se insertará el peso bruto de los bultos para la anotación del cálculo del valor de la tarifa aplicable.

2.18.2.2 El peso de la tara del recipiente de la unidad de carga, si es aplicable, deberá figurar aparte, en la línea de la tarifa clase 'X'.

2.18.3 Kg/Lb ^{22C}

La unidad de peso que se utiliza (K o L) se insertará solo en la primera línea tarifaria.

2.18.4 Código de Servicio ^{22Z}

Esta casilla no se cumplimentará a menos que sea utilizada por el transportista emisor a su opción de acuerdo con la Práctica Recomendada 1600d.

2.18.5 Clase de tarifa ^{22D}

Se insertará uno de los siguientes códigos según corresponda:

M — cargo mínimo (Minimum Charge)

N — tarifa normal (Normal Rate)

Q — tarifa de cantidad (Quantity Rate)

B — cargo básico (uso opcional) (Basic Charge)

K — tarifa por kilogramo (uso opcional) (Rate per Kilogramme)

P — tarifa de servicio internacional prioritario (international priority service rate)

C — tarifa de mercancías específicas (Specific Commodity Rate)

R — tarifa de clase (inferior a la tarifa normal) (Class Rate Reduction)

S — tarifa de clase (superior a la tarifa normal) (Class Rate Surcharge)

U — cargo o tarifa básica para recipiente de unidad de carga (Unit Load Device basic charge or rate)

E — tarifa adicional para el recipiente de la unidad de carga (Unit Load Device additional rate)

X — información complementaria para recipiente de unidad de carga (ULD) (Unit Load Device basic charge or rate)

Y — descuento para recipiente de unidad de carga (Unit Load Device discount)

W — recargo por (exceso de) peso (Weight Increase)

2.18.6 Número de la Mercancía ^{22E}

Esta casilla se cumplimentará de la siguiente manera:

2.18.6.1 cuando se aplica una tarifa de mercancía específica, se insertará el número IATA de descripción de mercancía en la línea clase de tarifa 'C' o 'U';

2.18.6.2 cuando sea aplicable una tarifa de clase reducida, el porcentaje será aplicado al cargo o tarifa e incluido en la línea de la tarifa clase 'R' precedido por el código al cual se refiere, por ejemplo, 33% de reducción de la tarifa normal, el cual se expresará como N67;

2.18.6.3 cuando sea aplicable una tarifa de sobrecargo, el porcentaje aplicable al cargo apropiado en la línea de la tarifa clase 'S' precedido por el código al cual se refiere, por ejemplo, sobrecargo del 50% del cargo mínimo, el cual se expresará como M150;

2.18.6.4 cuando sea aplicable una tarifa del recipiente de unidad de carga, el tipo de clase de tarifa ULD se insertará en la línea de la tarifa clase 'X'.

2.18.7 Peso Cobrable ^{22F}

2.18.7.1 se incluirá el peso a cobrar, calculado de acuerdo con las normas tarifarias aplicables.

2.18.7.2 cuando sea aplicable la tarifa de recipiente de unidad de carga:

2.18.7.2(a) cuando se base en cargo por pivote, se incluirá en la línea de la tarifa clase 'U';

2.18.7.2(b) cuando se base en cargo por pivote y en tarifa sobre pivote, el peso en exceso del pivote se deberá incluir en la línea de la tarifa clase 'E';

2.18.7.2(c) cuando sea aplicable un descuento del pesotara, dicho peso se incluirá en la línea de la tarifa clase 'X';

2.18.7.2(d) cuando sea aplicable un descuento, el peso al que se refiera deberá ser incluido en la línea de tarifa clase 'Y'.

2.18.8 Tarifa/Cargo ^{22G}

La correspondiente tarifa o cargo se insertará de la siguiente manera:

2.18.8.1 cuando se aplica un cargo mínimo, este cargo se insertará en la línea de la tarifa clase 'M';

2.18.8.2 cuando se aplica una tarifa normal, la tarifa aplicable por unidad de peso se insertará en la línea de la tarifa clase 'N';

2.18.8.3 cuando se aplica una tarifa de cantidad la tarifa aplicable por unidad de peso se insertará en la línea de la tarifa clase 'Q';

2.18.8.4 cuando se aplica una 'Tarifa Especial Experimental' dentro de Europa:

2.18.8.4(a) el cargo base aplicable se insertará en la línea de la tarifa clase 'B';

2.18.8.4(b) la tarifa por kilogramo aplicable se insertará en la línea de la tarifa clase 'K';

2.18.8.5 cuando se tarifa para clase de mercancías, la tarifa aplicable por unidad de peso se insertará en la línea de la tarifa clase 'C';

2.18.8.6 cuando se aplica una tarifa de descuento, esta tarifa por unidad de peso o cargo, según corresponda, se insertará en la línea de la tarifa clase 'R';

2.18.8.7 cuando se aplica un recargo de clase, la tarifa recargada por unidad de peso o cargo, según corresponda, se insertará en la línea de la tarifa clase 'S';

2.18.8.8 cuando se aplica un cálculo de tarifa del recipiente de unidad de carga:

2.18.8.8(a) cuando se basa en un cargo por pivote o en la tasa por unidad de peso, este cargo se insertará en la línea de la tarifa clase 'U';

2.18.8.8(b) cuando se basa en una tarifa por unidad de peso, se insertará tal tarifa en la línea de la tarifa clase 'U';

2.18.8.8(c) cuando se basa en un cargo por pivote y en una tarifa sobre pivote por unidad de peso, se insertará en la línea de la tarifa clase 'E';

2.18.8.8(d) cuando exista un descuento, bien por una suma global o descuento por unidad de peso, tal descuento se insertará en la línea de la tarifa clase 'Y' precedido por el símbolo menos (-).

2.18.8.9 siempre que sea posible, cuando se aplique un recargo por peso, éste se deberá insertar inmediatamente después de la última anotación hecha en línea destinada a indicar la tarifa.

¹⁵ **2.18.8.5** cuando se aplica una tarifa de servicio internacional prioritario, la tarifa aplicable por unidad de peso se insertará en la línea de la tarifa clase 'P';

2.18.8.6 cuando se tarifa para clase de mercancías, la tarifa aplicable por unidad de peso se insertará en la línea de la tarifa clase 'C';

2.18.8.7 cuando se aplica una tarifa de descuento, esta tarifa por unidad de peso o cargo, según corresponda, se insertará en la línea de la tarifa clase 'R';

2.18.8.8 cuando se aplica un recargo de clase, la tarifa recargada por unidad de peso o cargo, según corresponda, se insertará en la línea de la tarifa clase 'S';

2.18.8.9 cuando se aplica un cálculo de tarifa del recipiente de unidad de carga:

2.18.8.9(a) cuando se basa en un cargo por pivote o en la tasa por unidad de peso, este cargo se insertará en la línea de la tarifa clase 'U';

2.18.8.9(b) cuando se basa en una tarifa por unidad de peso se insertará tal tarifa en la línea de la tarifa clase 'U';

2.18.8.9(c) cuando se basa en un cargo por pivote y en una tarifa sobre pivote por unidad de peso, se insertará en la línea de la tarifa clase 'E';

2.18.8.9(d) cuando exista un descuento, bien por una suma global o descuento por unidad de peso, tal descuento se insertará en la línea de la tarifa clase 'Y' precedido por el símbolo menos (-);

2.18.8.10 siempre que sea posible, cuando se aplique un recargo por peso, éste se deberá insertar inmediatamente después de la última anotación hecha en línea destinada a indicar la tarifa.

2.18.9 Total ^(22H)

2.18.9.1 El cargo total o el descuento para la anotación de cada línea se insertará en la misma línea horizontal.

2.18.9.2 Cuando exista un descuento total, el mismo deberá ir precedido por el símbolo menos (-).

2.18.10 Naturaleza y Cantidad de las Mercancías (Incluyendo Dimensiones o Volumen) ^(22I)

Esta casilla se cumplimentará de la siguiente manera:

2.18.10.1 se insertará la descripción de las mercancías que comprende el envío;

2.18.10.2 para mercancías peligrosas, la anotación será tal como se indica en el Manual IATA del Conocimiento Aéreo y de acuerdo con las instrucciones publicadas en los Reglamentos IATA sobre Mercancías Peligrosas;

2.18.10.3 en el caso de los «Animales Vivos», la anotación deberá efectuarse de acuerdo con lo que se indica en el Manual IATA del Conocimiento Aéreo y de acuerdo con las instrucciones publicadas en los Reglamentos IATA sobre Animales Vivos;

2.18.10.4 en el caso de «envíos consolidados», cuando el conocimiento aéreo tiene uno o más manifiestos de carga conexos, la anotación indicará «Envío según relación adjunta»;

2.18.10.5 las dimensiones del envío constarán del mayor largo, el mayor ancho, la mayor altura, la unidad de medida y la cantidad de bultos:

2.18.10.5(a) si el envío es consolidado como una sola parte movable, sólo se requiere las dimensiones del envío consolidado global,

2.18.10.5(b) no se requieren las dimensiones de la carga presentada intacta en contenedores legítimos prefabricados para aeronaves o en paletas,

2.18.10.5(c) si no se dispone de las dimensiones y/o no pueden incluirse en el conocimiento aéreo en el momento

en que éste se cumplimenta, deberá insertarse entonces el volumen total del envío,

2.18.10.5(d) si no se dispone de las dimensiones ni del volumen total y no pueden incluirse en el conocimiento aéreo en el momento en que éste se cumplimenta, esta información debe entonces indicarse claramente insertando la frase «No se dispone de las dimensiones»;

2.18.10.6 cuando se utilice el recipiente de unidad de carga, se insertará su código de identificación en la línea de clase de tarifa 'X';

2.18.10.7 cuando el número de bultos indicado en la casilla (22A) es diferente del número real de bultos dentro de o sobre cada pieza de carga (por ej. ULD or plataforma) el número real de bultos se indicará como «...SLAC» («carga y cuenta del expedidor»). Esta SLAC debe registrarse en la línea en blanco. La designación de identificación ULD correspondiente se anotará en la línea subsiguiente cuando se utiliza un recipiente de unidad de carga;

2.18.10.8 además de la descripción de las mercancías, el expedidor o su agente podrán anotar la descripción armonizada apropiada de la mercancía así como el número del sistema del código y cuando se aplica el país de origen de las mercancías;

2.18.11 Número total de bultos ^(22J)

Cuando figure más de una anotación numérica en la casilla (22A), deberá incluirse el número total de bultos.

2.18.12 Peso bruto total ^(22K)

Cuando figure más de una anotación en la casilla (22B), deberá incluirse el peso bruto total.

2.18.13 Total ^(22L)

Cuando figure más de una anotación en la casilla (22H), deberá incluirse la suma.

2.19 Otros cargos ⁽²³⁾

2.19.1 En el momento de emisión del conocimiento aéreo, deberán incluirse otros cargos ocasionados en el punto de origen, bien sean completamente pagados o completamente a cargos debidos.

2.19.2 En el momento de emisión del conocimiento aéreo, deberán incluirse otros cargos ocasionados en ruta o en destino, bien sean completamente pagados o completamente a cargos debidos.

2.19.3 Otros cargos que figuren como debidos deberán ser considerados como desembolsos, de acuerdo con lo previsto en la [Resolución 614](#).

2.19.4 Otros cargos ocasionados en ruta o en destino y que no figuren en la casilla (23), deberán ser cobrados de acuerdo con [2.25.3](#).

2.19.5 Deberán incluirse las descripciones y cantidades de otros cargos excepto los impuestos en las casillas 26A y 26B.

2.19.6 Cuando el conocimiento aéreo sea transmitido por medios electrónicos, deberán utilizarse los siguientes códigos de cargo, demostrado en el Apéndice C será utilizado (definida en la [Práctica Recomendada 1682](#)).

2.19.7 Cuando la información del conocimiento aéreo no se transmite por medios electrónicos, se recomienda usar el procedimiento anterior teniendo en cuenta que, cuando no se utilice el código del cargo, deberá indicarse claramente en lenguaje normal a quien corresponde el cargo (por ej. debido al transportista o debido al agente).

2.19.8 La suma de otros cargos que figura en la casilla (23) deberá ser incluida en las casillas (27A), (27B), (28A) o (2813).

2.19.9 Cuando se devuelve un envío porque no ha sido entregado, el nuevo conocimiento aéreo para el transporte de regreso tendrá todos los cargos, que deberían haber sido cobrados pero no lo fueron al consignatario original, insertados en esta casilla.

2.19.10 En el conocimiento aéreo sólo puede figurar una vez el mismo código de cargo con el mismo código de remuneración.

2.20 Pagado

2.20.1 Cargo por Peso Pagado ^(24A)

2.20.1.1 Se insertará el cargo por peso/volumen del transporte aéreo que corresponderá al total que se indica en [2.18.9.1](#) y [2.18.13](#).

2.20.1.2 El cargo por peso/volumen, el cargo por valor y el impuesto se insertarán como completamente pagados o completamente debidos.

2.20.2 Cargo por valor pagado ^(25A)

2.20.2.1 Se insertará el cargo por valor, si corresponde. La estimación de un cargo por valor depende M valor declarado para el transporte según [2.14](#) y las normas tarifas aplicables.

2.20.2.2 El cargo por peso/volumen, el cargo por valor y el impuesto se insertarán como completamente pagados o completamente debidos.

2.20.3 Impuesto Pagado ^(26A)

2.20.3.1 Se insertará cualquier impuesto aplicable.

2.20.3.2 El cargo por peso/volumen, cargo por valor e impuesto se insertarán como completamente pagados o completamente debidos.

2.20.3.3 Los detalles del impuesto no están enumerados en la casilla (23).

2.20.4 Total de otros cargos pagados

El total «Otros cargos» deberá ser la suma de los cargos pagados que figuran en la casilla (23) «Otros cargos».

2.20.4.1 Apagar al Agente ^(27A)

Esta casilla no se utilizará salvo que se acepte localmente.

2.20.4.2 A pagar al Transportista ^(28A)

Se insertará el total de otros cargos debidos al transportista especificado en [2.19](#).

2.20.5 Casilla sin título ^(29A)

Esta casilla no se cumplimentará a menos que la utilice el transportista emisor a su opción.

2.20.6 Total Pagado ^(30A)

Se insertará el total de todos los cargos pagados, es decir, cargo por peso/volumen, cargo por valor, otros cargos pagados debidos al transportista y, si corresponde, el impuesto y otros cargos debidos al agente.

2.21 Debido

2.21.1 Cargo por Peso Debido ^(24B)

2.21.1.1 Se insertará el cargo por peso/volumen para el transporte aéreo y corresponderá al total indicado en [2.18.9.1](#) or [2.18.13](#).

2.21.1.2 Se insertará el cargo por peso/volumen, el cargo por valor y el impuesto como completamente pagados o completamente debidos.

2.21.2 Cargo por Valor Debido ^(25B)

2.21.2.1 Se insertará el cargo por valor, si corresponde. La estimación de un cargo por valor depende del valor declarado para el transporte de acuerdo con [2.14](#) y las normas tarifarias aplicable.

2.21.2.2 Se insertarán el cargo por peso/volumen, cargo por valor e impuesto como completamente pagados o completamente debidos.

2.21.3 Impuesto a Cobrar ^(26B)

2.21.3.1 Cuando esta casilla no esté sombreada, se insertará cualquier impuesto aplicable.

2.21.3.2 Se insertarán el cargo por peso/volumen, cargo por valor e impuesto como completamente pagados o completamente debidos.

2.21.3.3 No se anotarán en esta casilla los detalles del impuesto.

2.21.4 Total de otros cargos debidos

El total «Otros cargos» deberá ser la suma de los cargos debidos que figuran en la casilla (23) «Otros cargos».

2.21.4.1 A Pagar al Agente ^(27B)

Se insertará el total de los desembolsos a pagar al agente, especificados en 2.19.

2.21.4.2 A Pagar al Transportista ^(28B)

Se insertará el total de los desembolsos a pagar al transportista, especificados en 2.19.

2.21.5 Casilla sin título ^(29B)

Esta casilla no se cumplimentará a menos que la utilice el transportista emisor a su opción.

2.21.6 Total Debido ^(30B)

Se insertará el total de todos los cargos debidos, es decir, cargo por peso/volumen, cargo por valuación, otros cargos a pagar al transportista y al agente y, si corresponde, el impuesto.

2.22 Casilla de certificación ⁽³¹⁾ del Expedidor

Cuando no esté preimpresa, se insertará la firma del expedidor o de su agente (impresa, firmada o sellada).

2.23 Casilla de ejecución del Transportista

2.23.1 Ejecutado el (Fecha) ^(32A)

Se insertará la fecha de emisión del conocimiento aéreo en la secuencia del día, mes y año. El mes se indicará alfabéticamente, ya sea de manera abreviada o completo.

2.23.2 En (Lugar) ^(32B)

Se insertará el nombre del lugar de la emisión del conocimiento aéreo (aeropuerto o ciudad)

2.23.3 Firma del Transportista Emisor ^(32C) o de su Agente

Se insertará la firma del transportista emisor o de su agente.

2.24 Solamente para uso ⁽³³⁾ del transportistas en destino

No se cumplimentará esta casilla.

2.25 Cargos debidos ^(33A) hasta ^(33D) en la moneda de destino — solamente para uso del transportista

El último transportista podrá cumplimentar el original 2 (para el Consignatario), de la forma siguiente.

2.25.1 Tipo de Conversión de ^(33A) la Moneda ^(33C)

Se insertará el código de la moneda de destino seguido por el tipo de conversión de moneda.

2.25.2 Cargos debidos en la moneda ^(33B) de destino

Se insertará el importe indicado en la casilla (3013) «Total Debido» después de la conversión en la moneda del punto de destino al tipo de conversión de la moneda indicado en la casilla (33A).

2.25.3 Cargos en Destino ^(33C)

Los cargos recaudados en destino para el último transportista se insertarán en la moneda de destino.

2.25.4 Cargos Debidos Totales ^(33D)

Se insertará la suma de las casillas (33B) y (33C)

2.26 Información ^(34A) hasta ^(34C) opcional sobre el embarque

El expedidor o su Agente puede insertar la información opcional apropiada relativa al embarque según lo convenido con el transportista emisor. El sombreado en estas casillas indicará que no se han utilizado.

2.26.1 Número de referencia ^(34A)

Cuando esta casilla no aparece sombreada, se puede insertar un número de referencia según el acuerdo entre el expedidor/agente/transportista emisor.

2.26.2 Casilla sin título ^(34B)

Esta casilla no se cumplimentará a menos que sea utilizada por el transportista emisor si lo desea.

2.26.3 Casilla sin título ^(34C)

Esta casilla no se cumplimentará a menos que sea utilizada por el transportista emisor si lo desea.

2.27 Número del conocimiento ⁹⁹ aéreo codificado en barras

Estas zonas no se cumplimentarán a menos que sean utilizadas para incluir el número del conocimiento aéreo codificado en barras, de conformidad con la [Práctica Recomendada 1600t](#).

2.28 Conocimiento aéreo neutral

Cualquier alteración al número de código de compañía aérea, número de serie de conocimiento aéreo, nombre de la compañía aérea o dirección de la oficina central, producirá automáticamente la anulación de dicho conocimiento aéreo neutral.

3. DISTRIBUCIÓN DEL CONOCIMIENTO AÉREO

Las diversas copias del conocimiento aéreo se distribuyen de la siguiente manera:

3.1 Original 3 (para el Expedidor) se le entregará al Expedidor para servir como:

3.1.1 evidencia del recibo de las mercancías para embarque;

3.1.2 evidencia documentada de la firma del transportista y del expedidor en el contrato de transporte;

3.2 Copia 8 (para el Agente) a ser conservada por el agente o el transportista que ejecuta el conocimiento aéreo;

3.3 Original 1 (para el Transportista Emisor) a ser conservada por el transportista que emite el conocimiento aéreo para fines contables y para servir como evidencia documentada de la firma del transportista y del expedidor en el contrato de transporte.

3.4 Original 2 (para el Consignatario) para acompañar el envío hasta su destino final y entregar al consignatario en el momento de su entrega.

3.5 Copia 4 (Recibo de Entrega) debe estar disponible en el destino final y ser firmada por el consignatario, y conservada por el último transportista como:

3.5.1 recibo de entrega del envío;

3.5.2 evidencia de la cumplimentación del contrato de transporte por parte del transportista;

3.6 Copias 5, 6 y 7 (Copias extras) deben estar disponibles solamente para utilización de los transportistas.

4. TRANSMISION DEL CONOCIMIENTO AÉREO

En caso de transmisión del contenido de las casillas del conocimiento aéreo por medios electrónicos, se usará el mensaje «FWB», que se describe en el «Manual de Procedimientos IATA/ATA para Intercambio de Mensajes de Carga» ('Cargo-IMP') ([Resolución 670](#), Anexo 'A'), o el mensaje IFTMIN, que se describe en el Manual IATA de Mensajes Carga 'FACT' ('Cargo-FACT') ([Práctica Recomendada 1672](#), Anexo 'A'). Cuando dichos datos sean transmitidos por un Agente, se hará de acuerdo con la [Resolución 833](#), Apartado 2.4, de la Conferencia de Agencias de Carga.

4.1 Responsabilidad pos los datos

El expedidor responde la corrección de los datos relativos a la carga reflejados por el propio expedidor o en su nombre en el conocimiento aéreo o facilitados por el propio expedidor o en su nombre al transportista para que los refleje en el registro del envío.

4.2 Cuando dicha información es facilitada mediante «Intercambio Electrónico de Datos» («Electronic Data Interchange», «EDI»), es responsabilidad del expedidor o de su agente verificar, de acuerdo con las normas y especificaciones convenidas, el contenido y exactitud de los mensajes y posteriores mensajes EDI y si dichos mensajes están completos.

4.2.1 El expedidor o su agente indemnizará al transportista de todos los daños y perjuicios sufridos por él o por cualquier otra persona ante la que el transportista sea responsable, con motivo de la irregularidad, la incorrección o el carácter de incompletos de los detalles facilitados o las manifestaciones hechas por el expedidor o en su nombre.

RESOLUCIÓN 600a

Anexo 'B'

Apéndice 'A'

(1A) 1 (1B) (99) (1A) (1B) Shipper's Name and Address (2) Shipper's Account Number (3)	Not Negotiable (99) (1C) Air Waybill Issued by (99) Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. (1D)																								
Consignee's Name and Address (4)	Consignee's Account Number (5)																								
Issuing Carrier's Agent Name and City (6)																									
Agent's IATA Code (7)	Account No. (8)																								
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing (9)																									
To (11A) By First Carrier (11B) Routing and Destination to by to by	Reference Number (13) (14A) (15A) (15B) (15C) (15D) (15E) (15F) (15G) (15H) (15I) (15J) (15K) (15L) (15M) (15N) (15O) (15P) (15Q) (15R) (15S) (15T) (15U) (15V) (15W) (15X) (15Y) (15Z) Declared Value for Carriage (16) Declared Value for Customs (17)																								
Airport of Destination (18)	Requested Flight/Date (19A) (19B)																								
Handling Information (21)																									
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>No. of Pieces RCP (22A)</th> <th>Gross Weight (22B)</th> <th>kg (22C)</th> <th>lb (22D)</th> <th>Rate Class (22E)</th> <th>Chargeable Weight (22F)</th> <th>Rate / Charge (22G)</th> <th>Total (22H)</th> <th>Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) (22I)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(22J)</td> <td>(22K)</td> <td>(22L)</td> <td>(22M)</td> <td>(22N)</td> <td>(22O)</td> <td>(22P)</td> <td>(22Q)</td> <td>(22R)</td> </tr> </tbody> </table>		No. of Pieces RCP (22A)	Gross Weight (22B)	kg (22C)	lb (22D)	Rate Class (22E)	Chargeable Weight (22F)	Rate / Charge (22G)	Total (22H)	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) (22I)	(22J)	(22K)	(22L)	(22M)	(22N)	(22O)	(22P)	(22Q)	(22R)						
No. of Pieces RCP (22A)	Gross Weight (22B)	kg (22C)	lb (22D)	Rate Class (22E)	Chargeable Weight (22F)	Rate / Charge (22G)	Total (22H)	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) (22I)																	
(22J)	(22K)	(22L)	(22M)	(22N)	(22O)	(22P)	(22Q)	(22R)																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Prepaid (24A)</td> <td>Weight Charge (24B)</td> <td>Collect (24C)</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Valuation Charge (25A) (25B)</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Tax (26A) (26B)</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Total Other Charges Due Agent (27A) (27B)</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Total Other Charges Due Carrier (28A) (28B)</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Total Prepaid (29A) Total Collect (29B)</td> </tr> <tr> <td>Currency Conversion Rates (30A) (30B)</td> <td>CC Charges in Dest. Currency (30C) (30D)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>For Carrier's Use only at Destination (31A) (31B)</td> <td>Charges at Destination (31C) (31D)</td> <td>Total Collect Charges (31E) (31F)</td> </tr> </table>		Prepaid (24A)	Weight Charge (24B)	Collect (24C)	Valuation Charge (25A) (25B)			Tax (26A) (26B)			Total Other Charges Due Agent (27A) (27B)			Total Other Charges Due Carrier (28A) (28B)			Total Prepaid (29A) Total Collect (29B)			Currency Conversion Rates (30A) (30B)	CC Charges in Dest. Currency (30C) (30D)		For Carrier's Use only at Destination (31A) (31B)	Charges at Destination (31C) (31D)	Total Collect Charges (31E) (31F)
Prepaid (24A)	Weight Charge (24B)	Collect (24C)																							
Valuation Charge (25A) (25B)																									
Tax (26A) (26B)																									
Total Other Charges Due Agent (27A) (27B)																									
Total Other Charges Due Carrier (28A) (28B)																									
Total Prepaid (29A) Total Collect (29B)																									
Currency Conversion Rates (30A) (30B)	CC Charges in Dest. Currency (30C) (30D)																								
For Carrier's Use only at Destination (31A) (31B)	Charges at Destination (31C) (31D)	Total Collect Charges (31E) (31F)																							
Other Charges (23) 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. (31) Signature of Shipper or his Agent (32A) (32B) (32C) Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent (33A) (33B) (33C)																									

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

RESOLUCIÓN 600a
Anexo ‘B’
Apéndice ‘B’
ALTERNATIVE RATE CLASS LINE ENTRIES (see 2.18)

No. of Pieces RCP (22A)	Gross Weight (22B)	kg lb (22C)	Rate Class (22D)	Commodity Item No. (22E)	Chargeable Weight (22F)	Rate/Charge (22G)	Total (22H)	Nature and Quantity of Goods (22I)
No. of pieces	Gross weight	K or L	M	—	Chargeable weight	Minimum charge	Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	N	—	Chargeable weight	Rate per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	Q	—	Chargeable weight	Rate per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K	B	—	Chargeable weight	Basic charge	Box 22G	Nature of goods
—	—	—	K	—	Chargeable weight	Rate per kilogram	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	C	Commodity item number	Chargeable weight	Rate per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	R	Applicable rate class code followed by reduced percentage applicable to charge	Chargeable weight	Reduced charge	Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	R	Applicable rate class code followed by reduced percentage applicable to rate	Chargeable weight	Reduced rate per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	S	Applicable rate class code followed by increased percentage applicable to charge	Chargeable weight	Surcharged charge	Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	S	Applicable rate class code followed by increased percentage applicable to rate	Chargeable weight	Surcharged rate per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	U	Commodity item number	Chargeable weight	Rate per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	U	Commodity item number	Pivot weight	Pivot charge	Box 22G	Nature of goods
No. of pieces	Gross weight	K or L	U	Commodity item number	Chargeable weight	Flat charge	Box 22G	Nature of goods
—	—	—	E	—	Weight in excess of pivot weight	Over pivot rate per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
—	ULD tare weight	—	X	ULD rate class type	ULD tare weight allowance	—	—	ULD ID code
—	—	—	Y	—	Chargeable weight	A minus symbol followed by ULD flat discount	Box 22G	Nature of goods
—	—	—	Y	—	Chargeable weight	A minus symbol followed by ULD discount per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
—	—	K or L	W	—	Gross weight	Weight increase per unit of weight	Box 22F× Box 22G	Nature of goods
Rate combination point Boxes 22B to 22I to be completed when applicable. Cannot be placed as first rating line entry.								
22J	22K	—	—	—	—	—	22L	22I
Total Number of pieces	Total gross weight	—	—	—	—	—	Total charge	Nature of goods

RESOLUCIÓN 600a

Anexo 'B'

Apéndice 'C'

CARGA CÓDIGOS (véase 2.19.6)

CÓDIGO DE CARGOS	CATEGORÍA	DESCRIPCIÓN
AC	Animales vivos	Contenedor para Animales (Animal container)
AS	Misceláneos	Cuota por Servicio de Consolidación (Assembly service fee)
AT	Animales vivos	Acompañante (Attendant)
AW	Documentación	Cuota del Conocimiento Aéreo (Air waybill fee)
BA	Administración	Anticipos o garantías (Advances and/or guarantees)
BB	Administración	Servicio de evaluación (Appraisal Service)
BC	Administración	Copia del AWB (AWB copy)
BE	Administración	Cobranza de fondos (Collection of funds)
BF	Administración	Copias de documentos (Copies of documents)
BH	Administración	Servicio de mensajería (Messenger service)
BI	Administración	Tramitación de documentos de importación/exportación (Import/export documents processing)
BL	Administración	Certificado de la Lista Negra (Blacklist certificate)
BM	Administración	Retiro del envío después de las formalidades de despacho (Withdrawal of shipment after Despacho)
BR	Administración	Liberación Bancaria (Bank release)
CA	Aduanas	Fianza (Bonding)
CB	Aduanas	Cumplimentación/preparación de documentos (Completion/preparation of documents)
CC	Aduanas	Entrada manual de datos para fines de aduana (Manual data entry for Aduanas purposes)
CD	Aduanas	Aduana y Manutención — Destino (Despacho and Manutención — destination)
CE	Aduanas	Garantía de exportación/importación (Export/Import warrant)
CF	Aduanas	Inventario o inspección (Inventory and/or inspection)
CG	Aduanas	Procesamiento electrónico o transmisión de datos para fines de aduanas (Electronic processing or transmission of data for Aduanas purposes)
CH	Aduanas	Aduana y Manutención — Origen (Despacho and Manutención — origin)
CI	Aduanas	Recargos por sobretiempo u otros derechos de aduanas (Overtime and other Aduanas imposed charges)
CJ	Aduanas	Retiro (transportista de almacén a almacén) (Removal (carrier warehouse to warehouse))
DB	Administración	Cuota de Desembolso (Disbursement fee)
DC	Documentación	Certificado de origen (Certificate of Origin)
DD	Documentación	Preparación del manifiesto de carga (Preparation of Cargo manifest)
DF	Misceláneos	Cargo por Servicio de Distribución (Distribution service fee)
DG	Documentación	(Cancelación del AWB) AWB cancellation
DH	Documentación	Asesoría para la corrección de cargos del (AWB charges correction advice)
DI	Documentación	Nueva emisión del AWB (AWB re-waybiling)
DJ	Documentación	Prueba de entrega (Proof of delivery)

CÓDIGO DE CARGOS	CATEGORÍA	DESCRIPCIÓN
DK	Documentación	Orden de liberación (Release order)
EA	Carga por vía expresa	Manutención (Manutención)
FA	Manutención	Llegada de aeropuerto (Airport arrival)
FB	Manutención	Envíos internos (Domestic shipments)
FC	Administración	Cuota por Cargos Debidos (Charges collect fee)
FD	Manutención	Prioridad (Priority)
FE	Manutención	General (General)
FF	Manutención	Carga/descarga (Loading/unloading)
FI	Manutención	Ponderación (Weighing)
GA	Manutención	Consignación diplomática (Diplomatic consignment)
GT	Impuesto	Impuesto del Gobierno (Government Impuesto)
HB	Restos humanos	Mortuario (Mortuary)
HR	Restos humanos	Restos Humanos (Restos humanos)
IA	Manutención	Carga muy importante (Very important cargo (VIC))
IN	Administrativo	Primas de Seguros (Insurance premium)
JA	Despacho	Despacho, General (Despacho, General)
KA	Carga pesada/voluminosa	Manutención (Manutención)
KB	Carga pesada/voluminosa	Carga/descarga (horquilla elevadora) (Loading/Unloading equipment (forklift etc))
LA	Animales vivos	Animales Vivos (Animales vivos)
LC	Animales vivos	Limpieza (Cleaning)
LE	Animales vivos	Hotel (Hotel)
LF	Animales vivos	Cuarentena (Quarantine)
LG	Animales vivos	Inspección veterinaria (Veterinary inspection)
LH	Animales vivos	Almacenamiento (Almacenamiento)
LI	Animales vivos	Limpieza de establos/corrales (Cleaning of stalls/pens)
LJ	Animales vivos	Alquiler de establos/corrales (Rental of Stalls/pens)
MA	Misceláneos	Varios — A Pagar al Agente (Nota 1) (Misceláneos — due agent (see Note 1))
MB	Misceláneos	Varios — Sin Asignación (Nota 2) (Misceláneos — unassigned (see Note 2))
MC	Misceláneos	Varios — A Pagar al Transportista (Nota 3) (Misceláneos — due carrier (see Note 3))
MD a MN	Misceláneos	Varios — A Pagar al Último Transportista (Misceláneos — due last carrier)
MO a MX	Misceláneos	Varios — A pagar al transportista emisor (Misceláneos — due issuing carrier)
MY	Misceláneos	Recargo por combustible (Fuel surcharge — due issuing carrier)
MZ	Misceláneos	Varios — A Pagar al Transportista Emisor (Misceláneos — due issuing carrier)
NS	Misceláneos	Recargo por navegación, a pagar al transportista emisor (Navigation surcharge — due issuing carrier)
PA	Perecibles	Manutención (Manutención)
PB	Perecibles	Cámara frigorífica/congelador (Cool/cold room, freezer)
PK	Embalaje	Embalaje/Reembalaje (Packing/Repacking)
PU	Recolección y entrega	Recogida (Pick-up)
RA	Mercancías peligrosas	Recargo por Mercancías Peligrosas (Mercancías peligrosas fee)
RB	Mercancías peligrosas	Rechazo (Rejection)

CÓDIGO DE CARGOS	CATEGORÍA	DESCRIPCIÓN
RC	Administración	Referencia de Cargo (Referral of charge)
RD	Mercancías peligrosas	Cámara radiactiva (Radio-active room)
RF	Misceláneos	Cuota por Cobro de Próxima Remesa (RCF) (Remit following collection fee)
SA	Recolección y entrega	Entrega (Delivery)
SB	Recolección y entrega	Notificación de entrega (Delivery notification)
SC	Seguridad	Cargo por seguridad (Security charge)
SD	Recolección y entrega	Cargo Terrestre — Destino (Surface charge — destination)
SE	Recolección y entrega	Prueba de entrega (Proof of delivery)
SF	Recolección y entrega	Orden de entrega (Delivery Order)
SI	Misceláneos	Escala en Tránsito (Stop in transit)
SO	Almacenamiento	Almacenamiento — Origen (Almacenamiento — Origin)
SP	Manutención	Liberación Temprana Separada (Separate early release)
SR	Almacenamiento	Almacenaje — Destino (Almacenamiento — destination)
SS	Misceláneos	Servicio de Firma (Signature service)
ST	Impuestos	Impuesto sobre las Ventas del Estado (State sales Impuesto)
SU	Recolección y entrega	Cargo Terrestre (Surface charge — origin)
TA	Impuestos	Postal (Postal)
TB	Impuestos	Ventas (Sales)
TC	Impuestos	Timbre (Stamp)
TD	Impuestos	Estado (State)
TE	Impuestos	Estadísticas (Statistical)
TI	Impuestos	Impuestos (Impuestos) Impuesto al valor añadido para importaciones únicamente (Value Added Impuesto for import only)
TR	Misceláneos	Tránsito (Transit)
TV	Impuestos	Impuestos (Impuestos) Impuesto al valor añadido, general o para exportaciones (Value Added Impuesto general or for export)
TX	Impuestos	Impuestos (Impuestos)
UB	Recipiente de Unidad de Carga	Desembalaje (Disassembly)
UC	Recipiente de Unidad de Carga	Reajuste de ULD cargados incorrectamente (Adjusting of improperly loaded ULD)
UD	Recipiente de Unidad de Carga	Recargo por demora (Demurrage)
UE	Recipiente de Unidad de Carga	Arrendamiento (Leasing)
UF	Recipiente de Unidad de Carga	Nuevo trazado del perímetro (Recontouring)
UG	Recipiente de Unidad de Carga	Descarga (Unloading)
UH	Recipiente de Unidad de Carga	Manutención del Recipiente de Unidad de Carga (Manutención)
VA	Carga valiosa	Manutención (Manutención)
VB	Carga valiosa	Manutención de seguridad (guardias armadas/escolta) (Security (armed guard/escort) Manutención)
VC	Carga valiosa	Caja fuerte (Strongroom)
WA	Carga vulnerable	Manutención (Manutención)
XB	Sobrecargos/primas	Seguridad (Security)
XC	Sobrecargos/primas	Tiempo (Time)

CÓDIGO DE CARGOS	CATEGORÍA	DESCRIPCIÓN
XD	Sobrecargos/primas	Riesgo de Guerra (War risk)
XE	Sobrecargos/primas	Peso (Weight)
ZA	Almacenamiento	Realmacenamiento (Re-warehousing)
ZB	Almacenamiento	General (General)
ZC	Almacenamiento	Cámara frigorífica/congelador (Cool/Cold room, freezer)

Nota 1: El código MA se utiliza si los cargos varios se deben al agente pero no se los puede identificar ampliamente.

Nota 2: El código MB se utiliza si no puede determinarse si los cargos varios se deben al Agente o al Transportista.

Nota 3: El código MC se utiliza si los cargos varios se deben al transportista pero no se los puede identificar ampliamente.

Para indicar si los cargos corresponden al transportista o al agente, se utilizarán uno de los códigos: A (debido al agente) o C (debido al transportista) inmediatamente después de los códigos anteriormente citados y precediendo a los importes.

RESOLUCIÓN 600a

Anexo 'B'

Apéndice 'D'

ILUSTRACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL SISTEMA NO PONDERADO DE MÓDULO 7

El dígito de comprobación se determinará utilizando el sistema no ponderado de Módulo 7, que consiste en dividir entre siete los primeros siete dígitos del número de serie y utilizar el resto para verificación y como el octavo dígito.

El siguiente ejemplo ilustra la forma de utilizar el sistema no ponderado de Módulo 7 para generar un dígito de comprobación:

- Suponga que los primeros siete dígitos de un número de serie son: "1234567";
- Divida 1234567 entre 7

$$\begin{array}{r}
 \begin{array}{ccccccc}
 & 1 & 7 & 6 & 3 & 6 & 6 \\
 7 & \overline{) 1234567} \\
 \underline{7} & & & & & & \\
 53 & & & & & & \\
 \underline{49} & & & & & & \\
 44 & & & & & & \\
 \underline{42} & & & & & & \\
 25 & & & & & & \\
 \underline{21} & & & & & & \\
 46 & & & & & & \\
 \underline{42} & & & & & & \\
 47 & & & & & & \\
 \underline{42} & & & & & & \\
 5 & & & & & & \longrightarrow \text{Resto}
 \end{array}
 \end{array}$$

- Dado que "5" es el resto obtenido, se asignará el número "5" como octavo dígito y éste será el dígito de comprobación para el número de serie.
- El número de serie completo se leerá "12345675".

RESOLUCIÓN 606*

ETIQUETA CODIFICADA EN BARRAS

CBPP(08)606

Vencimiento: Indefinite
Tipo: B

RESUELTO que:

Sección 1 — General

1.1 Para el transporte de envíos, se podrá utilizar etiquetas de identificación en la forma de etiquetas codificadas en barras, adheridas a cada bulto y próxima a la dirección y nombre del consignatario, cuando el espacio lo permita. En ciertos casos, quizás sea necesaria más de una etiqueta, como ocurre cuando a los envíos se les aplican etiquetas por distintas partes (p.e., expedidores, transitarios, compañías aéreas) o cuando toda la cantidad de información opcional no cabe en la etiqueta que se está utilizando.

1.2 A efectos de esta Resolución, una etiqueta codificada en barras es la que contiene código(s) de barras. La etiqueta puede imprimirse automáticamente, previa petición, o estar impresa de antemano.

1.3 Un código de barras puede ser primario o secundario. El código primario es el que contiene el número del conocimiento aéreo y el número del bulto.

1.4 La etiqueta codificada en barras deberá contener la siguiente información **obligatoria**:

- 1.4.1 nombre de la compañía aérea;
- 1.4.2 número del conocimiento aéreo;
- 1.4.3 destino;
- 1.4.4 el código de barras primario.

1.5 La etiqueta puede contener la siguiente información **opcional**:

- 1.5.1 insignia de la compañía aérea;
- 1.5.2 puntos de transbordo;
- 1.5.3 número del bulto;
- 1.5.4 peso de este bulto;
- 1.5.5 número total de los bultos;
- 1.5.6 peso total de este envío;
- 1.5.7 número del conocimiento interno;
- 1.5.8 número del bulto del conocimiento;
- 1.5.9 información de manejo;
- 1.5.10 origen;

1.5.11 número total de los bultos del conocimiento interno;

1.5.12 peso total de los bultos del conocimiento interno;

1.5.13 nombre del producto;

1.5.14 otra información;

1.5.15. código de barras secundario.

1.6 La calidad de las etiquetas codificadas en barras debe ser la de un tipo que tenga características iguales o mejores que las comúnmente empleadas en las etiquetas de carga preimpresas. Estas características específicas incluyen:

- 1.6.1 poder adherente;
- 1.6.2 escala de temperaturas de servicio;
- 1.6.3 resistencia a la humedad.

Sección 2 — Especificaciones técnicas

2.1 En los [Anexos 'C' y 'D'](#) de esta Resolución, se definen la distribución y dimensiones mínimas de las etiquetas con códigos de barras.

2.2 La información indicada mediante códigos de barras estará de acuerdo con la Práctica Recomendada 1600t y será tal como se expresa en los [Anexos 'A' y 'B'](#) de esta Resolución.

2.3 No obstante lo establecido en esta Resolución, los transportistas y sus clientes que utilicen etiquetas de dimensiones distintas podrán continuar haciéndolo, siempre que se cumplan los requisitos de codificación de datos que se especifican en los [Anexos 'A' y 'B'](#) de esta Resolución.

Sección 3 — Cumplimentación

3.1 Los números enmarcados a la derecha de los títulos de las casillas, corresponden con los números en las casillas de la etiqueta de muestra que figura en el [Anexo 'C'](#) de esta Resolución.

3.2 La cumplimentación de las casillas obligatorias de la etiqueta será como figura a continuación:

3.2.1 Nombre de la compañía ¹ aérea

El nombre de la compañía aérea.

3.2.2 Número del conocimiento ² aéreo

El número del conocimiento aéreo para el envío. El número de serie puede indicarse en dos grupos de cuatro dígitos.

* Esta Resolución está en poder de todos los Agentes de Carga de la IATA.

3.2.3 Destino ³

El código IATA de tres letras del aeropuerto de destino. Cuando se desconoce el código de aeropuerto o la ciudad esté servida por más de un aeropuerto se puede utilizar el código IATA de tres letras de la ciudad.

3.2.4 Código de barras ⁵ primario

El código de barras primario contiene todos los elementos de la información descritos en el [Anexo 'A'](#) de esta Resolución. Cuando se imprime más de un código de barras en una etiqueta que contiene el código de barras primario, éste debe aparecer en primer lugar.

3.3 Cuando se utilicen las casillas de información opcional de la etiqueta la cumplimentación será como figura a continuación:

3.3.1 Insignia de la compañía ¹ aérea

Insignia de la compañía aérea.

3.3.2 Puntos de transbordo ⁶

El código IATA de tres letras de los aeropuertos de transbordo; o de las ciudades, cuando se desconozcan los códigos de aeropuerto o las ciudades estén servidas por más de un aeropuerto.

3.3.3 Número del bulto ⁶

El número del bulto del conocimiento aéreo.

3.3.4 Peso de este bulto ⁶

El peso total del envío especificado al cual va adherida la etiqueta, juntamente con la unidad de peso (K o L).

3.3.5 Número total del bultos ⁴

El número total de bultos que contenga el envío.

3.3.6 Peso total de este envío ⁶

El peso total del envío juntamente con la unidad de peso (K o L).

3.3.7 Información de manejo ⁶

Cualquier información relativa al manejo del envío.

3.3.8 Número del conocimiento ⁶ interno

El número del conocimiento interno (HWB — House Waybill).

3.3.9 Número del bulto del ⁶ conocimiento interno

El número del bulto del conocimiento interno.

3.3.10 Origen ⁶

El código IATA de tres letras del aeropuerto de origen; o de la ciudad, cuando se desconoce el código de aeropuerto o la ciudad este servida por más de un aeropuerto.

3.3.11 Número total de los ⁶ bultos del conocimiento interno

El número total de los bultos que contenga la expedición que se despache al amparo de este conocimiento interno.

3.3.12 Peso total de los bultos ⁶ del conocimiento interno

Peso total de los bultos representados por el conocimiento interno, juntamente con la unidad de peso (K o L).

3.3.13 Nombre del producto ⁶

Nombre comercial asociado al tipo de flete que se transporta.

3.3.14 Otra Información ⁶

Información que se puede añadir a discreción del usuario.

3.3.15 Código de barras ⁵ secundario

El(los) código(s) de barras secundario(s) se imprime(n) en la casilla 6 del [Anexo 'C'](#) de esta Resolución siempre que en la etiqueta se incluya un código de barras primario; en otro caso, se le(s) puede imprimir en la casilla 5. El(los) código(s) de barras secundario(s) contiene(n) los elementos de datos que se identifican en el [Anexo 'B'](#) de esta Resolución.

RESOLUCIÓN 606

Anexo 'A'

Código de Barras Primario (información sobre el número del conocimiento aéreo y el número del bulto)

Código de barras primario, de dieciséis caracteres numéricos continuos, en el que los datos codificados comprenderán los campos siguientes:

- = el prefijo numérico de tres dígitos de compañía aérea;
- = el número de serie numérico de ocho dígitos del conocimiento aéreo;
- = un carácter de separación de un solo dígito (siempre será cero);
- = un número único de cuatro dígitos de bulto, indicando cada bulto individual comprendido en un envío compuesto por múltiples bultos. Si no se usa este campo, comprenderá cuatro ceros;
- = un dígito de comprobación estándar, Código 128 — Módulo 103. No se imprimirá en formato legible por el ojo.

Nota: El código de barras ha de llevar la traducción legible por el ojo humano de todos los dígitos comprendidos en el campo, excepto el dígito de comprobación.

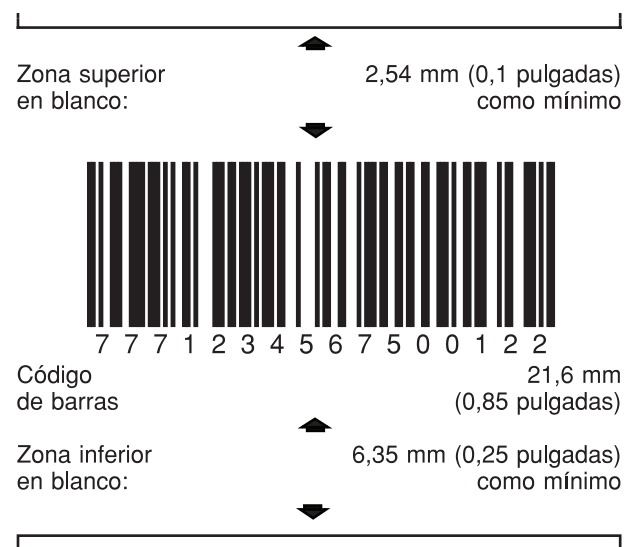
Ejemplos:

- a) conocimiento aéreo 777-12345675, número de bulto 3: 777 12345675 0 0003
- b) conocimiento aéreo 777-76543213, número de bulto 122: 777 76543213 0 0122
- c) conocimiento aéreo 777-32176546, no se utiliza el campo de bultos: 777 32176546 0 0000

El código de barras primario se imprimirá en la etiqueta de carga como se indica en los [Anexos 'C' y 'D'](#). No debe haber ninguna casilla en torno al código de barras con objeto de facilitar la lectura con la máxima eficacia.

El código de barras se imprimirá en Código 128 con una anchura mínima de barra estrecha (x dimensión) de 0,5 mm (0,02 pulgadas). El código de barras se imprimirá verticalmente (valía de estacas) con una altura mínima de barra de 21,6 mm (0,85 pulgadas).

El código de barras incluye las siguientes zonas superior e inferior en blanco:



Las zonas laterales en blanco serán según se especifica en la [Práctica Recomendada 1600t](#).

Las características ópticas del código de barras serán tales que éste resulte legible:

- = usando un escáner de contacto (lápiz lector);
- = a una distancia de 1,80 m (6 pies), como máximo, utilizando un escáner que no sea de contacto;
- = utilizando un escáner fijo montado en una cinta transportadora que se mueva a una velocidad de 1,80 metros (6 pies), aproximadamente, por segundo y una profundidad de campo de 12,7 a 803 mm (de 1/2 a 32 pulgadas).

RESOLUCIÓN 606

Anexo 'B'

Código de Barras Secundario

Cuando en una etiqueta, se imprima más de un código de barras secundario, el código de barras que contenga el número de conocimiento interno se imprimirá el primero de estos códigos de barras secundarios.

El código de barras secundario tendrá una longitud variable, según los campos utilizados. Se usarán identificadores de campo de un carácter, según se especifica a continuación. Las características de impresión del código de barras secundario, incluidas las dimensiones de las barras estrechas, las zonas en blanco y las características ópticas, serán iguales que las especificadas para el código de barras primario. El dígito de comprobación (AIM) estándar de la industria será el último carácter de la secuencia de datos en código de barras.

Simbología

La barra secundaria debe imprimirse usando el Código 128 y el estándar descrito en la [Práctica Recomendada 1600t](#).

Especificaciones

Identificador de Campo

El identificador de campo constará de un solo carácter alfabético, que se define a continuación:

Campo	Identificado	Formato (Cargo-IMP Estándar)
Destino	D	aaa
Número Total de Bultos	P	n[...4]
Puntos de Transferencia	C	aaa
Número del bulto	Q	n[...4]
Peso de Este Bulto	W	n[...7]p
Peso Total de Este Envío	T	n[...7]p
Información sobre Manejo	B	t[...38]
Origen	O	aaa
Número del Conocimiento Interno	H	m[1...12]
No. del bulto del Conocimiento Interno	Y	n[...4]
No. total de bultos del Conoc. Interno	S	n[...4]
Peso total de los bultos de Conocimiento Interno	A	n[...7]p
Información específica del transportista/cliente	Z	t[...65]
Identificador de bulto único	J	t[1...35]

Delimitador de Campo

El delimitador será el Signo Más (+). Observaciones: Los campos A, W y T han de incluir K o L como último carácter, para denotar kilogramos o libras.

Formato del Código de Barras

El formato constará del identificador de campo, al que seguirá inmediatamente el campo de datos. A éste, le seguirá inmediatamente después el delimitador de campo, repitiéndose la secuencia hasta que todos los datos queden codificados. El dígito estándar de comprobación de la industria ('AIM') será el último carácter comprendido en la secuencia de datos en código de barras. Al igual que ocurre con el código de barras primario, el dígito de comprobación no se imprimirá en formato legible por el ojo humano. No hay carácter de continuación. Si la cantidad de datos que hay que codificar, es demasiado grande para caber en la etiqueta en un solo código de barras secundario, entonces se deberá utilizar otro código de barras. Cada código de barras contendrá información completa para los campos de datos especificados por el identificador de campo.

Ejemplos:

- No. Conocimiento Interno: CHZH8-1234567
- Destino: ABY, Número de bultos del Conoc. Interno: 99.

Estos datos no caben en una etiqueta de 4 pulgadas (102 mm), por lo que se utilizarán dos códigos de barras. Las secuencias de datos serán las siguientes:

Código de Barras No. 1
HCHZH81234567
Código de Barras No. 2
DABY+S0099

Ejemplos de Códigos de Barras:

Ejemplo No. 1:



Ejemplo No. 2:



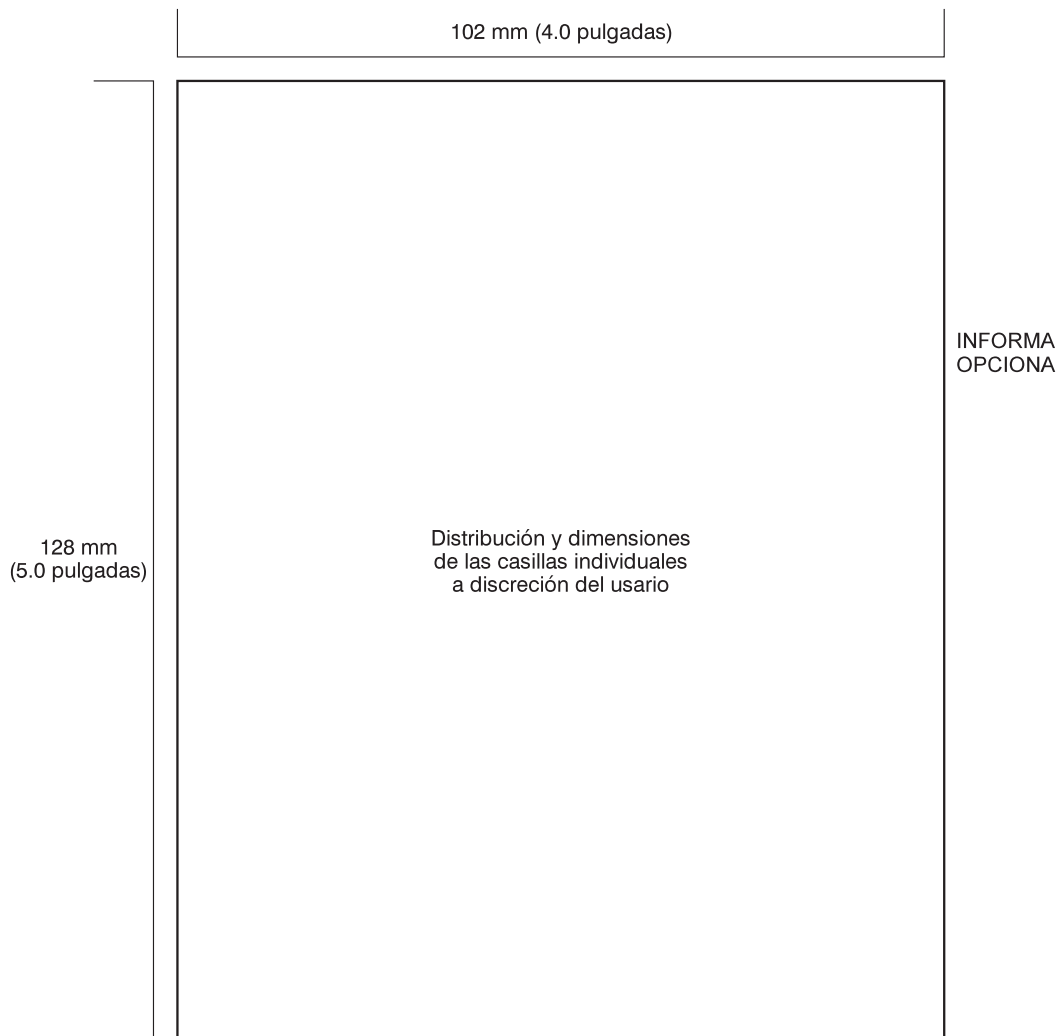
* La codificación de la información específica del transportista/cliente ha de ser el último dato codificado.

RESOLUCIÓN 606
Anexo ‘C’
ETIQUETA CODIFICADA EN BARRAS

102 mm (4.0 pulgadas)			
20 mm (0.79 pulgadas)	COMPañIA AEREA NOMBRE/INSIGNIA 1		
35 mm (1.38 pulgadas)	INFORMACION CODIFICADA EN BARRAS 5		
15 mm (0.59 pulgadas)	No. CONOCIMIENTO AEREO 2		
15 mm (0.59 pulgadas)	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center; vertical-align: middle;"> DESTINO 3 </td> <td style="width: 50%; text-align: center; vertical-align: middle;"> No. TOTAL DE BULTOS 4 </td> </tr> </table>	DESTINO 3	No. TOTAL DE BULTOS 4
DESTINO 3	No. TOTAL DE BULTOS 4		
43 mm (1.65 pulgadas)	INFORMACION OPCIONAL 6		

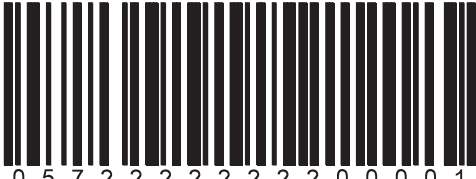
Nota: Las casillas que contienen información legible por el ojo humano han de ser tituladas.

ETIQUETA CODIFICADA EN BARRAS



Nota: Las casillas que contienen información legible por el ojo humano han de ser tituladas.

RESOLUCIÓN 606
Anexo 'D'
ETIQUETA CODIFICADA EN BARRAS

	102 mm (4.0 pulgadas)	
20 mm (0.79 pulgadas)	COMPAÑIA AEREA Air France	
35 mm (1.38 pulgadas)	 0 5 7 2 2 2 2 2 2 2 2 0 0 0 0 1	
15 mm (0.59 pulgadas)	No. CONOCIMIENTO AEREO 057 - 2222 2222	
15 mm (0.59 pulgadas)	DESTINO JFK	No. TOTAL DE BULTOS 2
43 mm (1.65 pulgadas)	INFORMACION OPCIONAL 	

Nota: Las casillas que contienen información legible por el ojo humano han de ser tituladas.

ETIQUETA CODIFICADA EN BARRA

	102 mm (4.0 pulgadas)		
20 mm (0.79 pulgadas)	AGENTE Panalpina		
35 mm (1.38 pulgadas)			
15 mm (0.59 pulgadas)	No. CONOCIMIENTO INTERNO (HWB) CHZH8 - 1234567		INFORMACION OPCIONAL
15 mm (0.59 pulgadas)	DESTINO ABY	No. TOTAL DE BULTOS HWB 99	
43 mm (1.65 pulgadas)			

Nota: Las casillas que contienen información legible por el ojo humano han de ser tituladas.

RESOLUCIÓN 606a*

ETIQUETA NO CODIFICADA EN BARRAS

CSC(21)606a

Vencimiento: Indefinite
Tipo: B

RESUELTO que:

Sección 1 — General

1.1 Para el transporte de envíos, a menos que se utilice una o más etiquetas de identificación en la forma de una etiqueta codificada en barras, conforme a la [Resolución 606](#), se utilizarán etiquetas de identificación en la forma de etiquetas no codificadas en barras, adheridas a cada bulto y próxima a la dirección y nombre del consignatario, cuando el espacio lo permita.

En ciertos casos, quizás sea necesaria más de una etiqueta, como ocurre cuando a los envíos se les aplican etiquetas por distintas partes (p.e., expedidores, transitarios, compañías aéreas) o cuando toda la cantidad de información opcional no cabe en la etiqueta que se está utilizando. Así, por ejemplo, un transitario puede añadir una etiqueta que contenga información del conocimiento aéreo interno, pudiendo añadirse posteriormente una segunda etiqueta que contenga información del conocimiento aéreo, al efectuarse la consolidación del envío.

1.2 A efectos de esta Resolución, una etiqueta no codificada en barras es la que no contiene código(s) de barras. La etiqueta puede ser preimpresa y cumplimentarse manualmente, aunque en algunos casos se la puede imprimir automáticamente, previa petición.

1.3 No obstante el contenido del [1.1](#), la etiqueta no es preciso que se utilice en el transporte de carga «on line».

1.4 La etiqueta deberá contener la siguiente información *obligatoria*:

- 1.4.1** nombre de la compañía aérea;
- 1.4.2** número del conocimiento aéreo;
- 1.4.3** destino;
- 1.4.4** número total de los bultos;

1.5 La etiqueta puede contener la siguiente información *opcional*:

- 1.5.1** insignia de la compañía aérea;
- 1.5.2** puntos de transbordo;
- 1.5.3** número del bulto;
- 1.5.4** peso de este bulto;
- 1.5.5** peso total de este envío;

- 1.5.6** número del conocimiento interno;
- 1.5.7** número del bulto del conocimiento;
- 1.5.8** información de manejo;
- 1.5.9** origen;
- 1.5.10** número total de los bultos del conocimiento interno;
- 1.5.11** peso total de los bultos del conocimiento interno;
- 1.5.12** nombre del producto;
- 1.5.13** otra información que pueda añadirse a discreción del cliente;
- 1.6** La calidad de las etiquetas debe ser la de un tipo que tenga características iguales o mejores que las comúnmente empleadas en las etiquetas de carga preimpresas. Estas características específicas incluyen:
 - 1.6.1** poder adherente;
 - 1.6.2** escala de temperaturas de servicio;
 - 1.6.3** resistencia a la humedad.

Sección 2 — Especificaciones técnicas

2.1 Una etiqueta de muestra, mostrando la localización de varias casillas, como figura en el [Anexo 'A'](#).

2.2 Las dimensiones de la etiqueta y información serán como figuran a continuación:

2.2.1 Las dimensiones mínimas de las casillas individuales deberán ser de 76 mm de ancho y 20 mm de alto.

2.2.2 Cuando existan dos casillas horizontales, una al lado de otra, podrán ser menores de 76 mm, pero por lo menos tendrán 38 mm de ancho.

2.2.3 La altura mínima de la información contenida en las casillas deberá ser 5 mm.

Sección 3 — Cumplimentación

3.1 Los números enmarcados a la derecha de los títulos de las casillas, corresponden con los números en las casillas de la etiqueta de muestra que figura en el [Anexo 'B'](#) de esta Resolución.

3.2 La cumplimentación de las casillas obligatorias de la etiqueta será como figura a continuación:

3.2.1 Nombre de la compañía ¹ aérea

El nombre de la compañía aérea.

* Esta Resolución está en poder de todos los Agentes de Carga de la IATA.

3.2.2 Número del conocimiento ² aéreo

El número del conocimiento aéreo para el envío. El número de serie puede indicarse en dos grupos de cuatro dígitos.

3.2.3 Destino ³

El código IATA de tres letras del aeropuerto de destino; o de la ciudad, cuando se desconoce el código de aeropuerto o la ciudad esté servida por más de un aeropuerto.

3.2.4 Número total de bultos ⁴

El número total de bultos que contenga la expedición.

3.3 Cuando se utilicen las casillas opcionales de la etiqueta la cumplimentación será como figura a continuación:

3.3.1 Insignia de la compañía ¹ aérea

Insignia de la compañía aérea.

3.3.2 Puntos de transbordo ⁵

El código IATA de tres letras de los aeropuertos de transbordo; o de las ciudades, cuando se desconozcan los códigos de aeropuerto o las ciudades estén servidas por más de un aeropuerto.

3.3.3 Número del bulto ⁶

El número del bulto del conocimiento aéreo.

3.3.4 Peso de este bulto ⁷

El peso total del envío especificado al cual va adherida la etiqueta, juntamente con la unidad de peso (K o L).

3.3.5 Peso total de este envío ⁸

El peso total del envío juntamente con la unidad de peso (K o L).

3.3.6 Información de manejo ⁹

Cualquier información relativa al manejo del envío.

3.3.7 Número del conocimiento ¹⁰ interno

El número del conocimiento interno (HWB — House Waybill).

3.3.8 Número del bulto del ¹¹ conocimiento interno

El número del bulto del conocimiento interno.

3.3.9 Origen ¹²

El código IATA de tres letras del aeropuerto de origen; o de la ciudad, cuando se desconoce el código de aeropuerto o la ciudad esté servida por más de un aeropuerto.

3.3.10 Número total de los bultos ¹³ del conocimiento interno

El número total de los bultos que contenga la expedición que se despache al amparo de este conocimiento interno.

3.3.11 Peso total de los bultos ¹⁴ del conocimiento interno

Peso total de los bultos representados por el conocimiento interno, juntamente con la unidad de peso (K o L).

3.3.12 Nombre del producto ¹⁵

Nombre comercial asociado al tipo de flete que se transporta.

3.3.13 Otra información ¹⁶

Información que se puede añadir a discreción del usuario.

RESOLUCIÓN 606a
Anexo ‘A’
**ETIQUETA NO CODIFICADA
EN BARRAS**

COMPAÑIA AEREA NOMBRE/INSIGNIA <i>(opcional)</i>	
No. CONOCIMIENTO AEREO	
DESTINO	NUMERO TOTAL DE BULTOS
PUNTOS DE TRANSBORDO <i>(opcional)</i>	NUMERO DE BULTO <i>(opcional)</i>
PESO DE ESTE BULTO <i>(opcional)</i>	PESO TOTAL DE ESTE ENVIO <i>(opcional)</i>
INFORMACION DE MANEJO <i>(opcional)</i>	
No. HWB CONOCIMIENTO INTERNO <i>(opcional)</i>	No. DE BULTO DEL CONOCIMIENTO INTERNO <i>(opcional)</i>
ORIGEN <i>(opcional)</i>	No. TOTAL DE LOS BULTOS DEL CONOCIMIENTO INTERNO <i>(opcional)</i>
PESO TOTAL DE LOS BULTOS DEL CONOCIMIENTO INTERNO <i>(opcional)</i>	NOMBRE DEL PRODUCTO <i>(opcional)</i>
OTRA INFORMACION	

Nota: Todas las casillas en la etiqueta han de ser tituladas.

RESOLUCIÓN 606a
Anexo ‘B’
**ETIQUETA NO CODIFICADA
EN BARRAS**

COMPAÑIA AEREA NOMBRE/INSIGNIA <i>(opcional)</i>		1
No. CONOCIMIENTO AEREO		2
DESTINO	NUMERO TOTAL DE BULTOS	3 4
PUNTOS DE TRANSBORDO <i>(opcional)</i>	NUMERO DE BULTO <i>(opcional)</i>	5 6
PESO DE ESTE BULTO <i>(opcional)</i>	PESO TOTAL DE ESTE ENVIO <i>(opcional)</i>	7 8
INFORMACION DE MANEJO <i>(opcional)</i>		9
No. HWB CONOCIMIENTO INTERNO <i>(opcional)</i>	No. DE BULTO DEL CONOCIMIENTO INTERNO <i>(opcional)</i>	10 11
ORIGEN <i>(opcional)</i>	No. TOTAL DE LOS BULTOS DEL CONOCIMIENTO INTERNO <i>(opcional)</i>	12 13
PESO TOTAL DE LOS BULTOS DEL CONOCIMIENTO INTERNO <i>(opcional)</i>	NOMBRE DEL PRODUCTO <i>(opcional)</i>	14 15
OTRA INFORMACION		16

Nota: Todas las casillas en la etiqueta han de ser tituladas.

RESOLUCIÓN 607*

ETIQUETAS REGLAMENTARIAS PARA ENVÍOS ESPECIALES

CSC(17)607

Vencimiento: Indefinite

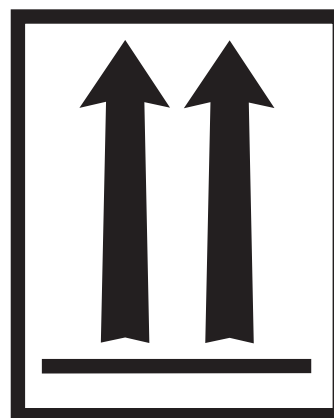
Tipo: B

SE RESUELVE que,

1. Los Miembros que deseen utilizar etiquetas engomadas o de colgar para envíos especiales harán uso de las etiquetas que figuran a continuación. La utilización de etiquetas en conformidad con el Anexo 'A' de la [Resolución 618](#) en el caso de mercancías peligrosas o en el caso de animales vivos de acuerdo con el Anexo 'A' de la [Resolución 620](#) es obligatoria.
2. Las dimensiones exteriores de estas etiquetas engomadas o de colgar (a excepción de la sigla «este lado de pie») no serán inferiores a 74 mm (2 15/16 in) de ancho por 105 mm (4 1/8 in) de altura.
3. Los colores, símbolos, idioma, texto y formato de las etiquetas y la respectiva clasificación de los envíos especiales a los que acompañan serán como figura en el [Anexo 'A'](#).
4. Si el espacio lo permite, las etiquetas reglamentarias para los envíos especiales se pondrán al lado del nombre y de la dirección del consignatario.
5. No obstante lo indicado en los [Apartados 2 y 3](#), los Miembros utilizarán las etiquetas que figuran en el [Anexo 'A'](#) en cuanto sustituyan su stock actual de etiquetas.
6. El texto de las etiquetas que figuran en el [Anexo 'A'](#) se redactará en dos idiomas como máximo, siempre que sea uno de ellos en Inglés.

RESOLUCIÓN 607

Anexo 'A'



Nombre de la etiqueta:

Orientación del bulto (este lado de pie)

Descripción:

Rojo o negro sobre fondo contrastado. Dimensiones no inferiores a 74 mm (2 15/16 in) de ancho por 105 mm (4 1/8 in) de alto.

Opcional:

El nombre del transportista puede imprimirse en el exterior del margen de la etiqueta.



Nombre de la etiqueta:

Perecedero.

Descripción:

Blanca con símbolos azules y caracteres impre-sosenblanco. Dimensiones no inferiores a 74 mm (2 15/16 in) de ancho por 105 mm (4 1/8 in) de alto.

Idioma:

Unicamente el nombre del transportista (opcional)

* Esta Resolución está en poder de todos los Agentes de Carga de la IATA.



Nombre de la etiqueta:	Frágil
Descripción:	Rojo con símbolos y caracteres impresos en blanco. Dimensiones no inferiores a 74 mm (2 15/16 in) de ancho por 105 mm (4 1/8 in) de alto.
Idioma:	Únicamente el nombre del transportista (opcional) y la palabra «Frágil» en dos idiomas como máximo.

RESOLUCIÓN 612*

SOLICITUD DEL EXPEDIDOR PARA CAMBIAR CANTIDADES EN EL CONOCIMIENTO AÉREO Y REGISTRO DE ENVÍO

CSC(10)612

CSC(19)612

Vencimiento: Indefinite

Tipo: B

SE RESUELVE que,

1. PAGO PAGADO/DEBIDO POR CARGOS DE TRANSPORTE

Toda solicitud para cambiar los cargos por transporte de debidos a pagados o viceversa, deberá ser efectuada por el expedidor o por su agente por escrito antes de la entrega del envío al consignatario o a su agente.

2. CANTIDAD DE DESEMBOLOSO

Toda solicitud para cambiar la(s) cantidad(es) de desembolso deberá ser efectuada por el expedidor o por su agente por escrito antes de la entrega del envío al consignatario o a su agente.

3. VALOR DECLARADO PARA EL TRANSPORTE

Toda solicitud para cambiar el valor declarado para el transporte deberá ser efectuada por el expedidor o por su agente por escrito antes de que el envío salga del aeropuerto de origen. No se cambiará el valor declarado para el transporte, o en el registro de envío, que se anota en el conocimiento aéreo después del despacho del envío desde el aeropuerto de salida que se indica en el conocimiento aéreo, o en el registro de envío.

4. CANTIDAD DEL SEGURO

Toda solicitud para cambiar la cantidad del seguro deberá ser efectuada por el expedidor o por su agente por escrito antes que el envío salga del aeropuerto de origen. La cantidad del seguro que se anota en el conocimiento aéreo, o en registro de envío, no se corregirá después del despacho del envío desde el aeropuerto de salida que se indica en el conocimiento aéreo, o en registro de envío.

5. CAMBIO DE CANTIDAD EN EL CONOCIMIENTO AÉREO O REGISTRO DE ENVÍO

No obstante las disposiciones especificadas anteriormente, la solicitud del expedidor para cambiar

* Esta Resolución está en poder de todos los Agentes de Carga de la IATA.

una cantidad del conocimiento aéreo, o la cantidad de registro en envío, solamente será tratada por el transportista sujeto a liquidación en el momento oportuno de toda acción correctiva exigida por el departamento(s) apropiado(s) del transportista distribuidor y/o transportista emisor involucrado. En el caso que no se pueda modificar el conocimiento aéreo antes de su despacho desde el aeropuerto de salida, solamente cuando el primer transportista y/o el transportista emisor en el aeropuerto de salida reciba la confirmación de que se ha tomado acción correctiva con éxito y que ha sido informada por el transportista distribuidor, será modificado (o se considerará que debería serlo).

RESERVAS GUBERNAMENTALES

ZAMBIA

For shipments from/to Zambia, modification from «charges-prepaid» to «charges collect» basis or vice versa at any stage after the issue of the original air waybill, may be made only against delivery of specific written authority for such modification, issued by the Zambian Government Department which issued the import/export permit/licence. (24.8.1977)

RESOLUCIÓN 614*

PROCEDIMIENTOS PARA DESEMBOLSOS

CSC(18)614
CSC(19)614

Vencimiento: Indefinite
Tipo: B

SE RESUELVE que,

1. Para los fines de esta Resolución, un desembolso es una(s) cantidad(es) cobrada(s) en destino, por el suministro de servicios incurridos en origen incidentales al transporte aéreo del envío. Dichos servicios estarán limitados al transporte, manejo y documentación previos.
2. El desembolso es cobrado por el último transportista y se lo debe al transportista emisor para que pague a un agente, o a otro transportista cuando dicha cantidad(es) se relaciona(n) a servicios llevados a cabo antes del transporte aéreo desde el punto de salida indicado en el conocimiento aéreo, o en el registro de envío.
3. Cuando corresponda, se deberán imponer los cargos por el cobro de desembolsos de acuerdo con la [Resolución 509](#) y 509e.
4. Dicha(s) cantidad(es) de desembolso debe(n) anotarse en el conocimiento aéreo, o en el registro de envío, de acuerdo con la [Resolución 600a](#), Anexo 'B'. Esta(s) cantidad(es) de desembolso y el cargo aplicable se indicará(n) separadamente en el conocimiento aéreo, o en el registro de envío, de la siguiente manera:
 - 4.1 cada cantidad de desembolso separada será anotada como debida al agente o debida al transportista en la casilla «Otros Cargos» de acuerdo con la [Resolución 600a](#);
 - 4.2 el cargo por desembolso impuesto de acuerdo con la [Resolución 509](#) y 509e será anotado como una cantidad debida al transportista en la casilla «Otros Cargos» de acuerdo con la [Resolución 600a](#);
 - 4.3 el total de las cantidades de acuerdo a los Subapartados 4.1 y 4.2 será anotado en la casilla «Total Otros Cargos Debidos a pagar al Agente» o «Total Otros Cargos Debidos a pagar al Transportista»;
 - 4.4 no se permitirá ninguna enmienda de la(s) cantidad(es) de desembolso excepto si el expedidor o su agente solicitan una enmienda por escrito antes de la entrega del envío al consignatario o a su agente, y a continuación del cobro de dicha cantidad enmendada del consignatario la diferencia que resulta de la enmienda deberá ser arreglada en origen.
5. Cuando la cantidad de desembolso y el cargo aplicable no pueden cobrarse al consignatario y tienen que debitarse al transportista emisor, estas cantidades serán cargadas nuevamente al expedidor o agente, según sea el caso, a tenor de las disposiciones de la [Resolución 801r](#).

* Esta Resolución está en poder de todos los Agentes de Carga de la IATA.

RESOLUCIÓN 618*

REGLAMENTOS IATA SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS

CSC(06)618

Vencimiento: Indefinite
Tipo: B

SE RESUELVE que,

1. No se aceptarán ni se transportarán mercancías peligrosas en vuelos programados o no programados a menos que satisfagan completamente las normas internacionales y las prácticas recomendadas en el Anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional — «El Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Avión» (The Safe Transport of Dangerous Goods by Air) y las Instrucciones Técnicas relacionadas según quedan reflejadas en los «Reglamentos IATA sobre Mercancías Peligrosas» que aparecen en el Anexo 'A'¹. En casos de urgencia extrema, cuando otros medios de transporte no son apropiados, o cuando el cumplimiento estricto de los requisitos prescritos prueba ser contrario al interés público, los países involucrados² podrán prescindir de estos requisitos; siempre que, en tales casos, se hará todo lo posible para obtener un nivel general de seguridad en el transporte equivalente al nivel de seguridad proporcionado en los Reglamentos aplicables.

RESERVAS GUBERNAMENTALES

UNITED KINGDOM

1. *In regard to Resoluciones 618, 619, 745, 745a, 745b and 801, or any other Resolución dealing with the carriage of dangerous goods or weapons, fire arms and ammunition as cargo or by passengers, the legislation in the UK takes precedence over these Resoluciones. The UK legislation is contained in Air Navigation Order and the Air Navigation (Dangerous Goods) Regulations. (April 1985)*

* Esta Resolución está en poder de todos los Agentes de Carga de la IATA.

¹ El Anexo 'A' se publica por separado.

² Los países involucrados son los países de origen, tránsito, sobrevuelo, y destino del envío, así como el país o los países del transportista.

RESOLUCIÓN 620*

REGLAMENTOS SOBRE ANIMALES VIVOS

CSC(18)620

Vencimiento: Indefinite
Tipo: B

SE RESUELVE que,

1. La aceptación, acomodación en contenedores adecuados y manipulación de animales vivos para ser transportados por avión quedarán sujetos a los principios y las disposiciones especificadas en los Reglamentos IATA sobre Animales Vivos, según aparecen en el Anexo 'A'¹.

2. A pesar de lo anterior, los Miembros podrán recibir envíos de animales vivos según criterios diferentes a los contenidos en el Anexo 'A', siempre que las normas aplicadas no sean inferiores a las establecidas en el susodicho Anexo, aplicables al tipo de animales que haya de ser transportado.

3. Nada contenido en esta Resolución obligará a un Miembro a cumplir con estos principios y estas disposiciones en cuanto a la aceptación y el transporte de animales vivos en aviones transportando la cantidad máxima de carga.

4. Los Miembros informarán al Consejo IATA (regulador del transporte) de Animales Vivos y Mercancías Perecederas (IATA Live Animals and Perishables Board) de las nuevas especies de animales que requieran transporte, de modo que se puedan establecer criterios para la aceptación y el transporte de tales especies.

RESERVAS GUBERNAMENTALES

CANADA

1. *Such criteria, standards, charges, rates or conditions of carriage which may be specified in the IATA Live Animals Manual shall not apply in respect of transportation to or from Canada unless clearly provided for in the carrier's tariff in effect and on file with the National Transportation Agency of Canada. (17.1.74)*

* Esta Resolución está en poder de todos los Agentes de Carga de la IATA.

¹ El Anexo 'A' se publica por separado.

PRÁCTICA RECOMENDADA 1600t

UTILIZACIÓN DE CÓDIGOS DE BARRA EN APLICACIONES DE CARGA

CSPC(21)1600t

Vencimiento: Indefinite
Tipo: B

RECOMENDADO QUE:

1. Cuando los miembros deseen utilizar códigos de barra en documentos, etiquetas y equipos auxiliares de tráfico de carga, se puede utilizar cualquiera de las tres especificaciones de símbolos uniformes (USS):

1.1 Código 39, cuando el requisito es para aplicaciones alfanuméricas discretas;

1.2 CODABAR, cuando el requisito es para aplicaciones numéricas discretas; y

1.3 Código 128, cuando el requisito es para la serie completa de caracteres ASCII o para aplicaciones numéricas de doble densidad.

2. Las especificaciones técnicas de estas tres simbologías son las comprendidas en las normas de la Asociación de Fabricantes de Identificaciones (AIM) y de las Normas ISO. Estas especificaciones se llaman Adjuntos 'A', 'B' y 'C' y pueden obtenerse de la AIM.

3. Cuando los miembros tienen códigos de barras preim-presos en documentos, etiquetas, etc., el código deberá ajustarse a las dimensiones y tolerancias definidas en las normas AIM/ISO descritas anteriormente.

4. Cuando los miembros utilizan equipos de matriz de puntos u otros equipos similares para imprimir códigos de barra en las etiquetas, éstos se deberían preparar para que impriman lo más exacto posible a las dimensiones y tolerancias definidas en las normas AIM/ISO antes descritas.

RESOLUCIÓN 801c

CONSEJO CONSULTIVO IATA/FIATA

CAC1(MV C107, CAC/51)801c Vencimiento: Indefinite
(except USA) (amended) Tipo: B

1. AUTORIDAD Y MANDATO

1.1 por la presente se establece el Consejo Consultivo (el Consejo) de la IATA, que estará compuesto por representantes de los Miembros de la IATA y de la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores de carga y Asimilados (denominada FIATA en este documento). El Consejo es un órgano permanente que se reúne bajo los auspicios de la IATA;

1.2 el Consejo tendrá el poder de iniciar, estudiar y hacer recomendaciones a la Conferencia sobre procedimientos de carga apropiada sobre cuestiones que influyan en la relación entre el Transportista y el Agente-Intermediario. Las conferencias sobre procedimientos de carga no tienen obligación de operar de conformidad con tales recomendaciones. No obstante, las conferencias sobre procedimientos de carga informarán al Consejo de las medidas que adopten y de las razones para hacerlo en los casos en que estos no sigan una recomendación mayoritaria del Consejo;

1.3 el IFCC examinará todas las propuestas que se hagan a la Conferencia de agencias de carga, inclusive las que se envíen por correo, para presentar nuevas disposiciones del reglamento de las agencias/intermediarios de carga, o enmendar las existentes;

1.4 si el IFCC está de acuerdo en que una propuesta merece su adopción, recomendará a la Conferencia que se incorpore esa propuesta en el reglamento de las agencias/intermediarios de carga.

2. COMPOSICIÓN

2.1 El Consejo estará constituido por:

6 Miembros de la IATA (3 Miembros del C-CMG)

2.2 Los miembros de la IATA serán nombrados por las Conferencias de procedimientos de carga garantizando una representación adecuada de personas tanto de la Conferencia de Agencias de Carga como de la Conferencia de Servicios de Carga, por un periodo de dos años y serán elegidos entre las personas que cuenten con la mayor competencia y experiencia ocupando puestos relacionados con asuntos que afecten a la relación Transportista/Agente-Intermediario. Los individuos designados de este modo desempeñarán su función personalmente y no designarán a un suplente. Si un individuo designado o su empresa comunica al Administrador de agencias que no puede desempeñar su función o seguir desempeñándola en el Consejo, el Administrador de agencias o su autoridad designada nombrará a un sustituto;

2.3 el presidente de la FIATA designará a los 6 Miembros con derecho de voto que integrarán el Consejo. Las

personas con las competencias adecuadas deben ser nombradas por un período de dos años. Cualquier cambio en los Miembros de FIATA con derecho a voto, incluido el nombramiento de uno o más suplentes, debe notificarse antes de cualquier reunión al presidente del IFCC y a la IATA, como Secretariado.

3. PROCEDIMIENTOS

3.1 el Consejo se reunirá cuando lo convoque el Presidente, con la aceptación de la mayoría del Consejo, sujeto a la disponibilidad de los miembros votantes del IFCC;

3.2 el Consejo elegirá a su Presidente. para un período de dos años. El cargo de Presidente será sin derecho a voto. En el caso de que el Presidente sea elegido por los miembros con derecho a voto, se nominará a un miembro con derecho a voto alternativo para que ocupe el puesto con derecho a voto que dejó vacante el Presidente. Este podrá ocupar el cargo varios períodos, sujeto a la reelección del IFCC.

3.3 el quórum se formará con un mínimo de 3 Miembros de la IATA y 3 Miembros de la IATA.

3.4 el Presidente puede invitar a observadores para que asistan a las reuniones.

3.5 el Consejo determinará sus reglas de trabajo. El administrador de la agencia de la Secretaría de la IATA, proporcionará los servicios de secretario.

3.6 salvo lo dispuesto en el [párrafo 4.2](#), como los actos del Consejo tendrán forma de recomendaciones, no serán necesarios recuentos ni procedimientos formales de sufragio; sin embargo, se podrán registrar las opiniones disidentes, e incluirlas en el informe.

4. ACUERDO DE AGENCIA DE CARGA

4.1 el Consejo examinará todas las propuestas que se hagan a la Conferencia sobre procedimientos de carga para incorporar nuevas disposiciones, o enmendar las existentes, de las resoluciones que figuran en el Manual de agentes de carga y puede hacer recomendaciones a la Conferencia sobre estas propuestas.

4.2 Sin perjuicio de lo que se establece en el [párrafo 1.2](#), con posterioridad a las Resoluciones de la Conferencia de agencias de carga, el Consejo examinará todo cambio importante al Programa de agencias de carga, que haya adoptado pero aún no haya sido declarado efectivo, la Conferencia de agencias de carga, a petición de un miembro antes de la fecha de entrada en vigor. Si la mayoría presente en la reunión del Consejo antes de la fecha de entrada en vigor, sigue recomendando que no se apliquen tales cambios La Conferencia realizará una votación por correo para (a) suspender la fecha de entrada en vigor de dichos cambios de acuerdo con la recomendación del Consejo o (b) mantener la fecha de entrada en vigor de la Resolución. Dicho voto por correo incluirá una declaración de inquietudes y/o recomendaciones del IFCC. Si la Conferencia decide mediante dicho voto por correo suspender la fecha de

entrada en vigor, los cambios propuestos estarán sujetos a una mayor discusión a través de los mecanismos consultivos del IFCC y de la Conferencia o según lo indique la Conferencia. Si la Conferencia decide proceder en contra de la recomendación mayoritaria del IFCC, los resultados de la votación por correo indicarán también que el IFCC no estaba de acuerdo con el cambio propuesto.

RESOLUCIÓN 801re

PROCEDIMIENTOS PARA LOS PARTES DE VENTAS Y REMISIÓN DE FONDOS (PECA)

△ CAC2(42, CAC/52)801re within Vencimiento: Indefinite
Europe (amended) Tipo: B

CONSIDERANDO que es reconocido que el Programa Europeo de Carga Aérea (PECA) establecido en la [Resolución 805zz](#), establece un marco para que las compañías aéreas y los Intermediarios trabajen juntos a fin de facilitar el libre movimiento de carga desde y a través del Área Aeronáutica Común Europea (ECAA) y

CONSIDERANDO QUE el EACP permite a los intermediarios participar en el Plan de control de liquidaciones de CASS (CSMS, por sus siglas en inglés)

CONSIDERANDO que es reconocido que el PECA utiliza el Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga (CASS) para proporcionar un mecanismo eficiente y rentable de contabilidad y liquidación de cuentas entre líneas aéreas e intermediarios,

SE HA RESUELTO que se adopten los procedimientos siguientes, los cuales se aplicarán junto con el EACP y el CSMS.

1. SUMAS DE DINERO DEBIDAS POR EL INTERMEDIARIO

Las cantidades pagaderas en el lugar de origen se considerarán como adeudadas por el Intermediario a una compañía aérea cuando se ejecute un Conocimiento Aéreo y tales cantidades deberán liquidarse de acuerdo con lo establecido en las disposiciones de esta Resolución; en el caso de que el Intermediario sea declarado en quiebra, se le nombre síndico o administrador judicial, entre en liquidación o llegue a estar sujeto a un procedimiento judicial similar que afecte a su actividad normal, todas las sumas de dinero adeudadas se liquidarán de manera inmediata

2. PROCESO DE LIQUIDACIÓN

La liquidación se hará por intermedio del CASS.

3. PERÍODO DE FACTURACION

Cada compañía aérea del EACP facturará a los intermediarios a través de CASS en un plazo razonable. El plazo dentro del cual una compañía aérea puede enviar transacciones se denomina Período de facturación y los documentos enviados deben contener una fecha de ejecución previa a la fecha de finalización del Período de facturación.

4. PERIODICIDAD DE LA FACTURACIÓN

La periodicidad de la facturación por intermedio del CASS será de dos veces por mes a menos que el Grupo Consejero Local de Clientes de Carga convenga en una frecuencia de una vez al mes. En dicho caso se notificará a todos los miembros de la Conferencia de Agencias de Carga.

5. REMISIÓN

Las remisiones de los Intermediarios se efectuarán una vez por mes de modo que obren en poder de la Oficina del CASS al cierre de operaciones de la fecha que será el 30° día después de la fecha de facturación, según lo establecido en la liquidación. Esta fecha se denominará "fecha de remisión". Si este día coincidiera con un fin de semana o un feriado bancario, la fecha de remisión será el primer día hábil después de dicha fecha.

6. PERÍODO DE GRACIA

A partir del primer día después de la fecha de remisión, se concederá al Intermediario un período de gracia de 10 días civiles para que liquide las sumas adeudadas.

7. IRREGULARIDADES

7.1 En caso de que se produzcan irregularidades en la liquidación por parte de un Intermediario, el Administrador del CASS enviará un "Aviso de irregularidad" (NOI) al Intermediario en la forma de una carta enviada por correo certificado o por un correo-e. Todo Intermediario que reciba un NOI acumulará puntos de penalización.

7.2 Si un Intermediario acumulara 4 puntos de penalización en un país determinado, anotados por el Administrador del CASS durante un período de 12 meses consecutivos, el Administrador del CASS suspenderá a dicho Intermediario del CASS, hasta que se proceda a una inspección financiera.

7.3 Para los fines de registro de irregularidades, se aplicará el siguiente sistema de puntos de penalización durante el período de gracia:

- a) pago atrasado — 1 pp
- b) pago insuficiente no autorizado — 1 pp
- c) cheque rechazado — 1 pp
- d) Débito directo rechazado — 1 pp
- e) transferencia electrónica rechazada — 1 pp

7.4 No se expedirá una notificación de irregularidad a un intermediario si se detecta que existe un conflicto con una partida concreta o una compañía aérea concreta. En estos casos, se aplicará el Código de conducta y los Procedimientos de conflictos de CASS y, si sigue sin encontrarse una solución, se eliminará de CASS la partida/cuestión motivo del conflicto y lo tratarán las partes afectadas de forma bilateral;

7.5 Error del Banco

un Error del Banco es aquel corroborado con pruebas aceptables al Administrador de agencias de conformidad con lo dispuesto en el [Párrafo 7.5.1](#), y no se considerará una irregularidad

7.5.1 Pruebas aceptables para el Administrador de agencias

En todos los casos, debe proporcionarse a la IATA una carta del banco:

a) Deberá enviarse la carta original del banco, firmada por un Directivo, a la IATA en un plazo de 10 días hábiles mediante carta certificada o un servicio de mensajería urgente, donde figure el motivo del retraso en el envío

8. INTEGRIDAD DEL CASS

8.1 Si un pago fuese rechazado o no se pudiese hacer efectivo según lo establecido en [7.3 c\)](#), [d\)](#) o [e\)](#) anteriores, al final del período de gracia, el Administrador del CASS suspenderá a dicho Intermediario del CASS, hasta que se proceda a una inspección financiera.

8.2 No se suspenderá del CASS a un Intermediario si se determina que existe una controversia con respecto a un elemento individual o una compañía aérea. En estos casos, se aplicarán los Procedimientos de solución de controversias del CASS y del Código de Conducta, y si aún así, no se lograra resolver, entonces el elemento/asunto en controversia se retirará del CASS y se tratará de forma bilateral entre las partes interesadas.

9. INSPECCIÓN FINANCIERA

9.1 Cuando el Intermediario haya abonado todas las sumas adeudadas, si las hubieren y en caso que sea capaz de demostrar que puede cumplir con los requisitos financieros y de crédito vigentes así como con las condiciones establecidas en el PECA, se levantará la suspensión del CASS. El Intermediario será declarado exento de toda irregularidad registrada en contra suya antes de la suspensión.

9.2 Antes de ser restituido en el CASS, un Intermediario que ha sido suspendido deberá liquidar todas las sumas adeudadas hasta esa fecha, incluidas las correspondientes a aquellos conocimientos aéreos pendientes que estaban en trámite en el momento de la suspensión del CASS.

10. FORMULARIOS ESTÁNDAR

10.1 la presentación del parte de pago/factura del CASS en forma impresa se hará utilizando el formulario de Factura/ajuste de ventas de carga citado en el [Anexo "A"](#) o en el [Anexo "B"](#) de la presente Resolución, según corresponda;

10.2 los encabezamientos y el formato general de las columnas del parte de pago/facturas enviadas por medios electrónicos se confeccionarán de tal forma que se

ajusten al formato citado en el [Anexo "A"](#) o en el [Anexo "B"](#) de la presente Resolución, según corresponda;

10.3 los cargos adeudados al Intermediario, anotados en el Conocimiento Aéreo de acuerdo con la [Resolución 600](#), a cobrar por una compañía aérea en nombre del Intermediario, serán liquidados con el Intermediario mediante un contrabalance entre los cargos adeudados del Intermediario y los otros cargos debidos, consignados en la Factura/ajuste de ventas de Carga en la que se factura el Conocimiento aéreo.

11. CAMBIOS

La ejecución de todo cambio en esta Resolución sólo comenzará después de que haya sido ratificado por el Consejo Conjunto del Programa Europeo de Carga Aérea.

12. ARREGLOS FINANCIEROS ALTERNATIVOS

No obstante estos procedimientos, una compañía aérea y un Intermediario podrán concertar arreglos alternativos sobre una base bilateral fuera del CASS.

☐ **13. COBRO DE FONDOS PERJUDICADO**

13.1 En caso de que el Administrador de Agencias considere razonablemente evidente que algún Agente/Intermediario/Asociado participante de CASS se declarará insolvente, en quiebra o estará sujeto a cualquier tipo de liquidación u otros procedimientos legales debido a dificultades financieras, el Administrador de Agencias podrá revisar la situación del Agente/Intermediario/Asociado y podrá tomar cualquiera de las siguientes medidas:

- Exigir el pago inmediato de las sumas adeudadas por el Agente/Intermediario/Asociado de CASS
- Realizar una revisión financiera de la documentación financiera del Agente/Intermediario
- Solicitar garantías financieras adicionales

13.2 Si el pago según la [sección 13.1](#) no se recibe a pedido, el Administrador de Agencias emitirá un Aviso de Incumplimiento de Pago con respecto al participante de CASS de conformidad con las disposiciones.

RESOLUCIÓN 801re

Anexo 'A'

Intermediario _____					FACTURA/AJUSTE DE VENTAS CARGA***			Factura No./Fecha: _____				
Dirección _____					COMPANIAS AREAS 999 DIVISA			Página _____ de _____				
No. de Código IATA _____					Dirección _____			PERIODO DE FACTURACION _____				

No. de Serie del conocimiento	CARGOS PAGADOS POR ANTICIPADO		CARGOS DEBIDOS		OTROS CARGOS PAGADOS POR ANTICIPADO DEBIDOS A LA CIA. AEREA**							Información del Intermediario
	Cargo* por pesaje	Otros cargos debidos al Compania	Cargo* por pesaje	Otros cargos debidos al Intermediario	A	B	C					
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
(Opcional)	Columnas Obligatorias				Columnas Opcionales							
TOTALES												

RECAPITULACION

Total de los Cargos Pagados por anticipado Debidos a la Cia. Aérea (cols. 2 + 3)

Total ventas remunerables (cols. 2 + 4)

Remuneración debida al Intermediario

Otros cargos debidos al Intermediario

Importes MCO

DIVISA AL %

DIVISA _____

DIVISA _____

DIVISA _____

DIVISA _____

DIVISA _____

DIVISA _____

NETO DEBIDO CIA. AEREA/INTERMEDIARIO DIVISA _____

* Incluyendo cargos caloracion

** Columnas A y B para especificar cargos predeterminados, v.g. aquellos que ocurran con mayor frecuencia; Columna C, para indicar otros cargos detallados verticalmente si hubiere más de uno, e identificados por los codigos AWB establecidos en la Resolución 600a

*** Ajuste a utilizar al detallar en una hoja aparte las partidas facturadas con anterioridad y que estan siendo revertidas y ajustadas. Una de las columnas opcionales se encabezara "referencias de ajuste"

RESOLUCIÓN 801re
Anexo 'B'

FACTURA/AJUSTE DE VENTAS CARGA (Países UE solamente)											
Intermediario		1 Compañía Aérea				6		No. Factura/Fecha		7	
Dirección		Dirección				3		DIVISA		4	
No. Código IATA:		2						Página		8	
No. Reg. IVA		No. Reg. IVA						PERIODO DE FACTURACION		5	
		CARGOS PAGADOS POR ANTICIPADO		CARGOS DEBIDOS				COLUMNAS OPCIONALES			
No. de serie del conocimiento/código de orig.	Ind. Esp.	Cargos por pesaje	Otros Cargos debidos a la Cia. Aérea	Cargo por pesaje	Otros cargos debidos al Intermediario	Ind./orig.	Fecha emis. conoc.	A Peso bruto	B Incentivo	IVA ...%	Información del Intermediario
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Carga UE											
TOTALES Carga UE											
No-UE											
TOTALES No-UE											
TOTALES											

RECAPITULACION 22

Total cargos pagados por anticipado debidos a la Cia. Aérea (TTL 11 + 12)		 (A)
Carga UE	Ventas sujetas a comisión (TTL 11 + 13)	 (B1)
	Comisión del Intermediario a (C)% de (B1)	 (D1) TVA (J)
Otra carga	Ventas sujetas a comisión (TTL 11 + 13)	 (B2)
	Comisión del Intermediario a (C)% de (B2)	 (D2)
	Otros cargos debidos al Intermediario (14)	 (E)
	Incentivos (18)	 (F)
Total de las deducciones		 (G) -
Total a pagar antes del IVA		 (H)
IVA cobrable por la Cia. Aérea (19)		 (I) +
IVA a pagar al Intermediario		 (J) -
Neto debido a la cia. aérea		.....
23		

RESOLUCIÓN 805zz

REGLAS DEL PROGRAMA EUROPEO DE CARGA AÉREA (DE ENMIENDA)

△ CAC2(MV C092, C110, C114, Vencimiento: Indefinite CAC/51, CAC/52)805zz Tipo: B (amended)

CONSIDERANDO que se reconoce que la relación entre las compañías aéreas, los agentes y los expedidores en la industria de la carga ha evolucionado de manera significativa desde la creación del Programa de agencias de carga de la IATA.

CONSIDERANDO que la industria de la carga reconoce las necesidades y circunstancias especiales en que se encuentra la Zona Europea (que integran todos los Estados miembros de la Unión Europea, otros estados que participan en el Espacio Económico Europeo (EEE) y cualquier otro país europeo que solicite adherirse a este programa y que la Conferencia autorice.

CONSIDERANDO que los expedidores e intermediarios (llamados colectivamente "Intermediarios") y las compañías aéreas aúnan sus esfuerzos para proporcionar una gama de productos y servicios de manera continua y a demanda, que permite a los expedidores y productores trasladar libremente carga desde la Zona Europea y a través de ella.

CONSIDERANDO que se reconoce la necesidad de concertar: i) las transacciones del intermediario en funciones de agente de la compañía aérea, y ii) las transacciones originadas en un intermediario en su capacidad de expedidor (agrupador) de carga aérea, que trata directamente con el expedidor de envíos.

CONSIDERANDO que se reconoce que en las actividades cotidianas el intermediario puede realizar ambos tipos de transacciones en su relación con las compañías aéreas.

CONSIDERANDO que tanto las compañías aéreas como los intermediarios reconocen que el sistema de distribución de la industria proporciona normas valiosas y económicas importantes que benefician a todos los participantes y sus clientes.

1. SE RESUELVE QUE:

1.1 Por la presente, la Conferencia de Agencias de Carga establece el Programa Europeo de Carga Aérea (PECA), que trata de la acreditación del intermediario de carga, que se implantará en los países donde exista un CASS en los UE, EEE y Suiza, dirigida conjuntamente, como se estipula a continuación, por representantes de las compañías aéreas miembros de la IATA y representantes de los expedidores (agrupadores) de carga aérea, y que será administrado por la IATA;

1.2 el PECA garantizará los propósitos que se detallan en el Preámbulo;

1.3 cada compañía aérea miembro de la IATA participará automáticamente en el PECA, una vez que éste entre en vigor, a menos que algún miembro notifique oficialmente a la IATA de lo contrario. En el momento en que el PECA entre en vigor, el Programa de agencias de Carga de la IATA se interrumpirá en ese campo de aplicación;

1.4 todos los Agentes de carga de la IATA que operan en la esfera que cubre esta resolución automáticamente estarán capacitados para participar en el PECA, y lo harán al poner en práctica el Acuerdo de Intermediario de Carga del PECA con las compañías aéreas miembros de la IATA. Este acuerdo se redactará en la forma en que figura en el [Anexo A](#) de esta resolución. Al entrar en vigor el acuerdo, la entidad signataria quedará designada como Intermediario de carga aérea de la IATA;

1.5 todo Agente que no se adhiera al PECA dejará de ser agente de carga de la IATA en la esfera que cubre esta resolución, a partir de la fecha de aplicación del PECA;

1.6 todo expedidor (agrupador) de carga aérea que no es Agente de carga de la IATA y que desee ser Intermediario de carga aérea de la IATA puede presentar su solicitud, de conformidad con los requisitos y procedimientos que se establecen en el Manual del PECA y según las enmiendas que introduzca, cuando sea necesario, el Consejo conjunto del Programa Europeo de Carga Aérea (que se denominará el "Consejo conjunto"), poniendo en práctica el Acuerdo del Intermediario de Carga.

2. PROGRAMA EUROPEO DE CARGA AÉREA — CONSEJO CONJUNTO (EL "CONSEJO CONJUNTO")

2.1 El Consejo conjunto tendrá el control del PECA, y estará compuesto por:

2.1(i) los representantes acreditados de la Conferencia de agencias de carga o los suplentes que designen las Aerolíneas miembros;

2.1(ii) un representante designado por cada asociación reconocida como asociación nacional de expedidores (agrupadores), en cada país a la que se refiere esta resolución (cuando sea apropiado) o una combinación de tales asociaciones de expedidores (agrupadores) reconocidos;

2.1(iii) ex-officio, miembros de derecho sin voto, el Jefe de carga de la IATA, el Presidente, FIATA y el Director General de CLECAT, o los representantes designados de los mismos;

2.1(iv) con respecto a los apartados i) y ii), se debe buscar un equilibrio razonable y equitativo de la representación, así como una representación geográfica razonable y práctica de la Zona Europea;

2.1(v) el Consejo designará su Presidente. El Presidente no tendrá voto. En el caso en que éste se elija entre los miembros con voto, se designará un suplente

que ocupe el asiento con voto dejado por la persona que ocupará el puesto de Presidente;

2.2 el Consejo conjunto establece su reglamento y sus disposiciones; a condición de que el quórum necesario para adoptar medidas no sea inferior a cinco miembros de cada uno de sus dos componentes. El Presidente puede autorizar la presencia de observadores, cuando considere que es conveniente para acelerar los trabajos;

2.3 las medidas que adopte el Consejo conjunto serán decisiones que tome la mayoría presente de cada uno de sus dos componentes;

2.4 el Consejo conjunto celebrará normalmente sus reuniones dos veces al año, como mínimo, con los miembros que estén presentes físicamente; a condición de que sea posible celebrar otras reuniones, inclusive las que se realicen por medio de las telecomunicaciones;

2.5 la IATA proporcionará apoyo de Secretaría adecuado a las reuniones del Comité conjunto, y garantizará que los puntos del orden del día y los informes se distribuyan a todos los representantes acreditados de la Conferencia de agencias de carga;

2.6 para facilitar sus tareas, el Consejo conjunto tendrá la facultad de establecer grupos provisionales o permanentes, según considere apropiado.

3. RESPONSABILIDADES DEL CONSEJO CONJUNTO

El Consejo conjunto tendrá la responsabilidad de desarrollar, dirigir y comercializar el PECA.

3.1 El Consejo conjunto determinará los criterios objetivos para el registro de Intermediarios en la Zona Europea. Sin que esté limitado a esto, incluirá :

- capacidad financiera
- normas sobre la competencia, experiencia y conocimiento de los productos de carga
- locales adecuados
- equipos adecuados para el procesamiento y manipulación de la carga
- productos y servicios

3.2 El Consejo conjunto publicará el Manual del PECA, en el que figurarán los procedimientos de trabajo, reglas y normas para el mantenimiento de un sistema de distribución integrado, que se aplique a todos los participantes en el PECA.

3.3 En el Manual se incluirán las resoluciones pertinentes que se refieran a los intermediarios, además de todo otro material que el Consejo conjunto considere necesario y conveniente como consecuencia de los adelantos de la industria.

3.4 El Consejo conjunto no está autorizado a modificar o ignorar las resoluciones.

3.5 El Consejo conjunto puede examinar otros aspectos del PECA en la Zona Europea y hacer las propuestas correspondientes a la Conferencia.

3.6 El Consejo Conjunto deberá garantizar que se haya debatido con antelación cualquier cambio a las Resoluciones del CAC que pudiera afectar directamente al programa y a los intereses de los Intermediarios en su país/región. Las opiniones resultantes se enviarán al Consejo Consultivo de la IATA/FIATA (IATA/FIATA Consultative Council, IFCC), que hará llegar al CAC, cuando proceda, sus opiniones sobre los cambios propuestos.

□ **3.7** En caso de que no se puedan lograr criterios objetivos para el registro de intermediarios en la EACP, u otros asuntos dentro de los términos de referencia del Consejo Conjunto, después de una consulta en un Consejo Conjunto dentro de 24 meses (incluido cualquier evento en el que el Consejo Conjunto se haya reunido sin quórum) o 4 reuniones consecutivas en las que se haya cumplido con el quórum, cualquier miembro o grupo de miembros del Consejo Conjunto puede presentar propuestas directamente a la Conferencia de Agencias de Carga;

3.8 El Consejo conjunto determinará las cuotas de los participantes en el PECA, en consulta con el Director General. El PECA se financiará a sí mismo y no tendrá fines de lucro.

3.9 El Consejo conjunto designará un Mediador del PECA, de conformidad con los procedimientos que se establecen en el Manual, y el Mediador será nombrado de acuerdo a los procedimientos de la IATA aplicables al nombramiento del Comisionado de Agencias de carga.

4. GUÍA COMERCIAL DEL PROGRAMA EUROPEO DE CARGA AÉREA

4.1 El Consejo conjunto recopilará, publicará y mantendrá actualizada una guía comercial (la "Guía") del Programa Europeo de Carga Aérea, en la que figurarán todas las compañías aéreas y Expedidores de carga aérea de la IATA, con los datos correspondientes necesarios, según decida el Consejo conjunto.

4.2 La Guía comercial se utilizará para promover de manera activa los intereses de los participantes que figuran en ella y del público expedidor en general.

5. APLICACIÓN DEL PROGRAMA EUROPEO DE CARGA AÉREA

5.1 El Consejo conjunto tendrá la responsabilidad de aplicar el PECA en toda la Zona Europea.

6. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS

La relación entre los Miembros y los Intermediarios de carga de la IATA está regida por las reglas y procedimientos adoptados por la Conferencia y publicados en los Anexos y Apéndices de esta Resolución.

RESOLUCIÓN 805zz

Anexo 'A'

ACUERDO DE INTERMEDIARIO DE CARGA

SE RESOLVIÓ adoptar el siguiente formulario para el Acuerdo de Intermediario de Carga, que utilizarán los participantes en el Programa Europeo de Carga Aérea, y que el Administrador de la Agencia anunciará la fecha de aplicación:

PROGRAMA EUROPEO DE CARGA AÉREA — FORMULARIO DE ACUERDO DEL INTERMEDIARIO

ACUERDO firmado el _____ de _____ 20____

ENTRE cada compañía aérea miembro de la IATA (el "Transportista"), representada por el Director General de la IATA ("el Director General") en representación y en nombre del Transportista, Y _____ (el "Agente" en la Parte I, el "Expedidor" en la Parte II, y el "Intermediario" en la Parte III de este Acuerdo), con oficina principal en _____, con respecto a la promoción de servicios logísticos globales, la venta de transporte de carga aérea internacional ("carga aérea") y/o la manipulación y expedición al Transportista de consignaciones de carga.

CONSIDERANDO:

Que el entorno comercial en que operan los agentes de carga y los expedidores (agrupadores) de carga aérea en Europa exige un formulario de acuerdo que refleje el papel cada vez más importante de los expedidores (agrupadores) de carga aérea;

que las Partes reconocen la necesidad de un acuerdo que refleje las características del mercado de carga aérea europeo;

que el Transportista y el Intermediario (a veces llamados conjuntamente "las Partes") se comprometen a otorgar alta prioridad a la aplicación del comercio electrónico, en conformidad con las normas y procedimientos de la IATA. Dicho comercio electrónico facilitará la identificación de los envíos, y los requisitos de seguimiento, rastreo y conciliación de las Partes y acelerará la introducción de los procedimientos necesarios con otras entidades competentes para beneficio de los clientes mutuos;

el Director General ha proporcionado a las Partes copias del Manual del PECA (llamado "el Manual" en este documento). En él figuran las reglas, reglamentos, resoluciones de la Conferencia de la IATA, instrucciones y procedimientos que se aplican a las actividades de las Partes en virtud del presente acuerdo. Se facilitará a las Partes las enmiendas que se hagan al Manual. La Conferencia de Agencias de Carga o el Consejo Conjunto, según corresponda determinarán la fecha de entrada en vigor de tales enmiendas, pero no antes de los 30 días a partir de la fecha de su expedición por parte de la IATA. Las enmiendas se incorporarán al Manual. Las disposiciones de las resoluciones y otros textos que determine el Consejo conjunto, que figuran en el Manual tienen carácter obligatorio para las Partes y cada edición

actualizada del Manual quedará incorporada como referencia en este Acuerdo y formará parte integral del mismo;

las Partes reconocen que han recibido una copia de la edición actual del Manual y se han familiarizado con el contenido del mismo;

este Acuerdo no impide que ninguna de las Partes utilice otros canales o métodos de distribución, tanto con transportistas o intermediarios o con expedidores directamente y no pretende imponer la exclusividad en el trato de las Partes.

POR LO TANTO SE ACUERDA LO SIGUIENTE:

Definición de los términos que se utilizan en este Acuerdo:

Agente: en el contexto de este Acuerdo, es un Intermediario que actúa en nombre de un Transportista, en la realización de transacciones de Conocimientos aéreo, de conformidad con la Parte I del Acuerdo.

Conocimiento aéreo: el documento de transporte, según la definición en la [Resolución 823](#). En el contexto de este acuerdo, las referencias al conocimiento aéreo incluirán también el registro de envío electrónico.

Consejo conjunto del Programa Europeo de Carga Aérea ("Consejo conjunto") es el órgano compuesto por miembros designados de las compañías aéreas y de los expedidores de carga aérea, con la responsabilidad total del funcionamiento del PECA, en virtud de la [resolución 805zz](#) de la Conferencia de agencias de carga de la IATA.

Expedidor (agrupador): en el contexto de este Acuerdo, es un Intermediario que expide Conocimientos aéreos con carácter principal a principal de conformidad con la Parte 2 de este Acuerdo, y de la que el nombre registrado en el PECA se exhibe tanto en las casillas del Expedidor (envíos) como del Agente en el Conocimiento aéreo. Dicha designación en el PECA no significa que cumpla con los requisitos para licencias que exige el gobierno del país.

Guía del Programa Europeo de Carga Aérea (la "Guía") es la lista oficial de todos los Intermediarios que participan en el PECA.

Intermediario: en el contexto de este Acuerdo, es un término genérico que designa tanto al Agente como al Expedidor (agrupador), o a ambos.

Manual de operaciones del Programa Europeo de Carga Aérea (el "Manual"): es el Manual que publica el Consejo conjunto bajo los auspicios del PECA. En él figuran las reglas, reglamentos, resoluciones de la Conferencia de la IATA, instrucciones y procedimientos que se aplican a las actividades de las Partes en virtud del presente acuerdo y que se revisa y reimprime según sea necesario.

Programa Europeo de Carga Aérea (PECA): es el sistema europeo de distribución de carga aérea, administrado por la IATA en apoyo del presente acuerdo.

PARTE I. RELACIÓN CON LA AGENCIA

Finalidad de la Parte I de este Acuerdo

La finalidad de la Parte I del Acuerdo es establecer los términos contractuales, específicos de la relación Transportista/Agente. Las disposiciones de este Acuerdo se aplicarán a todos los Conocimientos aéreos que llene el Intermediario en su capacidad de agente del Transportista (“Agente”).

1. APLICACIÓN

1.1 Los términos de este Acuerdo, inclusive las enmiendas al mismo, tendrán la misma fuerza y efecto en la relación entre el Transportista y el Agente, una vez creada, como si se nombraran ambos en este documento y ambos hubieran inscrito aquí sus nombres como partes;

1.2 este Acuerdo entrará en vigor entre el Agente y un Transportista desde el nombramiento del Agente por dicho Transportista en conformidad con las disposiciones del Manual. Un transportista puede nombrar al Agente por medio de contrato individual o por acuerdo general.

2. AUTORIDAD DEL AGENTE

2.1 La autoridad del Agente para representar al Transportista y sus productos y servicios en virtud de este Acuerdo quedará limitada específicamente a lo que se estipula expresamente en él;

2.2 con sujeción a las disposiciones de este Acuerdo, el Agente representará al Transportista en la venta de carga aérea, que no sea correo, de los servicios del Transportista y autorizado por éste, de los servicios de otros transportistas con los que el Transportista tenga un acuerdo entre compañías;

2.3 con respecto a la aeronave del Transportista o a la ruta por la que se transportará el envío, así como todo otro servicio que proporcione el Transportista, el Agente solamente desempeñará las funciones a la que esté autorizado en este Acuerdo o pueda estar autorizado por el transportista, por escrito;

2.4 el Agente puede presentarse a sí mismo en membretes, publicidad, guías telefónicas y listas de clasificaciones, en carteles de oficina, y en otras partes como “Agente”, “Agente de carga” o “Agente de carga de la IATA”, en representación del Transportista, pero no deberá utilizar otra designación que pudiera indicar o implicar de alguna forma que su oficina es una oficina del Transportista.

3. OBLIGACIONES DEL AGENTE CON RESPECTO AL TRANSPORTISTA

3.1 El Agente hará conocer y promoverá los servicios del Transportista de toda manera que sea razonablemente posible, inclusive por medio de la utilización de

carteles, material de promoción o de publicidad que el Transportista le suministre.

3.2 si el Agente acepta la mercancía para su transporte aéreo sin especificar los Transportistas, el Agente será responsable de la pérdida o los daños de dicha mercancía hasta que la haya entregado al Transportista y éste la haya aceptado.

4. OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA CON RESPECTO AL AGENTE

El Transportista proporcionará la información y documentación necesaria que permita al Agente cumplir su obligación de que el Agente, o sus funcionarios o empleados, rellene el Conocimiento aéreo del Transportista y que la manipulación del envío en virtud de este Acuerdo, deberá estar en total conformidad con las tarifas, reglas y condiciones que se apliquen a tal transporte de carga, según figura en las Condiciones de transporte del Transportista o en sus tarifas, horarios, comunicaciones, instrucciones o en otra parte, a menos que se haya acordado de manera diferente por escrito entre las Partes.

PARTE II. RELACIÓN DEL EXPEDIDOR DE CARGA AÉREA

Finalidad de la parte II de este Acuerdo y su eficacia

La finalidad de la Parte II del Acuerdo es establecer el marco acordado mutuamente de las relaciones de trabajo entre el Transportista y el Expedidor (agrupador), de manera que puedan proporcionar un servicio completo e íntegro al expedidor (envíos). En este documento se crea una relación contractual entre el Expedidor (agrupador) y el Transportista.

Además, las disposiciones de este Acuerdo se aplicarán al Intermediario que actúe como Expedidor (agrupador). Una vez entrado en vigor, este acuerdo, inclusive toda enmienda que se haga, tendrá la misma fuerza y efecto entre el Transportista y el Intermediario que actúe como Expedidor como si se nombraran ambos en este documento y hubieran inscrito aquí sus nombres como partes.

1. ALCANCE DE LA REPRESENTACIÓN MUTUA

Esta Parte II abarca las transacciones de carga aérea en que las Partes contratan entre sí como partes principales. En estas transacciones, en el Conocimiento aéreo, aparece el nombre del Expedidor (agrupador) tanto en el apartado del Expedidor (envíos) como en el del Agente, y el Expedidor (agrupador) no actúa como agente del Transportista.

2. AUTORIDAD DEL EXPEDIDOR

2.1 Sujeto a las disposiciones de este Acuerdo, el Expedidor (agrupador) de carga aérea estará autorizado para ofrecer mercaderías a cualquier Transportista del que haya recibido Conocimientos aéreos o números de serie de Conocimientos aéreos, a condición de que la carga tenga sus documentos y esté lista para el transporte, en conformidad con el Manual o las instrucciones específicas del Transportista;

2.2 el Expedidor (agrupador) puede representarse a sí mismo como Expedidor (agrupador), Expedidor (agrupador) de carga, o Expedidor (agrupador) de carga de la IATA autorizado para utilizar los servicios del Transportista, pero no indicará o dejará implícito de alguna forma que su oficina es una oficina del Transportista;

2.3 el Expedidor puede agrupar remesas en nombre de varios expedidores (envíos) diferentes y presentarlos ante el transportista como una sola remesa.

PARTE III. DISPOSICIONES GENERALES

Finalidad de la Parte III de este Acuerdo

La finalidad de la Parte III del Acuerdo es establecer las disposiciones generales que se aplicarán al Agente y al Expedidor (agrupador) como intermediarios (por lo general llamados "intermediario") según se especifica en las Partes I y II de este Acuerdo.

1. REGLAS, RESOLUCIONES Y DISPOSICIONES QUE SE INCORPORAN EN ESTE ACUERDO

1.1 Los términos y condiciones que rigen la relación entre las Partes, como se establecen en este documento, se deben entender en el contexto del Manual del PECA, que se incorpora como referencia en este Acuerdo y forma parte del mismo;

1.2 si no se definen en este documento, los términos y expresiones que se utilizan en este Acuerdo deberán tener los significados respectivos que figuran en el Manual, a menos que sea diferente según el contexto. En el caso de diferencias, contradicciones o incoherencia entre las disposiciones específicas de este Acuerdo y toda otra disposición incorporada como referencia, deben prevalecer las disposiciones específicas de este Acuerdo;

1.3 las Partes tendrán en cuenta todas las leyes y reglamentos que se apliquen a los actos que realicen en virtud de este Acuerdo.

2. MEDIDAS DE SEGURIDAD

Las Partes cumplirán con las medidas de control de seguridad que estipulen las autoridades responsables, y con toda otra medida que pueda ser necesaria en virtud de las resoluciones aplicables de la IATA.

3. MERCANCÍAS PELIGROSAS

El Intermediario no deberá aceptar para entregar a un Transportista, ni enviar a un Transportista una carga que esté compuesta por o que contenga una mercancía clasificada como mercancía peligrosa (según la definición en la reglamentación de mercancías peligrosas de la IATA), a menos que la mercancía esté descrita de manera apropiada por su nombre y está embalada, marcada y etiquetada y en condiciones adecuadas para el transporte por aire de acuerdo con dicha reglamentación, y vaya acompañada por un certificado en el formulario acordado de la IATA en el que se declara que la mercancía está descrita de manera apropiada por su nombre y está embalada, marcada y etiquetada y en condiciones adecuadas para el transporte por vía aérea. El certificado deberá estar firmado por la persona responsable de embalarla, marcarla y etiquetarla. El Intermediario o el personal empleado por el Intermediario puede firmar esa declaración si ha sido autorizado por el expedidor para actuar en su representación para asumir las responsabilidades del expedidor en la preparación, embalaje, marcado y etiquetado del envío y ha recibido la formación según se exige en la Subsección 1.5 de la Reglamentación de IATA sobre mercancías peligrosas correspondiente.

4. CONOCIMIENTO AÉREO

4.1 El Transportista deberá proporcionar al Intermediario Conocimientos aéreos o números de serie de Conocimiento aéreo para sistemas de distribución neutrales;

4.2 en los casos en que el Transportista autorice al Intermediario a utilizar Conocimientos aéreos proporcionados en relación con la venta de carga ofrecida por algún otro transportista aéreo, el Transportista proporcionará por escrito tal autorización al Intermediario;

4.3 al expedir los Conocimientos aéreos, los documentos de embarque, registros u otros documentos conexos por vía electrónica, el Intermediario se compromete a que la información proporcionada sea correcta;

4.4 el Intermediario tendrá la responsabilidad de guardar de manera segura y de resguardar los Conocimientos aéreos y los números de serie de los Conocimientos aéreos que se le proporcionen para usar por medios electrónicos, que el Intermediario podrá utilizar para la venta de carga aérea en virtud de este Acuerdo mientras estén en posesión del Intermediario, y será responsable ante el Transportista por cualquier daño, pérdida o gastos que sufra el Transportista como resultado de la utilización o mala utilización de los Conocimientos aéreos o números de serie de los Conocimientos aéreos por parte del Intermediario;

4.5 el Intermediario reconoce que los Conocimientos aéreos y números de serie de los Conocimientos aéreos que se le proporcionen para su utilización por medios electrónicos son y se mantienen como propiedad única del Transportista durante el período en que estén en custodia del Intermediario, y el Intermediario reconoce y acuerda que no tiene derechos de propiedad sobre dichos documentos o números de serie de Conocimientos aéreos. El Transportista puede en cualquier momento

y por decisión propia exigir al Intermediario que devuelva los Conocimientos aéreos o los números de serie de los Conocimientos aéreos y el Intermediario acuerda devolverlos sin dilación al Transportista; además, el Transportista puede en cualquier momento y por decisión propia, exigir al Intermediario que cese y deje de emitir Conocimientos aéreos neutrales en nombre del Transportista;

4.6 el Intermediario no despachará Conocimientos aéreos hasta que haya recibido todo el envío que se transportará con ese Conocimiento aéreo;

4.7 el Intermediario no ejecutará un Conocimiento aéreo proporcionado por el Transportista en relación con la venta de carga aérea ofrecida por algún otro transportista aéreo a menos que el Transportista haya proporcionado por escrito tal autorización al Intermediario;

4.8 después de aceptar la remesa, el Transportista no deberá modificar o cambiar los términos y condiciones de las Condiciones de contrato básicas con respecto a la remesa.

5. PROCESOS OPERACIONALES

5.1 el Transportista comunicará al Intermediario los lugares de recepción que ha designado para la carga aérea;

5.2 el Intermediario se compromete a que la preparación de los Conocimientos aéreos del Transportista y la manipulación de los envíos en virtud de este Acuerdo por el Intermediario o por sus funcionarios o empleados se harán en cumplimiento estricto de las tarifas, reglas y condiciones que se apliquen a ese transporte, según figura en las condiciones de transporte del Transportista o en sus aranceles, horarios, comunicaciones, instrucciones o en otra parte, a menos que se haya acordado de manera diferente por escrito entre las Partes;

5.3 el Intermediario no deberá modificar o cambiar, de ninguna manera, los términos y condiciones establecidos en los documentos o instrucciones del Transportista;

5.4 si el Intermediario acepta mercancías para el transporte por vía aérea sin que se especifique el transportista (o transportistas), el Intermediario será responsable por las pérdidas o daños de dichas mercancías hasta que se hayan enviado al Transportista;

5.5 el Transportista aceptará las remesas descritas en los conocimientos aéreos para que transporte el Transportista, tras la presentación de sus Conocimientos aéreos debidamente rellenos por el Intermediario, y tras la presentación de las copias del Transportista de tales Conocimientos aéreos. El Transportista acepta proporcionar o hacer los arreglos para el transporte de tales remesas a su destino, como se indica en el Conocimiento aéreo, de la manera más eficaz;

6. LISTO PARA EL TRANSPORTE

6.1 El Intermediario garantizará que las remesas se entregan al Transportista en el lugar que designe el Transportista para la recepción de todas las remesas, adecuadamente embaladas, marcadas, etiquetadas, con

sus documentos y direcciones, de conformidad con las instrucciones específicas de los Transportistas y las resoluciones aplicables de la Conferencia de tráfico de la IATA, de forma que estén listas para el transporte;

6.2 el Intermediario transmitirá al Transportista toda solicitud específica o particularidades en relación con cada remesa, que sea necesaria para permitir al Transportista cumplir con un servicio eficaz a sus clientes; con la condición de que las solicitudes o instrucciones que se transmitan por medios electrónicos cumplan con las normas y procedimientos de la industria, según se han decidido y publicado por la IATA;

6.3 a menos que se acuerde de otra manera, todas las remesas que el Intermediario entregue al Transportista serán presentadas con sujeción a las Condiciones de transporte del Transportista o Transportistas correspondientes que se apliquen a dicho transporte y a los aranceles, reglas, reglamentos e instrucciones que rijan la venta y utilización de dicho tipo de transporte en vigor en el momento de entregar y presentar para el transporte como esté estipulado en los aranceles, horarios, comunicaciones, instrucciones o en otro documento del Transportista, o acordado de otra manera;

6.4 el Intermediario deberá solicitar que se reserve el espacio para la carga solamente como se estipula en las tarifas y otras instrucciones que proporcione el Transportista cada cierto tiempo. Si el Transportista lo estipula, el Intermediario deberá obtener la confirmación del Transportista de que se ha hecho una reserva definitiva antes de preparar el Conocimiento aéreo para el transporte sobre una ruta del Transportista o de otros transportistas aéreos;

6.5 el Intermediario deberá realizar sus actividades en todas sus oficinas solamente con el nombre que figura en este Acuerdo, según está registrado en la IATA y como aparece en la Guía. El Intermediario deberá ajustarse a los términos, representaciones y condiciones en toda solicitud o emprendimiento ante la IATA con el fin de figurar en las listas de la IATA o ser avalado públicamente. El Intermediario notificará, de manera oportuna, a la IATA en nombre del Transportista todo cambio del material informativo que se suministre en la solicitud o emprendimiento;

6.6 el Intermediario se compromete a mantener los locales, el personal y el equipo necesario en todos los lugares en que trabaja con carga aérea lista para el transporte, según se especifica en el Manual.

7. PAGOS DEL INTERMEDIARIO AL TRANSPORTISTA — CRITERIOS FINANCIEROS Y TRANSFERENCIA DE FONDOS

7.1 El Intermediario estará obligado a pagar al Transportista los derechos del Transportista, aunque el Intermediario no haya recibido el pago de dichos derechos;

7.2 el Transportista puede designar la moneda en que se deben hacer las transferencias, con sujeción a las reglamentaciones aplicables a divisas;

7.3 el Intermediario remitirá al Transportista los pagos de conformidad con las disposiciones que figuran en el Manual. A menos que el Transportista especifique otra cosa por escrito, el Intermediario tendrá derecho a deducir de sus pagos la comisión/remuneración aplicable que le corresponda según se estipula a continuación;

7.4 cuando el Transportista y el Intermediario hayan decidido participar en un CASS del país especificado, ambas Partes deberán adherirse a las condiciones y procedimientos de transacción correspondientes del CASS;

7.5 las Partes no deberán proporcionar datos del CASS que sean información privada de la otra Parte a ninguna persona que no participe en ese CASS sin autorización previa del Director General. Cuando esté autorizado, esos datos se podrán poner a disposición de terceros, solamente podrá hacerse de manera que no se puedan reconocer los datos específicos del Intermediario y/o del Transportista, a menos que las Partes hayan acordado que aceptan esa identificación.

8. COMISIÓN/REMUNERACIÓN

La comisión y/o la remuneración por las transacciones que se realicen de conformidad con lo estipulado en la Parte I y la Parte II de este Acuerdo, se acordarán de manera bilateral entre las Partes.

9. SEGUROS

9.1 El Transportista mantendrá contratos de seguros adecuados, en los casos en que sea posible, para cubrir las responsabilidades en virtud de este Acuerdo;

9.2 El Intermediario mantendrá contratos de seguros adecuados, en los casos en que sea posible, para cubrir su responsabilidad en virtud de este Acuerdo.

10. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ARBITRAJE

Toda controversia que surja entre el Intermediario y el Transportista con respecto a la interpretación de este Acuerdo o del cumplimiento mutuo por las Partes se debe someter a arbitraje obligatorio para su resolución, de conformidad con los procedimientos de arbitraje a que se hace referencia en el Manual. Si alguna cuestión se debe examinar por medio de arbitraje en cumplimiento de las disposiciones del Manual, las Partes se someten por este medio a arbitraje de conformidad con tales reglas y acuerdan observar los procedimientos que figuran en el mismo y acatar toda resolución de arbitraje que se produzca por esta vía.

11. DEMANDAS

11.1 El Transportista debe tratar con rapidez y eficacia las demandas que presente el Intermediario, de conformidad con las condiciones de transporte del Transportista, las leyes nacionales y el Convenio de Varsovia;

11.2 a fin de proteger todo derecho del Transportista para defenderse contra demandas por daños, pérdida o demora en la carga:

11.2(a) como una demanda que reciba el Intermediario, en su función de Agente, se considera como recibida por el Transportista cuando la recibe el Agente, el Intermediario debe notificar inmediatamente al Transportista por escrito de esta demanda, o lo antes que sea razonablemente posible, de conformidad con los plazos que pudieran estar publicados en las condiciones de transporte o la tarifa del Transportista;

11.2(b) el Intermediario, cuando actúe como Expedidor (agrupador), deberá notificar inmediatamente al Transportista por escrito de dicha demanda. En el caso de demandas que reciba el Intermediario, en función de Expedidor (agrupador), dentro de los plazos que se detallan a continuación:

11.2(b)(i) en el caso de daños visibles u otros daños a las mercancías, catorce (14) días a partir de la recepción de las mercancías por la persona autorizada a recibirlas;

11.2(b)(ii) en el caso de demora de las mercancías, dentro de los veintiún (21) días a partir de la fecha en que las mercancías se pusieron a disposición de la persona autorizada para recibirlas;

11.2(b)(iii) en el caso de la no entrega de mercancías, dentro de los ciento veinte (120) días a partir de la fecha de expedición del Conocimiento aéreo;

el Transportista aceptará la comunicación del Expedidor dentro de las setenta y dos (72) horas a partir de esos plazos, y se considerará que ha recibido las demandas dentro de los plazos mencionados;

11.3 en los casos en que el Transportista haya designado un subcontratista para llevar a cabo alguna de las obligaciones estipuladas del Transportista, será responsable de las medidas adoptadas por dicho contratista en nombre del Transportista y el Transportista acuerda por la presente que la jurisdicción para cualquier demanda del Intermediario contra el Transportista será en el lugar en que el subcontratista tenga su sede.

12. INDEMNIZACIONES Y EXENCIONES GENERALES

12.1 El Intermediario reconoce que el Transportista, y la IATA, en virtud del Programa Europeo de Carga Aérea, deben emitir comunicaciones, darán directrices y tomarán otras medidas, en virtud del Programa, inclusive en los casos previstos allí, emitiendo avisos de irregularidad e incumplimiento, de presuntas violaciones, y de motivos para eliminar un Intermediario de la Guía o para reconvenir a un Intermediario. El Intermediario renuncia por la presente a iniciar demanda o procesos contra el Transportista y la IATA, y contra alguno de sus funcionarios y empleados por cualquier pérdida, lesión o daño (inclusive daños por injuria, calumnia o difamación) provenientes de todo acto hecho u omitido en buena fe en relación con la realización de cualquiera de sus tareas o funciones en virtud del Programa Europeo de Carga Aérea e

indemnizarlo por demandas por parte de los funcionarios o empleados del Intermediario;

12.2 el Transportista acuerda indemnificar y resguardar al Intermediario, cuando esté en funciones de Agente, a sus funcionarios y empleados de la responsabilidad por lesiones, pérdida o daños durante el transporte u otros servicios conexos que proporcione el Transportista en virtud de una venta hecha por el Intermediario o a causa del incumplimiento del Transportista para realizar el transporte o servicios, excepto cuando dicha lesión, pérdida o daño hayan sido causados por el Intermediario, sus funcionarios o empleados, o hayan tenido participación en ellos;

12.3 el Intermediario, cuando esté en funciones de Agente, acuerda indemnificar y resguardar al Transportista, sus funcionarios y empleados de toda responsabilidad por pérdidas, lesiones o daños provenientes de actos de negligencia u omisión, o falta deliberada de los deberes, del Intermediario, sus funcionarios o empleados, al aplicar o en el incumplimiento de este Acuerdo, excepto cuando dicha lesión, pérdida o daño hayan sido causados por el Transportista, sus funcionarios o empleados, o hayan contribuido a ello.

13. DERECHOS DEL PROGRAMA

Las Partes pagarán a la IATA derechos por el programa en la cantidad y dentro del plazo que fije el Consejo conjunto, de conformidad con el Programa Europeo de Carga Aérea.

14. TRANSFERENCIA, CESIÓN, CAMBIO DE LA SITUACIÓN JURÍDICA, PROPIEDAD, NOMBRE O DIRECCIÓN

14.1 El Intermediario no cederá o transferirá de otra manera, en parte o en su totalidad este Acuerdo, y el derecho a toda remuneración que se pague en virtud al mismo, a ninguna otra Persona;

14.2 en el caso en que el Intermediario se proponga realizar algún cambio en su situación jurídica, propiedad, nombre y/o dirección (dentro del significado de estas expresiones, según figura en el Manual), el Intermediario se compromete a ajustarse a los procedimientos que se establecen en el Manual.

15. AVISOS

15.1 Todo aviso que el Transportista o el Director General envíen en virtud de este Acuerdo al Intermediario o que el Intermediario envíe al Transportista o al Director General, deberá ser enviado por medios en los que quede prueba del despacho o recibo, con dirección, de manera adecuada;

15.1.1 al funcionario ejecutivo principal en la oficina principal del Intermediario;

15.1.2 al representante acreditado en la sede del Transportista;

15.1.3 al Director General en la dirección que figura en este Acuerdo, la que se puede cambiar por medio de aviso por escrito del Director General al Intermediario.

16. LEYES APLICABLES

Este acuerdo se registrará en todos los aspectos por las leyes del [insértese el país correspondiente] (“el país especificado”) y se interpretará en virtud de las mismas. En el caso de diferencias entre el contenido de alguna disposición de este Acuerdo y dicha ley, prevalecerán las leyes del país especificado.

17. TERMINACIÓN

17.1 Este Acuerdo se puede rescindir sin perjuicio de que las Partes cumplan todas sus obligaciones antes de la fecha de terminación;

17.1.1 en cualquier momento con no menos de 15 días de aviso por escrito por alguna de las Partes a la otra;

17.1.2 inmediatamente, en el caso en que el Intermediario sea eliminado de la Guía comercial en conformidad con las disposiciones del Manual;

18. MEDIDAS QUE SE ADOPTARÁN EN RELACIÓN CON LA TERMINACIÓN

Tras la terminación del Acuerdo el Intermediario deberá devolver inmediatamente todos los Conocimientos aéreos que no haya utilizado y dejará de utilizar los números de serie de los Conocimientos aéreos que se le hayan asignado, y hará efectivo inmediatamente todos los pagos y derechos en virtud de los términos de este Acuerdo, con los debidos comprobantes de contabilidad completa y satisfactoria. El Intermediario será responsable de toda pérdida o daño que sufra el Transportista como consecuencia de la pérdida o uso indebido por parte del Intermediario de tales Conocimientos aéreos, o el uso indebido por parte del Intermediario de algún número de serie de Conocimientos aéreos, que le hayan sido proporcionados al Intermediario para su utilización en un medio electrónico, que estuviere en posesión del Intermediario al finalizar el Acuerdo y no hubiera sido entregado debidamente.

19. DESCARGO

Si se considera que alguna disposición de este Acuerdo es ilegal o no es válida, esto no tendrá el efecto de anular las otras disposiciones, las que seguirán manteniendo su valor y vigencia entre las Partes.

20. SUSTITUCIÓN DE OTROS ACUERDOS

Este Acuerdo sustituirá todo otro acuerdo anterior similar entre las Partes, sin perjuicio de los derechos y responsabilidades que puedan existir a la fecha en virtud de los mismos.

21. DURACIÓN

Este acuerdo tendrá duración indeterminada y se puede terminar en conformidad con las disposiciones pertinentes que se establecen en el mismo.

FIRMADO POR

Director General de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, en función de agente de los Transportistas a que hace referencia el preámbulo de este Acuerdo.

Por _____
(Representative Authorised)

(Firma)

(Nombre, a máquina o en letras de molde)

FIRMADO POR

**La persona autorizada en nombre del Intermediario
Nombre y dirección del intermediario**

Por _____
(Representante autorizado)

(Firma)

(Nombre, a máquina o en letras de molde)

(Cargo)

TESTIGO

(Firma)

(Nombre, a máquina o en letras de molde)

Nota: Si en conformidad con las leyes locales es necesario que las firmas de las Partes en este Acuerdo tengan testificación o sean aprobadas notarialmente, se deben realizar dichas formalidades. El espacio a continuación se puede utilizar con tal fin.

RESOLUCIÓN 805zz

Anexo 'B'

ÍNDICE

SECCIÓN 1 — CRITERIOS PARA EL REGISTRO Y EL MANTENIMIENTO

SECCIÓN 2 — PROCEDIMIENTOS

SECCIÓN 3 — CONDICIONES PARA EL PAGO DE LA COMISIÓN

SECCIÓN 4 — MEDIDAS QUE AFECTAN AL BUEN NOMBRE DEL INTERMEDIARIO

SECCIÓN 5 — CAMBIO DE PROPIEDAD, ESTADO LEGAL, NOMBRE O DIRECCIÓN

SECCIÓN 6 — REVISIÓN POR ARBITRAJE

SECCIÓN 7 — DERECHOS DE INTERMEDIARIO

SECCIÓN 8 — ENVÍO DE CONOCIMIENTOS AÉREOS, FACTURACIONES, REMESAS Y COBROS, IRREGULARIDADES

APÉNDICE 1 — AVISO DE CAMBIO

APÉNDICE 2 — MERCANCÍAS PELIGROSAS: DECLARACIÓN DE NO MANIPULACIÓN

Sección 1 — Criterios para el registro y el mantenimiento

Cualquier Persona que esté en posesión de las licencias oficiales apropiadas, donde sean necesarias, podrá ser Intermediario de Carga IATA en un país en que dicha Persona realice negocios, mediante una solicitud al Administrador de Agencias en el formulario previsto en el Apéndice 2 de esta Resolución, y si reúne los requisitos que se expresan en el manual del Programa Europeo de Carga Aérea. Para garantizar el mantenimiento como Intermediario de Carga IATA, hay que continuar cumpliendo dichos requisitos, (en cuyo caso, cuando se use el término 'solicitante' en esta Sección, se entenderá que incluye al Intermediario de Carga IATA). Cuando haya motivos para creer que un Intermediario de Carga IATA no continúa cumpliendo los mencionados requisitos, el Administrador de Agencias, por iniciativa propia, o a petición de cualquier Miembro, podrá poner en marcha una inspección del Intermediario realizada por el Mediador del PECA.

Una entidad legal designada por un transportista aéreo como GSSA para el país correspondiente no puede solicitar acreditación como Agente/Intermediario de carga de la IATA. (Un Agente general de ventas y servicios es en quien una Compañía Aérea ha delegado la autoridad general con objeto de representarla del modo necesario y proporcionarle mayor información o bien objetivos adicionales respecto a la supervisión de ventas en un territorio concreto).

1.1 REQUISITOS MÍNIMOS DEL PERSONAL EN LOS LUGARES EN QUE LA CARGA AÉREA ESTA DISPUESTA PARA EL TRANSPORTE

Cuando dentro del marco normativo nacional de un país se haya aceptado e implantado un enfoque para la formación y evaluación relativas a las mercancías peligrosas basado en las competencias, se aplicarán las siguientes disposiciones con respecto al Agente y el personal que procese, acepte y/o maneje la carga. El empleador del personal que desempeñe funciones destinadas a garantizar el transporte de mercancías peligrosas de acuerdo con todas las normativas aplicables, incluida la Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas (Dangerous Goods Regulations, DGR) de la IATA y los requisitos de la OACI y de los organismos gubernamentales nacionales, deberá crear y mantener un programa de formación sobre mercancías peligrosas. La oferta de dicha formación sobre mercancías peligrosas deberá realizarse en consonancia con las funciones operativas de cada individuo y sus tareas, independientemente del cargo que ocupen. Deberá garantizar que todo el personal haya recibido el grado de formación adecuado en competencias y destrezas para desempeñar las funciones de las que son responsables en un entorno operativo específico, siempre de conformidad con los requisitos reguladores nacionales e internacionales aplicables para dichas operaciones. Para asegurar que las personas mantengan un grado de competencia adecuado, la formación en la reglamentación DGR y la

evaluación del grado de competencia se repetirán al menos cada 24 meses.

El solicitante deberá contratar a dos personas competentes y capacitadas que trabajen a horario completo y que puedan desempeñar los servicios y facilidades para el manejo de carga establecidas en el Manual del Programa Europeo de Carga Aérea, de modo que por lo menos una persona esté presente en todos los lugares donde la carga aérea esté dispuesta para el transporte dentro de las horas de trabajo de la oficina. El solicitante deberá demostrar que dos personas como mínimo reúnen los requisitos de capacitación sobre mercancías peligrosas y carga general y que tales personas:

1.1.1 estén en posesión del Diploma del Curso de Introducción IATA o hayan finalizado un curso equiva lente impartido por una Compañía aérea Miembro de IATA un miembro de FIATA cuyo curso haya sido acreditado por FIATA o cualquier otro curso dado por una compañía aérea, organización comercial o un Instituto de formación profesional que sea reconocido por el Consejo; siempre que cualquier intermediario que no cumpla este requisito demuestre que su personal incluye como mínimo dos personas competentes a tiempo completo con una experiencia mínima de 2 años en la prestación de servicios de carga aérea.

1.1.2 en el momento de la solicitud y en cualquier otro momento subsiguiente a la acreditación, estas dos personas deberán estar en posesión de un certificado válido extendido dentro de los dos años anteriores u otro período de tiempo que pueda ser determinado por las autoridades locales competentes, atestiguando que su titular ha seguido un curso de Manejo Aceptación de Mercancías Peligrosas, debidamente reconocido, y haber pasado un examen escrito del mismo;

para los fines de esta Resolución, un curso debidamente reconocido es:

1.1.2(a)(i) un Curso IATA de Mercancías Peligrosas,

1.1.2(a)(ii) un curso de formación profesional de un Miembro para Manejo Aceptación de Mercancías Peligrosas,

1.1.2(a)(iii) un curso de instrucción formal en Aceptación de Mercancías Peligrosas ofrecido por un organismo de formación el cual ha sido examinado y sancionado como un Instituto de formación acreditado (ATS) y/o Centro de Capacitación y Evaluación Basada en Competencias (CBTA);

△ **1.1.2(a)(iv)** un curso impartido por una organización de formación que haya sido evaluada y avalada, o cumple con los criterios establecidos por la Autoridad local competente responsable en el país. En los países donde la Autoridad de Aviación Civil nacional no publica una lista de las organizaciones de capacitación autorizadas, los certificados deben ir indicar específicamente o los certificados ir acompañados de una carta emitida por el proveedor de formación que indique que el curso está aprobado por la autoridad de aviación nacional del país especificado o que el curso cumple con las regulaciones de aviación nacionales de ese país.

1.1.2(a)(v) Un programa de capacitación sobre mercancías peligrosas por vía aérea de OACI-FIATA.

1.1.2(b) condicionado a que los cursos de formación arriba citados, cuando así lo requiera el país de registro del solicitante, sean aprobados previamente por la autoridad local competente responsable de regular los asuntos de Mercancías Peligrosas en dicho país;

1.1.2(c) el fallo en la renovación del Certificado del Curso sobre Mercancías Peligrosas en la fecha especificada por el Administrador de Agencias, con el resultado de que el Agente no cumple las condiciones de este Subapartado, será motivo para que el Administrador de Agencias excluya al Agente de la Relación de Agencias de Carga.

1.1.3 Además de los requisitos de formación en Aceptación de mercancías peligrosas citados, para el personal competente y calificado del solicitante descrito anteriormente, todas las demás personas asignadas por el solicitante para tratar envíos y/o tenerlos dispuestos para el transporte deberán haber completado un curso de Aceptación y Procesamiento general de Mercancías Peligrosas, de conformidad con el organismo gubernamental y/o los requisitos de la OACI. Las personas responsables del manejo de los envíos, incluida la carga de envíos en dispositivos de carga unitaria, deberán haber completado un curso de Mercancías peligrosas para el Personal Responsable de la Manipulación de Carga en Almacén, Carga y Descarga de Dispositivos de Carga Unitaria y Carga y Descarga de Compartimentos de Carga de Aeronaves de acuerdo con los requisitos de la agencia gubernamental nacional y/o la OACI.

1.1.4 No obstante los [Párrafos 1.1 a 1.1.2\(c\)](#) inclusive, un solicitante puede solicitar ser registrado como Intermediario IATA (Manipulador de mercancías que no sean peligrosas) siempre que cumpla todos los demás criterios de acreditación, incluida la provisión de formación sobre mercancías peligrosas a las personas correspondientes de acuerdo con [1.1.3](#) mencionado más arriba, y haya presentado la declaración que figura en el [Adjunto "B" Apéndice 2](#) comunicando que no aceptará ni tendrá dispuesto para el transporte un envío que contenga mercancías peligrosas.

1.2 REQUISITOS FINANCIEROS

1.2.1 Situación financiera

△ Los solicitantes enviarán sus estados financieros, que estarán formados por un Estado de resultados y balance general certificados más recientes, que se encuentran actualmente disponibles, elaborados y preparados por una entidad independiente de conformidad con las prácticas contables locales.

Todos los Intermediarios de Carga IATA que participan en el Programa Europeo de Carga Aérea participarán en el Plan de Crédito de la Industria de Carga (CSMS) y se le asignará un límite de Solución de CASS de acuerdo con las reglas y procedimientos publicados en el Manual.

Los solicitantes indicarán el nivel de crédito requerido en cada uno de los CASS en el que se propone participar.

Cuando la situación financiera de un Intermediario y/o el nivel de crédito está sujeto a revisión por el Administrador de Agencias, se le podrá pedir al Intermediario que:

- 1) presente documentos especificados en el Manual, que se estimen necesarios para la realización de dicha revisión;
- 2) renueve antes de la fecha de expiración toda garantía bancaria o fianza;
- 3) ajuste el nivel de toda garantía bancaria o fianza;

△ En el caso del punto 1. de arriba, el incumplimiento del Intermediario a la hora de presentar dichos documentos según lo estipulado dentro de los 7 días laborables siguientes a la solicitud será motivo suficiente para que la IATA aplique un caso de irregularidad y dé al Intermediario un plazo de 30 días para acatar tales prescripciones.

El incumplimiento de los puntos 2. o 3. de arriba o de los requisitos financieros que se establecen en el Manual sentará las bases para que el Administrador de agencias proceda a una suspensión del Intermediario del CASS y dé al Intermediario un plazo de 30 días para acatar tales prescripciones.

El incumplimiento por parte del Intermediario en los 30 días siguientes será motivo suficiente para que la IATA le envíe un aviso de rescisión por escrito, y siempre que el Intermediario presente los documentos exigidos o renueve o ajuste su garantía o bono bancario antes de la fecha de eliminación, la rescisión no entrará en vigor. Cuando el Administrador de Agencias envíe un aviso de rescisión en virtud de esta disposición, el aviso deberá especificar la fecha en la que esta será efectiva, y esta no podrá ser anterior a la fecha especificada en la cláusula de rescisión del Contrato de Intermediario de Cargas.

1.2.2 sin perjuicio de las disposiciones del [apartado 1.2.1](#), un Intermediario puede satisfacer el requisito de proporcionar apoyo financiero adicional tipo de garantía que acepte el Administrador de la agencia en cada momento.

1.3 PROMOCIÓN, VENTAS Y/O MANEJO

El solicitante deberá cumplir con los requisitos publicados en el Manual en relación con la ubicación de oficinas y estar en posesión un seguro adecuado que cubra su responsabilidad.

1.4 SERVICIOS E INSTALACIONES PARA EL MANEJO DE LA CARGA

El solicitante deberá tener instalaciones, personal y equipo apropiados que satisfagan los criterios establecidos por el Consejo y publicados en el Manual para desempeñar las funciones operacionales.

1.5 AUTORIZACIÓN PARA EJERCER UNA ACTIVIDAD COMERCIAL Y OTROS REQUISITOS LEGALES NACIONALES

Siempre que se trate de un requisito oficial, el solicitante deberá estar en posesión de una autorización válida para ejercer su actividad y cumplir otros requisitos legales nacionales cualesquiera vigentes en el país que operen. Una suspensión o retiro de esta autorización será motivo para que el Administrador de Agencias declare al Intermediario en situación de pago en efectivo y ponga en marcha la inspección del Agente por el Mediador.

1.6 NOMBRE

En el Manual figurará toda restricción, si la hubiere, relativa al nombre comercial del solicitante. Sin embargo, el solicitante no deberá tener un nombre que sea el mismo, o similar o que se preste a equívocos, al de IATA o un Miembro de IATA, ni su nombre debe identificarse como la oficina de una compañía aérea.

1.7 PRÁCTICAS DE ÉTICA COMERCIAL

El solicitante, su personal de dirección o sus accionistas principales (o las personas por las que actúen en calidad de nominatarios) miembros del Consejo de administración o directores o administradores no deberán haber sido encontrados culpables de violaciones intencionadas de obligaciones fiduciarias contraídas en el transcurso de su negocio, ni deberán estar en situación de quebrados no rehabilitados. Otros requisitos, si los introdujera el Consejo Conjunto Europeo, se publicaran en el Manual.

1.8 FALTA DE PAGO ANTERIOR

En el Manual figurarán las restricciones relativas a un solicitante que haya estado asociado previamente o en la actualidad con un Agente, Asociado o Intermediario que haya faltado al pago;

no obstante, ninguna persona podrá ser acreditada ni mantenida como Intermediario si alguien que figure como Director de la empresa del solicitante o que ostente intereses financieros en la misma, o que ocupe un puesto en la dirección general del solicitante esté asimismo ejerciendo o haya ejercido funciones similares en la empresa de un Intermediario que:

- 1) esté actualmente advertido de falta de pago de liquidaciones y aún tenga deudas pendientes con los Miembros o sus deudas hayan sido satisfechas solo o parcialmente recurriendo a una fianza o un aval de carácter financiero, o
- 2) haya sido eliminado de la Relación de Agencias de Carga y que tenga deudas pendientes con los Miembros o sus deudas hayan sido satisfechas sólo o parcialmente recurriendo a una fianza o un aval de carácter financiero,
- 3) a condición de que el solicitante pueda ser autorizado, no obstante, si el Administrador de Agencias está convencido de que dicha persona no ha participado en los actos u omisiones que hayan dado

lugar a las citadas eliminación o advertencia de falta de pago de liquidaciones o si está convencido de que se puede confiar que el solicitante cumple los términos del Contrato de Agencia de Carga, estas Normas y otras Resoluciones de la Conferencia.

1.9 CUMPLIMIENTO REGULATORIO Y LEGAL

1.9.1 el solicitante debe proporcionar toda la documentación exigida por la IATA para cumplir con los requisitos contra el blanqueo de dinero, sanciones u otros requisitos reglamentarios o legales aplicables.

1.9.2 es posible que la solicitud no se apruebe si IATA considera que tiene prohibido hacer negocios con el solicitante o que hacerlo supondría un riesgo indebido para IATA según los requisitos reglamentarios o legales aplicables.

Sección 2 — Procedimientos

Previo petición, el Administrador de Agencias entregará a cada probable solicitante un formulario de solicitud y (a un precio nominal) un ejemplar del Manual del Programa Europeo de Carga Aérea, que contiene estas Normas, así como otra información y orientación pertinentes.

2.1 SOLICITUD DE ACREDITACIÓN

El solicitante que desee que se le incluya en la Guía del Programa Europeo de Carga Aérea dirigirá su solicitud al Administrador de Agencias, que está facultado para acreditar al solicitante o rechazar dicha solicitud, de conformidad con los criterios de registro convenidos por el Consejo conjunto y publicados en el Manual.

2.2 FORMULARIO DE SOLICITUD — TRAMITACIÓN

2.2.1 El solicitante deberá cumplimentar el formulario de solicitud establecido. La solicitud presentada deberá ir acompañada de los estados financieros y de otros documentos y derechos que se exijan en el Manual;

2.2.2 al recibir la solicitud, el Administrador de Agencias considerará inmediatamente si está completa. En el caso de que la información requerida o los derechos exigidos no hayan sido incluidos con la solicitud, el Administrador de Agencias se lo comunicará al solicitante;

2.2.3 si el Administrador de Agencias encuentra que la solicitud está completa, comunicará inmediatamente a los Miembros y publicará los datos del Intermediario;

2.2.4 el Administrador de agencias encargará como mínimo un informe de inspección independiente que le ayude a decidir si el solicitante cumple las cualificaciones necesarias para convertirse en intermediario de carga de la IATA.

2.2.5 el Administrador de Agencias estudiará cada solicitud y la información que la respalde así como cualquier otra información que haya sido puesta en su conocimiento y, resolverá si el solicitante cumple los requisitos exigidos para ser un Intermediario de Carga IATA;

2.2.6 al solicitante se le comunicarán inmediatamente por escrito las medidas tomadas por el Administrador de Agencias y, en caso de que se rechace su solicitud, se le indicarán claramente los motivos por los que no se ha aprobado la solicitud;

2.2.7 el solicitante rechazado podrá pedir que se reconsidere la decisión tomada por el Administrador de Agencias, o acogerse a los procedimientos de revisión de la actuación del Administrador de Agencias llevada a cabo por el Mediador.

2.3 MEDIDAS QUE SE DEBERÁN TOMAR DESPUÉS DE LA ACREDITACIÓN DEL SOLICITANTE

2.3.1 Si el Administrador de Agencias resuelve que el solicitante ha demostrado que cumple los requisitos exigidos, deberá incluirlo en la Guía del Programa Europeo de Carga Aérea;

2.3.2 el Director General, en representación de aquellos Miembros de IATA que nombren Agentes, ejecutará un Acuerdo de Intermediario de Carga con cada Persona acreditada como Intermediario de acuerdo con estas Normas. El Administrador de Agencias comunicará con prontitud a todas las Compañías Aéreas los nombres de las partes que formalicen Acuerdos de Intermediario de Carga y las fechas de dichos Acuerdos;

2.3.3 El Administrador de Agencias mantendrá actualizada, publicará y circulará periódicamente una Guía del Programa Europeo de Carga Aérea que incluirá a todas las Personas con las que el Director General haya concertado un Acuerdo de Intermediario de Carga, de acuerdo con el Subapartado 2.3.2 de este Apartado. El Consejo conjunto del Programa Europeo de Carga Aérea determinará el contenido y la información comprendida en la Guía.

2.4 NOMBRAMIENTO DE INTERMEDIARIO

2.4.1 Manera de efectuar el nombramiento

Un Miembro podrá nombrar a un Intermediario que figure en la Guía del Programa Europeo de Carga Aérea, de la forma siguiente:

2.4.1.1 depositando ante el Administrador de Agencias una declaración de conformidad general para el nombramiento de todos los Intermediarios. El Administrador de Agencias publicará periódicamente en el Manual del Programa Europeo de Carga Aérea una lista de los Miembros que hayan depositado dicha declaración de conformidad general;

2.4.1.2 alternativamente, un miembro puede informar a dicho Intermediario, por escrito enviando una copia al Administrador de Agencias, que dicho Miembro específicamente está de acuerdo con su nombramiento como Intermediario;

2.4.2 Entrada en Vigor

Este o estos nombramientos entrarán en vigor en la forma siguiente:

2.4.2.1 en cuanto a aquellos Miembros que hayan depositado una declaración de conformidad general, inmediatamente después de la inclusión del Intermediario en la Guía del programa Europeo de Carga Aérea, o a partir de la fecha en que se deposite la declaración, si la citada fecha es posterior a la de la inclusión del Intermediario en la Guía del Programa Europeo de Carga Aérea;

2.4.2.2 en cuanto a cualquier otro Miembro, a partir de la fecha de entrada en vigor señalada en la carta de nombramiento del Miembro en cuestión que no podrá ser anterior a la de la inscripción del Intermediario en la Guía del Programa Europeo de Carga Aérea.

2.5 TERMINACIÓN DEL NOMBRAMIENTO INDIVIDUAL

Cualquier Miembro que haya nombrado a un Intermediario podrá cancelar dicho nombramiento informando por escrito al Agente de su decisión y enviando una copia al Administrador de Agencias.

2.6 ENTREGA DE CONOCIMIENTOS AÉREOS POR LOS MIEMBROS

La entrega de conocimientos aéreos será a opción del Miembro. El Miembro podrá, también a su opción, autorizar al Agente a emitir en nombre del Miembro los Conocimientos Aéreos Neutrales de conformidad con las cláusulas de la [Resolución 600a](#).

2.7 REVISIÓN DE LA DECISIÓN INDIVIDUAL DE UN MIEMBRO

2.7.1 No obstante lo establecido en las Apartados [2.4](#), [2.5](#) y [2.6](#) de esta Sección, el Intermediario que se considere agraviado por la decisión de un Miembro de:

2.7.1.1 rehusar nombrar a dicho Intermediario, o

2.7.1.2 retirar el nombramiento de dicho Intermediario, o

2.7.1.3 rehusar a

2.7.1.3(a) facilitar al Intermediario el stock de sus conocimientos aéreos, o

2.7.1.3(b) autorizar al Intermediario a emitir Conocimientos Aéreos Neutrales en su nombre, o

2.7.1.4 de retirar

2.7.1.4(a) al Intermediario su stock de conocimientos aéreos, o

2.7.1.4(b) al Intermediario su autorización para emitir Conocimientos Aéreos Neutrales en su nombre;

2.7.2 con el resultado de que los intereses comerciales del referido Intermediario resulten adversamente afectados hasta el punto de poner su negocio en peligro, tendrá derecho a conocer los criterios seguidos por el mencionado Miembro para nombrar a Intermediarios o los motivos de la denegación o retirada. Si el Intermediario cree que la citada justificación no es razonable, entonces deberá tratar primeramente de conseguir una aclaración y satisfacción del Miembro. Si la cuestión no se resuelve de esta forma, el Intermediario tendrá derecho a que la decisión del Miembro sea revisada por el Mediador; a condición de que, cuando la decisión del Miembro de retirarse su nombramiento, su stock de conocimientos aéreos o su autorización para emitir Conocimientos Aéreos Neutrales a un Intermediario se haya tomado

en aplicación de las disposiciones colectivas de estas Normas, el derecho de revisión, que le corresponde al Intermediario no se ejerza contra el Miembro individualmente sino según se establezca en la disposición particular de que se trate y en la [Resolución 805e](#) (Véase el manual).

2.8 CAPACIDAD E INDEMNIZACIÓN

El Director General, el Administrador de Agencias y la Dirección del CASS actúan, al ejecutar cualquier medida de conformidad con estas Normas, otras Resoluciones aplicables y las [Resoluciones 851](#), [853](#) y sus Anexos, no comocmandantes, sino como mandatarios de los Miembros afectados. Los Miembros que nombran a los Intermediarios se comprometen a proteger a IATA, sus directivos, empleados, el Comisionado de Agencias de carga, Ombudsman y demás nominatarios de la responsabilidad (incluida la responsabilidad por costes legales), por cualquier medida tomada u omitida de buena fe en el desempeño de sus funciones al amparo de estas Normas (aparte de las funciones ejercidas a tenor de la [Sección 2](#) de la Resolución 801re). Los Miembros que participen en un Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga (CASS-Export) o en un Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga — Cobro de Cargos en Destino (CASS-Import) CASS-Import y Gastos de terminal (CASS-ITC) se comprometen a indemnizar a IATA, sus directivos, empleados, el Comisionado de Agencias de carga, Ombudsman y demás nominatarios de la responsabilidad (incluida la responsabilidad por costes legales) de cualquier medida tomada u omitida de buena fe en el desempeño de sus funciones con respecto a dicho Sistema a tenor de las Resoluciones [851](#), [853](#) y sus Anexos y de acuerdo con la [Sección 2](#) de la Resolución 801re, según corresponda.

2.9 REQUISITOS DE GARANTIA FINANCIERA EXIGIDOS EN SEPARADO POR LAS COMPANIAS AEREAS DEL CASS POSTERIORMENTE A LA ACREDITACION

(i) Reconocer que la IATA tiene la obligación de realizar evaluaciones financieras a los Intermediarios en posesión de Acreditación con arreglo a los criterios financieros locales y, cuando proceda, podrá exigir una garantía financiera.

(ii) En determinadas jurisdicciones, los Criterios Financieros Locales pueden exigir la imposición de una garantía financiera o una garantía bancaria del sector (una "Garantía Financiera del Sector"); el importe de dicha Garantía Financiera del Sector se calculará en las liquidaciones de un Intermediario del CASS.

(iii) Los miembros participantes en el Programa de Agencias de Carga no podrán exigir una garantía financiera duplicada aparte a un Agente que cubra esas mismas liquidaciones del CASS Exportación. Cualquier Miembro, sea quien sea, que conserve garantías financieras individuales y bilaterales que cubran esas liquidaciones del CASS Exportación deberá notificar a la IATA y

será excluido de participar en la Garantía Financiera del Sector.

(iv) En caso de que un miembro considere inadecuada la Garantía Financiera del Sector de la IATA, el Transportista deberá apelar a su Consejo Ejecutivo de Carga Aérea (EACPJC) para la revisión de los Criterios Financieros.

Sección 3 — Condiciones para el pago de la comisión

3.1 AUTORIZACIÓN Y CÁLCULO DE LA COMISIÓN

La remuneración por la venta y el manejo del transporte de carga aérea internacional se acordará bilateralmente entre las partes.

Sección 4 — Medidas que afectan al buen nombre del Intermediario

4.1 RENUNCIA POR PARTE DEL INTERMEDIARIO

4.1.1 Un Intermediario podrá renunciar voluntariamente a su acreditación en cualquier momento, dando aviso con anticipación y por escrito al Administrador de Agencias que lo notificará a todas las Compañías Aéreas. En el aviso, se expresará la fecha de entrada en vigor del retiro, sin perjuicio del cumplimiento por parte del Intermediario y de cada uno de los Miembros que le hayan nombrado, de todas las obligaciones acumuladas hasta la fecha del retiro de aquél de la Guía del Programa Europeo de Carga Aérea;

4.1.2 en el caso de que un Intermediario renuncie voluntariamente al nombramiento de cualquier Miembro, se lo deberá notificar al Miembro por escrito.

4.2 ELIMINACIÓN EFECTUADA POR EL ADMINISTRADOR DE AGENCIAS

El Administrador de Agencias podrá, de acuerdo con lo establecido en estas Normas, eliminar de la Guía del Programa Europeo de Carga Aérea por causa justificada a un Intermediario dando aviso por escrito al Intermediario para que surta efecto de conformidad con estas Normas. Dicha eliminación será sin perjuicio del cumplimiento por el Intermediario y cada uno de los Miembros que le hayan nombrado, de todas las obligaciones acumuladas hasta la fecha de eliminación del Intermediario de la Guía del Programa Europeo de Carga Aérea.

4.3 AVISO DE SUSPENSIÓN DADO POR EL ADMINISTRADOR DE AGENCIAS

Cuando un Intermediario sea suspendido por causa justificada a tenor de lo establecido en estas Normas, el Administrador de Agencias se lo comunicará al Intermediario por escrito. La suspensión entrará en vigor a partir de la fecha que se especifique en la comunicación escrita.

4.4 EFECTOS DE LA ELIMINACIÓN O LA SUSPENSIÓN O LA AMONESTACIÓN

4.4.1 Eliminación de la Relación

Cuando el Administrador de Agencias haya comunicado que un Intermediario ha de ser eliminado de la Guía del Programa Europeo de Carga Aérea:

4.4.1.1 mediante comunicación al Intermediario, el Administrador de Agencias rescindirá el Acuerdo de Intermediario de Carga del Intermediario, notificándolo a las Compañías Aéreas,

☐ **4.4.1.2** En caso de que el Intermediario sea eliminado del Directorio de conformidad con cualquiera de las disposiciones de estas Reglas, la IATA podrá retirar su

baja del Directorio dentro de los 60 días siguientes a su terminación, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

- a) Se haya resuelto la causa de la rescisión y el Intermediario cumpla con los requisitos de Acreditación/Registro;
- b) Cuando corresponda, la Garantía Financiera mantenida antes de la rescisión se haya reemitido y sea válida de conformidad con la [Resolución 817](#);
- c) Se hayan liquidado todas las Transacciones Contables vencidas en el momento actual;
- d) El Intermediario no haya sido declarado en Incumplimiento durante los últimos 12 meses consecutivos.

4.4.1.3 los Miembros que no participen en el Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga, revocarán toda autorización dada al Intermediario para emitir conocimientos aéreos en nombre de tales Miembros y exigirán la rendición de cuentas inmediata y el pago de las cantidades debidas;

4.4.2 Suspensión

cuando el Administrador de Agencias haya comunicado que hay que suspender a un Intermediario:

4.4.2.1 el Administrador de Agencias lo notificará a las Compañías Aéreas,

4.4.2.2 cuando proceda, la Dirección del CASS, podrá retirar durante el período de suspensión toda autorización otorgada al Intermediario para emitir Conocimientos Aéreos Neutros,

4.4.2.3 los Miembros que no participen en el Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga, revocarán, durante el período de suspensión, toda autorización dada al Intermediario para emitir los conocimientos aéreos en nombre de tales Miembros,

4.4.2.4 durante el período de suspensión el Intermediario podrá continuar realizando negocios con los Miembros, operando en situación de pago en efectivo sin derecho a comisión,

4.4.2.5 en todos los demás aspectos, durante el período de suspensión, continuará aplicándose al Intermediario lo establecido en las presentes Normas y demás Resoluciones aplicables;

4.4.3 Amonestación

cuando a un Intermediario se le haga una amonestación a tenor de cualquier extremo de lo establecido en estas Normas, el Administrador de Agencias la registrará contra el Intermediario y notificará a éste que se ha actuado de esta forma.

4.5 LICENCIA PARA OPERAR

Además de las medidas que afectan a la reputación de un Intermediario IATA y que puedan ser tomadas de acuerdo con las presentes Normas, la aplicación del Acuerdo de Intermediario de Carga de un Intermediario y la posibilidad de tal Intermediario de comerciar con los

Miembros pueden verse afectadas por la rescisión, suspensión, u otra condición relativa a la licencia del Intermediario para operar, impuesta por las autoridades gubernamentales del lugar en donde esté emplazado el Intermediario (siempre que esta licencia sea exigida oficialmente). En este caso, el Administrador de Agencias notificará inmediatamente a todas las Compañías Aéreas con copia al Intermediario de los efectos de tal decisión gubernamental.

4.6 FUERZA MAYOR

El Agente no será responsable del retardo en el cumplimiento de los términos del Contrato de Agencia de Cargas o de su incumplimiento hasta el punto en que tal retardo o incumplimiento (i) sea debido a algún caso de fuerza mayor, guerra, desastre natural, huelga, cierre patronal, conflicto laboral, cese del trabajo, incendio, acto delictivo de un tercero, restricción de cuarentena, decreto gubernamental o a cualquier otra causa, ya sea similar o diferente, que quede fuera del control razonable del Agente, y (ii) no sea el resultado de la falta de diligencia razonable del Agente (un «Retardo Excusable»). En caso de que un Retardo Excusable se prolongue durante siete días o más, el Administrador de Agencias tendrá el derecho, a su criterio, de rescindir este Acuerdo entregando al Agente cuyo rendimiento no haya sido el esperado o se haya visto retardado debido al Retardo Excusable un aviso por escrito de tal decisión de rescindirlo con una antelación mínima de treinta días.

4.7 CUMPLIMIENTO REGULATORIO Y LEGAL

Si IATA considera que tiene prohibido hacer negocios con un Intermediario o que hacerlo supondría un riesgo indebido para IATA según los requisitos reglamentarios o legales aplicables, suspenderá o eliminará al Intermediario del Directorio del Programa Europeo de Carga Aérea.

Sección 5 — Cambio de propiedad, estado legal, nombre o dirección

5.1 NOTIFICACIÓN DE CAMBIOS

Los cambios de propiedad, estado legal, nombre o establecimiento del Intermediario, se le notificarán al Administrador de Agencias antes del cambio, tramitándose de acuerdo con lo establecido en esta Sección; a condición de que cuando un Intermediario sufra un cambio de propiedad o estado también incluya un cambio de nombre o establecimiento, todos los cambios sean notificados por el Intermediario en un solo aviso de cambio y el Administrador de Agencias tome sobre ellos medidas como si se tratará de una sola solicitud.

5.2 TRAMITACIÓN DE LOS CAMBIOS

5.2.1/5.2.1.1 Los siguientes cambios de propiedad exigirán la formalización de un nuevo Acuerdo de Intermediario de Carga y se tramitarán de acuerdo con el Apartado 5.3 de esta Sección:

5.2.1.1(a) en caso de un propietario único, sociedad de tipo colectivo u otra firma no constituida en sociedad anónima:

5.2.1.1(a)(i) la cesión de intereses que tenga por objeto el transferir el control del Intermediario a una Persona a la que anteriormente no se le hubiera conferido dicho interés,

5.2.1.1(a)(ii) la admisión o retiro de un socio,

5.2.1.1(b) en el caso de una sociedad anónima, la enajenación del negocio del Intermediario y su adquisición por una Persona que no sea un Intermediario;

5.2.1.2 los siguientes cambios de propiedad en una sociedad anónima no requerirán el otorgamiento de un nuevo Acuerdo de Intermediario de Carga y se tramitarán de acuerdo con el Apartado 5.4 de esta Sección:

5.2.1.2(a) una reducción de capital,

5.2.1.2(b) la enajenación o adquisición por cualquier Persona de acciones que representen el 30% o más del total del capital emitido en acciones del Intermediario,

5.2.1.2(c) cualquier otra transferencia de acciones que tenga por efecto conferir el control del Intermediario a una Persona a quien no le estuviera conferido anteriormente, bien por medio de una sola transacción, o bien como resultado de una serie de transacciones, durante un período de tres años como máximo;

5.2.2 los siguientes cambios de propiedad y estado legal exigirán el otorgamiento de un nuevo Acuerdo de Intermediario de Carga y se tramitarán de acuerdo con el Apartado 5.3 de esta Sección:

5.2.2.1 en el caso de un solo propietario, una sociedad de tipo colectivo u otra firma no constituida en

sociedad anónima, la constitución del Intermediario en sociedad anónima;

5.2.2.2 en el caso de una sociedad anónima:

5.2.2.2(a) la transformación del Intermediario en sociedad de tipo colectivo u otra firma no constituida en sociedad anónima,

5.2.2.2(b) cualquier cambio que redujere la responsabilidad de cualquier Persona que anteriormente fuera directa o indirectamente responsable de las deudas de la sociedad;

5.2.3 los demás cambios siguientes serán tramitados de acuerdo con el correspondiente Apartado de esta Sección, según se indica:

5.2.3.1 el fallecimiento del propietario único o de un miembro de una sociedad de tipo colectivo o de otra firma no constituida en sociedad anónima — Apartado 5.9,

5.2.3.2 fallecimiento de un accionista — [Apartado 5.10](#);

5.2.3.3 cambio de nombre — [Apartado 5.11](#);

5.2.3.4 cambio de dirección — [Apartado 5.12](#).

5.3 CAMBIOS QUE REQUIEREN NUEVO ACUERDO

Cuando un Intermediario se proponga efectuar un cambio de propiedad y/o estado legal según se describe en el Subapartado [5.2.1.1](#) o [5.2.2](#) de esta Sección:

5.3.1 el Intermediario (“el cesionista”) y el nuevo propietario propuesto (“el cesionario”) comunicarán conjuntamente al Administrador de Agencias, el cambio propuesto, de la forma que se ordena en el [Apéndice 1](#) de estas Normas, por lo menos 30 días antes de que haya de efectuarse el cambio. Al mismo tiempo el cesionario deberá presentar una solicitud para aprobación e inclusión en la Relación de Agencias de Carga de acuerdo con la [Sección 2](#) de estas Normas, considerándose y tratándose la solicitud de acuerdo con lo establecido en la citada Sección. El Intermediario también deberá facilitar un estado financiero actual en virtud de la [Sección 1](#) de las presentes normas. En caso de que un Intermediario no pueda facilitar los documentos considerados necesarios para realizar la Revisión Financiera, el cambio se podrá seguir procesando si el Intermediario facilita una garantía financiera equivalente a 70 días de sus Ventas en Riesgo.

5.3.2 al recibir la comunicación de un cambio y la solicitud debidamente cumplimentada y a tiempo para permitir al Administrador de Agencias tramitar la solicitud, el Administrador de Agencias formalizará con el cesionario un Acuerdo Provisional de Intermediario de Carga, a menos que la solicitud revele o el Administrador de Agencias tenga motivo para creer que la solicitud debe ser rechazada porque el cesionario no cumple uno o más de los requisitos que se expresan en la [Sección 1](#) de estas Normas. No obstante, si antes de la resolución final sobre la solicitud, el cesionario elimina los motivos de desautorización a satisfacción del Administrador

de Agencias, éste formalizará un Acuerdo Provisional de Intermediario de Carga con el cesionario;

5.3.3 el Acuerdo Provisional de Intermediario de Carga del cesionario surtirá efecto a partir de la fecha en que tenga lugar el cambio de propiedad y/o de estado. El Acuerdo de Intermediario de Carga del cesionista terminará en la fecha en que tenga lugar el cambio de propiedad y/o de estado, sin perjuicio del cumplimiento de todas las obligaciones acumuladas antes de la fecha de terminación;

5.3.4 el Acuerdo Provisional de Intermediario de Carga será en la misma forma y tendrá el mismo efecto que un Acuerdo de Intermediario de Carga. El Administrador de Agencias notificará a todos los Miembros la formalización del acuerdo provisional y, a la recepción de dicha comunicación, los Miembros podrán realizar negocios con el cesionario como si fuera un Intermediario Acreditado.

5.4 CAMBIOS QUE NO REQUIEREN UN ACUERDO NUEVO

Cuando un Acuerdo Intermediario se proponga efectuar un cambio de propiedad según se describe en el [Subapartado 5.2.1.2](#) de esta Sección:

5.4.1(a) el Intermediario comunicará al Administrador de Agencias el cambio propuesto, en la forma que señala el Apéndice 1 de estas Normas, por lo menos 30 días antes de que haya de efectuarse el cambio. Asimismo, el Intermediario entregará un balance general actual tan pronto como sea posible en virtud de la [Sección 1](#) de las presentes normas. En caso de que el Intermediario no pueda facilitar los documentos considerados necesarios para realizar la revisión financiera, entonces el cambio se podrá seguir procesando si el Intermediario facilita una garantía financiera equivalente a 70 días de sus Ventas en Riesgo. A la recepción de la comunicación, el Administrador de Agencias:

5.4.1(a)(i) facturará al Intermediario una cuota de cambio de propiedad según se prevé en el Subapartado 11.1.1(a)(iv) de la Sección 11 de estas Normas, y

5.4.1(a)(ii) a la mayor brevedad avisará a los Miembros por medio de un listado mensual de que se ha recibido dicha comunicación;

5.4.1(b) en el plazo de 30 días a partir de la publicación de la citada información, cualquier Miembro podrá presentar ante el Administrador de Agencias pruebas que indiquen los motivos por los que, en opinión de ese Miembro, el Intermediario no cumple los requisitos exigidos para continuar siendo Intermediario Acreditado. El Administrador de Agencias informará a éste que se ha hecho dicha protesta y le invitará a responder;

5.4.2 al recibir una comunicación de cambio a tiempo para permitirle tramitar el mismo, el Administrador de Agencias autorizará dicho cambio con carácter provisional, a menos que la comunicación revele, o el Administrador de Agencias tenga motivo para creer que al Intermediario no se le debe mantener porque no cumple uno o más de los requisitos que se expresan en

la [Sección 1](#) de estas Normas. No obstante, si antes de la resolución definitiva sobre el cambio, el Intermediario elimina los motivos de desautorización a satisfacción del Administrador de Agencias, éste autorizará el cambio con carácter provisional;

5.4.3 la autorización provisional del cambio surtirá efecto a partir de la fecha en que el cambio tenga lugar y el Administrador de Agencias se lo notificará a todos los Miembros en consecuencia.

5.5 FALTA DE ACUERDO O AUTORIZACIÓN PROVISIONAL

Cuando, de conformidad con el Subapartado [5.3.2](#) ó [5.4.2](#) de esta Sección, el Administrador de Agencias no pueda formalizar un Acuerdo Provisional de Intermediario de Carga, o dar autorización provisional en la fecha del cambio, lo notificará a todos los Miembros y, cuando proceda, a la Dirección del CASS. Los Miembros podrán seguir realizando negocios con el Intermediario en efectivo y con pago de comisiones hasta nuevo aviso del Administrador de Agencias.

5.6 AUTORIZACIÓN DEFINITIVA POR EL ADMINISTRADOR DE AGENCIAS

5.6.1 Además de cualquier medida tomada por el Administrador de Agencias de acuerdo con los Apartados [5.3](#) y

5.4 de esta Sección, éste obtendrá de aquella fuente y de aquella manera que considere oportuna, un informe sobre el cesionario o el Intermediario, según proceda, en el que se indique si se cumplen los requisitos que se expresan en la Sección 1 de estas Normas;

5.6.2 si el informe indica que los citados requisitos se cumplen y no se ha recibido ninguna protesta de un Miembro en los 30 días siguientes al aviso del cambio propuesto dado por el Administrador de Agencias, éste:

5.6.2.1 notificará al cesionario en los casos de cambio que se describen en el Subapartado [5.2.1.1](#) o [5.2.2](#) de esta Sección que el Acuerdo Provisional de Intermediario de Carga dejará de ser provisional y se convertirá en Acuerdo de Intermediario de Carga;

5.6.2.2 notificará al Intermediario en los casos de cambio que se describen en el Subapartado [5.2.1.2](#) de esta Sección que la autorización provisional del cambio dejará de serlo para convertirse en autorización plena; el Acuerdo de Intermediario de Carga o la autorización definitiva del cambio surtirán efecto a los 45 días de la fecha en que el Administrador de Agencias haya dado a conocer a los Miembros del cambio pretendido, o en la fecha en que tenga lugar el cambio, de ambas aquella que sea posterior. El Administrador de Agencias enviará la notificación consiguiente a todos los Miembros y, cuando sea preciso, introducirá cualquier enmienda que sea necesaria en la Guía del Programa Europeo de Carga Aérea.

5.7 EFECTO DE LA DESAUTORIZACIÓN

5.7.1(a) Si el Administrador de Agencias no puede formalizar un Acuerdo de Intermediario de Carga con un cesionario o autorizar definitivamente un cambio a un Intermediario, según proceda, lo notificará inmediatamente al cesionario o al Intermediario y deberá al mismo tiempo:

5.7.1(a)(i) en los casos de cambio que se describen en el Subapartado [5.2.1.1](#) o [5.2.2](#) de esta Sección, mediante aviso por escrito al cesionista, confirmará que su Acuerdo de Intermediario de Carga terminó a partir de la fecha en que haya tenido lugar el cambio de propiedad y, mediante aviso por escrito al cesionario, rescindirá el Acuerdo Provisional de Intermediario de Carga si se hubiera formalizado,

5.7.1(a)(ii) en los casos de cambio descritos en el Subapartado [5.2.1.2](#) de esta Sección, mediante aviso por escrito al Intermediario, retirará la autorización provisional que haya sido dada y rescindirá el Acuerdo de Intermediario de Carga;

5.7.1(b) en todos los avisos de este tipo, el Administrador de Agencias expondrá los motivos de su actuación y enviará la notificación consiguiente a todos los Miembros. El Intermediario o cesionario desautorizado podrá solicitar que se reconsidere la medida tomada por el Administrador de Agencias o podrá acogerse a los procedimientos de revisión por el Mediador;

5.7.2 al solicitarse la reconsideración por parte del Administrador de Agencias o la revisión por parte del Mediador, se dejarán en suspenso las medidas de desautorización y se restablecerá el “statu quo ante” del Intermediario mientras esté pendiente el resultado de la reconsideración o de la revisión. Si el Mediador confirma la desautorización, el cesionario o el Intermediario podrán solicitar la revisión de dicha decisión mediante arbitraje, de conformidad con la Sección 10 de estas Normas, en cuyo caso las medidas de desautorización continuarán en suspenso hasta que se notifique el laudo del arbitraje;

5.7.3 si el cesionista o el Intermediario, según corresponda, notifica al Administrador de Agencias que el cambio de propiedad ha sido anulado y el Intermediario vuelve a tener en todos los aspectos su derecho de propiedad anterior, el Administrador de Agencias restablecerá el Acuerdo de Intermediario de Carga y, cuando proceda, restablecerá las facilidades de crédito y enviará la notificación consiguiente al Intermediario y a todos los Miembros.

5.8 COMPROMISO DEL CESIONARIO

Excepto en el caso de cambio que se describe en el Subapartado [5.2.1.2](#) de esta Sección:

5.8.1 toda solicitud de autorización irá acompañada del compromiso del cesionario de aceptar la responsabilidad solidaria y mancomunada con el cesionista por todas las obligaciones pendientes de este último a tenor del Acuerdo de Intermediario de Carga en la fecha en que tenga lugar la transmisión de la propiedad; y

5.8.2 en los casos en que el cesionista sea empleado por el Intermediario o conserve un interés financiero o beneficioso directa o indirectamente en el mismo después del cambio de propiedad, la solicitud deberá ir acompañada del compromiso del cesionario de aceptar la responsabilidad por cualquier violación de su Acuerdo de Intermediario de Carga cometida por el cesionista y que se pueda haber producido en el plazo de los dos años inmediatamente anteriores al cambio de propiedad como si dicha violación lo fuera del Acuerdo de Intermediario de Carga del cesionario.

5.9 FALLECIMIENTO DEL PROPIETARIO ÚNICO O DE UN MIEMBRO DE UNA SOCIEDAD COLECTIVA U OTRA FIRMA NO CONSTITUIDA EN SOCIEDAD ANONIMA

5.9.1 En caso de fallecimiento del propietario único de un Intermediario o de un miembro de una sociedad colectiva u otra firma no constituida en sociedad anónima, el Intermediario lo comunicará inmediatamente al Administrador de Agencias, que declarará al Intermediario en situación de operar en efectivo, con derecho a comisiones y lo notificará al Intermediario y a todos los Miembros. No obstante, para mantener la buena reputación del Intermediario en la medida de lo posible y a petición de la persona con derecho a representar el caudal hereditario del finado, (en el caso de un propietario único), o del miembro restante de la sociedad colectiva o la firma no constituida en sociedad anónima, el Administrador de Agencias podrá formalizar un Acuerdo temporal de Intermediario de Carga con la parte que lo solicite, restablecer las facilidades de crédito y enviar la comunicación consiguiente a los Miembros. El Acuerdo temporal de Intermediario de Carga será en la misma forma y surtirá el mismo efecto que un Acuerdo de Intermediario de Carga, excepto que:

5.9.1.1 si, en cualquier momento, el Administrador de Agencias tiene motivo para creer que la situación financiera del caudal hereditario, la sociedad colectiva o la empresa no constituida en sociedad anónima es insatisfactoria, declarará al Intermediario en situación de operar en efectivo con derecho a comisiones, solicitará una inspección del Intermediario por el Mediador y enviará la notificación consiguiente al Intermediario y a todos los Miembros,

5.9.1.2 si, antes de la fecha de la inspección, el caudal hereditario o la sociedad colectiva, o la firma no constituida en sociedad anónima presenta pruebas de tener una situación financiera satisfactoria, el Administrador de Agencias retirará su petición de inspección y notificará al Intermediario y a todos los Miembros que se puede restablecer el crédito,

5.9.1.3 si el asunto sigue adelante hasta llegar a la inspección y el Mediador estima que la situación financiera del caudal hereditario, la sociedad colectiva u otra firma no constituida en sociedad anónima lo justifica, ordenará que se rescinda el Acuerdo temporal de Intermediario de Carga. El Administrador de Agencias eliminará al Intermediario de la Guía del Programa Europeo de Carga Aérea y enviará la notificación consi-

guiente al Intermediario y a todos los Miembros. Al recibir dicha notificación, los Miembros tomarán las mismas medidas que se exigen al producirse la eliminación de un Intermediario de la Guía del Programa Europeo de Carga Aérea;

5.9.2 si la persona con derecho a representar el caudal hereditario del fallecido se propone transmitir o confirmar la transmisión del interés del finado en el Intermediario a un heredero, legatario u otra persona, o notifica que el interés del fallecido es retirado de la sociedad colectiva de otra firma no constituida en sociedad anónima, dicha transmisión o retiro se considerará cambio de propiedad a efectos de la presente Sección. El firmante del Acuerdo temporal de Intermediario de Carga y el cesionario darán aviso conjuntamente al Administrador de Agencias como se exige a tenor del Subapartado 5.3.1 de esta Sección, y se aplicará lo establecido en los Apartados 5.3, 5.5, 5.6, 5.7 y 5.8 de esta Sección;

5.9.3 a reserva de la rescisión anterior a tenor de lo establecido en el Subapartado 5.9.1 o 5.9.2 de este Apartado, el Acuerdo temporal de Intermediario de Carga con el representante del caudal hereditario de un propietario único fallecido terminará si dicho representante cesa de llevar el negocio del Intermediario en el local cubierto por el Contrato.

5.10 FALLECIMIENTO DE ACCIONISTAS

5.10.1 En caso de fallecimiento de un accionista, que posea el 30% o más del total de acciones emitidas de una sociedad anónima (o al que le esté conferido el control del Intermediario), el Intermediario lo comunicará inmediatamente al Administrador de Agencias, que enviará a todos los Miembros la notificación consiguiente y pedirá al Intermediario que remita sus estados financieros actuales:

5.10.1.1 si la situación financiera del Intermediario se estima satisfactoria, el Intermediario podrá continuar realizando negocios con los Miembros como Intermediario Acreditado,

5.10.1.2 si la situación financiera del Intermediario se considera insatisfactoria, el Administrador de Agencias declarará al Intermediario en situación de operar en efectivo con derecho a comisiones, solicitará una inspección del Intermediario por el Mediador y enviará la notificación consiguiente al Intermediario y a todos los Miembros;

5.10.2 si la persona con derecho a representar el caudal hereditario del fallecido se propone transferir o confirma la transferencia del interés del finado en el Intermediario a un heredero, legatario u otra persona, dicha transferencia se considerará cambio de propiedad a efectos de esta Sección. El Intermediario enviará al Administrador de Agencias el aviso que se exige a tenor del Subapartado 5.4.1(a) de esta Sección y se aplicará lo establecido en los Apartados 5.4, 5.5, 5.6 y 5.7 de la presente Sección.

5.11 CAMBIO DE NOMBRE

Cuando un Intermediario cambie de nombre, dicho Intermediario notificará inmediatamente el nuevo nombre al Administrador de Agencias, y remitirá los oportunos derechos tal como se estipula en el Subapartado 7.1.1(a)(iv) de la [Sección 7](#) de estas Normas. El Administrador de Agencias deberá cerciorarse de que el nuevo nombre pueda ser aprobado de acuerdo con las disposiciones de la [Sección 1](#) de estas Normas. Si el cambio de nombre se autoriza, el Administrador de Agencias enviará la notificación consiguiente a todos los Miembros y reflejará el nuevo nombre en la Guía del Programa Europeo de Carga Aérea y en el Acuerdo de Intermediario de Carga. Si el Administrador de Agencias desautoriza la solicitud, iniciará una inspección por parte del Mediador.

5.12 CAMBIO DE DIRECCIÓN

5.12.1 Cuando un Intermediario cambie su dirección de la que figure en la Guía del Programa Europeo de Carga Aérea, deberá comunicárselo inmediatamente al Administrador de Agencias, quien lo notificará a todos los Miembros. La autorización para seguir actuando como Intermediario continuará en vigor en la nueva dirección;

5.12.2 Si un intermediario se muda o deja de trabajar en la oficina de ventas y/o las instalaciones de manipulación que fueron inspeccionadas durante el procesamiento de su solicitud de registro, dicho intermediario notificará lo antes posible y en cualquier caso antes de realizar la mudanza, al Administrador de agencias el nuevo domicilio y remitirá la tasa que se indica en la [Sección 7](#) de estas Normas. El Administrador de agencias obtendrá un informe de inspección de las nuevas instalaciones y notificará a todos los miembros el nuevo domicilio propuesto. Si el informe de inspección fuera favorable, se considerarán aprobadas las nuevas instalaciones. Si el informe de investigación no fuese favorable, el Administrador de agencias no aprobará las nuevas instalaciones y se remitirá el asunto al Defensor. Mediador.

5.13 NOTIFICACIÓN CON RETRASO O FALTA DE NOTIFICACIÓN DEL CAMBIO

5.13.1 Si la notificación y, cuando sea preciso, la solicitud cumplimentada con respecto a un cambio de propiedad o estado legal no la recibe el Administrador de Agencias o la recibe después de que el cambio haya tenido lugar, el Administrador de Agencias declarará al Intermediario en situación de operar en efectivo con comisión mientras esté pendiente su inspección por el Mediador. La solicitud por parte del cesionista, si la hubiere, será tramitada de conformidad con lo establecido en la [Sección 2](#) de estas Normas;

5.13.2 si al Administrador de Agencias no se le notifica un cambio de nombre o dirección en el plazo de 30 días desde aquél en que se efectúe el cambio, ello será motivo para poner en marcha una inspección del Intermediario por el Mediador.

5.14 INTERMEDIARIO SITUADOS EN EL ÁREA DEL CASS-EXPORT

Si cualesquiera de los cambios citados en esta Sección tienen que ser efectuados por un Intermediario situado en el área del CASS-Export, el Administrador de Agencias al enviar la notificación consiguiente a todos los Miembros enviará asimismo una copia de tal aviso a la Dirección del CASS a tenor de lo anteriormente establecido en esta Sección.

Sección 6 — Revisión por arbitraje**Sección 7 — Derechos de Intermediario****△ 6.1 ACUERDO DE ARBITRAJE**

6.1.1 Cualquier solicitante o Agente que se considere perjudicado por una decisión del Comisionado de la Agencia («el Comisionado») en virtud de la [Resolución 811e](#) tendrá derecho a que dicha decisión sea revisada mediante arbitraje, de conformidad con las reglas de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional, por uno o más árbitros designados de conformidad con dichas reglas.

6.1.2 Salvo acuerdo en contrario entre las partes, el idioma del arbitraje será el inglés; sin embargo, a solicitud de una de las partes, los documentos y testimonios se traducirán al idioma nativo de la parte solicitante.

6.1.3 El lugar del arbitraje será la jurisdicción donde se encuentre el solicitante o el Agente o la ubicación especificada en la solicitud de revisión por arbitraje, según corresponda, salvo acuerdo en contrario entre las partes.

6.1.4 El laudo arbitral deberá ir acompañado de una declaración motivada.

6.1.5 El laudo será definitivo y vinculante para las partes y se cumplirá conforme a sus términos.

6.2 INICIO DEL ARBITRAJE

El arbitraje conforme a esta sección comenzará a más tardar treinta (30) días calendario después de la fecha de la decisión del Comisionado.

7.1 DERECHOS

El Administrador de Agencia publicará los derechos de Intermediario, en los importes que determine el Consejo Conjunto del Programa Europeo de Carga Aérea, en consulta con el Director General y serán pagaderos por los Intermediarios.

En el Manual se describen los tipos de derechos y las condiciones de pago. En caso de que un Intermediario no abone el importe correcto de cualquier tasa administrativa o de cambio en el momento apropiado, la IATA informará puntualmente al Intermediario por escrito de que se rescindirá el Acuerdo. El aviso indicará la fecha en la cual se hará efectiva dicha rescisión con arreglo a la cláusula de rescisión que se establece en el Acuerdo. La terminación debido a que el Intermediario no pagó el derecho no será objeto de arbitraje por parte del Intermediario.

7.2 FACTURACIÓN

Las cuotas anuales correspondientes a cada año civil se pagarán, como máximo, el 1º de Diciembre del año anterior de acuerdo con los procedimientos convenidos por el Consejo Conjunto y las instrucciones del Administrador de Agencias. Las facturas por dichas cuotas serán despachadas por el Administrador de Agencias como máximo el 1º de Noviembre de cada año.

7.3 EMPLEO DE LAS CUOTAS DE INTERMEDIARIO

El Director General utilizará las cuotas de Intermediario cobradas por el Administrador de Agencias en representación de IATA de acuerdo con las directrices que el Comité Ejecutivo de IATA haya dado para administrar el Programa Europeo de Carga Aérea.

No obstante lo anterior, una cantidad anual de USD15 por cada Intermediario IATA Accredited se facilitará a FIATA/AFI con el propósito de apoyar el proceso de diálogo global IATA/FIATA.

Sección 8 — Envío de conocimientos aéreos, facturaciones, remesas y cobros, irregularidades

Los procedimientos relativos a la notificación y remisión así como las irregularidades se exponen en la [Resolución 801re](#).

RESOLUCIÓN 805zz

Anexo 'B'

Apéndice 1

AL:

Administrador de Agencias

Asociación del Transporte Aéreo Internacional

Nombre, Dirección y Número de Código del Intermediario

AVISO DE CAMBIO

De conformidad con lo establecido en la [Sección 5](#) de las Reglas del Programa Europeo de Carga Aérea, por el presente Aviso de Cambio les comunicamos el (los) siguiente(s) cambio(s) en el estado legal o de la propiedad del Intermediario de Carga IATA anteriormente citado (Cesionario) como consecuencia de acuerdos contractuales o negociaciones:

	1. ESTADO ACTUAL	2. ESTADO FUTURO
1. Propiedad individual/Sociedad de tipo colectivo/Sociedad Anónima/otra modalidad (especifíquese una)	.....	.....
2. Nombre(s) del propietario/socios/socios en caso de empresas no constituidas en Sociedades Anónimas	.....	.....
3. Si se trata de una Sociedad Anónima, indíquese:		
(a) capital emitido en acciones	.....	.....
	Cantidad de acciones/%	Cantidad de of acciones/%
(b) nombre del tenedor de acciones/participaciones y cantidad de acciones poseída por cada uno	.....	.....
(c) nombre de todos los ejecutivos y directores	.....	.....
4. Fecha de entrada en vigor del futuro estado tal como se indica anteriormente.		
5. Nombre legal, nombre comercial y dirección completa de la nueva propiedad.		
6. Si la respuesta a la pregunta (5) anterior representa un cambio de nombre o de emplazamiento o ambas cosas, sírvanse indicar los detalles.		
7. ¿Dicho cambio afecta a los jefes y al personal de plantilla destinado a los locales Autorizados?		
8. ¿Se ha visto involucrado en procedimientos de declaración en quiebra o de falta de pago alguno de los nuevos propietarios, algún ejecutivo (director), jefe, o cualquier individuo que tenga autorización para actuar o firmar en nombre de dicha compañía? En caso afirmativo, den detalles.		

El Cesionario ha informado al Cesionario de la necesidad de cumplir las Reglas del programa Europeo de Carga Aérea si el Cesionario desea que se le incluya en la Guía Europea de Carga Aérea como Intermediario Acreditado.

De acuerdo con uno de los requisitos establecidos en las Reglas del programa Europeo de Carga Aérea, el Cesionario por el presente aviso de cambio se compromete a aceptar la responsabilidad mancomunada y solidaria con el Cesionario por cualesquiera obligaciones del Cesionario que estén pendientes de cumplimiento a tenor de su Contrato de Agencia de Intermediario de carga en la fecha en la que tenga lugar la transferencia de la propiedad.

Cuando, directa o indirectamente, el Cesionario sea contratado por el Intermediario o conserve un interés financiero o beneficioso en la firma del Intermediario después del cambio de propiedad, el Cesionario abajo firmante conoce y, por el presente documento, conviene aceptar la responsabilidad por cualquier violación por parte del Cesionario de su Contrato de Intermediario de Carga que haya ocurrido en el plazo de los dos años inmediatamente anteriores al cambio de propiedad, como si dicha violación lo fuera del Contrato de Intermediario de Carga del Cesionario.

.....
Testigo

.....
Firma Autorizada del Agente (Cesionario)

.....
Testigo

.....
Firma Autorizada del Cesionario

RESOLUCIÓN 805zz

Anexo 'B'

Apéndice 2

Al:	Nombre, Dirección y
Administrador de Agencias	Código numérico del
Asociación del Transporte	Intermediario de
Aéreo Internacional	Carga IATA

MERCANCÍAS PELIGROSAS: DECLARACIÓN DE NO MANIPULACIÓN

De conformidad con las disposiciones de la [Sección 1, párrafo 1.1.4](#) de las Reglas del Programa Europeo de Carga Aérea, por el presente confirmamos que el Intermediario de Carga IATA anteriormente citado elige no aceptar ni tener dispuesto para el transporte ningún envío que contenga mercancías peligrosas.

Además se reconoce que, de conformidad con el Párrafo 17 de ese Acuerdo, el no cumplimiento de esta declaración tendrá como consecuencia la terminación del Acuerdo de Intermediario IATA.

FIRMADO POR

La persona autorizada en nombre del Intermediario

Por _____

(Representante autorizado)

(Firma)

(Nombre, mecanografiado o en letras de molde)

(Cargo)

TESTIGO

(Firma)

(Nombre, mecanografiado o en letras de molde)

Nota: Cuando, de acuerdo con la legislación local, el otorgamiento del Contrato exija que la firma de las partes sea legalizada notarialmente o que se dé fe de su autenticidad por testigos, se deberá cumplimentar dichos trámites, pudiendo utilizarse para esa finalidad el espacio que, a continuación se provee.

RESOLUCIÓN 811e

REALIZACIÓN DE REVISIONES POR EL COMISIONADO DE AGENCIAS

RESOLVIÓ que, el Comisionado de Agencias ("el Comisionado") realizará revisiones con respecto a las decisiones que afectan a los Agentes ("Agente" o "Agente de Carga IATA" como se utiliza en esta Resolución significará un Intermediario, donde corresponda, según la definición que figura en la [Resolución 823](#)) y a los solicitantes, entendiéndose que las definiciones en las Normas para Agencias de Carga, [Resolución 823](#), se aplican a esta Resolución, de conformidad con los siguientes procedimientos:

1. REVISIÓN INICIADA POR UN AGENTE O SOLICITANTE

1.1 El Comisionado resolverá sobre los casos iniciados por:

1.1.1 toda Persona cuya solicitud para ser Agente ha sido denegada por el Administrador de Agencias, o ha sido denegada tras su reconsideración por el Administrador de Agencias,

1.1.2 toda Persona que ha adquirido la propiedad de un Agente de Carga IATA o está tratando de obtenerla, y cuya solicitud de aprobación de un cambio de propietario ha sido denegada tras haber sido reconsiderada por el Administrador de Agencias,

1.1.3 un Agente que haya recibido el aviso por parte del Administrador de Agencias sobre la retirada inminente de la Lista de Agencias de Carga, independientemente del motivo;

1.1.4 un Agente que haya recibido el aviso por parte del Administrador de Agencias sobre una acción inminente con respecto a dicho Agente que se considere que merma, sin razones válidas, la capacidad de desarrollo de la actividad económica con normalidad;

1.1.5 un Agente al que se le haya denegado una solicitud de Cambio de Ubicación o Nombre;

1.1.6 un Agente que considere que el Administrador de Agencias no ha seguido los procedimientos correctos, en delegación de la Convención de Agencias de Carga, de modo que se haya producido un perjuicio directo y grave para dicho Agente.

1.2 para conseguir una revisión al amparo del presente Apartado, la persona autorizada a iniciarla deberá presentar una solicitud por escrito al Comisionado, con copia al Administrador de Agencias. Las solicitudes de revisión de solicitantes que han sido denegados deberán presentarse dentro de un plazo de 30 días naturales contados a partir de la fecha del aviso del Administrador de Agencias en que se notificó la decisión objeto de apelación. El Comisionado revisará el caso recurriendo a un nuevo proceso contradictorio y, a la luz de todas las pruebas aportadas durante el proceso, decidirá si el solicitante

cumple o no con las Normas de Agencias de Carga requeridas para su inclusión en la Relación de Agencias de Carga.

2. REVISIÓN INICIADA POR EL ADMINISTRADOR DE AGENCIAS

△ **2.1** El Administrador de Agencias, por propia iniciativa y a petición de un Miembro, iniciará una revisión para determinar de nuevo la acreditación de un Agente a tenor de las disposiciones pertinentes de las Normas de Agencias de Carga; o bien, para determinar si el Agente ha transgredido cualquier otra disposición de esas Normas o de su Acuerdo de Agencia de carga, en las instancias siguientes:

2.1.1 cuando un Agente ha sido declarado en mora,

2.1.2 cuando un Agente no ha cumplido, a satisfacción del Administrador de Agencias, con los requisitos financieros prescritos por el Comisionado como condición para mantener al Agente en la Relación de Agencias de Carga después de una revisión realizada como consecuencia de un incumplimiento,

2.1.3 cuando un agente, no ha cumplido con efectuar la contabilidad y liquidación completa de todas las cantidades adeudadas a los Miembros como condición para su retención en la Lista de Agencias de carga después de una revisión realizada como consecuencia de un incumplimiento,

2.1.4 cuando un agente no ha cumplido en presentar, en un plazo específico, los documentos financieros solicitados por el Administrador de agencias a fin de realizar una revisión financiera del Agente,

△ **2.1.5** cuando el Administrador de agencias tiene razones para creer que el Agente ha dejado de satisfacer los requisitos financieros mínimos establecidos en el Manual del Agente de Carga o no está en condiciones de cumplir con sus obligaciones financieras,

2.1.6 cuando un Agente en un País/área CASS ha recibido cuatro avisos de irregularidad en un período de doce meses consecutivos,

2.1.7 cuando un Agente no ha cumplido con presentar oportunamente al Administrador de Agencias la solicitud de cambio de propiedad, estado, nombre o dirección,

2.1.8 cuando un Agente ha cambiado su nombre o dirección y el Administrador de Agencias no puede aprobar dicho cambio de nombre o dirección,

2.1.9 al recibir información que tiende a probar que el Agente ya no cumple con todos los requisitos estipulados en el Manual,

2.1.10 cuando el Agente no ha cumplido con renovar, antes de la fecha de expiración, las garantías bancarias o de seguro u otras garantías requeridas,

2.1.11 cuando un Agente, en su capacidad de Receptor, en virtud del Sistema de liquidación de cuentas de Carga – Cargos debidos en destino, ha sido declarado en

situación de pago en efectivo de acuerdo con ese Sistema,

2.1.12 cuando la licencia de un Agente, en caso de ser requerida, ha sido restablecida después de su retiro o suspensión por las autoridades pertinentes;

△ **2.2** cada solicitud de revisión presentada por escrito deberá ir acompañada de una certificación del Administrador de Agencias de que al Agente se le ha entregado una copia fiel. El Comisionado realizará cada revisión iniciada a tenor del presente Apartado en base a un nuevo proceso contradictorio y, a la luz de todas las pruebas aportadas durante las audiencias, decidirá si el Agente ha incumplido o violado las disposiciones de la Resolución, según lo alegado por el Administrador de Agencias. Si la decisión es afirmativa, el Comisionado impondrá al Agente, conforme a lo establecido en la presente Resolución, la sanción que estime apropiada considerando las circunstancias;

2.3 además de las revisiones indicadas en el [Subapartado 2.1](#) de este Apartado, el Administrador de Agencias presentará una queja por escrito al Comisionado, con copia al Agente en las siguientes circunstancias:

2.3.1 al recibir una queja presentada por IATA,

2.3.2 al recibir una queja presentada por un Miembro después de la acreditación de un solicitante cuya solicitud haya sido protestada por dicho Miembro,

2.3.3 al recibir aviso de un Miembro de una falsedad alegada o una transgresión por parte del Agente de las Normas IATA sobre Mercancías Peligrosas, incluyendo la Declaración del Expedidor.

2.3.4 al recibir aviso de un Miembro de una falta o infracción alegada de las medidas de control de seguridad prescritas por las autoridades responsables o por el Miembro.

3. REGLAS DE PROCEDIMIENTO

△ **3.1/3.1.1** El Comisionado promulgará las reglas de práctica y procedimientos destinados a garantizar la revisión expedita e imparcial de todos los asuntos que le sean presentados de manera apropiada. En virtud de las reglas se otorgará a cada parte los siguientes derechos mínimos

3.1.1.1 proponer la desestimación,

3.1.1.2 proponer un fallo rápido u otra reparación apropiada,

3.1.1.3 presentar por escrito toda información pertinente que considere oportuna,

3.1.1.4 citar a testigos,

3.1.1.5 comparecer personalmente y/o ser representado por letrado y presentar pruebas y argumentos para apoyar su postura,

3.1.1.6 escuchar el testimonio y argumentos de la otra parte y de sus testigos,

3.1.1.7 interrogar a la otra parte y a sus testigos;

3.1.2 los procedimientos ante el Comisionado serán informales y no se exigirá a las partes que se atengan a reglas estrictas de presentación de pruebas;

3.1.3 la parte que haya iniciado una solicitud de revisión, podrá retirarla total o parcialmente mediante notificación por escrito, en cualquier momento antes de que se dicte un fallo;

3.2 en una revisión realizada de conformidad con esta Resolución, las partes serán el Administrador de Agencias o el Miembro afectado, el solicitante o el Agente afectado o el denunciante, según corresponda. Excepto cuando el Comisionado ordene otra cosa por escrito, toda persona que no sea parte o testigo, y que desee facilitar al Comisionado información pertinente en relación con una revisión pendiente, lo hará solamente por intermedio de una de las partes en la revisión. La parte de que se trate remitirá inmediatamente por escrito dicha información al Comisionado con copia a la otra parte. Dicha persona podrá ser interrogada al respecto;

△ **3.3/3.3.1** excepto en los casos en que se demuestre una causa razonable, el Comisionado programará cada proceso de revisión, a más tardar, dentro de los 45 días después de recibida la solicitud de revisión de conformidad con esta Resolución y, dictará su decisión dentro de un plazo de 30 días contados a partir del cierre del expediente en el procedimiento; en cada decisión, el Comisionado estará obligado por las disposiciones estipuladas en las Resoluciones aplicables, y determinará los hechos específicos estableciendo conclusiones con respecto a ellos. La decisión deberá consignarse por escrito y contener todos los hallazgos y conclusiones citadas y, con respecto a las revisiones llevadas a cabo a tenor del [Apartado 1](#) de la presente Resolución, todas las condiciones impuestas por el Comisionado. En cuanto a los procedimientos de revisión iniciados de conformidad con el [Apartado 2](#) de esta Resolución, la decisión deberá consignarse será por escrito e contener todos los hallazgos y conclusiones y toda sanción impuesta de conformidad con el Subapartado [3.5](#) de la presente Resolución.

3.3.2 A cada parte se le entregará una copia firmada de la decisión. A reserva de las medidas tomadas a tenor del [Apartado 4](#) de esta Resolución, la decisión será definitiva y vinculante para el solicitante o el Agente, así como para IATA y todos los miembros;

3.3.3 cada decisión que incluya un hallazgo de que, al momento de la audiencia, el Agente está reteniendo de manera impropia dinero de un Miembro, además de cualquier sanción impuesta a tener de esta Resolución:

3.3.3.1 se suspenderá la aprobación del Agente, en cuyo caso se aplicará lo establecido en la disposición que rige los "Efectos de la eliminación o la suspensión o la amonestación", Subapartado titulado "Suspensión", según se estipula en las Resoluciones de las Agencias de Carga, o bien,

3.3.3.2 se declarará al Agente en situación de pago en efectivo con retención del pago de comisiones hasta que todos los importes pendientes adeudados hayan sido pagados;

3.3.4 El Comisionado estará facultado para prescindir de la audiencia oral de una revisión basándose en los argumentos escritos presentados por las Partes, y tomar la decisión sobre los argumentos escritos intercambiados entre las Partes;

3.3.5 Cada decisión del Comisionado sentará precedente obligatorio con respecto a futuras interpretaciones de las Resoluciones de que se trate.

3.4/3.4.1 La revisión solicitada por un Agente de conformidad con el Subapartado 1.1.1 o 1.1.2 de esta Resolución, tendrá el efecto de suspender la decisión desfavorable que afecta al Agente hasta que el Comisionado tome una decisión al respecto. Si éste determina que el Agente reúne los requisitos para ser mantenido en la Relación de Agencias de Carga, el Administrador de Agencias mantendrá al Agente en dicha Relación notificándole al Agente y a todos los Miembros;

3.4.2 si el Comisionado determina que se puede confiar en que el Agente se atendrá a las condiciones estipuladas en las Normas de Agencias de Carga a reserva de que cumpla determinados términos y condiciones, el Administrador de Agencias mantendrá al Agente en la Relación de Agencias de Carga después de verificar que dichos términos y condiciones se han cumplido de conformidad con los términos específicos prescritos en la decisión del Comisionado. El Administrador de Agencias notificará al Agente y a todos los Miembros que se mantiene al Agente en la Relación de Agencias de Carga.

3.5/3.5.1 El Comisionado podrá decidir lo siguiente:

3.5.1.1 desestimación,

3.5.1.2 inclusión en la Relación de Agencias de Carga o exclusión de la misma (en el caso de que se trate de un solicitante),

3.5.1.3 mantenimiento en la Relación de Agencias de Carga,

3.5.1.4 eliminación de la Relación de Agencias de Carga,

3.5.1.5(a) suspensión de la acreditación IATA para:

3.5.1.5(a)(i) áreas CASS – no menos de un período de facturación CASS,

3.5.1.5(a)(ii) áreas no pertenecientes al CASS: no menos de 30 días

3.5.1.5(b) en cualquiera de los casos, la suspensión no excederá de 90 días colocando al Agente en condición de pago en efectivo sin comisión o, a elección del Agente, indemnización monetaria pagadera a IATA en lugar de la suspensión,

3.5.1.6 amonestación;

△ **3.5.1.7** colocación del Agente en situación de pago en efectivo con derecho a comisión,

3.5.1.8 decisión sobre cualquier otra medida o vincular a su decisión aquellas condiciones que considere apro-

piadas y que sean compatibles con las Resoluciones y puedan ser aplicadas de acuerdo con éstas, especialmente en materia de restitución, así como fijar la fecha para cumplimiento de las mismas por parte del Agente,

3.5.1.9 toda combinación apropiada de estas opciones;

3.5.2 El Comisionado podrá ofrecer al Agente que elija entre dos o más de las opciones arriba enunciadas,

△ **3.6** El Comisionado programará regularmente los procedimientos de revisión en su oficina, aunque si considera que las circunstancias lo justifican podrá programar revisiones en otros lugares.

4. REVISIÓN MEDIANTE ARBITRAJE

Un Agente o solicitante que se considere agraviado por una decisión del Comisionado, adoptada a tener lo o establecido en las disposiciones de la presente Resolución, tendrá derecho a hacer que dicha decisión sea revisada mediante arbitraje de conformidad con los procedimientos que se expresen en las Normas de Agencias de Carga o Intermediarios.

5. EFECTIVIDAD, APLICACIÓN Y APLICACIÓN ESPECIAL

La efectividad y aplicación de esta Resolución estará regida por las disposiciones de la Resolución de Agencias de Carga pertinente, aplicable al país en el que el Comisionado de Agencias realiza la revisión.

RESOLUCIÓN 811f

REALIZACIÓN DE REVISIONES POR PARTE DEL COMISIONADO PARA ASOCIADOS CASS

CAC1(MV C105, CAC/51)811f Vencimiento: Indefinite
(except USA) Tipo: B
CAC2(MV C105, CAC/51)811f
CAC3(MV C105, CAC/51)811f

SE RESUELVE que: se le podrá solicitar al Comisionado de Agencias (el «Comisionado»), que es un árbitro independiente designado en virtud de lo dispuesto en la [Resolución 811d](#), que también realice revisiones con respecto a las decisiones que afecten a los Asociados CASS.

En tal capacidad, el Comisionado proporcionará informes regulares a la Conferencia de Agencias de Carga (CAC), que será responsable de monitorear las actividades y los gastos relacionados. Las revisiones de los Asociados CASS se realizarán de conformidad con los siguientes procedimientos:

1. REVISIÓN INICIADA POR UN ASOCIADO CASS:

El Comisionado decidirá sobre los casos iniciados por un Asociado CASS:

1.1 sobre la rescisión del Contrato de Asociado CASS por parte del Administrador de Agencias conforme a la integridad de pago y/o las disposiciones en caso de incumplimiento y normas recogidas en la [Resolución 851](#), Apéndices «D1», «D2» or «D3»;

1.2 sobre la rescisión de su Contrato de Asociado CASS por parte del Administrador de Agencias en base a la falta de pago y/o el incumplimiento de las condiciones de restitución del CASS tras un impago y/o lo dispuesto en la [Resolución 851](#), Apéndice «D4»;

1.3 sobre la rescisión de su Contrato de Asociado CASS por cualquier otro motivo, según lo notificado por el Administrador de Agencias como consecuencia de tal acción;

1.4 sobre la suspensión del CASS, decretada por cualquier motivo por la dirección del CASS, incluyéndose la acumulación de irregularidades o la falta de prestación, renovación o conservación de una garantía financiera del sector solicitada por la IATA;

1.5 sobre cualquier otra decisión tomada por el Administrador de Agencias con respecto al Asociado CASS o candidato a Asociado CASS que se considere merme su capacidad para llevar a cabo su actividad comercial con normalidad.

2. REVISIÓN INICIADA POR EL ADMINISTRADOR DE AGENCIAS:

El Comisionado decidirá sobre los casos iniciados por el Administrador de Agencias con respecto a:

2.1 la integridad de pago del Asociado CASS y/o la aplicación de las disposiciones relativas a la irregularidad o falta de pago;

2.2 el supuesto incumplimiento por parte del Asociado CASS de los requisitos financieros exigidos, incluida la presentación a tiempo de una garantía financiera del sector cuando la solicite la IATA;

2.3 cualquier medida adoptada relativa a la asignación de derechos, al cese de operaciones o a cambios de propiedad que afecten al Asociado CASS;

2.4 la falta de pago de las tasas o cargos aplicables al Asociado CASS por su participación en cualquier CASS.

3. PROCEDIMIENTOS PARA INICIAR UNA REVISIÓN

3.1 Para que un Comisionado realice una revisión en base a cualquiera de las disposiciones anteriores, una persona autorizada para actuar e iniciar una revisión en nombre del Asociado CASS o de la IATA podrá hacerlo mediante solicitud por escrito al Comisionado, con copia al Administrador de Agencias o al Asociado CASS.

3.2 Las solicitudes de revisión deberán entregarse dentro de un plazo de 30 días naturales contados desde el aviso del Administrador de Agencias al Asociado CASS, referente a la decisión o acción que se pretende recurrir.

3.3 El Comisionado revisará el caso mediante un procedimiento contencioso de novo y resolverá sobre el asunto en disputa basándose en todas las pruebas pertinentes presentadas durante el procedimiento.

4. REGLAMENTO

4.1 El Comisionado promulgará el reglamento y las normas procesales orientadas a garantizar una revisión diligente e imparcial de todos los asuntos que haya recibido de forma adecuada en relación con decisiones que afecten a los Asociados CASS.

△ El Comisionado emitirá su decisión en base a los argumentos y la totalidad de pruebas pertinentes presentados por las partes mediante solicitudes escritas.

△ Sin perjuicio de todo lo anterior, el Comisionado podrá decidir, a su exclusivo criterio, que se celebre una vista oral, ya sea por iniciativa propia o en respuesta a una solicitud. La videoconferencia es el método empleado por defecto para la celebración de una vista oral.

Las normas procesales otorgarán a cada parte los siguientes derechos mínimos:

4.1.1 presentar una moción de desestimación,

4.1.2 solicitar una sentencia sumarial u otro remedio adecuado,

4.1.3 presentar por escrito cualquier información relevante que se considere apropiada,

4.1.4 **solicitar una vista oral** para aportar pruebas y argumentos que apoyen su posición, o para examinar las pruebas y argumentos de la otra parte. Cuando una parte solicite una vista oral, deberá explicar los motivos por los que quiere ser escuchada.

4.2 los procedimientos ante el Comisionado serán informales, y las partes no necesitarán adherirse a una reglamentación estricta en relación con las pruebas;

4.3 la parte que haya iniciado la Petición de Revisión puede revocar la totalidad o parte de ella, por escrito y en cualquier momento anterior a la adopción de una resolución.

4.4 Cada parte recibirá una copia firmada de la resolución. La resolución será definitiva y vinculante para las partes.

Cada decisión adoptada por el Comisionado, y con respecto a posibles interpretaciones de las Resoluciones correspondientes, sentará un precedente vinculante.

4.5 El Comisionado puede decidir lo siguiente:

4.5.1 sobreseimiento,

4.5.2 amonestación,

4.5.3 rescisión del Acuerdo del CASS del y final de su participación en el CASS,

4.5.4 suspensión o suspensión continuada del CASS, pendiente del cumplimiento de medidas correctoras **en un plazo de tiempo especificado,**

4.5.5 restitución del Acuerdo del CASS y/o de la participación del Asociado en el CASS,

△ **4.5.6** decidir sobre cualquier otra medida o incorporar las condiciones o medidas correctoras que considere apropiadas y que resulten congruentes y puedan aplicarse razonablemente según los términos del Acuerdo de Asociados CASS y/o las Resoluciones, especialmente en lo referente a la restitución, estableciendo la fecha para el cumplimiento del Asociado con dichas medidas o condiciones,

4.5.7 cualquier combinación oportuna de estas decisiones.

Siempre que la contribución de un Asociado CASS individual sea de USD 10 (o su equivalente en moneda local) por año y por ubicación (para cada sede, sucursal u oficina emisora de Guía Aérea).

△ **5.2** Todas las contribuciones de los Asociados CASS se ingresaran en el Fondo del Comisionado, en poder de la IATA y se gastarán de acuerdo con las disposiciones de esta Resolución y la [Sección 8\(b\) de la Resolución 811d](#), incluso cuando el Comisionado sea llamado y actúe para realizar revisiones con respecto a decisiones que afecten a los Asociados CASS. Dichas contribuciones periódicas no incluirán el pago de ningún derecho o sanción monetaria que decida el Comisionado en la ejecución de su mandato. El propósito del Fondo es que las Aerolíneas y Asociados CASS cumplan conjuntamente con su obligación de sufragar los gastos de la oficina del Comisionado (honorarios y gastos) en partes iguales.

5. COSTES DE SERVICIO

5.1 Los costes del Comisionado, relacionados con la realización de revisiones con respecto a los Asociados CASS, incluidos los honorarios y los desembolsos, correrán a cargo de las Aerolíneas CASS y de los Asociados CASS en proporciones iguales, en todos los países donde los Asociados participen en CASS. Dichas contribuciones se recaudarán como cuotas de Participación CASS no reembolsables, como se describe en las disposiciones correspondientes de la [Resolución 851](#).

RESOLUCIÓN 817

GARANTÍAS FINANCIERAS

- △ CAC1(Mail Vote C088, Vencimiento: Indefinite
CAC/51, CAC/52)817 except Tipo: B
USA
CAC2(Mail Vote C088,
CAC/51, CAC/52)817
CAC3(Mail Vote C088,
CAC/51, CAC/52)817

CONSIDERANDO que algunas Reglas aplicables a las Agencias de Carga o al Programa de Carga Aérea establecen que un Agente o Intermediario puede satisfacer los criterios financieros mediante la presentación de garantías financieras adicionales bajo la forma de garantía bancaria, bono de seguro u otro instrumento; y

CONSIDERANDO que la Conferencia de Agencias de Carga (referida en lo sucesivo como “la Conferencia”) desea poner a disposición de los Agentes e Intermediarios una amplia gama de garantías financieras; y

CONSIDERANDO que la falta de pago de una reclamación contra un proveedor de tal garantía financiera resultará en pérdidas financieras para los Miembros y las Compañías Aéreas;

Por la presente SE RESUELVE que,

1. DEFINICIONES

1.1 Las definiciones de los términos y expresiones utilizados en esta Resolución se encuentran en la [Resolución 823](#).

1.2 “PROVEEDOR DE VALORES FINANCIEROS” (referido en lo sucesivo como el “Proveedor”) hace referencia a cualquier entidad que garantice el pago a los Miembros o a las Compañías Aéreas, mediante el suministro de una garantía bancaria, bono de seguro u otro instrumento, en caso de incumplimiento de pago de un Agente o Intermediario.

1.3 “BANCO” significa toda entidad financiera autorizada a prestar servicios bancarios en la jurisdicción en la cual dicho banco garantizará el pago a los miembros o a las compañías aéreas, mediante cualquier garantía financiera aceptable establecida en la [sección 2.1](#), en caso de producirse un impago por parte de un Agente o Intermediario.

2. TIPOS DE GARANTÍAS FINANCIERAS ACEPTABLES

2.1 Garantía financiera individual proporcionada por un banco:

- 2.1.1 Aval bancario
- 2.1.2 Carta de crédito contingente
- 2.1.3 Carta de crédito
- 2.1.4 cualquier otro tipo de garantía aceptada por el Administrador de agencias periódicamente

2.2 Garantía financiera individual proporcionada por una tercera parte independiente y que no sea un banco:

- 2.2.1 Bono de seguro
- 2.2.2 Fianza

2.3 Régimen del seguro de impago aprobado.

2.4 Depósitos bancarios en una cuenta neutra designada, titularidad de la IATA

2.5 Los proveedores de los tipos de garantía financiera en los [puntos 2.1 – 2.3](#) deberán cumplir los criterios mencionados en la [sección 4.1-4.3](#) de la Resolución 817.

2.6 Cargo Company Guarantee provided that the guarantor, as defined in [Resolution 823](#), meets the requirements set out in [section 4.4-4.6](#) of Resolution 817.

□ 3. EVALUACIÓN DE VALORES FINANCIEROS PROPORCIONADOS POR UN BANCO

3.1 Los tipos de Garantía Financiera mencionados en el apartado [2.1](#):

- a) están sujetos a un preaviso mínimo de noventa (90) días por parte del Proveedor de la Garantía Financiera;
- b) deben tener una vigencia mínima de un año;
- c) deben emitirse según el modelo publicado por la IATA.

3.2 Si un banco se ha negado a atender una solicitud de cobro sin una justificación legal válida, o si, a juicio de la IATA, ha rechazado o retrasado el cobro injustificadamente, poniendo así en duda la capacidad de cobrar oportunamente futuras Garantías Bancarias, la IATA podrá negarse a aceptar cualquier Garantía Bancaria emitida por dicho banco. A los Participantes que hayan proporcionado a la IATA una Garantía Financiera emitida por este banco se les solicitará que proporcionen a la IATA una Garantía Financiera alternativa, de acuerdo con los plazos establecidos en las Resoluciones aplicables.

3.3 El Administrador de Agencias revisará periódicamente la disponibilidad de los tipos de Garantías Financieras aceptables que se notifican a la IATA mediante canales interbancarios a través de SWIFT en un mercado específico e informará al CCMG. El Administrador de Agencias podrá tomar las siguientes medidas:

- a) Dejar de aceptar Garantías Bancarias en papel de todos los bancos en dicho mercado;
- b) Solicitar a los Agentes que sustituyan todas las Garantías Bancarias en papel proporcionadas a la IATA por Garantías Financieras notificadas a través de SWIFT, de acuerdo con los plazos establecidos en las Resoluciones aplicables.

4. EVALUACIÓN DE PROVEEDORES Y SUS PRODUCTOS

4.1 IATA establecerá los criterios para la evaluación sistemática y la aprobación de los proveedores y los

productos de los proveedores, y pondrá dichos criterios a disposición de todas las partes interesadas. Los criterios estarán sujetos a una revisión y modificación anual, o con más frecuencia, por parte de IATA, según sea necesario como consecuencia de cambios en los mercados de valores financieros y/o de seguros;

4.1.1 No se aceptará ningún proveedor o producto del proveedor para fines de que un Agente o Intermediario reúna los criterios financieros mediante la presentación de garantías financieras adicionales, cuando así lo permitan las reglas aplicables a las Agencias de Carga o al Programa de Carga aérea, a menos que dicho proveedor o producto del proveedor haya sido aprobado por IATA de conformidad con esta Resolución.

4.2 IATA efectuará, como mínimo, una revisión anual de todos los proveedores y de los productos de los proveedores autorizados previamente por IATA. Después de dicha(s) revisión(es), IATA determinará si dicho proveedor o producto del proveedor cumple con los criterios vigentes en ese momento;

4.3 Los resultados de la evaluación inicial o periódica se notificarán a los grupo(s) local o regional apropiado(s).

4.4 Para optar a ser garante de la Garantía de la Sociedad de Carga, dicho garante deberá cumplir los siguientes requisitos:

4.4.1 El garante deberá satisfacer uno de los siguientes requisitos:

4.4.1.1 con sujeción a las disposiciones de la sección 4.6 de la Resolución 817, superar la evaluación de riesgos realizada por la IATA de acuerdo con los criterios mostrados en el marco de evaluación de riesgos del [Apéndice "A"](#) de la Resolución 817, con un mínimo de 70 puntos; o

4.4.1.2 tener una de las siguientes clasificaciones crediticias:

- a) Standard & Poor's – BBB2
- b) Moody's – Baa
- c) Fitch – F1+ o F1

4.4.2 firmar un acuerdo de Garantía de la Sociedad de Carga en el formulario aprobado por la IATA.

4.5 Para seguir optando a ser garante de la Garantía de la Sociedad de Carga en cada año natural, dicho garante deberá:

4.5.1 continuar cumpliendo los criterios iniciales de admisión

4.5.2 cumplir los requisitos del acuerdo de Garantía de la Sociedad de Carga,

4.5.3 no tener retrasos en los pagos más allá del período de gracia establecido en la [Resolución 801r, sección 2.6](#), o la [Resolución 801re, sección 6](#) para ECAA e India, en cualquiera de los agentes o intermediarios cubiertos por la Garantía de Sociedad de Carga durante un año natural.

4.6 Cuando el garante elija ser evaluado con arreglo al marco de evaluación de riesgos que figura en la sección 3.4.2.1 anterior, deberá firmar un Acuerdo de Evaluación Financiera de la Garantía de la Sociedad de Carga en el formulario aprobado por la IATA y cumplir los requisitos del Acuerdo.

4.7 En el supuesto en que el garante deje de optar a ser Garante de la Sociedad de Carga, se suspenderá la Garantía de la Sociedad de Carga para dicho año natural. El garante entonces tendrá que cumplir las disposiciones del acuerdo de la Garantía de la Sociedad de Carga con respecto a la suspensión de la misma, incluyendo, con carácter no restrictivo, la disposición de las garantías financieras alternativas por los Agentes cubiertos por la Garantía de la Sociedad de Carga.

5. UTILIZACION DEL PRODUCTO DE UN PROVEEDOR

5.1 Cuando se considere que un Agente o Intermediario no cumple con los criterios financieros establecidos para su país de aplicación y se le exija que presente garantías financieras, el solicitante puede seleccionar cualquiera de los productos de los proveedores que figuran en la lista aprobada por IATA, sujeto a su aceptación por IATA en el país de aplicación.

5.2 Cuando un proveedor o un producto del proveedor sea suprimido posteriormente de la lista aprobada por IATA, se notificará debidamente a los Agentes o Intermediarios suscritos y se les pedirá que seleccionen otro proveedor u otro producto del proveedor.

6. No obstante los requisitos generales o específicos aplicables a las Agencias de carga o al Programa de Carga Aérea, los proveedores de valores financieros se registrarán por la [Resolución 817](#).

RESOLUCIÓN 817

Anexo 'A'



IATA Financial Accreditation Report CCG

Criteria #	Criteria name	Criteria description	Risk covered	Target	Result	Score	Score Max	Key control
0 IATA Specific controls								
0.1	IRR	Number of irregularities during the year	IRR/DEF monitoring	0			6	Yes
0.2	DEF	Number of defaults during the year	IRR/DEF monitoring	0			9	Yes
0.3	Process IRR/DEF	Evidence of a Group payment process applied to prevent Irregularities and Defaults on IATA remittances	IRR/DEF monitoring	Yes			4	Yes
0.4	Centralised Process IRR/DEF	Is this process centralised?	IRR/DEF monitoring	Centralised			1	Yes
TOTAL						0	20	
1 Historical financial data								
1.01	EBITDA	EBITDA	ST-Insolvency	x>0			2	No
1.02	Debt ratio	Debt ratio (Total Liabilities/Total Assets)	LT-Insolvency	x<=70%			2	No
1.03	Cash ratio	Cash ratio (Cash and Cash equivalent/Current liabilities)	ST-Insolvency	x>=30%			1	No
1.04	Quick ratio	Quick ratio (Cash and Cash equivalent + AR/Current liabilities)	ST-Insolvency	x>=70%			2	No
1.05	Current Ratio	Current Ratio (Current assets/Current Liabilities)	ST-Insolvency	x>=100%			3	No
1.06	CFO	Cash Flow from Operating activities (CFO) as per latest publication	MT-Insolvency	x>0			2	No
1.07	FCF/Debt	Free Cash-Flow/Total Debt	MT-Insolvency	x>=20%			1	No
1.08	Interest coverage ratio	Interest coverage ratio (EBIT/Interests expenses)	MT-Insolvency	x>=150%			2	No
TOTAL						0	15	
2 Forecasted financial data								
2.10	Business Fcst-Effective	Is there any Business Forecast process in place (providing at least 1 year visibility)?	LT-Insolvency	Yes			1	No
2.11	Business Fcst-Monitoring dev	Is there any monitoring of the deviations?	LT-Insolvency	Yes			1	No
2.12	Business Fcst-dev ratio	What is the % of deviation observed between latest quarter EBITDA vs. its Forecast?	LT-Insolvency	-5%<=x<=5%			1	No
2.13	Business Fcst-Top Mgmt	Are reasons of deviations explained and communicated to the Top management?	LT-Insolvency	Yes			1	No
2.14	Business Fcst-Frequency	Management?	LT-Insolvency	Quarterly			1	No
2.20	CF Fcst-Effective	Is there any CF Forecast process in place (at least 1 year rolling)?	LT-Insolvency	Yes			1	No
2.21	CF Fcst-Monitoring dev	Is there any monitoring of the deviations?	LT-Insolvency	Yes			1	No
2.22	CF Fcst-Top Mgmt	Are reasons of deviations explained and communicated to the Top management?	LT-Insolvency	Yes			1	No
2.23	CF Fcst-Frequency	What is the frequency of CF Forecast monitoring presentation to the Top Management?	LT-Insolvency	Quarterly			1	No
2.30	CFO-3 year plan	CF from operational activities (CFO) (cumulated, up to 3 years)	LT-Insolvency	Positive			1	No
2.31	CFI-3 year plan	CF from Investment activities (CFI) (cumulated, up to 3 years)	LT-Insolvency	No Target				

Criteria #	Criteria name	Criteria description	Risk covered	Target	Result	Score	Score Max	Key control
2.32	FCF-3 year plan	FCF (cumulated, up to 3 years)	LT-Insolvency	Positive			1	No
2.34	DFCF trend result	Result DFCF trend over 3 years-Forecasted versus Actual	LT-Insolvency	Fcst > Actual			2	No
2.35	CFO Fcst accuracy	Percentage of deviation between Forecasted CFO vs Actual CFO (starting 2nd year of participation to CCG-1 point attributed during the 1st year)	LT-Insolvency	x>=-10%			1	No
2.40	ST Prov/CF	Short term provisions for one-off events (excluding usual employee benefits)/Cash-Flow	MT-Insolvency	x<=30%			1	No
2.50	CF Mgmt-Effective	Is there any process of Group Cash Flow management in place?	ST-Insolvency	Yes			2	Yes
2.51	CF Mgmt-Process owner	Is there any process owner for this process?	ST-Insolvency	Yes			2	No
2.52	CF Mgmt-Top Mgmt	Is the Top management sponsor of this process?	ST-Insolvency	Yes			1	No
2.53	CF Mgmt-Frequency	What is the frequency of monitoring by the Group Treasury?	ST-Insolvency	Quarterly			1	No
TOTAL						0	21	
3	Operational review							
3.10	FX Mgmt-Effective	Is there any process of FX monitoring in place?	Risk Process	Yes			1	No
3.11	FX Mgmt-Process owner	Is there any process owner for this process?	Risk Process	Yes			1	No
3.12	FX Mgmt-Top Mgmt	Is the Top management sponsor of this process?	Risk Process	Yes			0.5	No
3.13	FX Mgmt-Frequency	What is the frequency of monitoring by the process committee?	Risk Process	Quarterly			0.5	No
3.20	OTC Mgmt-Effective	Is there any order-to-cash (OTC) process in place for the air freight business (with no major exception)?	Risk Process	Yes			1	Yes
3.21	OTC Mgmt-Process owner	Is there any process owner for this process?	Risk Process	Yes			1	No
3.22	OTC Mgmt-Top Mgmt	Is the Top management sponsor of this process?	Risk Process	Yes			0.5	No
3.23	OTC Mgmt-Frequency	What is the frequency of monitoring by the process committee?	Risk Process	Quarterly			0.5	No
3.30	Market trend Mgmt-Effective	Is there any process in place to act proactively against a bad evolution of the market trend?	MT-Insolvency	Yes			1	Yes
3.31	Market trend Mgmt-Process owner	Is there any process owner for this process?	MT-Insolvency	Yes			1	No
3.32	Market trend Mgmt-Top Mgmt	Is the Top management sponsor of this process?	MT-Insolvency	Yes			0.5	No
3.33	Market trend Mgmt-Frequency	What is the frequency of monitoring by the process committee?	MT-Insolvency	Quarterly			0.5	No
3.34	Market trend Mgmt-ratio	Evolution of Revenues vs market growth (during last quarter)	MT-Insolvency	Rev. >= Market			1	No
3.40	Disaster Mgmt-Effective	Is there any process in place to apply operational countermeasures in case of extraordinary disaster (with no major exception)?	Risk Process	Yes			1	Yes
3.41	Disaster Mgmt-Process owner	Is there any process owner for this process?	Risk Process	Yes			1	No
3.42	Disaster Mgmt-Top Mgmt	Is the Top management sponsor of this process?	Risk Process	Yes			0.5	No
3.43	Disaster Mgmt-Frequency	What is the frequency of monitoring by the process committee?	Risk Process	Bi-annually			0.5	No
3.50	Ethics Mgmt-Effective	Is there any process in place to prevent corruption? Anti-Laundry? Is there a code of ethics and conduct in place (with no major exception)?	MT-Insolvency	Yes			1	Yes
3.51	Ethics Mgmt-Process owner	Is there any process owner for this process?	MT-Insolvency	Yes			1	No
3.52	Ethics Mgmt-Top Mgmt	Is the Top management sponsor of this process?	MT-Insolvency	Yes			0.5	No
3.53	Ethics Mgmt-Frequency	What is the frequency of monitoring by the process committee?	MT-Insolvency	Annually			0.5	No
TOTAL						0	16	
4	Global risks controls							
4.10	Rating	Agent rating	LT-Insolvency	As per range			5	No
4.20	Accounting standards	What are the standards used for the Consolidated Financial statements?	Accurate assessment	As per range			2	No
4.30	Qualification auditors	Is there any qualification from the auditors on the latest audited financial statements?	Accurate assessment	No			6	Yes
TOTAL						0	13	

Criteria #	Criteria name	Criteria description	Risk covered	Target	Result	Score	Score Max	Key control
5	Trends analysis*							
	5.01 Trend-EBITDA	EBITDA margin	Trend-ST-Insolvency	x>=-3%			2	No
	5.02 Trend-Debt ratio	Debt ratio (Total Liabilities/Total Assets)	Trend-LT-Insolvency	x<=3%			2	No
	5.03 Trend-Cash ratio	Cash ratio (Cash and Cash equivalent/Current liabilities)	Trend-ST-Insolvency	x>=-3%			1	No
	5.04 Trend-Quick ratio	Quick ratio (Cash and Cash equivalent + AR/Current liabilities)	Trend-ST-Insolvency	x>=-3%			2	No
	5.05 Trend-Current Ratio	Current Ratio (Current assets/Current Liabilities)	Trend-ST-Insolvency	x>=-3%			3	No
	5.06 Trend-CFO	Cash Flow from Operating activities (CFO) as per latest publication	Trend-MT-Insolvency	x>=-3%			2	No
	5.07 Trend-FCF/Debt	Free Cash-Flow/Total Debt	Trend-MT-Insolvency	x>=-3%			1	No
	5.08 Trend-Interest coverage ratio	Interest coverage ratio (EBIT/Interests expenses)	Trend-MT-Insolvency	x>=-3%			2	No
	* Trend is calculated Q YoY						TOTAL	15
	Maximum "Risk Score"						0	100

Key:

ST	Short-Term
MT	Middle-Term
LT	Long-Term
IRR	Irregularities
DEF	Defaults

RESOLUCIÓN 821

CÓDIGO NUMÉRICO IATA DE OFICINA DE CARGA

CAC1(MV C082)821
(amended)
CAC2(MV C082)821
(amended)
CAC3(MV C082)821
(amended)

Vencimiento: Indefinite
Tipo: B

SE RESUELVE que:

1. AUTORIDAD PARA ASIGNAR CÓDIGOS NUMÉRICOS

1.1 la asignación de los códigos numéricos de designación («el código numérico») de la oficina de carga de la IATA a los Miembros, los transportistas aéreos que no formen parte de la IATA y los Agentes o Transitarios de carga de la IATA la realizará el Administrador de agencias, quien publicará periódicamente para los Miembros una lista de códigos numéricos asignados y el nombre de los asignatarios;

1.2 los bloques de códigos numéricos de la IATA serán reservados por el Administrador de agencias para su uso por parte de la Corporación de la Red de Servicios de Carga (CNS). La CNS controlará la asignación de dichos códigos numéricos para nombrar a los agentes enumerados por ella en Estados Unidos. CNS informará al Administrador de agencias de los códigos numéricos asignados. Las limitaciones y las obligaciones con respecto al uso y la protección de los códigos numéricos descritos en el presente subpárrafo serán idénticas a las especificadas en otros lugares de la presente resolución.

2. ASIGNACIÓN A LOS AGENTES-TRANSITARIOS

2.1 Previa acreditación de un agente por IATA, el Administrador de Agencias asignará un código numérico a ese Agente de Carga IATA. La asignación de códigos numéricos adicionales, para su uso por las «oficinas de campo» («field offices») propiedad de un Agente de Carga IATA en su totalidad y plenamente controladas por éste, en las que se formalicen Conocimientos Aéreos, será de acuerdo con la política de la Conferencia de Agencias de Carga;

2.2 dicha asignación continuará vigente sólo mientras que el agente al que se le haya asignado un código siga siendo Agente de Carga IATA, siendo retirada por el Administrador de Agencias en el caso de que la acreditación por IATA del agente al que se le haya asignado el código, sea interrumpida, dejada en suspenso o cancelada ya por IATA, ya por el agente al que se le haya asignado el código. El código numérico asignado sigue siendo propiedad de IATA en todo momento. El agente al que se le haya asignado, no lo compartirá, prestará, alquilará, venderá ni de otro modo transmitirá a

ninguna otra persona, sea un individuo o una sociedad. Si el agente al que se haya asignado el código numérico, deja de respetar este requisito de exclusividad de uso, ello constituirá motivo válido para que el Administrador de Agencias retire el código asignado y haga que el Comisionado de Agencias de Carga revise la acreditación por IATA del Agente de Carga IATA.

3. ASIGNACIÓN A UNA COMPAÑÍA AÉREA

El transportista aéreo que desee obtener códigos numéricos para sus propias oficinas de ventas de carga, lo solicitará por escrito al Administrador de Agencias. El transportista aéreo utilizará los códigos numéricos así asignados, exclusivamente para sus propias oficinas de ventas de carga que sean de su plena propiedad y que estén totalmente controladas por él, y no compartirá, prestará, alquilará, venderá ni de otro modo los transferirá ni permitirá que sea usados por ninguna otra persona, sea un individuo o una sociedad.

4. RESCISIÓN

Al ser declarada esta Resolución en vigor, quedará rescindida la Resolución siguiente:

CAC1(01)821 (modificada)

CAC2(01)821 (modificada)

CAC3(01)821 (modificada)

RESOLUCIÓN 823

DEFINICIONES DE TÉRMINOS USADOS EN LAS RESOLUCIONES DE AGENCIAS DE CARGA

- △ CAC1(MV C109, CAC/51, CAC/52)823 (except USA) (amended) Vencimiento: Indefinite Tipo: B
- CAC2(MV C109, CAC/51, CAC/52)823 (amended)
- CAC3(MV C109, CAC/51, CAC/52)823 (amended)

CONSIDERANDO que la Conferencia de Agencias de Carga ha acordado definiciones para términos y expresiones utilizadas comúnmente en las Resoluciones de la Conferencia, y CONSIDERANDO que la Conferencia desea consolidar tales definiciones en una simple Resolución, es por lo que

SE RESUELVE que las definiciones de términos y expresiones utilizadas en las Resoluciones de la Conferencia de Agencias de Carga, sean las siguientes:

- △ **‘ACUERDO DE INTERMEDIARIO DE CARGA’ (CARGO INTERMEDIARY AGREEMENT)** (Cargo Intermediary Agreement) es el Acuerdo del Programa Europeo de Carga Aérea en la forma prescrita en la [Resolución 805zz, Anexo ‘A’](#), enmendada periódicamente y el Acuerdo de Intermediario de Carga — Australia, en la forma prescrita en la [Resolución 823](#), enmendada periódicamente.

- △ **‘ADMINISTRADOR DE AGENCIAS’ (AGENCY ADMINISTRATOR)** significa un funcionario de la IATA designado periódicamente por el Director General como el titular de esa oficina, o un representante autorizado, responsable de la gestión de los Programas de las agencias de la IATA de conformidad con las resoluciones y las normas de los Miembros y con autonomía para actuar en circunstancias extraordinarias.

‘AEROPUERTO’ (AIRPORT), comprende cualquier emplazamiento designado por una compañía aérea para la aceptación general de todas los envíos dispuestos para el transporte.

‘AGENTE’ (AGENT) (‘Agente de carga IATA’), significa una persona jurídica que es un Agente de carga de la IATA registrado cuyo nombre se ha introducido en la Lista de agencias de carga, y que ha firmado un Acuerdo de agencias de carga de la IATA porque se ha considerado que cumplía los criterios de registro y de selección especificados en las Reglas de agencias de carga. Este término también incluye a los Intermediarios del Programa europeo de carga aérea de la IATA que realizan transacciones de conformidad con la Parte 1 del formulario de Intermediario europeo de carga aérea del Contrato de intermediarios de carga. También incluye a los Intermediarios que realizan transacciones de conformidad con la Parte 1 del

Contrato de Intermediarios de carga de Australia. Mientras el estatuto legal de un agente de carga difiere con respecto al de un transitario en lo relativo a las reglas de interpretación y responsabilidad del contrato, por razones de nomenclatura, licitaciones o cumplimiento de los requisitos gubernamentales de licencia, los términos “Transitario de flete de la IATA o Transitario” son equivalentes al término “Agente de carga de la IATA” o “Intermediario de carga de la IATA”.

‘AGENTE DE MANEJO DE CARGA EN TIERRA (GHA)’ (Ground Handling Agent) es la persona nombrada por uno o más transportistas aéreos para que se encargue del manejo, almacenamiento y preparación para la expedición de la carga que recogerá el consignatario y de otras actividades relacionadas con la carga que llega en la zona cubierta por el CASS-Import.

‘AGENTE GENERAL DE VENTAS Y SERVICIO DE CARGA’ (CARGO GENERAL SALES AND SERVICES AGENT) (a veces llamado GSSA), es una Persona a quien se ha delegado autoridad general con respecto a ventas de carga para el Miembro nombrante, ya sea directamente o por subcontratación.

‘ASAMBLEA GENERAL DE CARGA’ (CARGO GENERAL ASSEMBLY), significa una asamblea de Líneas Aéreas a la cual la Conferencia de Agencias de Carga, ha delegado autoridad sobre ciertas provisiones del Programa de Agencias de Carga.

‘ASOCIADO CASS’ (CASS ASSOCIATE) significa toda persona que no sea el Agente de Carga IATA registrado o un transportista aéreo que haya concertado un Acuerdo para participar en el CASS-(país).

AVISO DE IRREGULARIDAD significa una carta de advertencia enviada a un Agente/Intermediario/Transitario de Fletes para informarle de que se ha detectado algún fallo por su parte en cuestiones como informes o remisiones.

‘BANCO DE COMPENSACIÓN’ (CLEARING BANK) significa el banco u otra organización designada bajo el Sistema de liquidación de cuentas de carga (CASS) aplicable para recibir las remisiones de los Agentes y asignar fondos a las Aerolíneas, así como realizar todas las demás funciones prescritas en estas Normas y en la/s Resolución/es y Anexos, relacionados con el CASS.

‘CARGOS POR IMPORTACIÓN’ (IMPORT CHARGES), significan los cargos incluidos en un Conocimiento Aéreo en origen o en tránsito para ser cobrados en destino otros cargos ocasionados en destino y acumulados para la Compañía Aérea.

‘CASS-IMPORT Y DERECHOS DE TERMINAL’ (CASS-IMPORT & TERMINAL CHARGES) significa el sistema de liquidación de cuentas de carga para la facturación y recaudación en el punto de destino, aplicable con respecto a los receptores de envíos de carga aérea que llegan al país, descritos en la [Resolución 853](#) y sus Anexos.

GRUPO CASS DE GESTIÓN DE CONFERENCIAS DE AGENCIAS DE CARGA, denominado "C-CMG", se establece para hacer recomendaciones a la Conferencia de Agencias de Carga sobre reglamentos y otras cuestiones bajo la jurisdicción de la Conferencia.

'CÓDIGO NUMÉRICO DE LA IATA' (IATA NUMERIC CODE) a veces llamado el "Código numérico" o "Código de designación" significa el código numérico o alfanumérico, asignado y gestionado por la IATA de conformidad con la [Resolución 821](#) para identificar a entidades específicas involucradas en el transporte de carga aérea y/o oficinas de carga o punto de venta de carga aérea.

'COMISIÓN ARBITRAL' (ARBITRATION BOARD) es el órgano establecido en virtud de las Normas para Agencias de Carga para arbitrar un litigio que surja en el marco de estas Normas.

'COMISARIO DE AGENCIAS' (AGENCY COMMISSIONER), (a veces llamado "el Comisario", "el Comisario de las agencias de carga", "el Defensor") significa la persona designada con arreglo a un procedimiento en el que participa el Director General de la IATA y el Presidente de la FIATA, como el titular de esa oficina, o un representante autorizado, de conformidad con la [Resolución 811d](#), y que ejerce jurisdicción sobre asuntos prescritos por la Conferencia de agencias de carga y de acuerdo con lo descrito en la [Resolución 811e](#) (Procedimiento de Revisión por el Comisario de agencias).

'COMPAÑÍA AÉREA' (AIRLINE), significa un Miembro participante, o que desee participar, o un transportista no-IATA que participe en el Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga del país/área.

'COMPAÑÍA AÉREA CASS' (CASS AIRLINE) significa tanto un transportista miembro de la IATA como un transportista aéreo no miembro de la IATA respecto al cual el Administrador de Agencias ha aceptado y aprobado una solicitud en el formulario prescrito para que participe como en el CASS-(país).

'COMPAÑÍA AÉREA CASS-EXPORT' (CASS-EXPORT AIRLINE), significa un Participante en un Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga.

'COMPAÑÍA AÉREA CASS-IMPORT Y DERECHOS DE TERMINAL' (CASS-IMPORT & TERMINAL CHARGES AIRLINE) significa el sistema de liquidación de cuentas de carga para la facturación y recaudación en el punto de destino, aplicable con respecto a los receptores de envíos de carga aérea que llegan al país, descritos en la [Resolución 853](#) y sus Anexos.

'CONSEJO CONJUNTO DEL PROGRAMA DE AGENCIAS DE CARGA' (CARGO AGENCY PROGRAMME JOINT COUNCIL) (a veces llamado "Consejo conjunto del Programa de agencias de carga de la IATA") es un órgano compuesto por un número equitativo de representantes de aerolíneas y agentes de carga, creado para asistir a la Conferencia proporcionando recomendaciones y

propuestas relativas al Programa de agencias de carga y a los criterios para el registro de Agentes de carga de la IATA que operen en la región o en país/es bajo el amparo del Consejo conjunto correspondiente.

CONSEJO CONSULTIVO LOCAL también conocido como LCC, es un grupo de trabajo ad hoc compuesto por representantes de las compañías aéreas de un país o grupo de países, según corresponda, y respectivamente, representantes de las asociaciones nacionales de agentes de carga, convocados para ser consultados por la Conferencia de Agencias de Carga por sus opiniones consultivas sobre asuntos relacionados con el Programa de Agencia de Carga/Carga Aérea y la operación del CASS.

'COMPAÑÍA DE ENTREGA' (DELIVERY COMPANY) significa cualquier Miembro, compañía aérea o de manipulación en tierra (ground handling) que participe en un determinado CASS-Import.

'CONDICIONES DE ENVÍO' (CONDITIONS OF CARRIAGE) Significa aquellas condiciones adicionales a las Condiciones del Contrato, que gobiernan la relación entre el Cliente y el Transportista, tales como la aceptabilidad de los bienes, el embalaje y el marcado, tarifas y cargos, documentación, cumplimiento con disposiciones gubernamentales y formalidades de aduana, etc.

'CONDICIONES DEL CONTRATO' (CONDITIONS OF CONTRACT) es el contenido de los avisos del Transportista comunicando a los pasajeros y expedidores, entre otras cosas, que la responsabilidad puede estar limitada por el Convenio de Varsovia y los Protocolos conexos.

'CONFERENCIA' (CONFERENCE), significa la Conferencia de Agencias de Carga de IATA.

'CONFERENCIA DE AGENCIAS DE CARGA' (CARGO AGENCY CONFERENCE) (referida algunas veces como 'la Conferencia', es la Conferencia permanente de Miembros establecida por IATA, para tomar decisiones sobre asuntos relativos a las relaciones entre las compañías aéreas y los intermediarios que participan en la venta y/o la tramitación de carga aérea internacional, pero excluyendo los niveles de remuneración.

'CONFERENCIAS DE PROCEDIMIENTOS DE CARGA' (CARGO PROCEDURES CONFERENCES) es la denominación colectiva de la Conferencia de Agencias de Carga y de la Conferencia de Servicios de Carga.

'CONFERENCIA DE SERVICIOS DE CARGA' (CARGO SERVICES CONFERENCE) es la Conferencia permanente de los Miembros establecida por IATA para que tome decisiones sobre asuntos que facilitan y mejoran la tramitación de la carga aérea mediante la normalización de los procedimientos, intercambio de datos y sistemas, maximizando al mismo tiempo los beneficios a los clientes, transportistas participantes, industria y participantes afines.

‘CONFERENCIA DE TRÁFICO’ (TRAFFIC CONFERENCE) es la Conferencia de los Miembros establecida por la IATA en virtud de las Disposiciones para la celebración de Conferencias de Tráfico IATA ya sea una Conferencia de Coordinación de Tráfico de Carga o una Conferencia de Procedimientos de Carga.

‘CONOCIMIENTO AÉREO’ (AIR WAYBILL) es un documento emitido por el expedidor o en nombre de éste y que constituye prueba del contrato entre el expedidor y el transportista para el transporte de mercancías (Nota: cuando se haya ratificado el Protocolo de Montreal núm. 4 al Convenio de Varsovia, el término Conocimiento Aéreo significará también, cuando el contexto así lo exija, el registro del envío referido en ciertas Resoluciones de las Conferencias de Servicios de Carga).

‘CONOCIMIENTO AÉREO NEUTRAL’ (AIR WAYBILL NEUTRAL) es un Conocimiento Aéreo automatizado estándar sin identificación impresa del transportista emisor (descrito en la [Resolución 600a](#)), para ser utilizado por los Agentes de Carga IATA.

‘CONSEJO EJECUTIVO DE CARGA’ (CARGO EXECUTIVE COUNCIL), significa un Consejo formado por representantes de compañías aéreas del país o grupo de países según corresponda y representantes de asociaciones nacionales de agentes debidamente convocados, para ayudar a la Asamblea General de Carga en el desempeño de sus funciones.

‘CONTRATO DE AGENCIA DE CARGA’ (CARGO AGENCY AGREEMENT) (a veces denominado ‘el Contrato’), significa un Contrato en la forma que se establece en la [Resolución 801a](#) según se enmiende en caso necesario.

‘CRITERIOS FINANCIEROS LOCALES’ (LOCAL FINANCIAL CRITERIA) significa los estándares utilizados para evaluar la estabilidad financiera de un Agente o solicitante en un país/países o región, que puede recomendar un Consejo conjunto y adoptado por la Conferencia.

‘CUENTA AUXILIAR’ (HINGE ACCOUNT) significa la cuenta abierta por la Administración ISS con la Oficina de Liquidación por un determinado período de liquidación, que se utiliza para recibir las remesas CASS y pagar las sumas adeudadas.

‘DERECHOS DE TERMINAL’ (TERMINAL CHARGES) significan los derechos, cuando se hayan convenido, que se cobran en el lugar de destino en relación con la importación de carga, tales como los relacionados con la tramitación de los derechos de almacenaje. Además incluyen los cargos, cuando se hayan convenido, que puedan cobrarse por los envíos de exportación que no figuran en el conocimiento aéreo (AWB).

‘DIAS DE VENTAS EN RIESGO’ significa el número de días desde el inicio del Período de Informe del Agente hasta la Fecha de Remisión concerniente a ese Período o Períodos de Informe, más un margen de diez días.

‘DIRECTOR DE DISTRIBUCIÓN DE AGENCIAS’ (AGENCY DISTRIBUTION MANAGER), es el Directivo de IATA designado por el Administrador de Agencias para dirigir la Oficina de Distribución de Agencias y gestionar el programa de registro de Agencias de Carga, en aquellos países donde se aplique la [Resolución 803](#).

‘DIRECTOR GENERAL’ (DIRECTOR GENERAL), significa el Director General de IATA o su representante autorizado.

‘DISPUESTO/LISTO PARA EL TRANSPORTE’ (READY FOR CARRIAGE), se refiere a los envíos que cumplen los requisitos establecidos en la [Resolución 853](#) titulada ‘Envíos listos para el transporte’.

‘ENVÍO DE CONOCIMIENTOS AEREO’ (AIR WAYBILL TRANSMITTAL) (a veces referido como AWT), significa el impreso utilizado *por un participante del CASS* para presentar a la Oficina de Liquidación del CASS los datos de las operaciones contables realizadas.

‘EE.UU.’ (USA), significa los cincuenta Estados, el Distrito de Columbia, el Estado Libre Asociado de Puerto Rico y las posesiones de los Estados Unidos de América en las Áreas 1 y 3.

‘FECHA DE REMESA’ (REMITTANCE DATE), significa el cierre de operaciones del Banco de Compensación en la fecha límite en la cual la remesa del Agente/Intermediario debe llegar a la cuenta del Banco de Compensación como fondos compensados o, en los casos en que lo autoricen las Reglas del Programa de Agencia de Carga/Carga Aérea, la fecha en que los valores deben de estar en el Banco de Compensación gira cheques o debita la cuenta bancaria del Agente/Intermediario.

‘FECHA DE REMISIÓN’ (SUBMISSION DATE) significa el día en que se exige que las Hojas de Envío de los Conocimientos Aéreos estén en poder de la Oficina de Liquidación, según lo establecido en la [Subsección 2.2](#) de la Resolución 801r de la Conferencia de Agencias de Carga Aérea de IATA. No obstante cualquier disposición en sentido contrario de lo estipulado en la [Sección 2](#) de la Resolución 801r, una Compañía Aérea CASS puede enviar las Hojas de Envío de los Conocimientos Aéreos a la Oficina de Liquidación para la fecha de remisión que incluya las transacciones contables que hayan tenido lugar antes del período de presentación de los partes.

‘FONDOS COMPENSADOS’ son los saldos de efectivo en una cuenta que pueden retirarse inmediatamente o usarse en transacciones financieras.

‘GARANTE’ significa cualquier entidad legal que actúe como garante de cualquier endeudamiento, pasivo y obligación de un Agente de Carga Acreditado en beneficio de los Miembros de las Compañías Aéreas.

‘GARANTÍA FINANCIERA’ (FINANCIAL SECURITY) significa cualquier garantía financiera

aceptada por la IATA a efectos de cobrar importes no pagados que el Agente debe a los Miembros o Compañías aéreas.

‘GERENCIA ISS’ (ISS MANAGEMENT) Significa el departamento apropiado de IATA responsable por las funciones administrativas y operativas de los Sistemas de Compensación de IATA, tales como los presupuestos ISS (costos y ganancias), personal ISS, contratos ISS (acuerdos de servicio) que incluyen firma autorizada y la administración y gerencia de la oficina ISS. Esto incluye el representante local designado ISS para carga, quien tendrá responsabilidad general para el CASS de Exportación e Importación.

‘GRUPO CONSEJERO GLOBAL DE CLIENTES-CARGA’, referido como el GCAGC, es establecido por la Conferencia de Agencias de Carga, y ofrece consejo a la Gerencia ISS sobre asuntos relacionados con temas de servicio al cliente, y a la Conferencia de Agencias de Carga sobre asuntos relacionados con los Sistemas de Compensación de la Industria.

‘IATA’ significa la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, incorporado por Ley Especial del Parlamento Canadiense, con su Sede en 800 Place Victoria, Montreal, en la Provincia de Québec, Canadá y con una oficina en 33 Route de l'Aéroport, 1215 Geneva 15 Airport, Ginebra, Suiza.

‘INCUMPLIMIENTO’ significa que un Agente/Intermediario/Transitario de Fletes, o una de sus oficinas, ha incumplido las disposiciones del Reglamento de Agencias de Carga en la medida en que se requieran medidas correctivas, y para las cuales la falta de acción podría resultar, en última instancia, en la rescisión de dicho acuerdo de Agente/Intermediario/Transitario de Fletes.

‘INTERMEDIARIO’ (véase la definición de «Intermediario de Carga IATA»).

‘INTERMEDIARIO DE CARGA IATA’ es el expedidor de carga o el Agente de carga, que ha concertado un Acuerdo de Intermediario de Carga IATA y respecto al cual se ha determinado que reúne los criterios para el registro y mantenimiento estipulados en las Reglas del Programa Europeo de Carga Aérea, del Programa Canadiense de Carga Aérea o en el Programa de Agencias de Carga del Pacífico Sudoccidental.

‘LINEAS AÉREAS PARTICIPANTES’ (PARTICIPATING AIRLINES) Significa un Miembro que participe, o una línea aérea no miembro de IATA que participe en el Sistema de Compensación de Cuentas de Carga (CASS) de un país ó área.

‘LISTA DE AGENCIAS (CARGO AGENCY LIST)’ significa la lista que publica el Administrador de agencias, con los nombres y direcciones de todo los Agentes de Carga IATA y sus sucursales.

‘LISTO PARA EL TRANSPORTE’ — véase ‘DISPUESTO PARA EL TRANSPORTE’.

‘LOCAL APROBADO (APPROVED LOCATION)’ (al que en ocasiones se hace referencia únicamente como «Local») incluye la Oficina Central y las Sucursales que aparecen en la lista de Agencias de Carga.

‘MANUAL DE OPERACIONES DEL PROGRAMA EUROPEO DE CARGA AÉREA’ (a veces denominado el «Manual») es el manual que publica el Consejo Conjunto bajo los auspicios del PECA. En él figuran las reglas, reglamentos, resoluciones de la Conferencia de la IATA, instrucciones y procedimientos que se aplican a las actividades de las Partes en virtud del Acuerdo de Intermediario de carga y que se revisa y reimprime según sea necesario.

‘MANUAL DE SERVICIOS PARA CLIENTES LOCALES –: CASS (IMPORT/EXPORT)’ (LOCAL CUSTOMER SERVICES MANUAL), significa el Manual que se publica en un país determinado o grupo de países, para los que existe un CASS de conformidad con el [Anexo ‘H’](#) a la Resolución 851 y el [Anexo ‘G’](#) a la Resolución 853 según se la enmienda periódicamente.

‘MANUAL DEL AGENTE DE CARGA’ (CARGO AGENT’S HANDBOOK) (a veces denominado ‘el Manual’), significa la publicación que contiene las Resoluciones de la IATA, las normas afines, emanadas de las mismas y de otra información aplicable en los Países Especificados que figuran en el Manual.

‘MANUAL DEL CASS-EXPORTACIÓN PARA AGENTES’ significa el Manual que se publica en un país determinado o grupo de países donde existe un CASS, de acuerdo con las instrucciones contenidas en el Anexo ‘A’ de la [resolución 851](#) según se la enmienda periódicamente.

‘MIEMBRO’ (MEMBER), significa un Miembro de IATA.

‘NORMAS/REGLAMENTO PARA AGENCIAS DE CARGA’ (CARGO AGENCY RULES) (a veces denominadas ‘estas Normas’), son las Resoluciones y Anexos de la Conferencia de Agencias de Carga que se aplican en el País Especificado que figura en el Manual de Agentes de Carga IATA.

‘OFICINA CENTRAL (HEAD OFFICE LOCATION)’ significa la ubicación de la oficina principal del Agente de Carga IATA.

‘OFICINA DE LIQUIDACIÓN’ (SETTLEMENT OFFICE), significa el organismo que es responsable, donde existe un CASS, para establecer facturaciones, recibir remesas y distribuir el dinero a las partes a las que se les debe.

‘PACÍFICO SUDOCCIDENTAL (SWP, por sus siglas en inglés)’, - es la zona formada por Australia, islas Cook, Estado Independiente de Samoa, Fiyi, Kiribati, (islas Canton y Enderbury), Nauru, Niue, Nueva Caledonia (incluidas las islas Loyalty), Nueva Zelanda, Papua Nueva Guinea, Polinesia francesa, islas Salomón, Samoa

Americana, Tonga, Tuvalu, Vanuatu, islas Wallis y Futuna.

‘PAGO EN EFECTIVO/AL CONTADO’ (CASH BASIS), significa la retirada de facilidades de crédito entre el Miembro y el Agente o entre cualquier otra Compañía Aérea CASS-Export y el Agente con respecto a transacciones efectuadas bajo los términos del Contrato de Agencia de Carga.

‘PAÍS ESPECIFICADO’ (SPECIFIED COUNTRY) es el país que el Director de Agencias ha incluido en la Relación de Agentes de Carga de IATA, y donde ese agente puede realizar transacciones comerciales como Agente de Carga IATA.

‘PARTICIPANTE EN LA FACTURACIÓN’ (BILLING PARTICIPANT), significa un participante en CASS-Export o CASS-Import o en derecho de Terminal que remita a la Oficina de Liquidación los datos del Conocimiento Aéreo o de otra transacción contable que se puede leer por medios electrónicos.

‘PERÍODO DE FACTURACIÓN’ (BILLING PERIOD) significa el intervalo de tiempo cubierto por una facturación, de acuerdo a lo dispuesto en el Subapartado 2.3.3 de la [Resolución 801r](#). El intervalo exacto que abarca el período de facturación se determinará en cada caso por la fecha de las transacciones contables que cada Compañía Aérea CASS desee incluir en esa facturación.

‘PERSONA’ (PERSON), significa un individuo o una entidad, sociedad, asociación, compañía o corporación.

‘PRINCIPAL’ (PRINCIPAL), como se utiliza en la [Resolución 871](#), significa un Miembro nombrante o en el caso de una Subcontratación, el Miembro original nombrante.

‘PROGRAMA EUROPEO DE CARGA AÉREA’ (a veces denominado «PECA») es el sistema europeo de distribución de carga aérea administrado por la IATA en apoyo del Acuerdo de Intermediario de carga.

‘PROGRAMA PARA LAS AGENCIAS DE CARGA’ (CARGO AGENCY PROGRAMME) comprende: (a) las diversas Resoluciones IATA, las normas y los procedimientos adoptados por la Conferencia, y (b) las condiciones establecidas donde corresponda por el Consejo Conjunto del Programa para las Agencias de Carga de acuerdo con la autoridad delegada por la Conferencia de Agencias de Carga bajo las disposiciones de las Normas para Agencias de Carga respectivas.

‘RECEPTOR’ (RECIPIENT), significa cualquier persona que sea una parte del contrato de Receptor CASS-Import de acuerdo con los términos de la [Resolución 853](#).

‘REGIÓN’ significa una zona geográfica compuesta por uno o más estados o países, donde se aplicarán normas o resoluciones específicas y donde la ejecución de dichas normas o resoluciones puede delegarse parcialmente a un grupo o consejo local o regional.

‘REGLAS DEL PROGRAMA EUROPEO DE CARGA AÉREA’ (a veces denominado «Reglas del PECA») son las diversas resoluciones, reglas y procedimientos de la IATA, adoptados por la Conferencia de Agencias de Carga, así como las disposiciones establecidas por el Consejo Conjunto Europeo en virtud de los poderes en él delegados por la Conferencia de Agencias de Carga, publicados en el Manual PECA, que se aplican en el país específico del Intermediario de carga IATA.

‘RELACIÓN DE AGENCIAS DE CARGA’ (CARGO AGENCY LIST), significa la relación o lista publicada por el Administrador de Agencias en la que se indican los nombres y las direcciones de todos los Agentes de Carga IATA.

‘REMESA’ (REMITTANCE), significa el pago de dinero por parte de un Agente/Intermediario, para las ventas emitidas con Formularios Estándares a la Aerolínea CASS, incluidas las ventas realizadas por un Agente/Intermediario donde la Guía Aérea es emitida por la Aerolínea CASS y reportada por el sistema de CASS. La Remesa del Agente/Intermediario deberá ser liquidada en la cuenta del Banco de Compensación en la fecha establecida por la Conferencia.

‘RESOLUCIÓN IATA’ (IATA RESOLUTION) es una decisión de una Conferencia de Tráfico IATA adoptada formalmente y promulgada como tal.

‘RESOLUCIÓN IATA’ (IATA RESOLUTION) es una decisión de una Conferencia de Tráfico IATA adoptada formalmente y promulgada como tal.

‘SISTEMA DE LIQUIDACIÓN DE CUENTAS DE CARGA – EXPORT’ (CARGO ACCOUNTS SETTLEMENT SYSTEM – EXPORT) (en adelante denominado – CASS-EXPORT) significa el sistema de contabilización y liquidación de cuentas entre las compañías aéreas CASS-Export de una parte y sus Agentes y Asociados de otra parte, descrito en la [Resolución 851](#) y sus Anexos y proporcionado en la [Resolución 801r](#).

‘SISTEMA DE LIQUIDACIÓN DE CUENTAS DE CARGA – IMPORT Y DERECHOS DE TERMINAL – COMPAÑÍAS DE ENTREGA’ (CARGO ACCOUNTS SETTLEMENT SYSTEM-IMPORT & TERMINAL CHARGES DELIVERING COMPANIES) significa los transportistas aéreos/Compañías de servicios de escala (denominadas como compañías de entrega CASS-Import) que figuran en el Primer Anexo del Acuerdo del Receptor como habiendo autorizado al Administrador de agencias a que ejecute este acuerdo en su nombre, y las otras compañías de entrega que, con posterioridad a la ejecución de este acuerdo, autoricen al Administrador de Agencias a que comunique al Receptor que su nombre se agregará al mencionado Primer Anexo, de conformidad con el Párrafo 7 del mismo.

‘SUBCONTRATACIÓN’ (SUBCONTRACTION), significa la delegación de autorización general con respecto a ventas de carga por los Miembros nombrantes por un Agente General de Ventas y Servicio de Carga a otra parte, en virtud de un

acuerdo que estará sujeto a las condiciones de la [Resolución 871](#) y a la previa autorización por escrito del Miembro original nombrante.

‘SUCURSAL (BRANCH OFFICE LOCATION)’ significa el lugar en que un Agente registrado desarrolla su actividad, donde se preparan las cargas para su transporte y que está incluido en la Lista de agencias como una Sucursal que es la misma entidad que su Oficina principal, ostentando la Oficina principal toda la responsabilidad jurídica y financiera de la administración, el personal, y los gastos de explotación y mantenimiento de las obligaciones de la Sucursal.

‘TRANSPORTISTA’ (CARRIER) según la utilización en la [Resolución 801a](#)) es el Miembro de la IATA que ha concertado un acuerdo con un Agente de Carga IATA, en la forma de un Contrato de Agencia de Carga, adoptado por una Conferencia de Agencias de Carga.

‘VENTAS EN RIESGO’ se calcula dividiendo los Días de Ventas en Riesgo entre 90 días, y aplicando ese porcentaje al importe de los de Ventas Netas del CASS que el Agente obtuvo en los 3 meses más altos de los 12 meses anteriores.

‘ZONA 1 DE CONFERENCIA DE TRÁFICO DE LA IATA’ Ambos continentes americanos (norte y sur) e islas adyacentes, Groenlandia, Bermudas, las Indias Occidentales, las islas del Caribe y las islas hawaianas (incluidas las islas Midway y Palmyra).

‘ZONA 2 DE CONFERENCIA DE TRÁFICO DE LA IATA’ Toda Europa (incluida la parte occidental de los Urales de la Federación Rusa) y las islas adyacentes, Islandia, la Isla Ascensión, la parte occidental de Asia incluido Irán.

‘ZONA 3 DE CONFERENCIA DE TRÁFICO DE LA IATA’ Toda Asia y las islas adyacentes, excepto la porción incluida en la Zona 2, todas las Indias Orientales, Australia, Nueva Zelanda y las islas adyacentes, las islas del Océano Pacífico excepto las incluidas en la Zona 1.

RESOLUCIÓN 825

CASS-GRUPO DE GESTIÓN DE LA CONFERENCIA DE AGENCIAS DE CARGA (C-CMG)

CAC1(CAC/51)825 (except USA) (amended)	Vencimiento: Indefinite
CAC2(CAC/51)825 (amended)	Tipo: B
CAC3(CAC/51)825 (amended)	

Por el presente se establece el CASS-Grupo de Gestión de la Conferencia de Agencias de Carga (C-CMG) para hacer recomendaciones a la Conferencia de Agencias de Carga sobre reglamentos y otras cuestiones bajo la jurisdicción de la Conferencia.

1. AUTORIDAD Y MANDATO

1.1 Recomendar acciones a la Conferencia de Agencias de Carga a la luz de las cambiantes condiciones regulatorias y de mercado.

1.2 informar periódicamente a la Conferencia y hacer recomendaciones de reglamentos para mejorar la eficacia de las actividades de la Conferencia de Agencias de Carga.

1.3 actuar en nombre de la Conferencia sobre propuestas urgentes que afecten al programa, siempre que cualquier decisión del Grupo Directivo esté sujeta a la ratificación de la Conferencia ya sea en una reunión ordinaria o, cuando corresponda, por medios electrónicos.

1.4 revisar y respaldar las votaciones por correo propuestas antes de su emisión, para proporcionar confirmación de la necesidad de una resolución urgente junto con cualquier recomendación para mejorar la construcción de las propuestas.

1.5 crear grupos de trabajo ad hoc y abordar cuestiones urgentes que surjan entre conferencias.

1.6 desarrollar recomendaciones sobre todos los asuntos relacionados con el Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga de la IATA.

1.7 desarrollar y promover programas de formación y publicaciones adecuadas a las necesidades del personal de las agencias de carga con el objetivo de establecer estándares reconocidos de competencia profesional en la industria.

1.8 nominar tres (3) representantes designados del C-CMG ante el Consejo Consultivo IATA/FIATA (IFCC).

2. COMPOSICION

2.1 El C-CMG es un consejo consultivo entre la dirección de la IATA y las aerolíneas miembros.

2.2 El C-CMG está compuesto por no más de doce (12) miembros idealmente estructurados de la siguiente manera:

2.2.1 El presidente y vicepresidente de la Conferencia de agencias de carga

2.2.2 Dos (2) miembros de cada Área de Conferencia

2.2.3 Cuatro (4) miembros adicionales en general

2.3 Los miembros del C-CMG serán nombrados por la Conferencia de Agencias de Carga por un período de dos años y podrán ser reelegidos.

2.4 Los miembros del C-CMG deben ser representantes adecuadamente calificados y experimentados a un nivel superior, que aporten experiencia en los diferentes campos de la actividad del C-CMG.

3. PROCEDIMIENTOS

3.1 Se podrá permitir la asistencia de observadores por invitación del Presidente.

3.2 El C-CMG se reunirá según sea necesario, pero no menos de dos veces al año y, en cualquier caso, a más tardar cuatro semanas antes de la Conferencia de agencias de carga.

3.3 La membresía terminará si el miembro falta a dos reuniones consecutivas o si el miembro deja su puesto en la compañía aérea.

3.4 Un mínimo de siete (7) miembros designados constituirán quórum para las reuniones.

3.5 En la medida en que sea necesaria una votación formal, la decisión del C-CMG se tomará por mayoría simple de votos de los miembros presentes.

3.6 La secretaria la proporciona el Administrador de Agencia de la Secretaría de la IATA.

3.7 Antes de la reunión de la IFCC se llevará a cabo una reunión anual del grupo de gestión de la Conferencia Conjunta. Cualquier presidente de una reunión de un grupo de gestión puede convocar una conferencia conjunta; el presidente convocante de la reunión presidirá esa instancia de la reunión.

RESOLUCIÓN 827

CONSEJO CONSULTIVO LOCAL (LCC)

CAC1(CAC/51, CAC/52)827 (except USA) (amended)	Vencimiento: Indefinite
CAC2(CAC/51, CAC/52)827 (amended)	Tipo: B
CAC3(CAC/51, CAC/52)827 (amended)	

△ Considerando que la Conferencia de Agencias de Carga (CAC) y su grupo de gestión, el Grupo de Grupo de Gestión de la Conferencia de Agencias de Carga de CASS (CCMG), reconocen la necesidad de un Consejo Consultivo Local (LCC) para ayudar en el desarrollo y mantenimiento del Programa de Agencias de Carga, los Programas de Carga Aérea y el Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga (CASS), dicho consejo puede brindar asesoramiento y recomendaciones a la Conferencia **y/o a los Consejos Conjuntos del Programa de Carga Aérea, según corresponda, sobre las necesidades cambiantes de mercados específicos y propuestas de mejoras o modificaciones a los programas y al CASS.** Las necesidades locales incluyen los mecanismos necesarios para permitir el procesamiento de las transacciones de guías aéreas nacionales.

Se resuelve que

△ 1. Se establece el Consejo Consultivo Local (LCC) para apoyar y proporcionar recomendaciones al CAC, los Consejos Conjuntos del Programa de Carga Aérea y/o al CCMG, sobre las necesidades de un país o países, y para garantizar una consulta local completa en respecto de la Programa de Agencia de Carga/Carga Aérea, los criterios operativos o financieros de carga local y/o la operación del CASS.

2. COMPOSICIÓN

△ 2.1 Salvo lo establecido en la [Sección 4.2](#) del presente, el CCMG podrá convocar un Consejo Consultivo Local (LCC), ya sea mediante solicitud, debidamente considerada, o por iniciativa propia cuando sea requerido geográficamente o cuando sea necesario para abordar un tema específico relacionado con el Programa de Agencia de Carga/Carga Aérea, incluida la operación de CASS, que impacta a las compañías aéreas que operan localmente y/o a los Agentes de Carga IATA, Intermediarios o Asociados de CASS que operan localmente.

2.2 La LCC no tendrá una membresía mínima o máxima fija, ya que esto lo determinará cada LCC en función de la representación local, garantizando al mismo tiempo una membresía equilibrada de las compañías aéreas y, respectivamente, de la asociación nacional de agentes de carga, cuando sea necesario.

2.3 Los representantes que presten servicio en el LCC deberán provenir de:

△ – aerolíneas locales establecidas y que operan en el mercado local y que participan en el Programa de Agencias de Carga y/o CASS. De ser necesario, las

aerolíneas miembros del LCC podrán ser designadas, ocasionalmente, por el Administrador de Agencias.

- asociaciones de transitarios locales. En ausencia de asociaciones de transitarios en el país, FIATA, la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios, propondrá la nominación de transitarios individuales para asistir al LCC. Los transitarios nominados individualmente deberán ser Agentes de Carga, Intermediarios de Carga o Asociados de CASS. Si ninguna asociación ni transitario individual es nominado oportunamente por las asociaciones correspondientes, el transitario individual podrá ser designado por el Administrador de Agencias.

2.4 En la medida en que se convoque una LCC para abordar cuestiones de asociados del CASS, los miembros del grupo de LCC deben estar compuestos por asociados del CASS o funcionarios de la asociación de agentes de carga local que puedan representar a los asociados del CASS sin un conflicto de intereses con respecto a los agentes de carga o Intermediarios de carga.

3. PROCEDIMIENTOS

3.1 Las acciones de la LCC tomarán la forma de recomendaciones hechas por una mayoría presente. Las recomendaciones se basarán en el apoyo de la mayoría presente de cada uno de los dos grupos representados.

4. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

- △ **4.1** La LCC debe garantizar la consulta entre la IATA y las compañías aéreas, y respectivamente con la asociación nacional de agentes de carga, con respecto al Programa de Agencia de Carga/Carga Aérea y la operación de CASS en su territorio, cuando así lo solicite la Conferencia de Agencias de Carga y/o CCMG y cuando se desencadene por cualquier mejora o modificación en CASS según lo establecido en la [Sección 4.2](#) del presente.

4.2 La LCC deberá garantizar que cualquier mejora o modificación al CASS, que pueda afectar los intereses de los Agentes, Intermediarios o Asociados del CASS, se discuta previamente con la asociación local de agentes de carga cuyos miembros podrían verse afectados por los cambios propuestos.

4.2.1 Al recibir la notificación de la reunión y su agenda, la asociación de agentes de carga local notificará a FIATA, le proporcionará una agenda y, en la medida de lo posible, una lista de los participantes previstos, al menos 21 días, o tan pronto como sea posible, factible según las circunstancias, antes de la convocatoria de una LCC.

- △ **4.2.2** Las opiniones resultantes del LCC serán enviadas y recibidas por **el Consejo Consultivo IATA-FIATA, el CCMG y/o los Consejos Conjuntos del Programa de Carga Aérea, según corresponda**, para su consideración y revisión legal. En la medida en que el cambio propuesto al CASS requiera acción por parte de la CAC, las opiniones de la IFCC serán enviadas y recibidas por

la CAC para su consideración al decidir si se adoptan o no los cambios propuestos al CASS.

Todos los procedimientos establecidos en esta Resolución y en la [Resolución 801c](#) se completarán antes de la adopción o implementación de cualquier mejora o modificación propuesta del CASS que esté sujeta a revisión en virtud de esta Resolución.

RESOLUCIÓN 829

ADMINISTRADOR DE AGENCIAS

CAC1(44, CAC/51)829 Vencimiento: Indefinite
(excepto EE. UU.) (amended) Tipo: B
CAC2(44, CAC/51)829
(amended)
CAC3(44, CAC/51)829
(amended)

Administrador de Agencias

△ ISE RESUELVE que, tal como se define en la [Resolución 823](#), el Administrador de agencias es el funcionario de la IATA designado por el Director General como el titular de esa oficina, o su representante autorizado, responsable de la gestión de cualquier Programa de agencias o intermediarios de conformidad con las Reglas y las Resoluciones establecidas por la Conferencia.

1. El Administrador de agencias cuenta con autonomía para actuar en circunstancias extraordinarias con objeto de proteger los intereses del Programa de agencias o de intermediarios. Toda medida tomada en circunstancias extraordinarias deberá ser comunicada inmediatamente al Presidente del C-CMG y será revisada por el C-CMG en la siguiente reunión, o bien en una reunión urgente cuando así lo estime conveniente el Presidente del C-CMG.

RESOLUCIÓN 831

CONSECUENCIAS DE LA INFRACCIÓN DE PROCEDIMIENTOS EN LA CUMPLIMENTACIÓN DE CONOCIMIENTOS AÉREOS

CAC1(16)831 (except USA) Vencimiento: Indefinite
CAC2(16)831 Tipo: B
CAC3(16)831

CONSIDERANDO que es interés de la industria que los consumidores tengan acceso al máximo número de puntos de emisión de Conocimientos Aéreos; y

CONSIDERANDO que los Miembros de IATA han tomado el acuerdo de depositar Conocimientos Aéreos en Agentes de Carga, para servir mejor a los Expedidores; y

CONSIDERANDO que la custodia y cumplimentación de tales Conocimientos Aéreos esta regulada por los reglamentos de los Miembros, y por los procedimientos descritos en el Manual del Agente de Carga y en el Manual de Conocimientos Aéreos, copias de los cuales son facilitadas a los Agentes de Carga por el Administrador de Agencias y cuyo cumplimiento es obligatorio para cada Agente de Carga según los términos del Contrato de Agencia de Carga;

SE RESUELVE que,

1. Se recuerde a los Agentes de Carga, que prácticas como las que se citan más abajo infringen las condiciones arriba citadas. Lesionan los legítimos intereses de los Miembros y pueden ocasionar que se tome acción, de acuerdo con las provisiones de las Normas para Agentes de Carga y del Contrato de Agencia de Carga:

1.1 incluyendo peso incorrecto en un Conocimiento Aéreo y causando pérdida de ingresos a los Miembros;

1.2 incluyendo el número de una tarifa específica no aplicable, resultando en un transporte por importe menor al de la tarifa aplicable;

1.3 omitiendo el incluir el peso a cargar y las dimensiones (cuando se apliquen), causando pérdida de ingresos a los Miembros;

1.4 incluyendo descripciones incorrectas o incompletas de mercancías, permitiendo por lo tanto un transporte por menos de la tarifa aplicable y en el caso de las mercancías peligrosas poniendo en peligro la seguridad de la aeronave, tripulación y pasajeros;

1.5 omitiendo incluir la dirección completa de contacto del consignatario, y número de teléfono en el caso de «Mercancías Especiales», causando la no entrega de tal expedición a su debido tiempo;

1.6 incluyendo cantidades en exceso, de lo que es acordado localmente, en la casilla (pagado de antemano) del «Agente Debido», sin ruptura de tales cantidades.

2. En esta Resolución, el uso de palabras y expresiones en singular cuando el contexto lo permita deberán ser tomadas para incluir su uso en plural y viceversa.

RESOLUCIÓN 833

ENVÍOS LISTOS PARA EL TRANSPORTE

CAC1(48)833 (except USA) Vencimiento: Indefinite
(amended) Tipo: B

SE RESUELVE que,

1. Un Agente de Carga IATA entregará (o se ocupará de entregar) a un Miembro los envíos listos para el transporte.

2. Los siguientes requisitos se tendrán que cumplir antes de que un envío se considere estar «listo para el transporte» según se describe en las Resoluciones apropiadas:

2.1 el Conocimiento Aéreo se emitirá de acuerdo con la [Resolución 600a](#), completo y correctamente en todo respecto. El Agente de Carga IATA desprenderá no más que las siguientes copias del Conocimiento Aéreo:

2.1.1 original 3 (para el expedidor)

2.1.2 copia 9 (para el Agente)

2.1.3 original 1 (para el transportista que expide el Conocimiento Aéreo) cuando así lo requiere el Miembro cuyo Conocimiento Aéreo se utiliza;

2.2 las cantidades de desembolso (si las hay) se indicarán junto con los cargos aplicables en el Conocimiento Aéreo de acuerdo con la [Resolución 614](#);

2.3(a) todos los documentos que sean necesarios para:

2.3(a)(i) determinar la naturaleza de la mercancía, y

2.3(a)(ii) el transporte de cada envío, incluyendo aquellos documentos que requiera cualquier agencia gubernamental,

2.3(b) se llenarán y se adjuntarán al Conocimiento Aéreo;

2.4 cuando un Agente y un Miembro hayan acordado que la información o datos del Conocimiento Aéreo, relativos al envío deban transmitirse por el Agente al Miembro mediante medios electrónicos, el Agente tendrá que transmitir dichos datos de manera que lleguen al Miembro antes de la entrega del envío al citado Miembro en el punto de aceptación;

2.5 se empaquetarán los contenidos de cada envío de modo que soporten todas las condiciones normalmente relacionadas con el transporte y, en casos apropiados, que cumplan con las disposiciones de los Reglamentos IATA sobre Mercancías Peligrosas;

2.6 todos los bultos de cada consignación estarán marcados y llevarán una etiqueta conforme a las [Resoluciones 600, 606, 606a, 607](#) y, cuando proceda, con la Reglamentación de mercancías peligrosas de la IATA y con la Reglamentación de cargas perecederas de

la IATA y las Normativas de control de temperatura de la IATA;

2.7 los rótulos y las indicaciones de todos los bultos serán claramente visibles y todos los rótulos y otras marcas antiguas serán borradas o tachadas totalmente.

3. MERCANCÍAS PELIGROSAS

3.1/3.1.1 Todos los envíos que contengan mercancías peligrosas cumplirán con los Reglamentos IATA sobre Mercancías Peligrosas;

△ 3.1.2 la Declaración del Expedidor, debidamente firmada y completada, según aparece en los Reglamentos IATA sobre Mercancías Peligrosas, la proporcionará el expedidor o su agente autorizado; los envíos mixtos que incluyan mercancías peligrosas cumplirán con la [Resolución 600](#);

3.1.3 en caso que un Miembro obtenga información que indique que ha habido representación fraudulenta o un incumplimiento de los Reglamentos IATA sobre Mercancías Peligrosas, incluyendo la Declaración del Expedidor, por parte de un Agente de Carga IATA, tal Miembro notificará al Administrador de Agencias sin demora de la representación fraudulenta o del incumplimiento para que éste entable una demanda contra el Agente de Carga IATA, según las disposiciones de las Normas para Agencias de Carga, según sea aplicable.

4. ADHESIÓN A LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD

los envíos entregados a un Miembro deberán estar preparados listos para su transporte, de acuerdo con las instrucciones de control de seguridad facilitadas por la Autoridad Nacional y las instrucciones adicionales proporcionadas por el Miembro.

5. RECIPIENTES DE UNIDAD DE CARGA (UNIT LOAD DEVICES, ULD)

cuando un agente de carga de la IATA o un Intermediario esté entregando (o encargando la entrega de) expediciones de recipientes de unidad de carga (ULD) a un Miembro, el Agente de carga de la IATA o Intermediario deberá asegurarse de que los ULD están listos para el servicio tal y como se define en las normativas relativas a ULD.

RESOLUCIÓN 833a

MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA ENVÍOS CONSOLIDADOS PREVISTOS

CAC1(33)833a (except USA) Vencimiento: Indefinite
CAC2(33)833a Tipo: B
CAC3(33)833a

CONSIDERANDO que la [Resolución 833](#) exige que los envíos entregados a un Miembro se preparen para su transporte de acuerdo con las instrucciones de control de seguridad dadas por la Autoridad Nacional y las instrucciones adicionales proporcionadas por el Miembro: y

CONSIDERANDO que el espíritu de las medidas de seguridad aérea recientemente introducidas exige que, no se dé a conocer ningún dato del transportista ni del vuelo respecto a un envío consolidado, salvo los permitidos por las directrices de seguridad de toda autoridad nacional: y

CONSIDERANDO que los términos «envío consolidado» y «expedidor conocido», definidos en las pertinentes Prácticas Recomendadas de la Conferencia de Servicios de Carga, se reflejan en el Manual del Agente de Carga de IATA,

Por consiguiente,

SE RESUELVE que:

1. el Agente de Carga IATA:

1.1 no distribuya, para su distribución general, programas de consolidación impresos o publicados de otro modo en los que se indiquen los transportistas y vuelos planificados;

1.2 no comunique por ningún medio a nadie, salvo según lo permitan las directrices de seguridad de la Autoridad Nacional, la identidad del transportista o vuelo planificado.

Editorial Nota: Las definiciones a las que se hace referencia anteriormente, son las siguientes:

«ENVÍO CONSOLIDADO»: envío de múltiples bultos que ha sido originado por más de una persona, cada una de las cuales ha suscrito, para el transporte de aquél en avión, un contrato con otra persona distinta del transportista aéreo regular. Las condiciones aplicadas a ese contrato podrán ser o no las mismas que las aplicadas por el transportista aéreo regular para el mismo transporte.

«EXPEDIDOR CONOCIDO» significa cualquier entidad que realiza negocios con un transportista, un agente o un consignatario y proporciona controles de seguridad que son aceptados por las autoridades competentes y/o el transportista respecto a la carga, los paquetes «para entrega por mensajero» («courier») o para entrega urgente, y el correo.

RESOLUCIÓN 851

SISTEMA DE LIQUIDACIÓN DE CUENTAS DE CARGA

- △ CAC1(49 & MV C095, C096, C097, C112, C113, C114, CAC/51, CAC/52)851 (except USA) (amended)
 CAC2(49 & MV C095, C096, C097, C112, C113, C114, CAC/51, CAC/52)851 (amended)
 CAC3(49 & MV C095, C096, C097, C112, C113, C114, CAC/51, CAC/52)851 (amended)
- Vencimiento: Indefinite
 Tipo: B

CONSIDERANDO que la Junta General Anual de la IATA de 1998 acordó reestructurar los Sistemas de Liquidación del Sector de la IATA y ha aprobado que la IATA sea responsable del Consejo de Gobernadores de la IATA para la gestión y la operación eficiente de su actividad empresarial, y para ello ha autorizado cambios en la gestión y en la operación de los Sistemas de Liquidación del Sector de la IATA (en lo sucesivo denominados «ISS»), y

CONSIDERANDO que, por consiguiente, es necesario reconocer que la IATA es responsable de todas las funciones de administración y operaciones del ISS tales como:

- presupuestos ISS (costos e ingresos)
- personal ISS
- contratos ISS (acuerdos de servicios) que incluyen la firma autorizada
- gestión y administración de la oficina ISS

y además reconoce que La Junta de Gobernadores de IATA supervisará los asuntos relativos al ISS, y

CONSIDERANDO que la Junta de Rectores de IATA ha encargado al Comité de Carga que proporcione asesoría y orientación a la Junta sobre todas las cuestiones relativas a la liquidación de carga, y

CONSIDERANDO que la Gerencia ISS operará de conformidad con el Manual de disposiciones del Servicio de los sistemas de liquidación IATA y el Manual de servicios para clientes locales en los que se describen el suministro de servicios en los CASS operacionales;

CONSIDERANDO que se han introducido los Sistemas de Liquidación de cuentas de Carga (CASS);

SE RESUELVE QUE,

1. CONFERENCIA DE AGENCIAS DE CARGA

1.1 La Conferencia es responsable, entre otras cosas, de establecer las normas técnicas del CASS junto con los cambios correspondientes en los formularios estándar

utilizados en las operaciones del CASS. Estos se publican en el Manual de Especificaciones técnicas del CASS, Adjunto 'A', que constituye parte de la presente;

1.2 La Conferencia acordará las enmiendas al Manual de Especificaciones técnicas del CASS, sin embargo si el C-CMG recomienda que se tomen medidas específicas con respecto a determinadas enmiendas en el intervalo entre Conferencias, la Gerencia ISS publicará las enmiendas propuestas por escrito y las distribuirá a todos los Miembros. Sino se reciben objeciones de ningún miembro en un plazo 45 días a partir de la fecha de publicación de las enmiendas, se considerará que éstas han sido ratificadas y se enmendará el Manual de Especificaciones técnicas del CASS en consecuencia. En caso de objeción, se indicarán las razones por escrito y la enmienda objetada será reconsiderada en la siguiente reunión del C-CMG con miras a resolver los puntos de desacuerdo. En caso de que persistiera el desacuerdo, la cuestión se remitirá a la Conferencia para que tome una decisión final.

2. ESTUDIO DE FACTIBILIDAD — IMPLANTACIÓN DE UN CASS

La Oficina principal de un miembro, o un grupo de miembros puede pedir a la Gerencia ISS que inicie un estudio de factibilidad, con miras a considerar la implantación de un CASS.

3. PARTICIPACIÓN DE LOS MIEMBROS

3.1 La participación de los miembros de IATA en un determinado CASS tiene carácter voluntaria. Los miembros de IATA pueden participar desde el inicio del CASS o adherirse en una fecha posterior abonando los derechos de admisión correspondientes establecidos por la Gerencia ISS.

3.2 La participación en un CASS estará supeditada a que el miembro continúe abonando los derechos correspondientes por los servicios que se le hayan proporcionado en relación con las actividades de ese CASS,

3.3 la participación de un miembro estará supeditada a que siga cumpliendo con los criterios financieros establecidos por la Conferencia, si corresponde;

3.4 al incorporarse a un CASS, el miembro firmará un Acuerdo de Contra indemnización con la IATA según se prescribe en el [Apéndice 'C'](#) de esta Resolución. Cuando exista un acuerdo de contra indemnización firmado y en vigor, los cambios especificados en el [Apéndice 'C'](#) se considerarán incorporados en el mismo;

3.5 una vez incorporado en el CASS, el miembro automáticamente pasa a ser un Participante en la facturación, según se define en la [Resolución 823](#) "Definiciones de los términos utilizados en las Resoluciones de Agencias de Carga".

3.6 cuando se produce una liquidación negativa como resultado de las facturas mensuales de CASS, el miembro

bro debe remitir los fondos debidos a IATA en la fecha de envío aplicable publicada.

3.7 Un miembro no podrá participar en un CASS ni directa ni indirectamente a través de un GSSA sin un prefijo (numérico) y un código de designación de compañía de la IATA válidos.

3.8 IATA no debe considerar que tiene prohibido hacer negocios con el Miembro o que hacerlo representaría un riesgo indebido para IATA según los requisitos legales o reglamentarios aplicables;

3.9 un Miembro debe tener la capacidad de proporcionar a la IATA los datos necesarios para cumplir con los requisitos legales y reglamentarios aplicables, incluida la documentación que demuestre la identidad de la(s) guía(s) aérea(s) representada(s) por una transacción individual, incluidas las contrapartes de esa transacción;

3.10 un Miembro debe tener la capacidad de evitar que cualquier transacción que no sea para la emisión de Guías Aéreas, o que no haya sido emitida por el Miembro correspondiente, sea enviada a CASS.

4. PARTICIPACIÓN DE AGENTES/ INTERMEDIARIOS/TRANSITARIOS

Una vez que se haya adoptado un CASS para un determinado país/área, entonces

4.1 con efecto a partir de la fecha de implantación, todos los Agentes/Intermediarios/Transitarios en ese país/área se registrarán por las disposiciones de la [Sección 2](#) de la Resolución 801r (excepto para países en los que se haya implantado la [resolución 805zz](#), en cuyo caso se aplica la [Resolución 801re](#) con respecto a las transacciones realizadas en nombre de las compañías aéreas del CASS.

4.2 cuando se haya implantado un CASS, el Administrador de Agencias lo comunicará a los Agentes/Intermediarios/Transitarios interesados.

4.3 nada de lo dispuesto en estos procedimientos impedirá que una compañía aérea y un intermediario establezcan arreglos alternativos sobre una base bilateral fuera del marco del CASS.

4.4 IATA no debe considerar que tiene prohibido hacer negocios con el Agente/Intermediario/Expedidor o que hacerlo representaría un riesgo indebido para IATA según los requisitos legales o reglamentarios aplicables;

5. ASOCIADOS CASS

5.1 La Conferencia de Agencias de Carga puede decidir que los cargos adeudados por los envíos tramitados por personas que no sean Agentes se cobrarán en un determinado CASS, de conformidad con las disposiciones aplicables en el mismo. Si dicho acuerdo está en vigor, la persona que no sea Agente pasará a ser un Asociado CASS y participará en el CASS-Export siempre que la persona:

5.1.1 (a excepto del área cubierta por la Resolución 805zz) sigue las obligaciones financieras de establecerse a través del sistema CASS de acuerdo con la [Resolución 801r](#) y cumple con los requisitos especificados en el [Apéndice 'D4'](#). Si cualquier otro requisito local es recomendado, este debe ser sometido a la Conferencia de Agencias de Carga para el endoso antes de ser aplicado;

5.1.1 (para el área cubierta por la [Resolución 805zz](#)) respeta las obligaciones financieras de liquidar a través del sistema, según lo dispuesto en la [Resolución 801re](#) y cumple los requisitos establecidos en el [Apéndice «D4»](#). Si se recomienda localmente cualquier otro requisito, deberá remitirse a la Conferencia de Agencias de Carga para aprobarlo antes de su aplicación. Los Asociados del CASS que envíen Cargas bajo su propiedad y que sean Cuentas Directas de una Aerolínea no estarán sujetos a la cláusula de garantía bancaria.

5.1.2 firme un acuerdo en la forma especificada en el [Apéndice 'D'](#) de esta Resolución y abone los derechos de participación que determine periódicamente la Gerencia ISS;

5.2 el Administrador de Agencias, después de confirmar que el solicitante cumple con los criterios aplicables, firmará el acuerdo en nombre de todas las compañías aéreas participantes en ese CASS y luego expedirá al solicitante un número de código de Asociado CASS;

5.3 dicho número sólo puede utilizarse mientras que el Asociado continúe cumpliendo con los requisitos especificados en el [Apéndice 'D4'](#) y haya abonado los derechos correspondientes;

5.4 en relación con los [Párrafos 5.1](#) y [5.1.1](#) anteriores, cuando se requiere adoptar una decisión durante el intervalo entre Conferencias con respecto a la participación del Asociado o a los criterios aplicables, se puede iniciar una votación por correo. A condición de que se obtenga el apoyo unánime respecto a la propuesta, ésta será adoptada. La omisión del voto se considerará como una abstención. Las abstenciones contarán como votos positivos.

5.5 IATA no debe considerar que tiene prohibido hacer negocios con el Asociado CASS o que hacerlo representaría un riesgo indebido para IATA según los requisitos legales o reglamentarios aplicables;

6. PARTICIPACIÓN DE TRANSPORTISTAS AÉREOS NO MIEMBROS DE IATA

6.1 Un transportista (una compañía aérea) que no sea miembro de IATA, y que haya entregado una reserva de sus propios conocimientos aéreos a los Agentes, puede solicitar su participación en un determinado CASS presentando al Administrador de Agencias un formulario de Solicitud y Aceptación, en el que, entre otras cosas, acuerde regirse por las Resoluciones de las Agencias de Carga aplicables. Este formulario se prescribe en el [Apéndice 'E'](#) de esta Resolución;

6.2 una vez aceptada por el Administrador de Agencias, la compañía aérea acordará;

6.2.1 abonar los derechos de adhesión aplicables según lo establecido la Gerencia ISS;

6.2.2 contribuir con los costos de gestión y otros de dicho CASS, según lo establezca la Gerencia ISS;

6.2.3 cumplir con los criterios financieros establecidos por la Conferencia, si corresponde;

6.3 la participación el CASS estará supeditada a que la compañía aérea continúe abonando los derechos apropiados por los servicios que se le hayan proporcionado en relación con las actividades de ese CASS;

6.4 una vez incorporado en un CASS, la compañía aérea firmará un Acuerdo de Contra indemnización con la IATA según se prescribe en el [Apéndice 'C'](#) de esta Resolución;

6.5 Una vez que se haya adherido al CASS la compañía aérea puede optar por su modo de participación, ya sea, Participante en la facturación o Participante total, según se define en la [Resolución 823](#) "Definiciones de los términos utilizados en las Resoluciones de Agencias de Carga".

6.6 Donde se produce una liquidación negativa como resultado de las facturaciones mensuales CASS, las cantidades adeudadas a la IATA deben ser remitidos por el Transportista no IATA antes de la fecha de remesas aplicable publicada.

6.7 Una compañía no miembro de la IATA no podrá participar en el CASS ni directa ni indirectamente a través de un GSSA sin un prefijo (numérico) y un código de designación de la compañía de la IATA válido.

6.8 IATA no debe considerar que tiene prohibido hacer negocios con la aerolínea no miembro o que hacerlo representaría un riesgo indebido para IATA según los requisitos legales o reglamentarios aplicables;

6.9 una aerolínea no miembro debe tener la capacidad de proporcionar a la IATA los datos necesarios para cumplir con los requisitos legales y reglamentarios aplicables, incluida la documentación que demuestre la identidad de la(s) guía(s) aérea(s) representada(s) por una transacción individual, incluidas las contrapartes de esa transacción;

6.10 una aerolínea no miembro debe tener la capacidad de evitar que cualquier transacción que no sea para la emisión de Guías Aéreas, o que no haya sido emitida por no Miembro correspondiente, sea enviada a CASS.

7. PARTICIPACION DE AGENTES DE VENTAS GENERALES Y SERVICIOS (GSSA)

Para los fines de este párrafo, el término "Agente de ventas generales y servicios (GSSA) también incluirá a toda Persona nombrada por uno o más transportistas aéreos para llevar a cabo funciones de contabilidad con respecto a las transacciones de ventas de carga efectua-

das por los Agentes en nombre de tales transportistas, pero que no realizan funciones de reservación de ventas;

7.1 El Agente de ventas generales y servicios (GSSA), nombrado por los transportistas aéreos, que haya entregado una reserva de sus propios conocimientos aéreos a agentes, puede solicitar su participación en un determinado CASS presentando un Formulario de Aceptación al Administrador de Agencias. Este formulario, prescrito en el [Apéndice 'F'](#) de esta Resolución, entre otras cosas, compromete al solicitante a cumplir el Reglamento de Administración de agencias de carga;

7.2 al miembro o a la compañía aérea que nombra al GSSA se le pedirá que confirme el nombramiento presentando un Formulario de Autorización. Este formulario se explica en el [Apéndice 'G'](#) de esta Resolución;

7.3 una vez aceptado por el Administrador de Agencias, el GSSA acordará;

7.3.1 abonar los derechos de admisión aplicables establecidos por la Gerencia ISS;

7.3.2 contribuir a sufragar los costos de gestión y otros de ese CASS según lo establecido por la Gerencia ISS;

7.3.3 cumplir con los criterios financieros establecidos por la Conferencia, si corresponde;

7.4 la participación en cualquier CASS dependerá de que el GSSA continúe abonando los derechos apropiados por los servicios que se le hayan proporcionado en relación con las actividades de ese CASS;

7.5 al incorporarse al CASS, el GSSA firmará un Acuerdo Contra indemnización con la IATA, según se prescribe en el [Apéndice 'C1'](#) de esta Resolución;

7.6 Una vez incorporado en un CASS, el GSSA puede optar por su modo de participación, ya sea en la facturación o total, según se define en la [Resolución 823](#) "Definiciones de los términos utilizados en las Resoluciones de Agencias de Carga".

7.7 Si se realiza una liquidación negativa después de la facturación mensual de CASS, las cantidades debidas a IATA deben ser remitidas por el GSSA en la fecha de pago correspondiente aplicable.

7.8 Una entidad legal designada por un transportista aéreo como GSSA para el país correspondiente no puede solicitar acreditación como Agente/Intermediario de carga de la IATA. (Un Agente general de ventas y servicios es en quien una Compañía Aérea ha delegado la autoridad general con objeto de representarla del modo necesario y proporcionarle mayor información o bien objetivos adicionales respecto a la supervisión de ventas en un territorio concreto).

7.9 No se permitirá que un GSSA participe (o si está activo, su participación se suspenderá inmediatamente) si IATA considera que tiene prohibido hacer negocios con el GSSA o que hacerlo supondría un riesgo indebido para IATA según los requisitos legales o reglamentarios aplicables. o si el GSSA no cumple con cualquier solicitud de la IATA de documentación requerida para confirmar la misma;

7.10 un GSSA debe tener la capacidad de proporcionar a la IATA los datos necesarios para cumplir con los requisitos legales y reglamentarios aplicables, incluida la documentación que demuestre la identidad de la(s) guía(s) aérea(s) representada(s) por una transacción individual, incluidas las contrapartes de esa transacción;

7.11 un GSSA debe tener la capacidad de evitar que cualquier transacción que no sea para la emisión de Guías Aéreas, o que no sea emitida por el GSSA pertinente, sea enviada a CASS.

8. MANUAL DE DISPOSICIONES DE LOS SERVICIOS DEL SISTEMA DE LIQUIDACIÓN DE LA IATA

La Gerencia ISS, en consulta con el CPG, elaborará un Manual de disposiciones de los servicios del sistema de liquidación IATA que contendrá los términos, condiciones y códigos de conducta de las operaciones del CASS aplicables a todas las áreas. El CPG será responsable del contenido del Manual, sin embargo, en todo momento éste deberá ser compatible con las Resoluciones IATA aplicables.

9. MANUAL DE SERVICIOS PARA CLIENTES LOCALES

En todo lugar donde exista un CASS, la Gerencia ISS elaborará un Manual de servicios para clientes locales, que contendrá, los términos, condiciones y códigos de conducta de la operación del CASS local. La Conferencia de Agencias de Carga tiene la autoridad del contenido del Manual al Consejo Consultivo Local (LCC), para la ratificación subsiguiente por el C-CMG. El contenido de este Manual deberá ser compatible con las Resoluciones IATA aplicables, según se describe en el [Apéndice 'H'](#).

10. CESE VOLUNTARIO

Un miembro, una compañía aérea o un GSSA puede retirarse de un determinado CASS dando aviso por escrito con tres meses de anticipación, como mínimo, y será responsable de la parte de los costos que le corresponda hasta el final del período de aviso, salvo en el caso en que la participación del GSSA en un CASS termine cuando el Miembro que lo haya nombrado notifique por escrito al Administrador de Agencias, de conformidad con la [Resolución 871](#), con tres meses civiles de anticipación, como mínimo, que ha cancelado el nombramiento del GSSA.

11. SUSPENSIÓN DE OPERACIONES DE LA COMPAÑÍA AÉREA

11.1 Causas de suspensión

Cuando una aerolínea que participa en un CASS ("Aerolínea del CASS") deje de operar tanto temporal como permanentemente, debido a razones financieras o de otro tipo; o cuando la Aerolínea del CASS esté sujeta a quiebra, moratoria de deuda o procedimientos de reorga-

nización o similares; o cuando la Aerolínea del CASS no tenga un prefijo o código de designación y de cuenta válido asignado por la IATA; o cuando una Aerolínea del CASS no cumple una obligación material del CASS; o cuando una Aerolínea del CASS esté suspendida de la Cámara de compensación de la IATA, del BSP u otro sistema de liquidación de la IATA; o si la IATA considera que tiene prohibido hacer negocios con la Aerolínea CASS o que hacerlo representaría un riesgo indebido para la IATA según los requisitos legales o reglamentarios aplicables o si la Aerolínea CASS no cumple con cualquier solicitud de IATA de la documentación requerida para confirmar lo mismo, o cuando la IATA determine que existen suficientes razones financieras para suspender a la Aerolínea del CASS, la IATA evaluará si la Aerolínea del CASS debería ser suspendida de todas las operaciones del CASS, así como la acción que se tomará, en base a la información pertinente disponible.

En caso de elegibilidad para suspensión tras uno o más de los casos anteriores; o si la Aerolínea no cumple una obligación material de la IATA con respecto a la Cámara de compensación de la IATA, del BSP u otro acuerdo financiero por los servicios proporcionados por la IATA; o si la dirección de ISS determina que la integridad del CASS corre algún riesgo, la IATA podrá retirar los fondos debidos del CASS para la Aerolínea del CASS con el fin de liquidar la deuda o el riesgo potencial. La IATA también puede exigir a la Aerolínea que proporcione un depósito de garantía central u otra garantía aceptable para la IATA a controlar de modo central, calculada de modo que cubra el fondo en riesgo para un período mínimo de un mes.

De conformidad con la Resolución 851 Anexo F en el punto [4.3.2](#), si la Aerolínea del CASS está representada por un Agente de servicio y ventas general (GSSA) y es suspendido del CASS por algún motivo, las transacciones realizadas por el GSSA en nombre de la Aerolínea del CASS estarán sujetas a las mismas condiciones que se apliquen a dicha Aerolínea del CASS.

11.2 Medidas de la Gerencia ISS

Cuando una compañía aérea cesa operaciones, la Gerencia ISS continuará cobrando y liquidando las sumas adeudadas a esa compañía aérea de conformidad con los procedimientos de liquidación de la oficina.

No se esperará que un agente o Asociado (o Intermediario, en el caso de Europa), liquide ninguna suma con respecto a un Conocimiento aéreo de una compañía aérea que ha cesado operaciones, cuando como consecuencia directa de dicho cese de operaciones, el envío no se transportó de conformidad con las instrucciones originales. En este caso se aplicarán los procedimientos regulares para controversias del CASS.

11.3 Levantamiento de la suspensión

Si la compañía aérea reanuda sus operaciones o cesan los procedimientos de reorganización, y la compañía aérea continúa o reanuda sus operaciones, la Gerencia ISS levantará la suspensión.

12. OTRA TERMINACIÓN

12.1(a) a pesar de lo dispuesto en el [párrafo 11](#) de la presente Resolución, si la dirección de ISS tiene motivos para creer que una Aerolínea del CASS puede no ser capaz de pagar su deuda al CASS y.

12.1(a)(i) dicha Aerolínea del CASS debe más de 10.000 dólares, o equivalente, en concepto de cuotas de gestión y de procesamiento del CASS, y se le ha solicitado el pago al CASS en la fecha aplicable,

12.1(a)(ii) la dirección de ISS ha notificado a dicha Aerolínea del CASS la cantidad debida.

12.1(a)(iii) la cantidad debida continúa pendiente de pago más de cinco días hábiles después de la fecha de notificación y esta Aerolínea miembro no ha rebatido la deuda. o bien

12.1(b) Si una Aerolínea del CASS no paga ningún importe en relación con un pago del CASS, de acuerdo con lo dispuesto en los [Subpárrafos 4.2](#) o [6.3](#) anteriores.

12.1(c) En ese caso, la dirección de ISS puede suspender o terminar la participación de dicha Aerolínea del CASS en todo el CASS.

13. CONTRATO DE RELACIÓN EXCLUSIVA

Apéndices

El Adjunto 'A' es el Manual de Especificaciones técnicas del CASS y se publica por separado.

Apéndice A: Omitido intencionalmente

[Apéndice B](#): Grupo Consejero local de clientes — Carga, Reglas y procedimientos

[Apéndice C](#): Contra indemnización

[Apéndice C1](#): Contra indemnización del GSSA

[Apéndice D](#): Acuerdo de Asociado

[Apéndice E](#): Solicitud y Aceptación — Transportista no-miembro de IATA

[Apéndice F](#): Solicitud y Aceptación — Agente de ventas generales

[Apéndice G](#): Formulario de Autorización

[Apéndice H](#): Resumen del Contenido del Manual de servicios de clientes locales CASS (Import/Export)

14. SUSPENSIÓN DE CASS

En virtud de las disposiciones de los apartados [4](#), [7](#) y [8](#) de la Resolución 851, un participante en CASS puede ser suspendido de CASS si no cumple las condiciones y las obligaciones de participación.

15. CIERRE DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA CASS

En caso de resultar necesario considerar el cierre de una operación del sistema CASS, el Director de ISS consultará a las líneas aéreas que utilizan este sistema. Si se produce el cierre, el Director de ISS notificará con una

antelación mínima de 12 meses a las líneas aéreas que utilizan el sistema CASS. Todos los costes relacionados con el cierre incurridos durante el período de notificación y/o que surjan después del cierre, se distribuirán entre las líneas aéreas que utilizan el sistema CASS, de conformidad con la fórmula de fijación de precios de ISS.

16. DERECHO DE COMPENSACIÓN

La dirección de ISS tendrá derecho a deducir cualquier deuda o reclamación debida por una Aerolínea al CASS en relación con una liquidación del CASS, incluida cualquier cantidad debida por la Aerolínea a la IATA para la provisión de las tasas de gestión y de procesamiento del CASS, de cualquier dinero depositado en poder o propiedad de la IATA o cualquier de sus divisiones y que sean pagaderas a dicha Aerolínea. Del mismo modo, la dirección de ISS tendrá derecho a compensar cualquier deuda o reclamación que una Aerolínea deba a la IATA o a cualquiera de sus divisiones con cualquier dinero depositado en poder o propiedad de la IATA en cualquier CASS.

RESOLUCIÓN 851

Apéndice 'B'

Rescindida

RESOLUCIÓN 851

Apéndice ‘C’

ACUERDO DE CONTRA INDEMNIZACIÓN

Relativo a la gestión de las cuentas bancarias del CASS-Export/CASS-Import por IATA ("Contra indemnización única — CASS")

Acuerdo concertado:

entre (nombre legal de la Compañía aérea)
(dirección completa)
denominada en adelante "la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import"

y

la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), una empresa sin fines de lucro en virtud de la Legislación Canadiense con oficina registrada en 800 Place Victoria, IATA Building, Montreal, Quebec, H4Z 1M1, denominada en adelante "IATA".

CONSIDERANDO que la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import, conjuntamente con otras Compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import que participan en el mismo Sistema de liquidación de cuentas de carga o Sistema de liquidación de cuentas de carga — derechos cobrados en el destino ("CASS-Export/CASS-Import"), han considerado conveniente que la IATA se encargue de la gestión y mantenga ciertas cuentas bancarias del CASS Export/CASS-Import (incluida la cuenta "Cuenta auxiliar" destinada a los servicios de compensación), en nombre de ellas; y

CONSIDERANDO que la IATA ha convenido en proporcionar tales servicios a condición de que la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import y las otras compañías aéreas en cuestión proporcionen una contra indemnización en relación con los riesgos que puedan surgir en relación con dicha gestión.

POR CONSIGUIENTE, CONVIENEN EN LO SIGUIENTE:

1.a. Definiciones

Para los fines de este acuerdo, el término "Cuenta auxiliar" significará una cuenta bancaria en la que se abonan las remesas de los Agentes/Intermediarios/Transitarios/Asociados/Receptores y a partir de la cual se distribuye a las compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import las sumas que les corresponden;

1.b. Aplicabilidad

Este Acuerdo se aplica a todas las cuentas bancarias establecidas y gestionadas por la IATA, en nombre de una Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import con el propósito de efectuar transacciones relacionadas con los servicios de compensación del Banco encargado de la liquidación o de otros servicios administrativos o conexos, actuando en nombre de la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import y de otros transportistas que participan en los respectivos CASS Export/CASS-Import.

2. Indemnización

La Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import infrascrita se compromete a indemnizar y librar de responsabilidad y gastos a la IATA, sus funcionarios y empleados por las medidas tomadas u omitidas de buena fe en la gestión de las operaciones bancarias de la Cuenta para compensaciones (Cuenta Auxiliar) u otras cuentas mencionadas en el [Párrafo 1](#) anterior, o bien, otras obligaciones de cualquier índole que puedan surgir a raíz de la gestión de dichas cuentas. Dicha responsabilidad puede incluir, entre otras cosas, los déficit causados por el envío de remesas Inferiores o el no envío de remesas por parte de los Agentes/Asociados/Receptores en caso de que el Banco encargado de la liquidación haya acreditado a las compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import, por adelantado contra la remesa total y oportuna que se preveía recibir de los Agentes/Asociados/Receptores. En el caso de los envíos de remesas inferiores o del no envío de remesas, la Compañía aérea CASS Export/Import, a solicitud del Administrador del CASS, se compromete a rembolsar las sumas correspondientes a la Cuenta Auxiliar del CASS-Export/CASS-Import y por el presente reconoce y acepta que la IATA y la Gerencia ISS podrán tomar todas las medidas, incluso judiciales, que consideren necesarias a este respecto, tanto en nombre de IATA y del CASS-Export/CASS-Import como en nombre las compañías aéreas CASS-Export/

CASS-Import perjudicadas. En el caso de obligaciones que surjan por razones que no sean el no envío de remesas o el envío de remesas inferiores, la Compañía aérea CASS-Export/CASS Import se compromete a pagar el monto de la obligación en virtud de este acuerdo dentro de los 15 días a partir de la fecha en que se le pida hacerlo.

3. Indemnización preliminar conjunta

Si no es posible establecer inmediatamente para qué Compañía aérea o compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import se efectuaron transacciones no respaldadas por una remesa total remitida por un Agente/Asociado/Receptor, la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import infrascrita, conjuntamente con otras compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import que hayan firmado un acuerdo idéntico, deberán rembolsar e indemnizar a la IATA todo déficit, que se considere relacionado con los costos y gastos de operación del CASS-Export/CASS-Import. El costo de tal reembolso se prorrateará tan pronto se determine para qué compañía aérea o compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import se efectuaron las respectivas remesas y se hará en proporción a la parte de las respectivas remesas que le corresponda a cada Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import suscrita.

4. Acuerdo de compromiso colectivo

Al firmarse, el presente documento, conjuntamente con los documentos idénticos firmados por otras compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import y la IATA, constituirá un acuerdo de compromiso colectivo y se mantendrá en vigor mientras la IATA opere una cuenta bancaria según lo establecido en el [Párrafo 1](#) anterior, a condición de que, cuando una compañía aérea CASS-Export/CASS-Import se retire de un CASS-Export/CASS-Import, ésta cesará de ser parte del Acuerdo con respecto a ese CASS-Export/CASS-Import. No obstante, la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import suscrita será responsable con respecto a toda obligación que surja antes de su retiro del respectivo CASS-Export/CASS-Import o cuando la IATA cese la gestión de las respectivas cuentas bancarias, según lo establecido en el [Párrafo 1](#) anterior.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL este Acuerdo se ha ejecutado en nombre de las Partes del mismo por sus funcionarios debidamente autorizados, en duplicado en el día y año que aparece a continuación:

Por y en nombre de
(nombre completo de la Compañía Aérea)
Firma
(nombre completo de la persona que firma)
(título de la persona que firma)
.....
(lugar, fecha)

Por y en nombre de.....
Asociación del Transporte Aéreo Internacional
Firma
(nombre completo de la persona que firma)
Administrador de Agencias
(título de la persona que firma)
.....
(lugar, fecha)

Notas:

1. *de conformidad con la decisión EXCOM (EXCOM/157, 28 de mayo de 1993), este Acuerdo único de contra indemnización ha de ser firmado por todas las compañías aéreas en un CASS-Export y/o CASS-Import. Este Acuerdo único se relaciona con todas las operaciones del CASS-Export/CASS-Import en que participa la compama aérea.*
2. *El presente documento deberá ser firmado en la oficina central de la Compañía aérea, por el Presidente, el Consejero Delegado, el Director Financiero o el Director General, o cualquier otro representante debidamente autorizado tal como se refleje en los documentos constitutivos de la empresa, en la resolución o en el poder notarial.*

RESOLUCIÓN 851**Apéndice ‘C1’****ACUERDO DE CONTRA INDEMNIZACIÓN DEL GSSA****Relativo a la gestión de las cuentas bancarias del
CASS-Export/CASS-Import por IATA
("Contra indemnización única — CASS")**

Acuerdo concertado:

entre (nombre legal del GSSA)

(dirección completa)

Para la operación del CASS:

denominada en adelante "la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import"

y

la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), una empresa sin fines de lucro en virtud de la Legislación Canadiense con oficina registrada en 800 Place Victoria, IATA Building, Montreal, Quebec, H4Z 1M1, denominada en adelante "IATA".

CONSIDERANDO que la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import, conjuntamente con otras Compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import que participan en el mismo Sistema de liquidación de cuentas de carga o Sistema de liquidación de cuentas de carga — derechos cobrados en el destino ("CASS-Export/CASS-Import"), han considerado conveniente que la IATA se encargue de la gestión y mantenga ciertas cuentas bancarias del CASS Export/CASS-Import (incluida la cuenta "Cuenta auxiliar" destinada a los servicios de compensación), en nombre de ellas; y

CONSIDERANDO que la IATA ha convenido en proporcionar tales servicios a condición de que la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import y las otras compañías aéreas en cuestión proporcionen una contra indemnización en relación con los riesgos que puedan surgir en relación con dicha gestión.

POR CONSIGUIENTE, CONVIENEN EN LO SIGUIENTE:**1.a. Definiciones**

Para los fines de este acuerdo, el término "Cuenta auxiliar" significará una cuenta bancaria en la que se abonan las remesas de los Agentes/Intermediarios/Transitarios/Asociados/Receptores y a partir de la cual se distribuye a las compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import las sumas que les corresponden;

1.b. Aplicabilidad

Este Acuerdo se aplica a todas las cuentas bancarias establecidas y gestionadas por la IATA, en nombre de una Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import con el propósito de efectuar transacciones relacionadas con los servicios de compensación del Banco encargado de la liquidación o de otros servicios administrativos o conexos, actuando en nombre de la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import y de otros transportistas que participan en los respectivos CASS Export/CASS-Import.

2. Indemnización

La Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import infrascrita se compromete a indemnizar y librar de responsabilidad y gastos a la IATA, sus funcionarios y empleados por las medidas tomadas u omitidas de buena fe en la gestión de las operaciones bancarias de la Cuenta para compensaciones (Cuenta Auxiliar) u otras cuentas mencionadas en el [Párrafo 1](#) anterior, o bien, otras obligaciones de cualquier índole que puedan surgir a raíz de la gestión de dichas cuentas. Dicha responsabilidad puede incluir, entre otras cosas, los déficit causados por el envío de remesas Inferiores o el no envío de remesas por parte de los Agentes/Asociados/Receptores en caso de que el Banco encargado de la liquidación haya acreditado a las compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import, por adelantado contra la remesa total y oportuna que se preveía recibir de los Agentes/Asociados/Receptores. En el caso de los envíos de remesas inferiores o del no envío de remesas, la Compañía aérea CASS Export/Import, a solicitud del Administrador del CASS, se compromete a rembolsar las sumas correspondientes a la Cuenta Auxiliar del CASS-Export/CASS-Import y por el presente reconoce y acepta que la IATA y la Gerencia ISS podrán tomar todas las medidas, incluso judiciales, que consideren necesarias a este respecto,

tanto en nombre de IATA y del CASS-Export/CASS-Import como en nombre las compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import perjudicadas. En el caso de obligaciones que surjan por razones que no sean el no envío de remesas o el envío de remesas inferiores, la Compañía aérea CASS-Export/CASS Import se compromete a pagar el monto de la obligación en virtud de este acuerdo dentro de los 15 días a partir de la fecha en que se le pida hacerlo.

3. Indemnización preliminar conjunta

Si no es posible establecer inmediatamente para qué Compañía aérea o compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import se efectuaron transacciones no respaldadas por una remesa total remitida por un Agente/Asociado/Receptor, la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import infrascrita, conjuntamente con otras compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import que hayan firmado un acuerdo idéntico, deberán rembolsar e indemnizar a la IATA todo déficit, que se considere relacionado con los costos y gastos de operación del CASS-Export/CASS-Import. El costo de tal reembolso se prorrateará tan pronto se determine para qué compañía aérea o compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import se efectuaron las respectivas remesas y se hará en proporción a la parte de las respectivas remesas que le corresponda a cada Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import suscrita.

4. Acuerdo de compromiso colectivo

Al firmarse, el presente documento, conjuntamente con los documentos idénticos firmados por otras compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import y la IATA, constituirá un acuerdo de compromiso colectivo y se mantendrá en vigor mientras la IATA opere una cuenta bancaria según lo establecido en el [Párrafo 1](#) anterior, a condición de que, cuando una compañía aérea CASS-Export/CASS-Import se retire de un CASS-Export/CASS-Import, ésta cesará de ser parte del Acuerdo con respecto a ese CASS-Export/CASS-Import. No obstante, la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import suscrita será responsable con respecto a toda obligación que surja antes de su retiro del respectivo CASS-Export/CASS-Import o cuando la IATA cese la gestión de las respectivas cuentas bancarias, según lo establecido en el [Párrafo 1](#) anterior.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL este Acuerdo se ha ejecutado en nombre de las Partes del mismo por sus funcionarios debidamente autorizados, en duplicado en el día y año que aparece a continuación:

Por y en nombre de
(nombre completo del GSSA)
Firma
(nombre completo de la persona que firma)
(título de la persona que firma)

.....
(lugar, fecha)

Por y en nombre de.....
Asociación del Transporte Aéreo Internacional
Firma
(nombre completo de la persona que firma)
Administrador de Agencias
(título de la persona que firma)

.....
(lugar, fecha)

Notas:

1. *El presente documento deberá ser firmado en la oficina central de la Compañía aérea, por el Presidente, el Consejero Delegado, el Director Financiero o el Director General, o cualquier otro representante debidamente autorizado tal como se refleje en los documentos constitutivos de la empresa, en la resolución o en el poder notarial.*
2. *Un GSSA que complete este acuerdo deberá hacerlo para cada CASS en el que participe.*

RESOLUCIÓN 851

Apéndice ‘D1’ (a excepción del área cubierta por la Resolución 809 o 805zz)

ACUERDO DE ASOCIADO CASS

Participación en el Sistema de liquidación de cuentas de carga — (país) como Asociado CASS

ACUERDO entre compañías aéreas CASS, representadas por el Administrador de agencias o su representante autorizado (en adelante denominado «Compañías aéreas CASS» o «Compañía aérea CASS») y

.....
(Nombre del Asociado CASS)

con oficina principal en

(en adelante denominado «Asociado CASS»)

Considerando que es en interés mutuo de las Compañías aéreas CASS y del Asociado CASS liquidar las sumas debidas en relación con las transacciones de Conocimientos Aéreos por intermedio del CASS (país).

SE CONVIENE EN LO SIGUIENTE:

Para los fines de este Acuerdo:

△ **‘Administrador de Agencias’ (Agency Administrator)**, significa el funcionario de IATA designado periódicamente por el Director General como titular del cargo, o su representante autorizado.

‘Agente’ (Agent), es el Agente de carga IATA registrado cuyo nombre figura en la Lista de Agencias de Carga.

‘Asociado CASS’ (CASS Associate), significa toda persona, que no sea el Agente de Carga IATA registrado o un transportista aéreo, que haya concertado un acuerdo para participar en el CASS-(país).

‘Compañías aéreas CASS’ (CASS Airlines), significa tanto un transportista miembro de IATA como un transportista no miembro de IATA respecto al cual el Administrador de Agencias ha aceptado y aprobado una solicitud presentada en el formulario prescrito para que participe como Participante Total o Participante en la Facturación en el CASS-(país).

‘Cuenta Auxiliar’ (Hinge account), significa la cuenta abierta por la Gerencia ISS con la Oficina de Liquidación por un determinado período de liquidación, que se utiliza para recibir las remesas de los Asociados CASS y pagar las sumas adeudadas a las compañías aéreas CASS que figuran en el primer Anexo del presente.

‘IATA’ significa la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, incorporada por Ley Especial del

Parlamento Canadiense, con su Sede en 800 Place Victoria, Montreal, en la Provincia de Québec, Canadá y con una oficina en 33 Route de l’Aéroport, 1215, Geneva 15 Airport, Ginebra, Suiza.

‘Gerencia del sistema de liquidación IATA’ (Gerencia ISS) (ISS Management), Significa el departamento apropiado de IATA responsable por las funciones administrativas y operativas de los Sistemas de liquidación de IATA, tales como los presupuestos ISS (costos e ingresos), personal ISS, contratos ISS (acuerdos de servicio) que incluyen firma autorizada y la administración y gerencia de la oficina ISS. Esto incluye el representante designado ISS para Carga, quien tendrá la responsabilidad general del CASS-Export y del CASS-Import.

‘Oficina de liquidación’ (Settlement Office) significa la entidad designada por la Gerencia ISS para expedir facturaciones, recibir remesas de los Agentes y distribuir las sumas recibidas a las Compañías aéreas CASS a las que se les debe.

‘Participantes en la facturación’ (Billing Participants), significa las compañías aéreas CASS que no son Participantes totales, que remiten a la Oficina de Liquidación los datos del Conocimiento Aéreo de modo se puedan leer electrónicamente y que han notificado al Administrador de Agencias, de conformidad con la [Resolución 851](#). Los participantes en la facturación en un CASS-(país) son designados como tales en el Primer Anexo de este Acuerdo, enmendado periódicamente de conformidad con el [Párrafo 7](#) del presente.

‘Persona’ (Person) significa un individuo o una entidad, sociedad, asociación, compañía o corporación.

‘Reglamento de Agencias de Carga’ (Cargo Agency Rules), significa según el caso, las Resoluciones [801](#), [803](#), [805](#), [807](#) u [813zz](#) y la [Resolución 801r](#) de la Conferencia de Agencias de Carga de IATA, según se aplique en el (país).

‘Sistema de liquidación de cuentas de carga (país)’ (Cargo Accounts Settlement System CASS-country), significa el sistema de contabilidad y liquidación de cuentas entre las compañías aéreas CASS de una parte, y sus Agentes de otra parte, según lo descrito en el Reglamento de Agencias de Carga y en la [Resolución 851](#) y sus Adjuntos, adoptados por el (país).

Para las definiciones de los términos utilizados para los propósitos de este Acuerdo, consúltese la [Resolución 823](#) (Definiciones de términos usados en las Resoluciones de Agencias de Carga).

2. Cumplimiento de las normas de carga, normativas, disposiciones y Resoluciones de la IATA incorporadas en este Acuerdo

Se deberán incorporar al presente Acuerdo para que formen parte de él diversas Resoluciones, normativas y normas del sector aéreo de carga y otras disposiciones que incluyen las instrucciones del transportista y que se aplican a la venta en el transporte aéreo de carga, o a las

operaciones realizadas por el Asociado al administrar o licitar cargamentos «Listos para el transporte» aéreo, además de las enmiendas hechas a ello de forma periódica. Esto incluye, aunque no exclusivamente, lo siguiente:

- a) Las disposiciones de las Resoluciones de la IATA y cualquier Adjunto relacionados con la participación en un CASS de personas que licitan cargamentos a las Compañías Aéreas del CASS.
- b) Las disposiciones de las Resoluciones de la IATA relacionadas con la facturación, liquidación y remisión por parte de los participantes en el CASS, excepto que el término 'Agente' o 'Transitario', pudiéndose usar para ello, sea considerado y entendido para los fines del presente Acuerdo como 'Asociado del CASS'.
- c) Las Normas Domesticas de CASS según la [Resolución 851, Apéndice D5](#).
- d) El Manual de Exportación de CASS.

3. Autoridad de la Administración del CASS

En todas las cuestiones que afecten las obligaciones del Asociado CASS en virtud de este Acuerdo y de todas las Resoluciones de IATA aplicables, la Gerencia ISS está autorizada a actuar en nombre de cada una de las compañías aéreas CASS; y toda instrucción o solicitud hecha o formulada al Asociado CASS por la Gerencia ISS se considerará vigente como su fuese dada o formulada por dicha Compañía Aérea CASS.

4. Sumas de dinero debidas por el Asociado CASS a las Compañías Aéreas CASS — Remesas

- a) El Asociado CASS será responsable del pago de todas las sumas adeudadas a una Compañía Aérea CASS como resultado de la expedición de documentos de transporte en nombre de la Compañía Aérea CASS y/o por la venta de servicios complementarios en virtud de este Acuerdo;
- b) Desde el momento en que tales sumas son adeudadas para el pago a la Compañía Aérea CASS, éstas se consideran propiedad de la Compañía Aérea CASS y el Asociado CASS las mantendrá en fideicomiso en nombre de la Compañía Aérea CASS hasta que se haya rendido cuentas satisfactoriamente a la Compañía Aérea CASS y se haya efectuado la liquidación de conformidad con la Resolución apropiada de IATA, aún si, conforme a esa Sección, al Asociado CASS se le haya podido autorizar que retenga custodia temporal de tales sumas. La Compañía aérea CASS puede, sujeto a la reglamentación de divisas aplicable, designar la moneda en que se efectuarán las remesas;
- c) El Asociado CASS remitirá a la Compañía Aérea CASS las sumas en los plazos y bajo las condiciones que haya designado periódicamente y por escrito la Compañía Aérea CASS.

5. Asociado CASS en mora

No obstante las disposiciones que figuran en la Resolución de IATA 801r, [Sección 2](#), Párrafo 2.8.1.4 8 (c), cuando el Asociado CASS está en mora, la Oficina de Liquidación cesará inmediatamente de procesar las transacciones correspondientes al Asociado CASS. El Administrador de Agencias, utilizando los criterios financieros aplicables, adoptados por la Conferencia de Agencias de Carga, examinará la situación financiera del Asociado CASS y dará instrucciones a la Oficina de Liquidación para que restituya al Asociado CASS o revocará este Acuerdo, de conformidad con el [Párrafo 13](#) del presente.

6. Responsabilidad

La IATA y el Director General de IATA, el Administrador de Agencias, la Gerencia ISS los empleados, el Comisionado de Agencias de carga, Ombudsman y representantes de la IATA encargados de la administración u operación del CASS, no serán responsables ante el Asociado CASS de ninguna pérdida o daño que sufra el Asociado CASS que surja por una medida tomada u omitida de buena fe al desempeñar sus funciones en virtud de este Acuerdo o cualquier otra función que se le requiera desempeñar en la administración u operación del CASS-(país).

7. Cambios en la Condición de participación de las Compañías Aéreas CASS

- a) El Administrador de Agencias, puede, periódicamente durante la vigencia de este Acuerdo, avisar por escrito al Asociado CASS de que el nombre de una Compañía Aérea CASS se agregará a la lista de Compañías Aéreas CASS que figura en el primer Anexo del presente. La Compañía Aérea CASS mencionada en el aviso pasará a formar parte de este Acuerdo en la fecha especificada en dicho aviso.
- b) El Administrador de Agencias, puede, periódicamente, durante la vigencia de este Acuerdo, avisar por escrito al Asociado CASS de que el nombre de una Compañía Aérea CASS se suprimirá de la lista de Compañías Aéreas CASS que figura en el primer Anexo del presente. La Compañía Aérea CASS mencionada en el aviso cesará de ser parte de este Acuerdo en la fecha especificada en dicho aviso.
- c) En los avisos a los que se alude en este párrafo se especificará si la Compañía Aérea CASS figurará en la lista como Participante total, o Participante en la facturación, según sea el caso.

8. Asignación del Código de Asociado CASS

Al ejecutarse este Acuerdo, la Administración del CASS asignará un código alfanumérico al Asociado CASS para su uso en los Conocimientos Aéreos y en los formularios administrativos del CASS. El Código será administrado y publicado por el Administrador de Agencias.

9. Fuerza mayor

A ninguna de las partes se le responsabilizará por no cumplir alguna de sus obligaciones en virtud de este

Acuerdo cuando tal incumplimiento se deba a incendios, inundaciones, huelgas, disputas laborales u otros disturbios industriales, accidentes inevitables, guerra (declarada o no declarada), restricciones legales impuestas por el gobierno nacional, disturbios, insurrecciones o cualquier otra causa ajena al control de la parte en cuestión.

10. Asignación de derechos

El Asociado CASS no asignará ninguno de sus derechos u obligaciones en virtud de este acuerdo.

11. Cese de operaciones y cambio de propiedad o control

Si el Asociado CASS cesa (o transfiere) la operación del negocio al cual se refiere este Acuerdo o se produce un cambio substancial en el control del Asociado CASS que es una compañía o corporación, o si se produce un cambio de socios en la sociedad de un Asociado CASS, el Asociado CASS deberá, antes de que cese, transfiera o entre el cambio en vigor, notificar al Administrador de Agencias para que tome las medidas apropiadas.

12. Ley Rectora y Arbitraje

Este Acuerdo deberá estar regido e interpretado de conformidad con las leyes del (país) y toda diferencia o controversia que surja entre las partes con respecto a la interpretación, significado o efecto de este acuerdo o en relación con los derechos u obligaciones aquí comprendidos se resolverán por arbitraje que se llevará a cabo en el (país), bajo las reglas de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional por uno o más árbitros nombrados de conformidad con tales reglas.

13. Rescisión

Este Acuerdo permanecerá en vigor hasta que:

- a) se rescindirá mediante un aviso por escrito que no será inferior a 15 días dado por una parte a la otra; o
- b) se revoque por el Administrador de Agencias según lo estipulado en el [párrafo 5](#) del presente; o
- c) Ejecución del Acuerdo de agencias de carga o donde se aplique el Acuerdo de intermediarios de carga, por el Asociado del CASS, o
- d) El Asociado CASS deposite una solicitud para ser registrado como un Agente de Carga IATA, y dicha solicitud sea desaprobada por no cumplir con los criterios financieros estipulados o establecidos según el Reglamento de Agencias de Carga; o
- e) El Asociado CASS cese de operar el negocio al cual se refiere este Acuerdo.

14. Utilización de Archivos

El Asociado CASS autoriza al Administrador de Agencias a que haga uso de los registros financieros del CASS — (país) con respecto al Asociado CASS en caso de que el Asociado CASS solicite la acreditación como Agente de Carga IATA.

15. Cuota de participación

El Asociado CASS abonará una cuota por su participación en el CASS — (país) de conformidad con las tarifas globales o tarifas específicas de los asociados nacionales de CASS, siendo la Gerencia ISS quien fije el monto periódicamente.

16. Entrada en vigor

Este Acuerdo entrará en vigor el

En testimonio de lo cual

Este Acuerdo se ha ejecutado estedía de de

△ En nombre de las Compañías Aéreas CASS por el Administrador de Agencias o su representante autorizado:

En nombre del Asociado CASS:

.....
Título

RESOLUCIÓN 851

Apéndice 'D2'

ACUERDO DE ASOCIADO CASS PARA LOS PAISES DEL PROGRAMA EUROPEO DE CARGA AÉREA (PECA)

Participación en el Sistema de liquidación de cuentas de carga (CASS) — (país) como Asociado CASS

- △ ACUERDO entre compañías aéreas CASS, representadas por el Administrador de agencias o su representante autorizado (en adelante denominado «Compañías aéreas CASS» o «Compañía aérea CASS») y

.....
(Nombre del Asociado CASS)

con oficina principal en

(en adelante denominado «Asociado CASS»)

CONSIDERANDO que es en interés mutuo de las Compañías aéreas CASS y del Asociado CASS liquidar las sumas debidas en relación con las transacciones de Conocimientos Aéreos por intermedio del CASS (país).

SE CONVIENE EN LO SIGUIENTE:

1. Definiciones

Para los fines de este Acuerdo:

- △ 'Administrador de Agencias' (Agency Administrator), significa el funcionario de IATA designado periódicamente por el Director General como titular del cargo, o su representante autorizado.

'Asociado CASS' (CASS Associate), significa toda persona, que no sea el Intermediario PECA de la IATA registrado, que haya concertado un acuerdo para la liquidación de las sumas debidas a las compañías aéreas CASS.

'Compañía aérea CASS' (CASS Airline) significa toda compañía aérea que participa en el Sistema de liquidación de cuentas de carga (CASS).

'IATA' significa la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, incorporada por Ley Especial del Parlamento Canadiense, con su Sede en 800 Place Victoria, Montreal, en la Provincia de Québec, Canadá y con una oficina en 33 Route de l'Aéroport, 1215, Geneva 15 Airport, Ginebra, Suiza.

'Persona' (Person) significa un individuo o una entidad, sociedad, asociación, compañía o corporación.

2. Cumplimiento de las normas de carga, normativas, disposiciones y Resoluciones de la IATA incorporadas en este Acuerdo

Se deberán incorporar al presente Acuerdo para que formen parte de él diversas Resoluciones, normativas y normas del sector aéreo de carga y otras disposiciones que incluyen las instrucciones del transportista y que se aplican a la venta en el transporte aéreo de carga, o a las operaciones realizadas por el Asociado al administrar o licitar cargamentos «Listos para el transporte» aéreo, además de las enmiendas hechas a ello de forma periódica. Esto incluye, aunque no exclusivamente, lo siguiente:

a) Las disposiciones de las Resoluciones de la IATA y cualquier Adjunto relacionados con la participación en un CASS de personas que licitan cargamentos a las Compañías Aéreas del CASS.

b) Las disposiciones de las Resoluciones de la IATA relacionadas con la facturación, liquidación y remisión por parte de los participantes en el CASS, excepto que el término 'Agente', pudiéndose usar para ello, sea considerado y entendido para los fines del presente Acuerdo como 'Asociado del CASS'.

c) El Manual de servicios de clientes locales — CASS (Export).

3. Autoridad de la Administración del CASS

En todas las cuestiones que afecten las obligaciones del Asociado CASS en virtud de este Acuerdo, la Gerencia CASS de la IATA está autorizada a actuar en nombre de cada una de las compañías aéreas CASS; y toda instrucción o solicitud hecha o formulada al Asociado CASS por la Gerencia CASS de la IATA se considerará vigente como su fuese dada o formulada por dicha Compañía Aérea CASS.

4. Sumas de dinero debidas por el Asociado CASS a las Compañías Aéreas CASS — Remesas

a) El Asociado CASS será responsable del pago de todas las sumas adeudadas a una Compañía Aérea CASS como resultado de la expedición de documentos de transporte en nombre de la Compañía Aérea CASS;

b) Las cantidades pagaderas en el punto de origen se considerarán como adeudadas por Asociado CASS a la Compañía Aérea CASS, cuando se ejecute el Conocimiento aéreo;

c) Cuando el Asociado actúa como gente para el transportista, tales sumas se considerarán propiedad de la Compañía aérea CASS, y el Asociado CASS las mantendrá en fideicomiso hasta que se hayan abonado a la Compañía aérea CASS, conforme a las condiciones de este Acuerdo;

d) El Asociado CASS remitirá a las Compañías Aéreas CASS las sumas en los plazos y bajo las condiciones que haya designado periódicamente y por escrito la Compañía Aérea CASS.

5. Frecuencia de la facturación CASS

Las compañías aéreas CASS facturarán a los Asociados CASS de conformidad con los procedimientos locales CASS.

6. Términos y condiciones de pago

Los Asociados CASS remitirán las sumas adeudadas conforme a la frecuencia de remesas CASS de modo que lleguen a la Oficina CASS al cierre de operaciones en la fecha que será el «30°» día contados a partir del último día natural del período de facturación. Si esa fecha coincidiera con un fin de semana o un feriado bancario, la fecha de pago será el primer día laborable después de dicha fecha. Dicha fecha se denominará la fecha de remisión de fondos.

La Gerencia CASS avisará los detalles sobre las fechas exactas y los plazos y figurarán en el Manual de servicios a los clientes locales CASS.

Las otras reglas y procedimientos vigentes serán las que figuren en el Manual de servicios a los clientes locales CASS.

7. Período de gracia

Desde e incluido el primer días después de la fecha de remisión, se permitirá un período de gracia de 10 días civiles para que todo Asociado liquide las sumas adeudadas.

8. Irregularidad

a) Las irregularidades en la liquidación por parte del Asociado CASS resultarán en que el Administrador CASS enviará un «Aviso de irregularidad» (NOI) al Asociado CASS en la forma de una carta certificada o un correo electrónico. A todo Asociado CASS que se le envíe un NOI se le imputarán puntos de multa.

b) Para los fines de registrar las irregularidades, se aplicará el siguiente sistema de puntaje de multas (PP) durante el período de gracia:

a)	Pago retrasado	1 pp
b)	Pago menor no autorizado	1 pp
c)	Cheque rechazado	1 pp
d)	Débito directo rechazado	1 pp
e)	Transferencia electrónica rechazada	1 pp

No se emitirá una notificación de irregularidad de un Socio de CASS si se detecta que existe un conflicto con una partida concreta o una compañía aérea concreta. En estos casos, se aplicarán los Procedimientos de conflictos de CASS y el Código de conducta y, si sigue sin encontrarse una solución, se eliminará de CASS la partida/cuestión motivo del conflicto y la tratarán las partes afectadas de forma bilateral;

c) Error del Banco

Un Error del Banco es aquel corroborado por pruebas aceptables para el Administrador de agencias y no se considerará una irregularidad.

En todos los casos, debe proporcionarse a la IATA una carta del banco como se detalla a continuación:

a) Deberá enviarse la carta original del banco, firmada por un Directivo, a la IATA en un plazo de 10 días hábiles mediante correo certificado o un servicio de mensajería urgente, en que figure el motivo del retraso en el envío.

9. Integridad de los pagos CASS

a) Si se acumulan 4 puntos de multa con respecto a un Asociado CASS en un país específico durante todo período de 12 meses consecutivos, el Administrador CASS suspenderá a dicho Asociado CASS del CASS, hasta que se haga una revisión financiera.

b) Si el pago es rechazado o no puede recabarse de un Asociado CASS al final de período de gracia, el Administrador CASS suspenderá a dicho Asociado del CASS, hasta que se efectúe una revisión financiera.

c) Antes que un Asociado pueda ser restituido en el CASS, dicho Asociado deberá haber liquidado todas las sumas pendientes además de todo asunto pendiente hasta la fecha de restitución.

d) Si un Asociado CASS no es restituido en el CASS, el Administrador de Agencia puede entonces revocar este Acuerdo, de conformidad con el [Párrafo 17](#).

e) En todos los casos, se aplicará el Código de Conducta CASS, que figura en el Manual de servicios a los clientes locales CASS.

f) Las disposiciones relativas al fideicomiso que figuran en el [Párrafo 4 c\)](#) se aplicarán a todas las sumas adeudadas por cualquier Asociado CASS que pase a condición de bancarrota o sindicatura.

10. Responsabilidad

Los empleados de la IATA y sus representantes encargados de la administración u operación del CASS, no serán responsables ante el Asociado CASS de ninguna pérdida o daño que sufra el Asociado CASS, que surja por una medida tomada u omitida de buena fe al desempeñar sus funciones en virtud de este Acuerdo o cualquier otra función que se le requiera desempeñar en la administración u operación del CASS — (país).

11. Cambios en la Condición de participación de las Compañías Aéreas CASS

El Administrador de Agencias, puede, periódicamente durante la vigencia de este Acuerdo, avisar por escrito al Asociado CASS de que el nombre de una Compañía Aérea CASS se agregará a la lista de Compañías Aéreas CASS que figura en el primer Anexo del presente. La Compañía Aérea CASS mencionada en el aviso pasará a formar parte de este Acuerdo en la fecha especificada en dicho aviso.

12. Asignación del Código de Asociado CASS

Al ejecutarse este Acuerdo, la Administración del CASS asignará un código alfanumérico al Asociado CASS para su uso en los Conocimientos Aéreos y en los formularios administrativos del CASS.

13. Fuerza mayor

El Asociado de CASS no será responsable del retardo en el cumplimiento de los términos del Contrato de Asociado de CASS o de su incumplimiento hasta el punto en que tal retardo o incumplimiento (i) sea debido a algún caso de fuerza mayor, guerra, desastre natural, huelga, cierre patronal, conflicto laboral, cese del trabajo, incendio, acto delictivo de un tercero, restricción de cuarentena, decreto gubernamental o a cualquier otra causa, ya sea similar o diferente, que quede fuera del control razonable del Agente, y (ii) no sea el resultado de la falta de diligencia razonable del Agente (un "Retardo Excusable"). En caso de que un Retardo Excusable se prolongue durante siete días o más, el Administrador de Agencias tendrá el derecho, a su criterio, de rescindir este Acuerdo entregando al Agente cuyo rendimiento no haya sido el esperado o se haya visto retardado debido al Retardo Excusable un aviso por escrito de tal decisión de rescindirlo con una antelación mínima de treinta días.

14. Asignación de derechos

El Asociado CASS no asignará ninguno de sus derechos u obligaciones en virtud de este Acuerdo.

15. Cese de operaciones y cambio de propiedad o control

Si el Asociado CASS cesa (o transfiere) la operación del negocio al cual se refiere este Acuerdo o se produce un cambio substancial en el control del Asociado CASS que es una compañía o corporación, o si se produce un cambio de socios en la sociedad de un Asociado CASS, el Asociado CASS deberá, antes de que cese, transfiera o entre el cambio en vigor, notificar al Administrador de Agencias para que tome las medidas apropiadas.

16. Ley Rectora y Arbitraje

Este Acuerdo deberá estar regido e interpretado de conformidad con las leyes del (país) y toda diferencia o controversia que surja entre las partes con respecto a la interpretación, significado o efecto de este acuerdo o en relación con los derechos u obligaciones aquí comprendidos se resolverán por arbitraje que se llevará a cabo en el (país), bajo las reglas de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional por uno o más árbitros nombrados de conformidad con tales reglas.

17. Rescisión

Este Acuerdo permanecerá en vigor hasta que:

a) se rescinda mediante un aviso escrito de una parte a la otra con un mes de anticipación como mínimo; o

b) se revoque por el Administrador de Agencias según lo estipulado en el [párrafo 9 e\)](#) del presente; o

c) sea sustituido porque el Asociado CASS pasa a ser un Intermediario registrado en el Programa Europeo de Carga Aérea (PECA).

18. Utilización de Archivos

El Asociado CASS autoriza al Administrador de Agencias a que haga uso de los registros financieros del CASS — (país) con respecto al Asociado CASS en caso de que el Asociado CASS solicite la acreditación como Intermediario PECA de la IATA.

19. Cuota de participación

El Asociado CASS abonará una cuota por su participación en el CASS — (país). El Administrador CASS comunicará si dicha cuota corresponde.

20. Entrada en vigor

Este Acuerdo entrará en vigor el

En testimonio de lo cual

Este Acuerdo se ha ejecutado estedía de de

△ En nombre de las Compañías Aéreas CASS por el Administrador de Agencias o su representante autorizado:

En nombre del Asociado CASS:

..... Título

RESOLUCIÓN 851

Apéndice 'D3' – (área cubierta por la Resolución 809 únicamente)

ACUERDO DE ASOCIADO Participación en el Sistema de liquidación de cuentas de carga – (país) como Asociado CASS

- △ Acuerdo entre compañías aéreas CASS, representadas por el Administrador de Agencias o su representante autorizado (en adelante denominado «Compañías aéreas CASS» o «Compañía aérea CASS») y

.....
(Nombre del Asociado CASS)

Con oficina principal en

(en adelante denominado «Asociado CASS»).

Considerando que en interés mutuo de las Compañías aéreas CASS y del Asociado CASS liquidar las sumas debidas en relación con las transacciones de Conocimientos aéreos por intermedio del CASS (país).

Se conviene en lo siguiente:

1. Definiciones

Para los fines de este Acuerdo:

- △ **'Administrador de Agencias'** significa el funcionario de IATA designado periódicamente por el Director General como titular del cargo, o su representante autorizado.

'Agente' significa el Agente de Carga IATA registrado cuyo nombre figura en la Lista de Agencias de Carga.

'Asociado CASS' significa toda persona, que no sea el Agente de Carga IATA registrado o un transportista aéreo, que haya concertado un acuerdo para participar en el CASS – (país).

'Compañías aéreas CASS' significa tanto un transportista miembro de IATA como un transportista no miembro de IATA respecto del cual el Administrador de Agencias ha aceptado y aprobado una solicitud presentada en el formulario prescrito para que participe como Participante Total o Participante en la Facturación en el CASS – (país).

'Cuenta auxiliar' significa la cuenta abierta por la Dirección CASS con la Oficina de Liquidación por un determinado período de liquidación, que se utiliza para recibir las remesas de los Asociados CASS y pagar las sumas adeudadas a las compañías aéreas CASS que figuran en el primer Anexo del presente.

'IATA' significa la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, incorporada por Ley Especial del Parlamento Canadiense, con su Sede en 800 Place Victoria, Montreal, en la Provincia de Québec,

Canadá y con una oficina en 33 Route de l'Aéroport, 1215 Geneva, 15 Airport, Ginebra Suiza.

'Gerencia del sistema de liquidación IATA (Gerencia ISS)', significa el departamento apropiado de IATA responsable por las funciones administrativas y operativas de los sistemas de liquidación de IATA, tales como los presupuestos ISS (costos e ingresos), personal ISS, contratos ISS (acuerdos de servicios) que incluyen firma autorizada y la administración y gerencia de la oficina ISS. Esto incluye al representante designado ISS para Carga, quien tendrá la responsabilidad general del CASS-Import y del CASS-Export.

'Oficina de liquidación' significa la entidad designada por la Gerencia ISS para expedir facturaciones, recibir remesas de los Agentes y distribuir las sumas recibidas a las Compañías aéreas CASS a las que se les debe.

'Participantes en la facturación' significa las Compañías aéreas CASS que no son Participantes totales, que remiten a la Oficina de Liquidación los datos del Conocimiento Aéreo de modo que se puedan leer electrónicamente respecto de las transacciones hechas en su nombre por Agentes y que han notificado al Administrador de Agencias, de conformidad con la [Resolución 851](#). Los participantes en la facturación en un CASS (país) son designados como tales en el Primer Anexo de este Acuerdo, enmendado periódicamente de conformidad con el [Párrafo 7](#) del presente.

'Participantes totales' son las Compañías aéreas CASS que no son Participantes en la facturación y que presentan a la Oficina de Liquidación transacciones contables hechas en su nombre por Agentes. Los Participantes totales en un CASS – (país) son designados como tales en el Primer Anexo de este Acuerdo, enmendado periódicamente de conformidad con el [Párrafo 7](#) del presente.

'Persona' significa un individuo o una entidad, sociedad, asociación, compañía o corporación.

'Reglamento de Agencias de Carga' significa la [Resolución 809](#) y la [Resolución 801r](#) de la Conferencia de Agencias de Carga de IATA, según se aplique en el (país).

'Sistema de liquidación de cuentas de carga (país)' significa el sistema de contabilidad y liquidación de cuentas entre las compañías aéreas CASS por una parte, y sus Agentes, por otra, según lo descrito en el Reglamento de Agencias de Carga y en la [Resolución 851](#) y sus Adjuntos, adoptados por el (país).

Para las definiciones de los términos utilizados para los propósitos de este Acuerdo, consúltese la [Resolución 823](#) (Definiciones de términos usados en las Resoluciones de Agencias de Carga).

2. Cumplimiento de las normas de carga, normativas, disposiciones y Resoluciones de la IATA incorporadas en este Acuerdo

Se deberán incorporar al presente Acuerdo para que formen parte de él diversas Resoluciones, normativas y normas del sector aéreo de carga y otras disposiciones que incluyen las instrucciones del transportista y que se aplican a la venta en el transporte aéreo de carga, o a las operaciones realizadas por el Asociado al administrar o licitar cargamentos «Listos para el transporte» aéreo, además de las enmiendas hechas a ello de forma periódica. Esto incluye, aunque no exclusivamente, lo siguiente:

- a) Las disposiciones de las Resoluciones de la IATA y cualquier Adjunto relacionados con la participación en un CASS de personas que licitan cargamentos a las Compañías Aéreas del CASS.
- b) Las disposiciones de las Resoluciones de la IATA relacionadas con la facturación, liquidación y remisión por parte de los participantes en el CASS, excepto que el término 'Agente', pudiéndose usar para ello, sea considerado y entendido para los fines del presente Acuerdo como 'Asociado del CASS'.
- c) El Manual de servicios de clientes locales — CASS (Export).

3. Autoridad de la Dirección del CASS

En todas las cuestiones que afecten las obligaciones del Asociado CASS en virtud de este Acuerdo y de todas las Resoluciones de IATA aplicables, la Gerencia ISS está autorizada a actuar en nombre de cada una de las compañías aéreas CASS; y toda instrucción o solicitud hecha o formulada al Asociado CASS por la Gerencia ISS se conservará vigente como si fuese dada o formulada por la Compañía aérea CASS.

4. Sumas de dinero debidas por el Asociado CASS a las Compañías Aéreas CASS – Remesas

- a) el Asociado CASS será responsable del pago de todas las sumas adeudadas a una Compañía Aérea CASS como resultado de la expedición de documentos de transporte en nombre de la Compañía Aérea CASS y/o por la venta de servicios complementarios en virtud de este Acuerdo;
- b) Las sumas adeudadas en el lugar de origen se considerarán adeudadas por el Asociado CASS a la Compañía aérea CASS cuando se ejecuta el Conocimiento aéreo;
- c) Cuando el asociado actúa como un agente del transportista, dichas sumas adeudadas se considerarán propiedad de la Compañía aérea CASS y el Asociado CASS las mantendrá en fideicomiso hasta que dichas sumas se hayan pagado a la Compañía aérea CASS de conformidad con las condiciones de este Acuerdo;
- d) el Asociado CASS remitirá a la Compañía aérea CASS las sumas en los plazos y bajo las condiciones que haya designado periódicamente y por escrito la Compañía aérea CASS.

5. Asociado CASS en mora

No obstante las disposiciones que figuran en la Resolución de IATA 801r, [Sección 2](#), Apartado 2.8.1.4.8 (c), cuando el Asociado CASS está en mora, la Oficina de Liquidación cesará inmediatamente de procesar las transacciones correspondientes al Asociado CASS. El Administrador de Agencias, utilizando los criterios financieros aplicables adoptados por la Conferencia de Agencias de Carga, examinará la situación financiera del Asociado CASS y dará instrucciones a la Oficina de Liquidación para que restituya al Asociado CASS o revocará este Acuerdo, de conformidad con el [Párrafo 13](#) de presente.

6. Responsabilidad

La IATA y el Director General de IATA, el Administrador de Agencias, la Gerencia ISS los empleados, el Comisionado de Agencias de carga, Ombudsman y representantes de la IATA encargados de la administración u operación del CASS, no serán responsables ante el Asociado CASS de ninguna pérdida o daño que sufra el Asociado CASS que surja como consecuencia de una medida tomada u omitida de buena fe al desempeñar sus funciones en virtud de este Acuerdo o cualquier otra función que se le requiera desempeñar en la administración u operación del CASS – (país).

7. Cambios en la condición de participación de las Compañías aéreas CASS

- a) El Administrador de Agencias, puede, periódicamente durante la vigencia de este Acuerdo, avisar por escrito al Asociado CASS de que el nombre de una Compañía Aérea CASS se agregará a la lista de Compañías Aéreas CASS que figura en el primer Anexo del presente. La Compañía Aérea CASS mencionada en el aviso pasará a formar parte de este Acuerdo en la fecha especificada en dicho aviso.
- b) el Administrador de Agencias, puede periódicamente durante la vigencia de este Acuerdo, avisar por escrito al Asociado CASS de que el nombre de una Compañía aérea CASS se suprimirá de la lista de Compañías aéreas CASS que figura en el primer Anexo del presente. La compañía Aérea CASS mencionada en el aviso cesará de ser parte de este Acuerdo en la fecha especificada en dicho aviso;
- c) en los avisos a los que se alude en este Apartado se especificará si la Compañía aérea CASS figurará en la lista como Participante total, o Participante en la facturación, según sea el caso.

8. Asignación del Código de Asociado CASS

Al ejecutarse este Acuerdo, la Dirección del CASS asignará un código alfanumérico al Asociado CASS para su uso en los Conocimientos aéreos y en los formularios administrativos del CASS. El Código será administrado y publicado por el Administrador de Agencias.

9. Fuerza mayor

El Asociado de CASS no será responsable del retardo en el cumplimiento de los términos del Contrato de Asociado de CASS o de su incumplimiento hasta el punto en que

tal retardo o incumplimiento (i) sea debido a algún caso de fuerza mayor, guerra, desastre natural, huelga, cierre patronal, conflicto laboral, cese del trabajo, incendio, acto delictivo de un tercero, restricción de cuarentena, decreto gubernamental o a cualquier otra causa, ya sea similar o diferente, que quede fuera del control razonable del Agente, y (ii) no sea el resultado de la falta de diligencia razonable del Agente (un “Retardo Excusable”). En caso de que un Retardo Excusable se prolongue durante siete días o más, el Administrador de Agencias tendrá el derecho, a su criterio, de rescindir este Acuerdo entregando al Agente cuyo rendimiento no haya sido el esperado o se haya visto retardado debido al Retardo Excusable un aviso por escrito de tal decisión de rescindirlo con una antelación mínima de treinta días.

10. Asignación de derechos

El Asociado CASS no asignará ninguno de sus derechos u obligaciones en virtud de este acuerdo.

11. Cese de operaciones y cambio de propiedad o control

Si el Asociado CASS cesa (o transfiere) la operación del negocio al cual se refiere este Acuerdo o se produce un cambio substancial en el control del Asociado CASS que es una compañía o corporación, o si se produce un cambio de socios en la sociedad de un Asociado CASS, el Asociado CASS deberá, antes de que cese, transfiera o entre el cambio en vigor, notificar al Administrador de Agencias para que tome las medidas apropiadas.

12. Ley rectora y arbitraje

Este Acuerdo deberá estar regido o interpretado de conformidad con las leyes del (país) y toda diferencia o controversia que surja entre las partes con respecto a la interpretación, significado o efecto de este acuerdo o en relación con los derechos u obligaciones aquí comprendidos se resolverán por arbitraje que se llevará a cabo en el (país), bajo las reglas de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional por uno o más árbitros nombrados de conformidad con tales reglas.

13. Rescisión

Este Acuerdo permanecerá en vigor hasta que:

- a) se rescindirá mediante un aviso por escrito que no será inferior a 15 días dado por una parte a la otra; o
- b) se revoque por el Administrador de Agencias según lo estipulado en el [párrafo 5](#) del presente; o
- c) Ejecución del Acuerdo de agencias de carga o donde se aplique el Acuerdo de intermediarios de carga, o
- d) El Asociado CASS deposite una solicitud para ser registrado como un Agente de Carga IATA, y dicha solicitud sea desaprobada por no cumplir con los criterios financieros estipulados o establecidos según el Reglamento de Agencias de Carga; o
- e) el Asociado CASS cese de operar el negocio al cual se refiere este Acuerdo.

14. Utilización de los Archivos

El Asociado CASS autoriza al Administrador de Agencias a que haga uso de los registros financieros del CASS – (país) con respecto al Asociado CASS en caso de que el Asociado CASS solicite la acreditación como Agente de Carga IATA.

15. Cuota de participación

El Asociado CASS abonará una cuota por su participación en el CASS (país) de conformidad con el segundo Anexo de este acuerdo, siendo la Gerencia ISS quien fije el monto periódicamente.

16. Entrada en vigor

Este Acuerdo entrará en vigor el

En testimonio de lo cual

Este Acuerdo se ha ejecutado este..... día de..... de 20.....

△ En nombre de las Compañías aéreas CASS por el Administrador de Agencias o su representante autorizado:

En nombre del Asociado CASS:

..... Título:

RESOLUCIÓN 851

Apéndice 'D4'

Requisitos Globales para los Asociados del CASS

CONSIDERANDO que el Acuerdo de Asociado de CASS permite a los Asociados del CASS participar en el Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga (CASS) y

CONSIDERANDO que se reconoce que CASS proporciona un mecanismo eficiente y rentable para la contabilidad y liquidación entre aerolíneas y los Asociados del CASS y

CONSIDERANDO que la participación de los Asociados del CASS en CASS se rige por lo dispuesto en el Reglamento de Agencias de Carga y otras Resoluciones y Reglamentos

CONSIDERANDO que la Conferencia de Agencias de Carga respalda los requisitos para los Asociados del CASS,

Se resuelve que se adopten los siguientes requisitos globales.

1) Aplicable para los nuevos solicitantes de Asociado del CASS

- a) Los nuevos solicitantes de Asociado del CASS deberán presentar por adelantado una garantía financiera, como se describe en la [sección 3](#).
- b) Los nuevos solicitantes de Asociado del CASS que participen en alguno de los mercados enumerados en el [Anexo B](#) "Tabla según país del CASS y requisitos de los Asociados del CASS" deberán cumplir con los criterios adicionales indicados en el [Anexo B](#).
- c) Las nuevas solicitudes de Asociado del CASS requieren proporcionar 1 (una) carta de patrocinio de una compañía aérea del CASS.
- d) Después de 36 meses consecutivos desde la fecha de aprobación como nuevo Asociado de CASS, el Asociado de CASS ya no estará obligado a proporcionar una garantía financiera y serán aplicables los requisitos descritos en la [sección 2](#).

2) Aplicable para los Asociados actuales del CASS

- a) Los Asociados del CASS con máximo 2 Irregularidades acumuladas en los últimos 12 meses consecutivos deberán proporcionar una garantía financiera, como se describe en la [Sección 3](#). Esta garantía financiera no será inferior al importe mínimo de garantía como se indica en el Requisito Global en el [Anexo B](#), Tabla según país del CASS y requisitos de los Asociados del CASS". Esta garantía financiera se liberará si en los 36 meses continuos siguientes a la presentación de la garantía financiera, no se han registrado irregularidades o incumplimientos.
- b) Los Asociados del CASS que participen en alguno de los mercados específicamente establecidos en el [Anexo B](#) "Tabla según país del CASS y requisitos de los Asociados del CASS", deberán proporcionar una garantía financiera

según lo establecido en la [Sección 3](#), y cumplir con los criterios adicionales indicados en el [Anexo B](#).

- c) Un Asociado suspendido del CASS debe pagar el importe total pendiente y debe presentar una nueva garantía financiera como condición para su reactivación, como se describe en la [Sección 3](#). Esta garantía financiera no será inferior al importe mínimo de garantía como se indica en el Requisito global en el [Anexo B](#), "Tabla según país del CASS y requisitos de los Asociados del CASS".

3) Importe de la garantía financiera que se calculará en función del importe en riesgo

- a) Los tipos de garantía financiera aceptables se definen en la [Resolución 817, sección 2](#).
- b) Cualquier garantía financiera proporcionada a la IATA debe renovarse antes de su fecha de vencimiento. No proporcionar o mantener la cantidad requerida de cualquier garantía financiera o renovarla antes de la fecha de vencimiento resultará en la suspensión del Asociado del CASS y una notificación de terminación del Acuerdo de Asociado de CASS.
- c) Los valores financieros proporcionados estarán sujetos a un período mínimo de notificación de cancelación, retirada o modificación a la IATA de noventa (90) días e, idealmente, serán válidos por un período ilimitado, pero se espera que sean válidos por un mínimo de al menos un año, si la vigencia se renueva anualmente.
- d) Cualquier Garantía Financiera requerida a un solicitante/Asociado del CASS debe cubrir la "Cantidad en Riesgo" con base en sus ventas promedias de carga aérea durante el período de "Días de Ventas en Riesgo".
- e) "Días en Riesgo" significa el número de días desde el inicio del período de facturación hasta la fecha de pago, con respecto a ese período de facturación, más un margen de hasta 10 días (un máximo de 70 días).
- f) La "Cantidad en Riesgo" se calcula dividiendo el total anual de ventas de carga aérea del Asociado del CASS, o las remesas estimadas a aerolíneas por 360 y multiplicando esa cantidad por los "Días en Riesgo". En los casos en que las ventas de un año completo del solicitante/Asociado del CASS no estén disponibles a través de CASS o directamente del Asociado del CASS o de las aerolíneas, o si estas cifras de ventas ya no reflejan la situación actual del Asociado de ICASS, se podrá aplicar un promedio de un período más corto no inferior a 90 días.
- g) El importe mínimo de cualquier Garantía Financiera proporcionada a IATA por un Asociado del CASS será de USD 5.000 o su equivalente en moneda local, o como se indica en el Anexo B "Tabla según país del CASS y requisitos de los Asociados del CASS".
- h) Un Asociado del CASS puede solicitar un nuevo cálculo de la garantía financiera en cualquier momento.

- i) Se requerirá un ajuste de la garantía financiera en los casos en que el “importe en riesgo” del Asociado del CASS haya aumentado un 20% o un mínimo de USD 30,000 versus la garantía financiera general vigente. No se realizarán revisiones financieras.
- 4) **Requisitos diferenciados de las compañías aéreas del CASS para la seguridad financiera de los asociados del CASS**

La IATA aplicará los requisitos financieros establecidos en este Apéndice y en el [Anexo “B”](#) del presente con respecto a los Asociados que participen en el CASS. Cuando corresponda, esto podría exigirle al Asociado que facilite una garantía financiera del sector a la IATA por un importe calculado sobre sus liquidaciones del CASS. En tales casos, las aerolíneas individuales que participen en el CASS no solicitarán una garantía financiera aparte, bilateral y duplicada de dicho Asociado que cubra esas mismas liquidaciones del CASS. Cualquier Miembro, sea quien sea, que conserve garantías financieras individuales y bilaterales que cubran esas liquidaciones del CASS deberá notificar a la IATA y será excluido de participar en la Garantía Financiera del Sector.

Tabla de Adjunto «B» según país del CASS y requisitos de los Asociados del CASS

LCC	Cantidad mínima de garantía	Cobertura permanente y total del monto en riesgo
Requisitos globales	5000 USD	No aplicable
ARABIA SAUDÍ, REINO DE	25 000 USD	Sí
BAHRÉIN (GOLFO)	20 000 USD	Sí
BRASIL	10 000 USD	Sí
CATAR (GOLFO)	20 000 USD	Sí
CHILE	10 000 USD	Sí
CHINA	CNY 170.000 (Internacional)/100.000 CNY (Nacional)	Sí
CHIPRE	3000 USD	No aplicable
COREA, REPÚBLICA DE	Por determinar	Sí
COSTA DE MARFIL	10 000 USD	Sí
EGIPTO	150 000 EGP	Sí
EL SALVADOR	10 000 USD	No aplicable
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS (GOLFO)	25 000 USD	Sí
FEDERACIÓN RUSA	5000 USD	Sí
INDIA*	No aplicable	No aplicable
INDONESIA	15 000 USD	Sí
ISRAEL*	No aplicable	No aplicable
ITALIA	10 000 EUR	No aplicable
JAPÓN	Por determinar	Sí
KUWAIT (GOLFO)	20 000 USD	Sí
MALASIA	10 000 USD	Sí
MALTA	3500 USD	Sí
MÉXICO	25 000 USD	No aplicable
OMÁN (GOLFO)	15 000 USD	Sí
PAKISTÁN	Por determinar	No aplicable
SINGAPUR	10 000 SGD	Sí
TAILANDIA	Cuántía en riesgo	No aplicable
TÚNEZ	50 000 TND	Sí
TURQUÍA	25 000 USD	No aplicable
VENEZUELA	10 000 USD	Sí

* **Solo India:** el Modelo global de Asociados del CASS no se aplica debido a su entorno económico particular.

RESOLUCIÓN 851

Apéndice ‘D5’

Requisitos para Asociados de CASS Doméstico

☐ **Requisitos para Asociados de Mexico CASS Doméstico**

Requisitos para la incorporación de agentes de carga al CASS Doméstico: México

REQUISITOS DE REGISTRO

1. LICENCIA COMERCIAL

1.1 Personas físicas: Copia del Dictamen Positivo del SAT, copia del RFC emitido por el SAT y copia de la última declaración anual de impuestos.

1.2 Personas morales: Copia del Dictamen Positivo del SAT, copia del RFC emitido por el SAT y copia de la última declaración anual de impuestos.

2. RECOMENDACIÓN DE LA AEROLÍNEA PARTICIPANTE EN EL CASS DOMÉSTICO

2.1 Para nuevos solicitantes, se requiere una (1) recomendación de una de las aerolíneas nacionales participantes en el CASS Doméstico.

2.2 Los intermediarios ya registrados ante la IATA y otros agentes de carga que participen como Asociados del CASS Exportación podrán participar en el CASS Doméstico, sujeto a los siguientes criterios.

3. REQUISITOS FINANCIEROS

3.1 Personas físicas: Presentar copia de los estados de cuenta bancarios de los últimos 3 meses con un saldo mensual promedio de MXN200,000.

3.2 Personas morales: Presentar estados financieros certificados que demuestren un capital de trabajo equivalente a USD10,000 y un patrimonio neto tangible mínimo equivalente a USD15,000. Además, presentar copia de los estados de cuenta bancarios de los últimos 3 meses con un saldo mensual promedio de MXN400,000.

3.3 Los solicitantes deben proporcionar información de la cuenta bancaria para cualquier pago de saldos negativos que puedan adeudarse a la agencia.

4. ESTADOS FINANCIEROS

4.1 Solo se solicitarán estados financieros cuando el agente doméstico no cuente con una garantía financiera con la IATA.

4.1.1 En tales casos, se requieren estados financieros para personas físicas y jurídicas.

4.1.2 El agente doméstico deberá presentar un estado financiero certificado, elaborado de acuerdo con las prácticas contables estándar, con fecha dentro de los últimos 6 meses. Los estados financieros deberán estar firmados por el Director General de la empresa. También se requiere una copia de la cédula profesional del contador que elaboró los estados financieros.

4.2 Los estados financieros se evaluarán y considerarán satisfactorios de acuerdo con las siguientes normas financieras:

Capital de trabajo positivo;

Ratio de efectivo positivo;

Utilidad neta positiva;

Las cuentas deben reflejar que el agente ha obtenido una utilidad antes de impuestos al final del ejercicio contable.

5. GARANTÍA FINANCIERA

5.1 Los nuevos solicitantes que deseen participar en el Programa CASS Doméstico deberán presentar una garantía financiera a partir de enero de 2026, por un período de 24 meses.

5.2 El valor de la garantía financiera debe ser un mínimo de MXN 50,000 o el equivalente al promedio de ventas diarias de 30 días del agente nacional de los últimos 12 meses, el que sea mayor. El valor de la garantía financiera se ajustará periódicamente en función del volumen de ventas del agente doméstico en el CASS Nacional.

5.3 Cuando los agentes nacionales acumulen dos irregularidades de pago en el programa CASS Doméstico, tengan una revisión financiera insatisfactoria o hayan sido declarados en mora, deberán presentar una garantía financiera para continuar operando en el programa CASS Doméstico.

5.4 La IATA conservará las garantías financieras durante un período de 24 meses, tras el cual se devolverán al agente doméstico que no haya presentado irregularidades de pago en el programa CASS Doméstico durante los 24 meses anteriores.

6. PERSONAL

6.1 El agente doméstico debe proporcionar una lista del personal a cargo de las operaciones del CASS Nacional y la información de contacto de cada uno de los que accederán al Portal del Cliente de IATA y a la herramienta CASSLink.

7. CAPACITACIÓN

7.1 No se requieren certificaciones de capacitación para los agentes que operan en el CASS Doméstico.

8. CAMBIOS

8.1 Los agentes nacionales están obligados a informar cualquier cambio en su información de contacto, nombre legal de la empresa, tipo de entidad legal de la empresa, cambio de propietarios, cambio de domicilio, cambio de cuenta bancaria o cualquier cambio que difiera de los datos proporcionados durante la solicitud original de registro como agente nacional.

9. CALENDARIO DEL CASS Y PERÍODO DE GRACIA

9.1 Los agentes nacionales deben cumplir con los procedimientos de reporte y remisión de la [Resolución 801r, Sección 2](#), y adherirse al calendario del CASS Doméstico publicado por la IATA.

9.2 El período de venta será de 7 días calendario. El envío de los informes de ventas de 7 días se realizará 15 días después del cierre del período de ventas. Si la fecha de envío cae en fin de semana o festivo nacional, se trasladará al siguiente día hábil.

9.3 El Calendario Doméstico de CASS otorgará un período de gracia de 2 días hábiles a partir del día del envío. Los envíos posteriores a la fecha de envío, pero dentro del período de gracia, estarán sujetos a una irregularidad registrada en la agencia.

9.4 Si no se recibe el pago al tercer día siguiente de la fecha de envío, el agente doméstico será declarado en mora y se le suspenderá su actividad a través del CASS Doméstico.

9.5 Un agente doméstico que haya sido declarado en mora en el CASS Doméstico y que también opere en el CASS Exportación, también será declarado en mora en las operaciones del CASS Exportación.

10. LISTA DE PRECIOS

Tipo de proceso	Tipo de servicio	Sede	Sucursal	Moneda
Nuevo solicitante	Cuota de solicitud	100.00	50.00	USD
Cuota anual*	Cuota anual	100.00	50.00	USD

* Las cuotas anuales se cobrarán a partir de noviembre de 2026.

Requisitos para Asociados de China CASS Doméstico

1. REQUISITOS OPERATIVOS

LICENCIA DE COMERCIANTE

La Autoridad Administrativa de Industria y Comercio emite las licencias oficiales pertinentes.

RECOMENDACIÓN DE AEROLÍNEA DEL CASS

Los nuevos solicitantes deberán contar con la recomendación de 1 (una) aerolínea del CASS.

2. REQUISITOS FINANCIEROS

CAPITAL MÍNIMO

Los Asociados CASS nacionales en CN deben tener un capital social mínimo de 300.000 CNY.

INFORMES FINANCIEROS

El solicitante deberá proporcionar un informe financiero auditado, elaborado de acuerdo con las prácticas contables habituales. El informe deberá reflejar la situación financiera del Asociado CASS a un máximo de 12 meses previos a la fecha de presentación. Dicho informe será evaluado y considerado satisfactorio con arreglo a los estándares financieros. El siguiente es el análisis de ratios financieros establecido para los criterios que aparecen a continuación:

- a) Beneficio neto positivo: Todas las cuentas deben mostrar que el agente ha obtenido beneficios antes de impuestos al final del período contable;
- b) Ratio corriente: Activos corrientes divididos por el pasivo corriente ≥ 130 %;
- c) Ratio de liquidez: (Activos corrientes–Inventario) dividido por Pasivo corriente ≥ 100 %;
- d) Ratio de liquidez inmediata: Tesorería dividido por Pasivo corriente ≥ 30 %;
- e) Ratio de activos y pasivo: Pasivo total dividido por Activos totales ≤ 65 %; y
- f) Estado de flujo de caja: también deberá considerarse satisfactorio.

Los Asociados CASS nacionales en CN podrían estar exentos de evaluaciones financieras, y como consecuencia el importe de su garantía financiera se calculará siguiendo las normas que se enumeran a continuación.

GARANTÍA FINANCIERA

Cada ubicación autorizada de los Asociados CASS nacionales en CN debe proporcionar una garantía financiera.

La garantía financiera debe tener un importe mínimo de 100.000 CNY o

- a) 20 días de volumen de ventas medio diario en los últimos 12 meses, si la evaluación financiera más reciente del Agente es «Satisfactoria»;
- b) 29 días de volumen de ventas medio diario en los últimos 12 meses, si el resultado de la evaluación financiera más reciente es «Insatisfactorio» o en el caso de que no se haya entregado una evaluación financiera, el importe que resulte superior.

LISTA DE PRECIOS

Tipo de proceso	Servicio	HO	BR	Divisa
NUEVO	Cuota de solicitud	1,500	1,500	CNY
Cuota anual	Cuota anual	1,500	1,500	CNY

Nota: Los demás precios (si los hubiera) están alineados con el modelo global para Asociados CASS.

RESOLUCIÓN 851

Apéndice 'E'

FORMULARIO DE SOLICITUD Y DE ACEPTACIÓN Debe ser completado por un transportista aéreo no miembro de IATA

△ AL:

Administrador de Agencias
Asociación del Transporte Aéreo Internacional
Paseo de la Castellana, 95,
28046 Madrid
España

1. Nombre del solicitante:
Dirección:
.....
2. La Compañía Aérea mantiene reservas de sus conocimientos aéreos con los Agentes de Carga IATA en (país).
3. La Compañía Aérea reconoce que ha recibido, entre otras cosas, copias de los siguientes documentos y Resoluciones de IATA, junto con la explicación sobre su contenido, según se requiera:
 - Resolución 600 a) de IATA, Conocimiento Aéreo;
 - Resolución 851 de IATA, Sistema de Liquidación de cuentas de carga;
 - Adjunto 'A' a la Resolución 851 de IATA, Guía de especificaciones técnicas del CASS;
 - El Manual de disposiciones de servicios de carga del ISS;
 - El manual de los servicios a los clientes locales — CASS (Export);
 - Resolución 801r de IATA (o resolución 801re para los países en el EACP), Procedimientos de notificación y remisión, Sección 2;
 - Reglas de administración de las agencias de carga Resolución ..., Sección ... y Resolución ...;
 - Resolución 821 de IATA, Código numérico de los Agentes de Carga;
 - Resolución 893 de IATA, Divulgación de la situación de otro miembro decidida en una reunión de IATA;
 - Resolución 833 de IATA, Envíos listos para transporte.
4. Por la presente, la Compañía Aérea solicita participar en el CASS (país) (denominado en adelante 'el CASS') bajo los siguientes términos y condiciones:
 - 4.1 La Compañía Aérea autoriza al Administrador de Agencias que de aviso a la Oficina de Liquidación de que el nombre de la Compañía Aérea se ha añadido a la lista de Compañías aéreas CASS en la herramienta CASS.
 - 4.2 La Compañía pasará a ser participante en la facturación, con efecto a partir de la fecha en que pasa a ser parte del Acuerdo de Oficina de liquidación de conformidad con los términos de este Acuerdo.
 - 4.3 A menos que se disponga de otra manera en los subpárrafos del presente, la Compañía Aérea estará obligada por las mismas condiciones y obligaciones de las otras Compañías aéreas CASS. La Compañía Aérea observará y estará obligada por las disposiciones de los documentos enumerados en el [Párrafo 3](#) del presente, así como las adiciones, supresiones o enmiendas del mismo que se hagan posteriormente, como si la Compañía Aérea fuese miembro de IATA y parte en las Resoluciones o las Secciones de las Resoluciones Indicadas en esos documentos.
 - 4.4 El importe será determinado para el país por la Gerencia de ISS en conjunto con C-CMG.
 - 4.5 Las condiciones de participación de la Compañía Aérea en el CASS puede ser enmendada periódicamente por la Conferencia de Agencias de Carga después de dar aviso por escrito a la Compañía aérea con una antelación razonable sobre la entrada en vigor de dicha enmienda.
 - 4.6 La participación de la Compañía Aérea en CASS continuará hasta que, o bien:
 - 4.6.1 La Compañía Aérea haya dado aviso (por intermedio del Administrador de Agencias) con trece meses civiles de anticipación y por escrito a la Oficina de liquidación de su retiro del Acuerdo General de Oficina de liquidación y dicho aviso haya entrado en vigor de conformidad con los términos de dicho Acuerdo; o

- △ 4.6.2 El Administrador de Agencias, actuando con la autoridad otorgada por no menos de dos tercios de los miembros de IATA que participan en el CASS (país), haya dado aviso por escrito a la Compañía Aérea con una antelación de tres meses civiles, de la terminación de la participación de la Compañía Aérea en el CASS (país). En el caso de que el Administrador de Agencias sea quien de el aviso, deberá también dar aviso a la Oficina de liquidación de la terminación de la participación de la Compañía Aérea en el Acuerdo General de Oficina de liquidación; a partir de ese momento La Compañía Aérea cesará de ser parte de ese Acuerdo tres meses civiles a partir de la fecha de dicho aviso.
5. La Compañía Aérea se compromete a indemnizar a la IATA, sus funcionarios y empleados contra toda responsabilidad (incluyendo responsabilidad por gastos legales) por las medidas tomadas u omitidas de buena fe al desempeñar sus funciones con respecto al CASS en virtud de la [Sección 2](#) de la Resolución 801r (o [resolución 801re](#) para los países en el EACP) y en virtud de la [Resolución 851](#) y su Adjunto.
6. Esta solicitud puede ser aceptada y luego pasará a ser un contrato obligatorio entre las partes, a la contrafirma por el Administrador de Agencias de la copia duplicada adjunta que se devolverá a la Compañía Aérea a la dirección indicada más arriba.

Debe ser completado por la Compañía Aérea:

Firma:

Nombre:

Título:

Fecha:

Aceptado por y en nombre del Sistema de Liquidación de cuentas de carga de IATA por el Administrador de Agencias

Firma:

Nombre:

Título:

Fecha:

Cuando se presente este formulario de solicitud y aceptación La Compañía Aérea adjuntará una copia de su calendario actual.

Nota: El presente documento deberá ser firmado en la oficina central de la Compañía aérea, por el Presidente, el Consejero Delegado, el Director Financiero o el Director General, o cualquier otro representante debidamente autorizado tal como se refleje en los documentos constitutivos de la empresa, en la resolución o en el poder notarial.

RESOLUCIÓN 851

Apéndice 'F'

FORMULARIO DE SOLICITUD Y DE ACEPTACIÓN Debe ser completado por el Agente de ventas generales y de servicios

△ AL:

Administrador de Agencias
Asociación del Transporte Aéreo Internacional
Paseo de la Castellana, 95,
28046 Madrid
España

1. Nombre del solicitante:
Dirección:
.....
2. El GSSA representa a compañías aéreas que mantienen reservas de sus conocimientos aéreos con los Agentes de Carga IATA en (*país*). Las compañías aéreas representadas figuran en la herramienta CASS.
- 2.1 El GSSA puede de vez en cuando notificar al Administrador de la Agencia que el nombre de una línea aérea debe ser añadido o eliminado de la herramienta CASS, enviando el "Formulario de Autorización" (adjunto)
3. El GSSA reconoce que ha recibido, entre otras cosas, copias de los siguientes documentos y Resoluciones de IATA, junto con la explicación sobre su contenido, según se requiera:
 - Resolución 600 a) de IATA, Conocimiento Aéreo;
 - Resolución 851 de IATA, Sistema de Liquidación de cuentas de carga;
 - Adjunto 'A' a la Resolución 851 de IATA, Guía de especificaciones técnicas del CASS;
 - Resolución 801r de IATA (o resolución 801re para los países en el EACP), Procedimientos de notificación y remisión, Sección 2;
 - Reglas de administración de las agencias de carga Resolución ..., Sección ... y Resolución ...;
 - Resolución 821 de IATA, Código numérico de los Agentes de Carga;
 - Resolución 833 de IATA, Envíos listos para el transporte.
 - El Manual de disposiciones de servicios de carga del ISS;
 - El manual de los servicios a los clientes locales — CASS (Export);
4. Por la presente, el GSSA solicita participar en el CASS (*país*) (denominado en adelante 'el CASS') bajo los siguientes términos y condiciones:
- 4.1 El GSSA autoriza al Administrador de Agencias que de aviso a la Oficina de Liquidación de que el nombre de la Compañía Aérea se ha añadido a la lista de transportistas en la herramienta CASS.
- 4.2 El GSSA pasará a ser participante en la facturación, con efecto a partir de la fecha en que pasa a ser parte del Acuerdo de Oficina de liquidación de conformidad con los términos de este Acuerdo.
- 4.3 A menos que se disponga de otra manera en el subpárrafos 4.6.3, el GSSA deberá adherirse a los procedimientos establecidos en las Resoluciones pertinentes y sus adjuntos y en los Manuales CASS como si fuera un « transportista » en general, y como o « Participante en la Facturación » y por consiguiente, estará obligado por las mismas condiciones y obligaciones de los otros transportistas de los cuales lo siguiente se señala especialmente a la atención.
 - 4.3.1 El GSSA observará y estará obligado por las disposiciones de los documentos enumerados en el Párrafo 3 del presente, así como las adiciones, supresiones o enmiendas del mismo que se hagan posteriormente, como si el GSSA fuese una compañía aérea miembro de IATA y parte en las Resoluciones o las Secciones de las Resoluciones indicadas en esos documentos.
 - 4.3.2 Si una compañía aérea representada por un GSSA en el CASS es suspendida del CASS por cualquier motivo, las transacciones tramitadas por el GSSA en nombre de dicha compañía aérea estarán sujetas a las mismas condiciones que se apliquen a esa compañía aérea.
- 4.4 El importe será determinado para el país por la Gerencia de ISS en conjunto con C-CMG.
- 4.5 Las condiciones de participación del GSSA en el CASS puede ser enmendada periódicamente por la Conferencia de Agencias de Carga después de dar aviso por escrito al GSSA con una antelación razonable sobre la entrada en vigor de dicha enmienda.

- 4.6 La participación del GSSA en CASS cesará:
 - 4.6.1 Sólo cuando el GSSA haya dado aviso (por intermedio del Administrador de Agencias) con trece meses civiles de anticipación y por escrito a la Oficina de liquidación de su retiro del Acuerdo General de Oficina de liquidación y dicho aviso haya entrado en vigor de conformidad con los términos de dicho Acuerdo; o
 - 4.6.2 Sólo cuando el miembro o los miembros que nombran al GSSA han notificado al Administrador de Agencias, de conformidad con la [Resolución 871](#) y den aviso por escrito con una antelación no menor de tres meses, que han cesado su nombramiento del GSSA:
 - △ 4.6.3 El Administrador de Agencias, actuando con la autoridad otorgada por no menos de dos tercios de los miembros de IATA que participan en el CASS (país), haya dado aviso por escrito al GSSA con una antelación de tres meses civiles, de la terminación de la participación de el GSSA en el CASS (país). En el caso de que el Administrador de Agencias sea quien de el aviso, deberá también dar aviso a la Oficina de liquidación de la terminación de la participación de el GSSA en el Acuerdo General de Oficina de liquidación; a partir de ese momento El GSSA cesará de ser parte de ese Acuerdo tres meses civiles a partir de la fecha de dicho aviso.
5. El GSSA se compromete a indemnizar a la IATA, sus funcionarios y empleados contra toda responsabilidad (incluyendo responsabilidad por gastos legales) por las medidas tomadas u omitidas de buena fe al desempeñar sus funciones con respecto al CASS en virtud de la [Sección 2](#) de la Resolución 801r (o [resolución 801re](#) para los países en el EACP) y en virtud de la [Resolución 851](#) y su Adjunto.
6. Esta solicitud puede ser aceptada y luego pasará a ser un contrato obligatorio entre las partes, a la contrafirma por el Administrador de Agencias de la copia duplicada adjunta que se devolverá al GSSA a la dirección indicada más arriba.

Debe ser completado por el GSSA:

Firma:

Nombre:

Título:

Fecha:

Aceptado por y en nombre del Sistema de Liquidación de cuentas de carga de IATA por el Administrador de Agencias

Firma:

Nombre:

Título:

Fecha:

Nota: El presente documento deberá ser firmado en la oficina central del GSSA, por el Presidente, el Consejero Delegado, el Director Financiero o el Director General, o cualquier otro representante debidamente autorizado tal como se refleje en los documentos constitutivos de la empresa, en la resolución o en el poder notarial.

RESOLUCIÓN 851

Apéndice 'G'

FORMULARIO DE AUTORIZACION

Debe ser completado por una Compañía aérea miembro de IATA

DECLARACIÓN DE LA COMPAÑÍA AÉREA PRINCIPAL * PARA EL GSSA QUE ACTÚA EN SU NOMBRE PARA QUE PARTICIPE EN EL CASS (país)

△ AL:
Administrador de Agencias
International Air Transport Association
Paseo de la Castellana, 95,
28046 Madrid
España

Nombre de la Compañía aérea:

Dirección:
.....

- a) por el presente autoriza (**nombre del solicitante GSSA**) para que actúe en su nombre en el cobro y pago de todos los montos liquidados a través del sistema de liquidación de cuentas de carta (*país*) respecto al cual el GSSA antes mencionado está solicitando ser parte como un Participante en la facturación;
- b) *confirma que, de conformidad con la [Resolución 871](#), Párrafo 8:*
- i) ha notificado al Administrador de Agencias el nombre y dirección del GSSA, la fecha de entrada en vigor del nombramiento y el territorio del GSSA;
 - ii) notificará al Administrador de Agencias todo cambio posterior al nombramiento que afecte la información de la notificación inicial.

Firma:

Nombre (en letra imprenta):

Título:

Fecha:

Nota: El presente documento deberá ser firmado en la oficina central del GSSA, por el Presidente, el Consejero Delegado, el Director Financiero o el Director General, o cualquier otro representante debidamente autorizado tal como se refleje en los documentos constitutivos de la empresa, en la resolución o en el poder notarial.

* Debería proporcionarse una autorización separada por cada compañía aérea representada por el GSSA.

FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN

Debe ser completado por un transportista no miembro de IATA

DECLARACIÓN DE LA COMPAÑÍA AÉREA PRINCIPAL*
PARA EL GSSA QUE ACTÚA EN SU NOMBRE PARA
PARTICIPAR EN EL CASS (país)

△ AL:
Administrador de Agencias
International Air Transport Association
Paseo de la Castellana, 95,
28046 Madrid
España

Nombre de la Compañía aérea:

Dirección:

- a) por el presente autoriza (**nombre del solicitante GSSA**) para que actúe en su nombre en el cobro y pago de todos los montos liquidados a través del sistema de liquidación de cuentas de carta (*país*) respecto al cual el GSSA antes mencionado está solicitante ser parte como un Participante en la facturación;
- b) confirma que, en caso de terminar el nombramiento del GSSA que actúa en su nombre, proporcionará una notificación por escrito a la Administración de ISS (por intermedio del Administrador de Agencias) con un plazo no menor de tres meses civiles antes de la fecha de entrada en vigor de la terminación del nombramiento.

Firma:

Nombre (en letra imprenta):

Título:

Nota: El presente documento deberá ser firmado en la oficina central del GSSA, por el Presidente, el Consejero Delegado, el Director Financiero o el Director General, o cualquier otro representante debidamente autorizado tal como se refleje en los documentos constitutivos de la empresa, en la resolución o en el poder notarial.

* Debería proporcionarse una autorización separada por cada compañía aérea representada por el GSSA.

RESOLUCIÓN 851

Apéndice 'H'

Rescindida

RESOLUCIÓN 851f

Rescindida

RESOLUCIÓN 853

CASS-IMPORT Y DERECHOS DE TERMINAL

CAC1(45 & Mail C114,
CAC/51)853 (except USA) Vencimiento: Indefinite
(amended) Tipo: B
CAC2(45 & Mail C114,
CAC/51)853 (amended)
CAC3(45 & Mail C114,
CAC/51)853 (amended)

CONSIDERANDO que la Junta General Anual de la IATA de 1998 acordó reestructurar los Sistemas de Liquidación del Sector de la IATA y ha aprobado que la IATA sea responsable del Consejo de Gobernadores de la IATA para la gestión y la operación eficiente de su actividad empresarial, y para ello ha autorizado cambios en la gestión y en la operación de los Sistemas de Liquidación del Sector de la IATA (en lo sucesivo denominados «ISS»), y

CONSIDERANDO que, por consiguiente, es necesario reconocer que el IATA es responsable de todas las funciones de administración y operaciones del ISS tales como:

- presupuestos ISS (costos e ingresos)
- personal ISS
- contratos ISS (acuerdos de servicios) que incluyen la firma autorizada
- gestión y administración de la oficina ISS

y además reconoce que La Junta de Gobernadores de IATA supervisará los asuntos relativos al ISS, y

CONSIDERANDO que la Gerencia ISS operará de conformidad con el Manual de disposiciones del Servicio de los sistemas de liquidación IATA y el Manual de servicios para clientes locales en los que se describen el suministro de servicios en los CASS operacionales;

CONSIDERANDO que se han introducido los Sistemas de Liquidación de cuentas de Carga (CASS)

SE RESUELVE QUE,

1. CONFERENCIA DE AGENCIAS DE CARGA

1.1 La Conferencia es responsable, entre otras cosas, de establecer las normas técnicas del CASS junto con los cambios correspondientes en los formularios estándar utilizados en las operaciones del CASS y derechos de terminal. Estos se publican en el Manual de Especificaciones técnicas del CASS, Adjunto 'A', que constituye parte de la presente;

1.2 La Conferencia acordará las enmiendas al Manual de Especificaciones técnicas del CASS, sin embargo si el Grupo de Política del CASS (CPG) recomienda que se tomen medidas específicas con respecto a determinadas enmiendas en el intervalo entre Conferencias, la

Gerencia ISS publicará las enmiendas propuestas por escrito y las distribuirá a todos los Miembros. Si no se reciben objeciones de ningún miembro en un plazo 45 días a partir de la fecha de publicación de las enmiendas, se considerará que éstas han sido ratificadas y se enmendará el Manual de Especificaciones técnicas del CASS en consecuencia. En caso de objeción, se indicarán las razones por escrito y la enmienda objetada será reconsiderada en la siguiente reunión del CPG con miras a resolver los puntos de desacuerdo. En caso de que persistiera el desacuerdo, la cuestión se remitirá a la Conferencia para que tome una decisión final.

1.3 La Conferencia ha establecido CASS-Import y derechos de terminal para la recaudación eficaz de los cargos acordados como resultado de los envíos que llegan y salen.

2. ESTUDIO DE FACTIBILIDAD — IMPLANTACIÓN DE UN CASS-IMPORT

La Oficina principal de un miembro, o un grupo de miembros puede pedir a la Gerencia ISS que inicie un estudio de factibilidad, con miras a considerar la implantación de un CASS.

3. PARTICIPACIÓN DE LOS MIEMBROS

3.1 La participación de los miembros de IATA en un determinado CASS ITC (Import y Derecho de Terminal) tiene carácter voluntaria. Los miembros de IATA pueden participar desde el inicio del CASS ITC o adherirse en una fecha posterior abonando los derechos de admisión correspondientes establecidos por la Gerencia ISS.

3.2 La participación en un CASS ITC estará supeditada a que el miembro continúe abonando los derechos correspondientes por los servicios que se le hayan proporcionado en relación con las actividades de ese CASS ITC,

3.3 la participación de un miembro estará supeditada a que siga cumpliendo con los criterios financieros establecidos por la Conferencia, si corresponde;

3.4 al incorporarse a un CASS ITC, el miembro firmará un Acuerdo de Contra indemnización con la IATA según se prescribe en el [Apéndice 'C'](#) de esta Resolución. Cuando exista un acuerdo de contra indemnización firmado y en vigor, los cambios especificados en el [Apéndice 'C'](#) se considerarán incorporados en el mismo;

3.5 una vez incorporado en el CASS ITC, el miembro pasa a ser automáticamente un Participante en la facturación, según se define en la [Resolución 823](#) «Definiciones de los términos utilizados en las Resoluciones de Agencias de Carga».

3.6 IATA no debe considerar que tiene prohibido hacer negocios con el Miembro o que hacerlo representaría un riesgo indebido para IATA según los requisitos legales o reglamentarios aplicables;

3.7 un Miembro debe tener la capacidad de proporcionar a la IATA los datos necesarios para cumplir con los

requisitos legales y reglamentarios aplicables, incluida la documentación que demuestre la identidad de la(s) guía(s) aérea(s) representada(s) por una transacción individual, incluidas las contrapartes de esa transacción;

3.8 un Miembro debe tener la capacidad de evitar que cualquier transacción que no sea para la emisión de Guías Aéreas, o que no haya sido emitida por el Miembro correspondiente, sea enviada a CASS.

4. PARTICIPACIÓN DE LOS RECEPTORES

4.1 En los lugares en que se haya adoptado un CASS ITC para un determinado país/área, el Administrador de Agencias ofrecerá ejecutar un acuerdo con cada una de las entidades comerciales (que no sean transportistas aéreos) que manipulen los envíos de carga aérea que lleguen a dicho país o área y que:

4.1.1 de forma regular y sistemática realicen transacciones comerciales por recompensa, como agente para los consignatarios o consignadores indicados en los Conocimientos Aéreos, o como agente para las personas indicadas en el dorso de los Conocimientos Aéreos como personas a las que se debe notificar la llegada de un envío o como consignatarios para fines de aduanas;

4.1.2 en el curso regular y habitual de sus actividades, agrupa, consolida o facilita la agrupación y consolidación de bienes o realiza o bien, realiza o facilita el desglose de los bultos consolidados y efectúa las operaciones de distribución en relación con los envíos consolidados, se encarga de conseguir el transporte aéreo internacional de los bienes desde el punto de recepción hasta el punto de destino y utiliza para la totalidad o para parte de ese transporte los servicios de un transportista aéreo;

4.2 Para que un solicitante puede pasar a ser un Receptor CASS, debe firmar un acuerdo en la forma especificada en el [Apéndice 'D'](#) de esta Resolución.

4.3 el Administrador de Agencias firmará el acuerdo en nombre de todas las compañías de entrega participantes en ese CASS ITC y luego expedirá al solicitante un número de código de Receptor CASS;

4.4 Los intermediarios que ejecuten el acuerdo pasarán a ser Receptores en el marco del CASS ITC a partir de la fecha estipulada en dicho acuerdo y, asimismo, deberán remitir las sumas adeudadas a las empresas proveedoras y otros miembros relacionados con el CASS ITC, y de acuerdo con los requisitos del Manual local de servicios al cliente del CASS ITC.

4.5 IATA no debe considerar que tiene prohibido hacer negocios con el Destinatario CASS o que hacerlo representaría un riesgo indebido para IATA según los requisitos legales o reglamentarios aplicables;

5. PARTICIPACIÓN DE TRANSPORTISTAS AÉREOS NO MIEMBROS DE IATA

5.1 Un transportista (una compañía aérea) que no sea miembro de IATA, y que haya entregado una reserva de sus propios conocimientos aéreos a los Agentes, puede solicitar su participación en un determinado CASS-Import y derechos de terminal presentando al Administrador de Agencias un formulario de Solicitud y Aceptación, en el que, entre otras cosas, acuerde regirse por las Resoluciones de las Agencias de Carga aplicables. Este formulario se prescribe en el [Apéndice 'E'](#) de esta Resolución;

5.2 una vez aceptada por el Administrador de Agencias, la compañía aérea acordará;

5.2.1 abonar los derechos de adhesión aplicables según lo establecido la Gerencia ISS;

5.2.2 contribuir con los costos de gestión y otros de dicho CASS-Import y derechos de terminal, según lo establezca la Gerencia ISS;

5.2.3 cumplir con los criterios financieros establecidos por la Conferencia, si corresponde;

5.3 la participación el CASS-Import y derechos de terminal estará supeditada a que la compañía aérea continúe abonando los derechos apropiados por los servicios que se le hayan proporcionado en relación con las actividades de ese CASS-Import;

5.4 una vez incorporado en un CASS-Import y derechos de terminal, la compañía aérea firmará un Acuerdo de Contra indemnización con la IATA según se prescribe en el [Apéndice 'C'](#) de esta Resolución;

5.5 Una vez que se haya adherido al CASS-Import una compañía aérea no miembro de IATA, automáticamente pasa a ser Participante en la facturación, según se define en la [Resolución 823](#) «Definiciones de los términos utilizados en las Resoluciones de Agencias de Carga».

5.6 IATA no debe considerar que tiene prohibido hacer negocios con el GSSA o que hacerlo representaría un riesgo indebido para IATA según los requisitos legales o reglamentarios aplicables;

5.7 un GSSA debe tener la capacidad de proporcionar a la IATA los datos necesarios para cumplir con los requisitos legales y reglamentarios aplicables, incluida la documentación que demuestre la identidad de la(s) guía(s) aérea(s) representada(s) por una transacción individual, incluidas las contrapartes de esa transacción;

5.8 un GSSA debe tener la capacidad de evitar que cualquier transacción que no sea para la emisión de Guías Aéreas, o que no sea emitida por el GSSA pertinente, sea enviada a CASS.

6. PARTICIPACION DE AGENTES DE MANEJO DE CARGA EN TIERRA (GHA)

Para los fines de este párrafo, el término «Agente de manejo de carga en tierra (GHA)» significará toda Persona, nombrada por uno o más transportistas aéreos para llevar a cabo funciones de manejo de carga, almacenamiento y preparación de la carga para recolección por el consignatario o para entrega consiguiente por el consignador, o para entrega consiguiente por el consignador, y otras actividades relacionados con la carga que llega en el área cubierta por el CASS;

6.1 El Agente de manejo de carga en tierra (GHA), puede solicitar su participación en un determinado CASS-Import y derechos de terminal presentando un Formulario de Aceptación al Administrador de Agencias. Este formulario, prescrito en el [Apéndice 'F'](#) de esta Resolución, entre otras cosas, compromete al solicitante a cumplir las Resoluciones aplicables de la Conferencia de Procedimientos de Carga;

6.2 una vez aceptado por el Administrador de Agencias, el GHA acordará;

6.2.1 abonar los derechos de admisión aplicables establecidos por la Gerencia ISS;

6.2.2 contribuir a sufragar los costos de gestión y otros, de ese CASS-Import y derechos de terminal según lo establecido por la Gerencia ISS;

6.2.3 cumplir con los criterios financieros establecidos por la Conferencia, si corresponde;

6.3 la participación en cualquier CASS-Import y derechos de terminal dependerá de que el GHA continúe abonando los derechos apropiados por los servicios que se le hayan proporcionado en relación con las actividades de ese CASS-Import y derechos de terminal;

6.4 al incorporarse al CASS-Import y derechos de terminal, el GHA firmará un Acuerdo de Contra indemnización con la IATA, según se prescribe en el [Apéndice 'C1'](#) de esta Resolución;

6.5 Una vez incorporado en un CASS, el GHA automáticamente pasará a ser Participante en la facturación según la definición que figura en la [Resolución 823](#) «Definiciones de los términos utilizados en las Resoluciones de Agencias de Carga».

6.6 IATA no debe considerar que tiene prohibido hacer negocios con el GHA o que hacerlo representaría un riesgo indebido para IATA según los requisitos legales o reglamentarios aplicables;

7. COMPAÑÍA DE ENTREGA CASS

De conformidad con los Párrafos [3](#), [5](#) y [6](#) de esta Resolución, el término «Compañía de entrega CASS» significará un miembro, una Compañía Aérea o un Agente de manejo de carga en tierra que participa en un determinado CASS-Import y derechos de terminal.

8. MANUAL DE DISPOSICIONES DE LOS SERVICIOS DEL SISTEMA DE LIQUIDACIÓN DE LA IATA

La Gerencia ISS, en consulta con el C-CMG, elaborará un Manual de disposiciones de los servicios del sistema de liquidación IATA que contendrá los términos, condiciones y códigos de conducta de las operaciones del CASS aplicables a todas las áreas. El C-CMG será responsable del contenido del Manual, sin embargo, en todo momento éste deberá ser compatible con las Resoluciones IATA aplicables.

9. MANUAL DE SERVICIOS PARA CLIENTES LOCALES — CASS-IMPORT Y DERECHOS DE TERMINAL

Dondequiera que se implementen el CASS ITC, la Dirección de ISS deberá generar un Manual de servicios a clientes que contenga los códigos de conducta, junto con los términos y condiciones locales, relativos a la operación con el CASS. La Conferencia de agencias de carga tiene la autoridad para los contenidos de este Manual al Consejo Consultivo Local (LCC), para su posterior aprobación por el C-CMG. Los contenidos de este Manual deberán ser conformes a las Resoluciones aplicables de la IATA, así como a las normas de participación aprobadas por el C-CMGssss, describiéndose esto en el [Apéndice 'H'](#).

10. CESE VOLUNTARIO

Una Compañía de entrega CASS puede retirarse de un determinado CASS-Import y derechos de terminal dando aviso por escrito con tres meses de anticipación por el CPG, como mínimo, y será responsable de la parte de los costos que le corresponda hasta el final del período de aviso.

11. SUSPENSIÓN DE OPERACIONES DE LA COMPAÑÍA DE ENTREGA

11.1 Causas de suspensión

Cuando una compañía de entrega participante en un CASS cesa sus operaciones, debido a razones financieras u otras, o cuando la Compañía de entrega es declarada en bancarrota o es sometida a procedimientos de reorganización, o si la IATA considera que tiene prohibido hacer negocios con la empresa de entrega o que hacerlo representaría un riesgo indebido para la IATA según los requisitos legales o reglamentarios aplicables o si la empresa de entrega no cumple con cualquier solicitud de IATA de la documentación requerida para confirmar lo mismo, la Gerencia ISS informará a todos los participantes en el CASS la fecha de dicha suspensión de operaciones.

11.2 Medidas de la Gerencia ISS

Cuando una compañía de entrega cesa operaciones, la Gerencia ISS continuará cobrando y liquidando las

sumas adeudadas a esa compañía de entrega de conformidad con los procedimientos de liquidación de la oficina.

11.3 Derecho de compensación

Cuando se suspende a una compañía aérea del CASS, la Gerencia ISS tendrá derecho a compensar toda deuda o reclamo adeudado por dicha compañía aérea al CASS en relación con una liquidación de cuentas en el marco del CASS, incluyendo toda suma adeudada por la compañía aérea la IATA por el suministro de servicios de tramitación y derechos de gestión, con los fondos retenidos o adeudados por IATA o cualquiera de sus divisiones que tengan que pagarse a esa compañía aérea.

12. NOTIFICACIÓN

Tal y como se describe en el Manual del cliente para los CASS ITC

13. FACTURACIÓN

Tal y como se describe en el Manual del cliente para los CASS ITC

14. REMESAS

Tal y como se describe en el Manual del cliente para los CASS ITC

15. NOTIFICACIÓN DE IRREGULARIDAD

Tal y como se describe en el Manual del cliente para los CASS ITC

16. SUSPENSIÓN DEL CASS

De conformidad con las disposiciones de los párrafos 3, 5, 6 y 8 de la Resolución 853, una compañía de entrega puede ser suspendida del CASS por no adherirse a las condiciones de participación y obligaciones.

17. CIERRE DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA CASS

En caso de resultar necesario considerar el cierre de una operación del sistema CASS, el Director de ISS consultará a las líneas aéreas que utilizan este sistema. Si se produce el cierre, el Director de ISS notificará con una antelación mínima de 12 meses a las líneas aéreas que utilizan el sistema CASS. Todos los costes relacionados con el cierre incurridos durante el período de notificación y/o que surjan después del cierre, se distribuirán entre las líneas aéreas que utilizan el sistema CASS, de conformidad con la fórmula de fijación de precios de ISS.

18. CONTRATO DE RELACIÓN EXCLUSIVA

Apéndices

El Adjunto 'A' es el Manual de Especificaciones técnicas del CASS y se publica por separado

Apéndice A: Omitido intencionalmente

Apéndice B: Grupo Consejero local de clientes — Carga, Reglas y procedimientos

Apéndice C: Contra indemnización

Apéndice C1: Contra indemnización del GHA

Apéndice D: Acuerdo de Receptor

Apéndice E: Solicitud y Aceptación — Transportista nombrado de IATA

Apéndice F: Solicitud y Aceptación — Agentes de Manejo de Carga en Tierra

Apéndice G: Manual de Servicios a los Clientes Locales — Cass Import y Derecho de Terminal Contenido

RESOLUCIÓN 853

Apéndice 'B'

REGLAS Y PROCEDIMIENTOS DE LOS GRUPOS CONSEJEROS LOCALES DE CLIENTES — CARGA (LCAGC)

[Nota de la Secretaría de la IATA: LCAG-C y las reuniones de LCAG-C se han disuelto.

Véase ahora Consejo Consultivo Local (LCC), [Reso. 827](#)]

RESOLUCIÓN 853

Apéndice 'C'

ACUERDO DE CONTRA INDEMNIZACIÓN

Relativo a la gestión de las cuentas bancarias del CASS-Export/CASS-Import por IATA ("Contra indemnización única—CASS")

Acuerdo concertado:

Entre (nombre legal de la Compañía aérea) ...
con oficina registrada en(dirección completa)
denominada en adelante "la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import"

y

la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), una empresa sin fines de lucro en virtud de la Legislación Canadiense con oficina registrada en 800 Place Victoria, IATA Building, Montreal, Quebec, H4Z 1M1, denominada en adelante "IATA".

CONSIDERANDO que la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import, conjuntamente con otras Compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import que participan en el mismo Sistema de liquidación de cuentas de carga o Sistema de liquidación de cuentas de carga—derechos cobrados en el destino ("CASS-Export/CASS-Import"), han considerado conveniente que la IATA se encargue de la gestión y mantenga ciertas cuentas bancarias del CASS-Export/CASS-Import (incluida la cuenta "Cuenta auxiliar" destinada a los servicios de compensación), en nombre de ellas; y

CONSIDERANDO que la IATA ha convenido en proporcionar tales servicios a condición de que la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import y las otras compañías aéreas en cuestión proporcionen una contra indemnización en relación con los riesgos que puedan surgir en relación con dicha gestión.

POR CONSIGUIENTE, CONVIENEN EN LO SIGUIENTE:

1.a. Definiciones

Para los fines de este acuerdo, el término "Cuenta auxiliar" significará una cuenta bancaria en la que se abonan las remesas de los Agentes/Intermediarios/Transitarios/Asociados/Receptores y a partir de la cual se distribuye a las compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import las sumas que les corresponden;

1.b. Aplicabilidad

Este Acuerdo se aplica a todas las cuentas bancarias establecidas y gestionadas por la IATA, en nombre de una Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import con el propósito de efectuar transacciones relacionadas con los servicios de compensación del Banco encargado de la liquidación o de otros servicios administrativos o conexos, actuando en nombre de la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import y de otros transportistas que participan en los respectivos CASS-Export/CASS-Import.

2. Indemnización

La Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import infrascrita se compromete a indemnizar y librar de responsabilidad y gastos a la IATA, sus funcionarios y empleados por las medidas tomadas u omitidas de buena fe en la gestión de las operaciones bancarias de la Cuenta para compensaciones (Cuenta Auxiliar) u otras cuentas mencionadas en el [Párrafo 1](#) anterior, o bien, otras obligaciones de cualquier índole que puedan surgir a raíz de la gestión de dichas cuentas. Dicha responsabilidad puede incluir, entre otras cosas, los déficit causados por el envío de remesas inferiores o el no envío de remesas por parte de los Agentes/Asociados/Receptores en caso de que el Banco encargado de la liquidación haya acreditado a las compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import, por adelantado contra la remesa total y oportuna que se preveía recibir de los Agentes/Asociados/Receptores. En el caso de los envíos de remesas inferiores o del no envío de remesas, la Compañía aérea CASS Export/Import, a solicitud del Administrador del CASS, se compromete a rembolsar las sumas correspondientes a la Cuenta Auxiliar del CASS-Export/CASS-Import y por el presente reconoce y acepta que la IATA y la Gerencia ISS podrán tomar todas las medidas, incluso judiciales, que consideren necesarias a este respecto, tanto en nombre de IATA y del CASS-Export/CASS-Import como en nombre las compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import perjudicadas. En el caso de obligaciones que surjan por razones que no sean el no envío de remesas o el envío

de remesas inferiores, la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import se compromete a pagar el monto de la obligación en virtud de este acuerdo dentro de los 15 días a partir de la fecha en que se le pida hacerlo.

3. Indemnización preliminar conjunta

Si no es posible establecer inmediatamente para qué Compañía aérea o compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import se efectuaron transacciones no respaldadas por una remesa total remitida por un Agente/Asociado/Receptor, la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import infrascrita, conjuntamente con otras compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import que hayan firmado un acuerdo idéntico, deberán rembolsar e indemnizar a la IATA todo déficit, que se considere relacionado con los costos y gastos de operación del CASS-Export/CASS-Import. El costo de tal reembolso se prorrateará tan pronto se determine para qué compañía aérea o compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import se efectuaron las respectivas remesas y se hará en proporción a la parte de las respectivas remesas que le corresponda a cada Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import suscrita.

4. Acuerdo de compromiso colectivo

Al firmarse, el presente documento, conjuntamente con los documentos idénticos firmados por otras compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import y la IATA, constituirá un acuerdo de compromiso colectivo y se mantendrá en vigor mientras la IATA opere una cuenta bancaria según lo establecido en el [Párrafo 1](#) anterior, a condición de que, cuando una compañía aérea CASS-Export/CASS-Import se retire de un CASS-Export/CASS-Import, ésta cesará de ser parte del Acuerdo con respecto a ese CASS-Export/CASS-Import. No obstante, la Compañía aérea CASS-Export /CASS-Import suscrita será responsable con respecto a toda obligación que surja antes de su retiro del respectivo CASS-Export/CASS-Import o cuando la IATA cese la gestión de las respectivas cuentas bancarias, según lo establecido en el [Párrafo 1](#) anterior.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL este Acuerdo se ha ejecutado en nombre de las Partes del mismo por sus funcionarios debidamente autorizados, en duplicado en el día y año que aparece a continuación:

Por y en nombre de
(nombre completo de la Compañía Aérea)
Firma
(nombre completo de la persona que firma)
(título de la persona que firma)

(lugar, fecha)

Por y en nombre de
Asociación del Transporte Aéreo Internacional
Firma
(nombre completo de la persona que firma)
Administrador de Agencias
(título de la persona que firma)

(lugar, fecha)

Notas:

1. De conformidad con la decisión EXCOM (EXCOM/157, 28 de mayo de 1993), este Acuerdo único de contra indemnización ha de ser firmado por todas las compañías aéreas en un CASS-Export y/o CASS-Import. Este Acuerdo único se relaciona con todas las operaciones del CASS-Export/CASS-Import en que participa la compañía aérea.
2. El presente documento deberá ser firmado en la oficina central de la Compañía aérea, por el Presidente, el Consejero Delegado, el Director Financiero o el Director General, o cualquier otro representante debidamente autorizado tal como se refleje en los documentos constitutivos de la empresa, en la resolución o en el poder notarial.

RESOLUCIÓN 853

Apéndice 'C1'

ACUERDO DE CONTRA INDEMNIZACIÓN DEL GHA

Relativo a la gestión de las cuentas bancarias del CASS-Export/CASS-Import por IATA ("Contra indemnización única — CASS")

Acuerdo concertado:

Entre (nombre legal del GHA)

con oficina registrada en (dirección completa)

Para la operación del CASS:.....

denominada en adelante "la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import"

y

la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), una empresa sin fines de lucro en virtud de la Legislación Canadiense con oficina registrada en 800 Place Victoria, IATA Building, Montreal, Quebec, H4Z 1M1, denominada en adelante "IATA".

CONSIDERANDO que la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import, conjuntamente con otras Compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import que participan en el mismo Sistema de liquidación de cuentas de carga o Sistema de liquidación de cuentas de carga—derechos cobrados en el destino ("CASS-Export/CASS-Import"), han considerado conveniente que la IATA se encargue de la gestión y mantenga ciertas cuentas bancarias del CASS-Export/CASS-Import (incluida la cuenta "Cuenta auxiliar" destinada a los servicios de compensación), en nombre de ellas; y

CONSIDERANDO que la IATA ha convenido en proporcionar tales servicios a condición de que la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import y las otras compañías aéreas en cuestión proporcionen una contra indemnización en relación con los riesgos que puedan surgir en relación con dicha gestión.

POR CONSIGUIENTE, CONVIENEN EN LO SIGUIENTE:

1.a. Definiciones

Para los fines de este acuerdo, el término "Cuenta auxiliar" significará una cuenta bancaria en la que se abonan las remesas de los Agentes/Asociados/Receptores y a partir de la cual se distribuye a las compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import las sumas que les corresponden;

1.b. Aplicabilidad

Este Acuerdo se aplica a todas las cuentas bancarias establecidas y gestionadas por la IATA, en nombre de una Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import con el propósito de efectuar transacciones relacionadas con los servicios de compensación del Banco encargado de la liquidación o de otros servicios administrativos o conexos, actuando en nombre de la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import y de otros transportistas que participan en los respectivos CASS-Export/CASS-Import.

2. Indemnización

La Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import infrascrita se compromete a indemnizar y librar de responsabilidad y gastos a la IATA, sus funcionarios y empleados por las medidas tomadas u omitidas de buena fe en la gestión de las operaciones bancarias de la Cuenta para compensaciones (Cuenta Auxiliar) u otras cuentas mencionadas en el [Párrafo 1](#) anterior, o bien, otras obligaciones de cualquier índole que puedan surgir a raíz de la gestión de dichas cuentas. Dicha responsabilidad puede incluir, entre otras cosas, los déficit causados por el envío de remesas inferiores o el no envío de remesas por parte de los Agentes/Asociados/Receptores en caso de que el Banco encargado de la liquidación haya acreditado a las compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import, por adelantado contra la remesa total y oportuna que se preveía recibir de los Agentes/Asociados/Receptores. En el caso de los envíos de remesas inferiores o del no envío de remesas, la Compañía aérea CASS Export/Import, a solicitud del Administrador del CASS, se compromete a rembolsar las sumas correspondientes a la Cuenta Auxiliar del CASS-Export/CASS-Import y por el presente reconoce y acepta que la IATA y la Gerencia ISS podrán tomar todas las medidas, incluso judiciales, que consideren necesarias a este respecto, tanto en nombre de IATA y del CASS-Export/CASS-Import como en nombre las compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import perjudicadas. En el caso de obligaciones que surjan por razones que no sean el no envío de remesas o el envío

de remesas inferiores, la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import se compromete a pagar el monto de la obligación en virtud de este acuerdo dentro de los 15 días a partir de la fecha en que se le pida hacerlo.

3. Indemnización preliminar conjunta

Si no es posible establecer inmediatamente para qué Compañía aérea o compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import se efectuaron transacciones no respaldadas por una remesa total remitida por un Agente/Asociado/Receptor, la Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import infrascrita, conjuntamente con otras compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import que hayan firmado un acuerdo idéntico, deberán rembolsar e indemnizar a la IATA todo déficit, que se considere relacionado con los costos y gastos de operación del CASS-Export/CASS-Import. El costo de tal reembolso se prorrateará tan pronto se determine para qué compañía aérea o compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import se efectuaron las respectivas remesas y se hará en proporción a la parte de las respectivas remesas que le corresponda a cada Compañía aérea CASS-Export/CASS-Import suscrita.

4. Acuerdo de compromiso colectivo

Al firmarse, el presente documento, conjuntamente con los documentos idénticos firmados por otras compañías aéreas CASS-Export/CASS-Import y la IATA, constituirá un acuerdo de compromiso colectivo y se mantendrá en vigor mientras la IATA opere una cuenta bancaria según lo establecido en el [Párrafo 1](#) anterior, a condición de que, cuando una compañía aérea CASS-Export/CASS-Import se retire de un CASS-Export/CASS-Import, ésta cesará de ser parte del Acuerdo con respecto a ese CASS-Export/CASS-Import. No obstante, la Compañía aérea CASS-Export /CASS-Import suscrita será responsable con respecto a toda obligación que surja antes de su retiro del respectivo CASS-Export/CASS-Import o cuando la IATA cese la gestión de las respectivas cuentas bancarias, según lo establecido en el [Párrafo 1](#) anterior.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL este Acuerdo se ha ejecutado en nombre de las Partes del mismo por sus funcionarios debidamente autorizados, en duplicado en el día y año que aparece a continuación:

Por y en nombre de
 (nombre completo del GHA)
 Firma
 (nombre completo de la persona que firma)
 (título de la persona que firma)

 (lugar, fecha)

Por y en nombre de
Asociación del Transporte Aéreo Internacional
 Firma
 (nombre completo de la persona que firma)
 Administrador de Agencias
 (título de la persona que firma)

 (lugar, fecha)

Notas:

1. *El presente documento deberá ser firmado en la oficina central del GHA, por el Presidente, el Consejero Delegado, el Director Financiero o el Director General, o cualquier otro representante debidamente autorizado tal como se refleje en los documentos constitutivos de la empresa, en la resolución o en el poder notarial.*
2. *Un GHA que desempeñe la función de CASS que complete este acuerdo deberá hacerlo para cada CASS en el que participe.*

RESOLUCIÓN 853

Apéndice 'D'

ACUERDO DE RECEPTOR CASS-IMPORT

ACUERDO CONCERTADO ENTRE

Los diversos Transportistas/Compañías de manejo de carga que han acordado participar en el Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga — Import y derechos de terminal (Compañías de Entrega CASS-Import y derechos de terminal, según la definición que figura más abajo), representada en el presente por el Administrador de Agencias de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional

Y

.....
(Nombre del Receptor)

con oficina principal en

.....
.....

.....
(dirección del Receptor)

(en adelante denominado dirección del Receptor)

SE CONVIENE EN LO SIGUIENTE:

Para los fines de este Acuerdo:

'Administrador de Agencias' (Agency Administrator), significa el funcionario de IATA designado periódicamente por el Director General como titular del cargo, o su representante autorizado. Se encarga de la gestión administrativa y desarrollo de los Sistemas de Liquidación de cuentas de Carga-Import y derechos de terminal.

'Cargos por Importación' (Import Charges), significan los cargos incluidos en un Conocimiento Aéreo n origen o en tránsito para ser cobrados en el lugar de destino y cualquier otro cargo ocasionado en el lugar de destino y debidos a las Compañías de Entrega CASS-Import y derechos de terminal.

'Compañía de Entrega' (Delivering Company) significa un Miembro, Compañía Aérea o Agente de Manejo de carga en tierra que participa en un determinado CASS-Import y derechos de terminal.

'Cuenta Auxiliar' (Hinge account), significa la cuenta abierta por la Gerencia ISS con la Oficina de Liquidación por un determinado período de liquidación, que se utiliza para recibir las remesas de los Receptores CASS y pagar las sumas adeudadas a las Compañías de Entrega CASS-Import y derechos de terminal.

'Gerencia del sistema de liquidación IATA' (Gerencia ISS) (ISS Management), Significa el departamento apropiado de IATA responsable por las funciones administrativas y operativas de los Sistemas de liquidación de IATA, tales como los presupuestos ISS (costos e ingresos), personal ISS, contratos ISS (acuerdos de servicio) que incluyen firma autorizada y la administración y gerencia de la oficina ISS. Esto incluye el representante designado ISS para Carga, quien tendrá la responsabilidad general del CASS-Export y del CASS-Import y derechos de terminal.

'IATA' significa la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, incorporada por Ley Especial del Parlamento Canadiense, con su Sede en 800 Place Victoria, Montreal, en la Provincia de Québec, Canadá y con una oficina en 33 Route de l'Aéroport, 1215, Geneva 15 Airport, Ginebra, Suiza.

'Oficina de liquidación' (Settlement Office) significa la entidad designada por la Gerencia ISS para expedir facturaciones, recibir remesas y distribuir las sumas recibidas en el marco del CASS-Import.

'Sistema de liquidación de cuentas de carga-Import y derechos de terminal' (Cargo Accounts Settlement System CASS-Import y derechos de terminal), significa el método de contabilidad y liquidación de cuentas entre las Compañías de entrega CASS y los Receptores, según lo dispuesto en el Reglamento de Agencias de Carga y en la [Resolución 853](#) y sus Adjuntos.

Para las definiciones de los términos utilizados para los propósitos de este Acuerdo, consúltese la [Resolución 823](#) (Definiciones de términos usados en las Resoluciones de Agencias de Carga).

2. Resolución 853

En la medida en que las disposiciones de la [Resolución 853](#) de IATA y sus Adjuntos se relacionen con los Receptores CASS-Import y derechos de terminal, dichas disposiciones se incorporarán en el Manual de servicios de clientes locales CASS-Import aplicable, que se enmendará periódicamente y que se consideran incorporadas en este Acuerdo y forman parte del mismo y el Receptor cumplirá con las disposiciones de dicho Manual.

3. Autoridad de la Administración del CASS

En todas las cuestiones que afecten las obligaciones del Receptor en virtud de este Acuerdo y de todas las Resoluciones de las Conferencias de IATA aplicables, la Gerencia ISS está autorizada a actuar en nombre de cada una de las Compañías de entrega CASS-Import y derechos de terminal; y toda instrucción o solicitud hecha o formulada al Receptor por la Gerencia ISS se considerará vigente como si fuese dada o formulada por dicha Compañía de Entrega CASS-Import y derechos de terminal.

4. Liquidación de cuentas

La liquidación de cuentas con la Compañía de Entrega CASS-Import y derechos de terminal se hará por medio de remesas a través de la Cuenta Auxiliar. Tales remesas cubrirán las sumas adeudas que figuran en los Estados de facturación emitidos periódicamente por la Oficina de Liquidación.

5. Responsabilidad

La IATA y el Director General de IATA, el Administrador de Agencias, la Gerencia ISS y los empleados y representantes de la IATA encargados de la administración u operación del CASS, no serán responsables ante el Receptor de ninguna pérdida o daño que sufra el Receptor que surja por una medida tomada u omitida de buena fe al desempeñar sus funciones en virtud de este Acuerdo o cualquier otra función que se le requiera desempeñar en la administración u operación del CASS-Import y derechos de terminal.

6. Gravámenes

El Receptor se asegurará que los Cargos RELATIVOS A CASS-Import y derechos de terminal que son remitidos a la Oficina de Liquidación no estén comprometidos, hipotecados o gravados de ningún modo; el Receptor también se asegurará que todo reclamo que pueda tener contra el consignatario con respecto a dichos cargos no sea asignado en ningún momento.

7. Cambios en la Condición de participación de las Compañías De entrega CASS-Import

7.1 El Administrador de Agencias, puede, periódicamente durante la vigencia de este Acuerdo, avisar por escrito al Receptor de que el nombre de una Compañía de Entrega se agregará a la lista de Compañías de entrega CASS-Import y derechos de terminal que figura en el primer Anexo del presente. La Compañía de entrega CASS-Import mencionada en el aviso pasará a formar parte de este Acuerdo en la fecha especificada en dicho aviso.

7.2 El Administrador de Agencias, puede, periódicamente, durante la vigencia de este Acuerdo, avisar por escrito al Receptor de que el nombre de una Compañía de entrega CASS-Import se suprimirá de la lista de Compañías de entrega CASS-Import y derechos de terminal que figura en el primer Anexo del presente. La Compañía de entrega mencionada en el aviso cesará de ser parte de este Acuerdo en la fecha especificada en dicho aviso.

8. Fuerza mayor

A ninguna de las partes se le responsabilizará por no cumplir alguna de sus obligaciones en virtud de este Acuerdo cuando tal incumplimiento se deba a incendios, inundaciones, huelgas, disputas laborales u otros disturbios industriales, accidentes inevitables, guerra (declarada o no declarada), restricciones legales impuestas por el gobierno nacional, disturbios, insurrecciones o cualquier otra causa ajena al control de la parte en cuestión.

9. Asignación de derechos

El Receptor no asignará ninguno de sus derechos u obligaciones en virtud de este acuerdo.

10. Cese de operaciones y cambio de propiedad o control

Si el Receptor cesa (o transfiere) la operación del negocio al cual se refiere este Acuerdo o se produce un cambio substancial en el control de la empresa Receptora, o si se produce un cambio de socios en la sociedad Receptora, antes de que entre en vigor dicho cese, transferencia o cambio, el Receptor notificará la situación al Administrador de Agencias por intermedio de la Gerencia ISS local.

11. Ley Rectora y Arbitraje

Este Acuerdo deberá se regirá e interpretará de conformidad con las leyes del (país) y toda diferencia o controversia que surja entre las partes con respecto a la interpretación, significado o efecto de este acuerdo o en relación con los derechos u obligaciones aquí comprendidos se resolverán por arbitraje que se llevará a cabo en el (país), bajo las reglas de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional por uno o más árbitros nombrados de conformidad con tales reglas.

11.1 En un país donde no existe la opción de arbitraje, se recurrirá a cualquier otro medio equivalente.

12. Rescisión

Este Acuerdo permanecerá en vigor hasta que:

- se rescinda mediante un aviso escrito de una parte a la otra con tres (3) meses de anticipación como mínimo; o
- se revoque con efecto inmediato por el Administrador de Agencias por el no cumplimiento por parte del Receptor de los procedimientos de liquidación estipulados en el Manual de Servicios a clientes Locales — CASS Import y derechos de terminal.

13. Entrada en vigor

Este Acuerdo entrará en vigor el

.....
(Fecha)

En nombre de las Compañía de Entrega CASS

Firmado como escritura por un Representante autorizado
del Administrador de Agencias:

.....
(firmado como escritura en nombre de:

.....
(Nombre del Receptor)

Firmas del receptor

.....
(Director)

y

.....
(Director o Secretario de la Compañía)

RESOLUCIÓN 853**Apéndice 'E'****FORMULARIO DE SOLICITUD Y DE ACEPTACIÓN****Debe ser completado por un transportista aéreo no miembro de IATA**

AL:

Administrador de Agencias
Asociación del Transporte Aéreo Internacional
800 Place Victoria
P.O. Box 113
Montreal, Quebec H4Z 1M1
Canadá

1. Nombre del solicitante:
Dirección:
.....
2. La Compañía Aérea opera servicios aéreos hacia y desde/dentro de (país o área del CASS-Import);
3. La Compañía Aérea reconoce que ha recibido, entre otras cosas, copias de los siguientes documentos y Resoluciones de IATA, junto con la explicación sobre su contenido, según se requiera:
 - [Resolución 600d](#) IATA, Conocimiento Aéreo — procedimientos del envío de la parte;
 - [Resolución 853](#) de IATA, Sistema de Liquidación de cuentas de carga y Adjunto, Guía de especificaciones técnicas del CASS;
 - El Manual de disposiciones de servicios de carga del ISS;
 - El manual de los servicios a los clientes locales — CASS (Import);
 - [Resolución 893](#) de IATA, Divulgación de la situación de otro miembro decidida en una reunión de IATA;
4. Por la presente, la Compañía Aérea solicita participar en el CASS-Import (país) (denominado en adelante 'el CASS') bajo los siguientes términos y condiciones:
 - 4.1 La Compañía Aérea autoriza al Administrador de Agencias que de aviso a la Oficina de Liquidación de que el nombre de la Compañía de Entrega se ha añadido a la lista de Compañías aéreas CASS en el Primer Anexo del Acuerdo General de Oficinas de Liquidación.
 - 4.2 La Compañía pasará a ser participante en la facturación, con efecto a partir de la fecha en pasa a ser parte del Acuerdo de Oficina de liquidación de conformidad con los términos de este Acuerdo.
 - 4.3 A menos que se disponga de otra manera en los subpárrafos del presente, la Compañía Aérea estará obligada por las mismas condiciones y obligaciones de las otras Compañías aéreas CASS-Import. La Compañía Aérea observará y estará obligada por las disposiciones de los documentos enumerados en el [Párrafo 3](#) del presente, así como las adiciones, supresiones o enmiendas del mismo que se hagan posteriormente, como si la Compañía Aérea fuese miembro de IATA y parte en las Resoluciones o las Secciones de las Resoluciones indicadas en esos documentos.
 - 4.4 Las cantidades para la participación en los CASS Import (*país*) serán aquellas establecidas periódicamente por la Dirección de ISS y de conformidad con la lista de precios comunicada y publicada por la propia Dirección de ISS.
 - 4.5 La cuota de adhesión junto con los importes en las cuotas anuales propias de un transportista aéreo no miembro de la IATA serán pagaderos íntegramente, tras la aceptación de la solicitud actual, por el Administrador de Agencias. La cuantía de los importes para los años naturales posteriores deberá ser aquella establecida periódicamente por la Dirección de ISS, después de considerar los gastos de explotación del CASS, y será pagadera a comienzos de cada año natural. El resto de importes en gastos anuales serán pagados conforme a un programa de pagos establecido por el CASS-Import (*Indicar país*).
 - 4.6 Las condiciones de participación de la Compañía Aérea en el CASS puede ser enmendada periódicamente por la Conferencia de Agencias de Carga después de dar aviso por escrito a la Compañía aérea con una antelación razonable sobre la entrada en vigor de dicha enmienda.
 - 4.7 La participación de la Compañía Aérea en CASS-Import continuará hasta que, o bien:
 - 4.7.1 La Compañía Aérea haya dado aviso (por intermedio del Administrador de Agencias) con trece meses civiles de anticipación y por escrito a la Oficina de liquidación de su retiro del Acuerdo General de Oficina de liquidación y dicho aviso haya entrado en vigor de conformidad con los términos de dicho Acuerdo; o

- △ 4.7.2 El Administrador de Agencias, actuando con la autoridad otorgada por no menos de dos tercios de los miembros de IATA que participan en el CASS-Import (*país*), haya dado aviso por escrito a la Compañía Aérea con una antelación de tres meses civiles, de la terminación de la participación de la Compañía Aérea en el CASS-Import (*país*). En el caso de que el Administrador de Agencias sea quien de el aviso, deberá también dar aviso a la Oficina de liquidación de la terminación de la participación de la Compañía Aérea en el Acuerdo General de Oficina de liquidación; a partir de ese momento La Compañía Aérea cesará de ser parte de ese Acuerdo tres meses civiles a partir de la fecha de dicho aviso.
5. La Compañía Aérea se compromete a indemnizar a la IATA, sus funcionarios y empleados contra toda responsabilidad (incluyendo responsabilidad por gastos legales) por las medidas tomadas u omitidas de buena fe al desempeñar sus funciones con respecto al CASS-Import en virtud de la [Resolución 853](#) y su Adjunto.
6. Esta solicitud puede ser aceptada y luego pasará a ser un contrato obligatorio entre las partes, a la contrafirma por el Administrador de Agencias de la copia duplicada adjunta que se devolverá a la Compañía Aérea a la dirección indicada más arriba.

Debe ser completado por la Compañía Aérea:

Firma:

Nombre:

Título:

Fecha:

Aceptado por y en nombre del Sistema de Liquidación de cuentas de carga de IATA por el Administrador de Agencias

Firma:

Nombre:

Título:

Fecha:

Nota: El presente documento deberá ser firmado en la oficina central de la Compañía aérea, por el Presidente, el Consejero Delegado, el Director Financiero o el Director General, o cualquier otro representante debidamente autorizado tal como se refleje en los documentos constitutivos de la empresa, en la resolución o en el poder notarial.

RESOLUCIÓN 853**Apéndice 'F'****FORMULARIO DE SOLICITUD Y DE ACEPTACIÓN****Debe ser completado por el Agente de manejo de carga en tierra (GHA)**

AL:

Administrador de Agencias
Asociación del Transporte Aéreo Internacional
800 Place Victoria
P.O. Box 113
Montreal, Quebec H4Z 1M1
Canadá

1. Nombre del solicitante:
Dirección:
.....
2. El GHA presta servicios de manejo de carga a los transportistas aéreos que operan servicios hacia y desde/dentro de (país o área del CASS-Import). Las compañías aéreas representadas figuran en la herramienta CASS.
3. El GHA reconoce que ha recibido, entre otras cosas, copias de los siguientes documentos y Resoluciones de IATA, junto con la explicación sobre su contenido, según se requiera:
 - [Resolución 600d](#) IATA, Conocimiento Aéreo — procedimientos del envío de la parte;
 - [Resolución 853](#) de IATA, Sistema de Liquidación de cuentas de carga y Adjunto, Guía de especificaciones técnicas del CASS;
 - El Manual de disposiciones de servicios de carga del ISS;
 - El manual de los servicios a los clientes locales — CASS (Import);
 - [Resolución 893](#) de IATA, Divulgación de la situación de otro miembro decidida en una reunión de IATA;
4. Por la presente, el GHA solicita participar en el CASS-Import (país) (denominado en adelante 'el CASS') bajo los siguientes términos y condiciones:
 - 4.1 El GHA autoriza al Administrador de Agencias que de aviso a la Oficina de Liquidación de que el nombre de manejo de carga en tierra se ha añadido a la lista de Compañías de entrega en el Primer Anexo del Acuerdo de Oficinas de Liquidación.
 - 4.2 El GHA pasará a ser participante en la facturación, con efecto a partir de la fecha en que pasa a ser parte del Acuerdo de Oficina de liquidación de conformidad con los términos de ese Acuerdo.
 - 4.3 A menos que se disponga de otra manera en el Subapartado 4.6.3, el GHA deberá adherirse a los procedimientos establecidos en las Resoluciones pertinentes y sus adjuntos y en el Manual de servicios a los clientes locales del CASS-Import como si fuera un "transportista" en general, y como "Participante Total" o "Participante en la Facturación" y por consiguiente, estará obligado por las mismas condiciones y obligaciones de los otros transportistas de los cuales lo siguiente se señala especialmente a la atención.
 - 4.3.1 El GHA observará y estará obligado por las disposiciones de los documentos enumerados en el [Párrafo 3](#) del presente, así como las adiciones, supresiones o enmiendas del mismo que se hagan posteriormente, como si el GHA fuese una compañía aérea miembro de IATA y parte en las Resoluciones o las Secciones de las Resoluciones indicadas en esos documentos.
 - 4.4 Las cantidades para la participación en los gastos de CASS Import (*país*) serán aquellas establecidas periódicamente por la Dirección de ISS y de conformidad con la lista de precios comunicada y publicada por la propia Dirección de ISS.
 - 4.5 La cuota de adhesión junto con los importes en las cuotas anuales propias de un transportista aéreo no miembro de la IATA serán pagaderos íntegramente, tras la aceptación de la solicitud actual, por el Administrador de Agencias. La cuantía de los importes para los años naturales posteriores deberá ser aquella establecida periódicamente por la Dirección de ISS, después de considerar los gastos de explotación del CASS, y será pagadera a comienzos de cada año natural. El resto de importes en gastos anuales serán pagados conforme a un programa de pagos establecido por el CASS-Import (*Indicar país*).
 - 4.6 La participación del GHA en CASS-Import cesará:
 - 4.6.1 Sólo cuando el GHA haya dado aviso (por intermedio del Administrador de Agencias) con trece meses civiles de anticipación y por escrito a la Oficina de liquidación de su retiro del Acuerdo General de Oficina de liquidación y dicho aviso haya entrado en vigor de conformidad con los términos de dicho Acuerdo; o

- △ 4.6.2 El Administrador de Agencias, actuando con la autoridad otorgada por no menos de dos tercios de los miembros de IATA que participan en el CASS-Import (país), haya dado aviso por escrito al GHA con una antelación de tres meses civiles, de la terminación de la participación de el GHA en el CASS-Import (país). En el caso de que el Administrador de Agencias sea quien de el aviso, deberá también dar aviso a la Oficina de liquidación de la terminación de la participación de el GHA en el Acuerdo General de Oficina de liquidación; a partir de ese momento El GHA cesará de ser parte de ese Acuerdo tres meses civiles a partir de la fecha de dicho aviso.
5. El GHA se compromete a indemnizar a la IATA, sus funcionarios y empleados contra toda responsabilidad (incluyendo responsabilidad por gastos legales) por las medidas tomadas u omitidas de buena fe al desempeñar sus funciones con respecto al CASS-Import en virtud de la [Sección 2](#) de la Resolución 801r y en virtud de la [Resolución 853](#) y su Adjunto.
6. Esta solicitud puede ser aceptada y luego pasará a ser un contrato obligatorio entre las partes, a la contrafirma por el Administrador de Agencias de la copia duplicada adjunta que se devolverá al GHA a la dirección indicada más arriba.

Debe ser completado por el GHA:

Firma:

Nombre:

Título:

Fecha:

Aceptado por y en nombre del Sistema de Liquidación de cuentas de carga de IATA por el Administrador de Agencias

Firma:

Nombre:

Título:

Fecha:

Nota:

1) El presente documento deberá ser firmado en la oficina central del GHA, por el Presidente, el Consejero Delegado, el Director Financiero o el Director General, o cualquier otro representante debidamente autorizado tal como se refleje en los documentos constitutivos de la empresa, en la resolución o en el poder notarial.

RESOLUCIÓN 853

Apéndice 'G'

MANUAL DE SERVICIOS A LOS CLIENTES LOCALES — CASS IMPORT Y DERECHO DE TERMINAL CONTENIDO

El contenido del Manual abarcará los siguientes temas en la secuencia indicada a continuación:

- Índice
- Lista de Participantes en las facturaciones
- Glosario
- Esquema del CASS
- Disposiciones y Códigos de conducta de los servicios locales
- Formularios y procedimientos administrativos
- Cumplimentación del AWB
- Calendarios de facturación y remesas
- Documentación de los productos
- Procedimientos de liquidación
- Notificación de cambios
- Contactos en la Administración CASS

△ RESOLUCIÓN 881

TARIFAS REDUCIDAS PARA AGENTES DE CARGA

- △ CAC1(48, CAC/52)881 (except Vencimiento: Indefinite USA) (amended) Tipo: A
- CAC2(48, CAC/52)881 (amended)
- CAC3(48, CAC/52)881 (amended)
- CAC4(48, CAC/52)881 (amended)

SE RESUELVE que, con el propósito de mejorar la capacidad y habilidad profesional de los Agentes de Carga de la IATA (en adelante, los "Agentes") para generar, promover y vender transporte de carga aérea internacional, o para manejar y preparar envíos "listos para el transporte" de conformidad con las Resoluciones aplicables, los Miembros pueden, a su opción, sujeto a las condiciones contenidas en esta Resolución, y sujeto a la política, procedimientos y prioridades del Miembro emisor con respecto al transporte con tarifa reducida, otorgar a dichos Agentes transporte aéreo internacional de pasajeros con un descuento.

PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD

- a) Las aerolíneas miembro que participan en los Sistemas de Liquidación de Cuentas de Carga (CASS) podrán, de forma bilateral, otorgar transporte con tarifa reducida a un Agente, de acuerdo con su Política de Reservas y Emisión de Billetes.
- b) Al solicitar transporte con tarifa reducida según lo dispuesto en esta Resolución, el funcionario responsable del Agente deberá completar y firmar el Formulario de Solicitud que se indica en el [Anexo 'A'](#) de esta Resolución y entregarlo, antes del inicio del viaje, a cada aerolínea miembro que participe en el itinerario.
- c) El Agente será el único responsable de la exactitud de cada Solicitud.
- d) El Miembro que reciba la Solicitud no otorgará el transporte con tarifa reducida si tiene conocimiento de que no se cumplen los requisitos de elegibilidad u otros requisitos, según lo especificado en su Política de Reservas y Emisión de Billetes, o si la Solicitud está incompleta.

RESOLUCIÓN 881

Anexo 'A'

AGENTE X Y Z
(Utilice papel con membrete de la Agencia)

FORMULARIO DE SOLICITUD*
RESOLUCIÓN 881 DE TRANSPORTE CON TARIFA REDUCIDA

Miembro al que se presenta la solicitud
Dirección del agente donde trabaja la persona que viaja (pasajero) (o al que reporta).....

Teléfono de la oficina.....

Apellido del pasajero: Sr./Sra./Srta.

Nombre e inicial del pasajero:.....

Cargo/título del pasajero:.....

Nombre del cónyuge acompañante (si corresponde):.....

Tipo de viaje con descuento

75% de la asignación normal 50% de la tarifa normal

75% de asignación adicional Clase de servicio deseada:.....

Detalles de la solicitud de itinerario (las reservas las realiza el agente):

Desde	Hasta	Aerolínea	N.º de vuelo	Fecha
.....				
.....				

El abajo firmante, debidamente autorizado para firmar en nombre del Agente Autorizado, ha leído y comprendido los términos y condiciones de la [Resolución 881](#) y declara que esta solicitud se realiza de conformidad con dichos términos y condiciones.

Nos comprometemos a pagar el importe de la tarifa adeudada al Miembro como consecuencia de esta solicitud.

Además, nos comprometemos a pagar la tarifa completa aplicable para cada tramo en el que se haya rechazado la aprobación de las compañías de transporte y a remitir dicho importe de acuerdo con la Política de Reservas y Emisión de Billetes del Miembro.

Entendemos que debemos informarle de cualquier cambio en la elegibilidad y, en consecuencia, devolveremos los billetes emitidos en respuesta a esta Solicitud.

Certificamos que la información presentada en esta Solicitud es completa y precisa en todos los aspectos.

Nombre:.....

Cargo en la agencia:.....

Firma:

Sello oficial del agente

Fecha de esta Solicitud:.....

* Este formulario debe ser reproducido exactamente como aparece en el Manual del Agente de Carga IATA sin omisiones, tachaduras o cambios. Debe completarse con máquina de escribir o a mano, en tinta con letra de imprenta.

CERTIFICACIÓN AL MIEMBRO PARA VIAJES DE SU CÓNYUGE

Por la presente certifico que la persona arriba mencionada, que me acompaña en el viaje solicitado, es mi cónyuge. Conozco las restricciones que rigen nuestro viaje conjunto, tal como se describen en el Párrafo 4 de la Resolución 881. No he recibido de usted un billete de avión con tarifa reducida para mi cónyuge durante este año calendario.

Sr./Sra.:

(Firma del pasajero mencionado en la solicitud)

RESOLUCIÓN 883

TRANSPORTE A TARIFA REDUCIDA PARA CANDIDATOS QUE ASISTAN A CIERTOS CURSOS DE FORMACIÓN O EXÁMENES APROBADOS POR IATA (EXCEPTO LOS EE.UU)

CAC1(17)883 (except USA) Vencimiento: Indefinite
CAC2(20)883 Tipo: B
CAC3(20)883

6. Después de la recepción escrita o telegráfica (u oral, si está confirmada por escrito) de la autorización de todos los Miembros participantes, el Miembro al cual se entrega la autorización emitirá el billete para el viaje completo del candidato.

SE RESUELVE que con objeto del permitir a un candidato registrado en un curso aprobado por IATA debidamente organizado, para entrenamiento básico de carga o de Manejo de Mercancías Peligrosas, dirigido por los Servicios de Formación de Agencias de IATA, el viajar entre el punto de trabajo de dicho candidato y el citado centro de formación, bien para recibir formación o efectuar el examen de IATA, los Miembros pueden, sujeto a las provisiones de esta Resolución, conceder a tal candidato transporte aéreo internacional, con un descuento que no exceda del 75% de la tarifa aplicable.

1. El citado transporte será concedido únicamente al candidato que figure empleado por el Agente de Carga IATA por lo menos tres meses consecutivos antes de la fecha del comienzo del viaje y además el Agente del cual el candidato es empleado, deberá ser Agente de Carga IATA por lo menos 12 meses antes de la fecha del comienzo del viaje, teniendo en cuenta que solamente serán elegibles aquellos Agentes de Carga IATA que no esten bajo aviso de desfalco.

2. Si en cualquier momento antes del viaje, sucediera un cambio que afectará a la elegibilidad del Agente de Carga o del candidato (por ejemplo, el Agente es puesto bajo aviso de desfalco o el candidato deja de trabajar con el Agente), el Agente deberá notificárselo inmediatamente al Miembro, el cual deberá devolver inmediatamente el billete, teniendo en cuenta que el Miembro será responsable de la cancelación del transporte a tarifa reducida, solamente si sabe o debería de haber sabido del cambio de elegibilidad.

3. Dicho transporte será concedido por el Miembro contra pago en metálico y la presentación de una autorización escrita facilitada por el Administrador de Agencias, siempre que en dicha autorización figure el nombre del candidato, su número de registro y las fechas del curso de formación o examen.

4. El tramo del viaje de ida, deberá efectuarse no antes de las dos días previos al comienzo del curso o examen de formación, como figura en la citada autorización y el viaje será finalizado dentro de los dos días posteriores a la fecha de terminación del curso o examen; siempre que no existan paradas en el viaje, excepto en los puntos de conexión.

5. No se abonará comisión o remuneración alguna por el transporte a tarifa reducida que se ha facilitado.

RESOLUCIÓN 893**REVELAR LA POSICIÓN DE OTRO
MIEMBRO TOMADA EN UNA REUNIÓN
DE LA IATA**

CAC1(01)893
CAC2(01)893
CAC3(01)893

Vencimiento: Indefinite
Tipo: B

RESOLVIDO que, ningún Miembro deberá revelar a ninguna otra persona que no sea un Miembro o la Secretaría de la IATA la posición adoptada por otro Miembro durante una reunión de IATA sobre los asuntos de la agencia de transporte de mercancías bajo el riesgo de desacreditar o afectar negativamente el interés de ese Miembro.

RESERVAS GUBERNAMENTALES**ESTADOS UNIDOS**

Orden 80-4-174 emitida el 22 de abril de 1980, aprobada por la Resolución 817 (ahora [893](#)) sujeta a las siguientes condiciones:

(a) Cada miembro de la IATA puede, a su discreción, revelar su propio voto o posición adoptada en cualquier reunión de la IATA.

(b) Que se incluya un voto contado en las actas de las reuniones de la IATA producidas por el comité y publicadas.

GLOSARIO DE TÉRMINOS USADOS COMUNMENTE

ACCESORIOS, MERCANCÍA (Accessories, commodity), tarifas para una mercancía específica y se refiere a artículos adicionales que no son indispensables para el uso normal de la mercancía o no son, por lo tanto, un componente integral de la misma pero están destinados para el uso con la susodicha mercancía.

AGENTE DE DESPACHO DE ADUANA (Customs clearance agent), es el agente designado por el consignatario para efectuar despachos de Aduana en nombre de dicho consignatario.

AVISO DE CORRECCIÓN DE CARGOS POR EL TRANSPORTE DE CARGA (CCA), (Cargo charges correction advice), documento utilizado para el aviso de cambios producidos en los cargos por el transporte y/u otros cargos y/o forma de pago.

BONO DE CREDITO (Miscellaneous Charges Order) (MCO), documento emitido por el transportista o su agente junto con el Billete de Pasaje y Comprobante de Equipaje, y que puede utilizarse solamente para pago de equipajes enviados como carga.

CARGA (Cargo), equivalente al término 'mercancías', significa cualquier propiedad transportada o a ser transportada en un avión, excepto correo u otra propiedad transportada bajo los términos de un convenio postal internacional, equipaje o propiedad del transportista; siempre que el equipaje transportado bajo el Conocimiento Aéreo se trate de carga.

CARGA, TRANSBORDO (Cargo, transfer), carga que llega a un punto por un transportista y que continúa su viaje desde ese punto con otro transportista.

CARGA VALIOSA (Valuable cargo), definición según la Resolución 012.

CARGO (Charge), cantidad a ser pagada por el transporte de carga basada en la tarifa aplicable para tal transporte; o la cantidad a ser pagada por un servicio especial o accesorio en conexión con dicho transporte.

CARGO DE VALUACIÓN (Charge, valuation), cargo para el transporte de mercancías, basado en el valor declarado de las mismas.

CARGO MÍNIMO (Charge, minimum), cantidad mínima que se cobra por el transporte del envío.

CARGO POR PESO (Charge, weight), cargo para el transporte de mercancías basado en su peso.

CARGO POR VOLUMEN (Charge, volume), cargo por el transporte de mercancías basado en su volumen.

CARGOS, COMBINACIÓN DE (Charges, combination of), cantidad que se obtiene combinando dos o más cargos.

CARGOS, DE ENVÍO, CARGOS DE EXPEDICIÓN (Charges, forwarding), cargos pagados o a pagarse por transporte terrestre preliminar o transporte aéreo al aeropuerto de salida por una agencia de transporte aéreo o

terrestre que no es un transportista según el Conocimiento Aéreo.

CARGOS, PAGADOS (Charges, prepaid), cargos que se indican en el Conocimiento Aéreo a ser pagados por el embarcador.

CARGOS, REENVÍO (Charges, reforwarding), cargos pagados o a pagar por transporte terrestre o aéreo posterior desde el aeropuerto de destino, por una agencia de transporte aéreo o terrestre que no es un transportista según el Conocimiento Aéreo.

COBRO DE CARGOS DEBIDOS (Charges collect), también denominados «flete al cobro o cargos a pagar posteriormente». Cargos que se anotan en el Conocimiento Aéreo para cobrarlos al consignatario.

COMBINACIÓN, TARIFA O CARGO (Combination, rate or charge), el establecimiento de una tasa o cargo por adición de tarifas o cargos sectoriales.

COMPAÑÍA AÉREA (Airline), incluye al transportista que emite el Conocimiento Aéreo y a todos los transportistas que transportan o se obligan a transportar la carga que figura en dicho conocimiento o a desempeñar otros servicios relacionados con tal transporte aéreo.

COMPAÑÍA AÉREA DE CONEXION (Airline, transferring), el transportista al cual se ha de transferir carga para la continuación del transporte.

COMPAÑÍA AÉREA DISTRIBUIDORA (Airline, delivering), el transportista que efectúa la entrega al consignatario o a su agente.

COMPAÑÍA AÉREA EMISORA (Airline, issuing), el transportista cuyo Conocimiento Aéreo se emite.

COMPAÑÍA AÉREA PARTICIPANTE (Airline, participant), el transportista en cuyas rutas se realizan o emprenden una o más secciones de transporte bajo el Conocimiento Aéreo.

COMPAÑÍA AÉREA PRIMERA (Airline, first), el transportista participante en cuyas rutas aéreas se realiza o emprende la primera sección de transporte bajo el Conocimiento Aéreo.

COMPAÑÍA AÉREA RECEPTORA (Airline, Receiving), compañía aérea participante que recibe los envíos de la compañía aérea transbordadora en un punto de transbordo.

COMPAÑÍA AÉREA TRANSBORDADORA (Airline, Transferring), compañía aérea participante que transborda el envío a una compañía aérea receptora en un punto de transbordo.

COMPAÑÍA AÉREA ÚLTIMA (Airline, last), compañía aérea participante en cuyas rutas aéreas se realiza o emprende la última sección de transporte bajo el Conocimiento Aéreo; ó a fin de determinar la responsabilidad de cobro de cargos debidos y sumas de desembolso, la compañía aérea que entrega el envío al consignatario, haya participado o no dicha compañía aérea en el transporte.

CONDICIONES DE TRANSPORTE (Conditions of carriage), términos y condiciones establecidos por un Transportista con respecto al transporte que se proporciona.

CONDICIONES DEL CONTRATO (Conditions of contract), términos y condiciones que figuran en el Conocimiento Aéreo.

CONOCIMIENTO AÉREO (Air Waybill), documento realizado por o en nombre del expedidor que evidencia el contrato entre el expedidor y el(los) transportista(s) para el transporte de mercancías en los itinerarios del(de los) transportista(s).

CONOCIMIENTO AÉREO, NEUTRAL (Air waybill, neutral), Conocimiento Aéreo estándar sin ninguna forma de identificación del transportista emisor.

CONOCIMIENTO AÉREO SUSTITUTIVO (Air Waybill, Substitute), Conocimiento Aéreo provisional que contiene solamente información limitada por la ausencia del Conocimiento Aéreo original y es el documento emitido para amparar el envío de la carga en ausencia del Conocimiento Aéreo original.

CONSIGNADOR (Consignor), equivalente al término 'expedidor'; la persona cuyo nombre figura en el Conocimiento Aéreo como la parte que ejecuta el contrato con el(los) transportista(s) para el transporte de mercancías.

CONSIGNATARIO (Consignee), persona cuyo nombre se indica en el Conocimiento Aéreo y a quien el transportista envía las mercancías.

DERECHO ESPECIAL DE GIRO (Special Drawing Right, SDR), activo de reserva usado como unidad de cuenta, tal como lo define el Fondo Monetario Internacional (FMI).

DESCUENTO, CANTIDAD DE (Quantity discount) porcentaje de reducción de una tarifa basada en la cantidad.

DESTINO (Destination), el último lugar de parada de acuerdo con el contrato de transporte.

DESVIACIÓN (Rerouting), ruta a seguir según enmienda o modificación de aquella que figura originalmente en el Conocimiento Aéreo.

DÍAS (Days), se refiere a todos los días de la semana incluyendo domingos y feriados legales.

DISTRIBUCIÓN DE LA CARGA (Cargo disassembly), separación de una o más de las partes componentes de un envío (de las otras partes de dicho envío) con el objeto de presentarlas a las autoridades de Aduana a solicitud específica de las mismas.

EMBARGO (Embargo), la negativa de una compañía aérea durante un periodo de tiempo limitado para aceptar el transporte por cualquier itinerario o segmento de lo mismo y a/o desde cualquier área, o punto de conexión de compañía aérea, de cualquier mercancía, tipo o clase de carga debidamente presentada.

ENVÍO (Consignment), equivalente al término 'embarque o expedición'; significa que el transportista ha aceptado de un expedidor una o más piezas de mercancías de una

vez y en una dirección, recibidas en un lote y que se transportan bajo un Conocimiento Aéreo a un consignatario y a una dirección de destino.

ENVÍO AÉREO, NOTA DE (Consignment note, Air) — véase Conocimiento Aéreo.

ENVÍO CONSOLIDADO (Consolidated consignment), envío de múltiples bultos originada por más de una persona habiendo acordado cada una de ellas el transporte aéreo con otra persona que no sea un transportista aéreo regular.

ENVÍO MIXTO (Consignment, mixed), un envío de diferentes mercancías, artículos u objetos, ya sean embalados o atados juntos o contenidos en paquetes separados y para la que se aplican diferentes tarifas.

EQUIPAJE NO ACOMPAÑADO (Baggage, unaccompanied), equipaje enviado como carga.

ESTADIA (Demurrage), significa los derechos variables cobrados a los transportistas y/o clientes por el uso, fuera del tiempo concedido gratuitamente, de Recipientes de Unidad de Carga (ULDs) que son propiedad del transportista.

EXPEDICIÓN (EMBARQUE) (Shipment) — véase Envío.

EXPEDIDOR (EMBARCADOR) (Shipper) — véase Consignador.

FRANCO FRANCES ORO (FRENCH GOLD FRANCS), francos de 65 1/2 miligramos de oro con una ley de novecientas milésimas.

ITINERARIO (Routing), es el itinerario a seguir, tal como se especificó en principio en el Conocimiento Aéreo.

ITINERARIO COMPLETO (Route, through), itinerario total desde el punto de salida hasta el punto de destino.

MANIFIESTO DE TRANSBORDO (Transfer Manifest), documento preparado por el transportista transbordador según la transferencia de carga interlineal y aceptada por el transportista receptor, como recibo del envío transferido.

MERCANCÍA, PIEZAS (Parts, commodity), respecto de las tarifas de una mercancía específica; aquellos objetos que son indispensables para el uso normal de una mercancía o constituyen un componente integral de la misma sin incluir suministros.

MONTAJE DE LA CARGA (Assembly, Cargo), la recepción y tenencia separada de paquetes y bultos para despacharlos posteriormente como un envío.

NORMAS (Rules), los términos y condiciones generales de transporte.

NOTA DE ENVÍO, AÉREO (Consignment note, Air) — véase Conocimiento Aéreo.

NUMERO DE VUELO (Flight number), la designación numérica de un vuelo.

PARTE DE IRREGULARIDADES (IRP) (Report, Irregularity), documento equivalente al término «Aviso de No-Entrega».

PRORRATEO (Prorate), (aquí se utiliza como nombre), porción de una tarifa conjunta o cargo obtenida por prorrateo.

PRORRATEAR (Proration), división de una tasa conjunta, o cargo entre los transportistas implicados según las bases acordadas.

PRORRATEAR, MILLAS (Proration, Mileage), división basándose en las millas locales respectivas.

PRORRATEAR, TARIFA (Proration, Rate), división basándose en las tarifas locales respectivas.

RECIPIENTE DE UNIDAD DE CARGA (ULD) (Unit Load Device), pallet ó contenedor de una aeronave.

RESERVA (RESERVATION), equivalente al término «booking»; adjudicación anticipada de espacio o de la capacidad de peso para las mercancías.

SERVICIO DE ENTREGA (Delivery service), transporte de envíos de entrada desde el aeropuerto de destino a la dirección del consignatario o su agente designado o hasta la custodia de la Agencia de Gobierno apropiada cuando sea necesario.

SERVICIO DE RECOGIDA (Pick-up service), transporte de envíos que salen desde el punto de recogida hasta el aeropuerto de salida.

TARIFA (Rate), la cantidad que cobra el(los) transportista(s) para transportar una unidad de mercancías y es la tarifa actual que el transportista, en la publicación que generalmente utiliza para publicar tarifas, ofrece al público o al segmento apropiado del público, como la tarifa aplicable para transportar una unidad de peso (o volumen) y/o valor de mercancías.

TARIFA (Tarif), tarifas publicadas, cargos y normas relacionadas con las mismas.

TARIFA, CANTIDAD (Rate quantity), tarifa unitaria inferior a la normal y que se aplica a los envíos que reúnan las exigencias de peso específico.

TARIFA, CARGA GENERAL (Rate, general cargo), tarifa para transporte de carga que no sea tarifa de clase o tarifa para una mercancía específica.

TARIFA, CLASE (Rate, class), tarifa aplicable a una clase de mercancías específicamente designada.

TARIFA, CONJUNTA (Rate, joint), tarifa que se aplica al transporte con dos o más transportistas, publicada como una cantidad única.

TARIFA, CONSTRUIDA (Rate, constructed), tarifa distinta a la especificada.

TARIFA, DIRECTA (Rate, through), tarifa total desde el punto de salida al de destino.

TARIFA, ESPECIFICADA (Rate, specified), tarifa especificada en la Resolución de Conferencias Coordinadoras de Tráfico de IATA.

TARIFA LOCAL (Rate, local) es equivalente al término «tarifa en-línea»; tarifa que se aplica al transporte con las líneas de un único transportista.

TARIFA, MERCANCÍA ESPECIFICA (Rate, specific commodity), tarifa aplicable al transporte de mercancías específicamente designadas.

TARIFA NORMAL (Rate, Normal), tarifa general de carga especificada sin descuento.

TARIFA, PROPORCIONAL (Rate, proportional), tarifa que se usa solamente en combinación con otras tarifas para establecer una tarifa directa.

TARIFA, PUBLICADA (Rate, published), tarifa cuya cantidad está específicamente representada en la publicación que el transportista utiliza generalmente para establecer dichas tarifas.

TARIFA SECTORIAL (Rate, Sectional), tarifa establecida y usada por uno o más transportistas regulares (incluyendo tarifas locales o conjuntas) para un sector de una ruta directa.

TARIFAS, COMBINACIÓN DE (Rates, combination of), la cantidad que se obtiene combinando dos o más tarifas.

TRANSBORDO (Transfer), movimiento de carga de un transportista a otro a cargo del manifiesto de transbordo.

TRANSBORDO DE EMBARQUE (Transshipment), transbordo de la carga desde un avión a otro.

TRANSITO (Transit), lugar de parada en ruta donde la carga permanece a bordo.

TRANSPORTE, INTERLINEA (Carriage, Interline), transporte por itinerarios de dos o más partes que tengan un Acuerdo.

TRANSPORTE, INTERNACIONAL (Carriage, International) (excepto para los fines del Convenio de Varsovia), el transporte en el cual, conforme al contrato de transporte, el lugar de salida y cualquier lugar de aterrizaje están situados en más de un Estado. Según se lo utiliza en esta definición, el término 'Estado' incluye todo el territorio sujeto a la soberanía, mandato, autoridad o administración fiduciaria.

VALOR DECLARADO PARA TRANSPORTE (Declared value for carriage), valor de las mercancías declaradas al transportista por el expedidor al consignador para determinar los cargos o establecer el límite de la responsabilidad del transportista por pérdida, daño o demora.

VENTA (SALE), la emisión ó cumplimentación de un Conocimiento Aéreo u otro documento de transporte.

ÍNDICE ALFABÉTICO

Asunto	Resoluciones y Secciones Páginas
Acreditación	Página 2
Administrador de Agencias	829
Arbitraje	805zz(6)
Automatización de la carga aérea	Página 37
Aviso de Cambio	805zz, An. 'B'
Cambios de	
— propiedad, estado legal, nombre, dirección	805zz(5)
CASS-Grupo de gestión de la Conferencia de Agencias de Carga (C-CMG)	825
Capacitación Profesional (IATA/FIATA)	Página 3
CASS — véase Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga	Página 30
Certificado de acreditación	Página 7
Código numérico para Oficinas de Carga IATA	821
Conocimiento Aéreo	600a
Consejo Consultivo de la IATA/FIATA	801c
Consejo Consultivo Local (LCC)	827
Criterios para el registro y la retención	Página 11
Declaración de Conformidad General para el Nombramiento de Agentes Acreditados	Página 89
Definiciones de términos usados en las Resoluciones de Agencias de Carga	823
Envío	
— el envío	600
— envíos «listos para el transporte»	833
Etiqueta codificada en barras	606
Etiqueta no codificada en barras	606a
Etiquetas reglamentarias para envíos especiales	607
Garantías Financieras	817
Infracción de procedimientos en la cumplimentación de Conocimientos Aéreos	
— consecuencias	831
Logo de IATA, utilización del	Página 6
Medidas de seguridad para envíos consolidados previstos	833a
Presentación del CASS	Página 30
Presentación de la Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas	Página 18
Procedimientos para desembolsos	614
Programa europeo de carga aérea	Página 1
Programas IATA/FIATA de capacitación de carga aérea	Página 3
Realización de revisiones por el comisionado de agencias de carga	811e
Realización de revisiones por parte del comisionado para Asociados CASS	811f
Reglamentos sobre el transporte de animales vivos	620

Asunto	Resoluciones y Secciones y Páginas
Reglamentos IATA sobre Mercancías Peligrosas	618
Seguridad	
— de la Carga Aérea	Página 15
— Medidas de, para envíos consolidados previstos	833a
Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga (CASS)	
— importes cobrados en el lugar de destino	853
— Presentación del CASS	Página 30
— sistema de liquidación de cuentas de carga (CASS)	851
Solicitud del Expedidor para Cambiar cantidades en el Conocimiento Aéreo	612
Tarifas Reducidas para Agentes de Carga	881
— Formulario de solicitud	881, An. 'A'
Tarifa Reducida de Transporte para Candidatos que Asistan a Ciertos Cursos de Formación o Exámenes Aprobados por IATA	883
Utilización de Códigos de Barra en Aplicaciones de Carga	1600t

PUBLICACIONES DE INTERES ESPECIAL PARA LOS AGENTES DE CARGA

MANUAL DEL CONOCIMIENTO AEREO (AIR WAYBILL HANDBOOK)

Esta es la guía oficial para la emisión del Conocimiento Aéreo. Preparada para un grupo internacional de expertos de compañías aéreas, explica en detalle la forma en que debe registrarse cada anotación en el Conocimiento Aéreo. Se publica anualmente solamente en Inglés.

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA EL INTERCAMBIO DE MENSAJES RELATIVOS AL TRATAMIENTO DE LA CARGA (CARGA-IMP)

La automatización de la carga entre las compañías aéreas y la Aduana solo puede funcionar eficazmente si está basada en procedimientos aceptados universalmente en lo que respecta a formatos de mensajes. Carga-IMP es la fuente oficial de las especificaciones de mensajes que abarcan la asignación de espacio, información sobre el Conocimiento Aéreo, manifiesto de vuelo, contabilidad, estados, discrepancia, embargo y sistemas propuestos entre las compañías aéreas y aduanas. Incluye también una lista de cifrado y descifrado de todos los códigos y abreviaturas aprobadas incluyendo los identificadores de lugar. Se publica anualmente en Inglés.

REGLAMENTO SOBRE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS DE IATA

El transporte aéreo para las mercancías peligrosas se ha convertido en una parte muy importante del negocio de la carga aérea. Debido a la naturaleza de estas mercancías, se deben tomar precauciones especiales para no dañar a los pasajeros, personal y equipo. El Reglamento sobre las Mercancías Peligrosas de IATA contiene todas las disposiciones exigidas por la QACI y normas que han sido universalmente aceptadas por las compañías aéreas para empaquetar correctamente y transportar de manera segura las mercancías peligrosas por vía aérea. Se publica anualmente en Inglés, Alemán, Español y Francés, Japonés, Ruso y Chino.

REGLAMENTO SOBRE ANIMALES VIVOS

El público en general se preocupa por el bienestar de los animales. Las compañías aéreas, expedidores e intermediarios implicados en el transporte aéreo de animales vivos tienen mucho interés en que los animales lleguen a su destino final en buenas condiciones sanitarias. Se publica anualmente en Inglés y en Francés, Español y Chino.

GUIA DE CODIGOS DE LINEAS AEREAS

Contiene información completa sobre identificadores de líneas aéreas, números de códigos de tres dígitos, direcciones de los jefes de reservas, direcciones de la oficina de control y de notificación de emergencias así como también límites de tiempo para la emisión de billetes, coordinadores de tiempos mínimos de conexión, y la lista de líneas aéreas que utilizan procedimientos de reconfirmación. Incluye los identificadores de Lugar de tres letras que se utilizan en las reservas, horarios, tarifas y emisión de billetes. Se publica en Inglés.

MANUAL DEL AGENTE DE CARGA IATA

Establece las Resoluciones y otras disposiciones que son interesantes para los Agentes de Carga IATA en ejercicio de sus derechos y obligaciones como Agentes registrados, y contiene información de valor práctico en su trabajo diario. Los Manuales están publicados en Inglés, Español y Francés.

MANUAL DE LA IATA SOBRE EL MANEJO DE CARGA PERECEDERA (perishable cargo manual)

El Manual de la IATA sobre el Manejo de Carga Perecedera es una guía de consulta para todas las partes que participan en el embalaje y manejo de mercancías perecederas para el transporte aéreo. Proporciona a los productores y expedidores información sobre los requisitos de embalaje y preparación que ayudará a minimizar los daños y pérdidas, y más importante aún, mantener la calidad de los productos durante toda la cadena de transporte. Se publica cada dos años en inglés únicamente.

MANUAL SOBRE RECLAMOS DE CARGA Y PREVENCIÓN DE PÉRDIDAS (CARGO CLAIMS AND LOSS PREVENTION HANDBOOK)

Tanto para las líneas aéreas como para los Agentes de carga/Intermediarios de carga los reclamos de carga resultan en clientes contrariados, costos adicionales y despilfarro de recursos. Aunque es imposible eliminar por completo los reclamos de carga, un tratamiento apropiado de los reclamos puede llevar a reducir considerablemente las pérdidas e inconvenientes. Este nuevo manual, lleno de información práctica, constituye una fuente de información completa para las líneas aéreas, expedidores y otros que tengan interés en lograr un tratamiento de reclamos eficaz en función y prevenir pérdidas. En octubre de 2007 se publicará la segunda edición de este popular manual.

PARA COMUNICARSE CON IATA CARGO

Cargo Services

International Air Transport Association
IATA Center
33, route de l'Aéroport
Geneva,
Switzerland
www.iata.org/cs

Internet: Visite nuestro sitio en la web en www.iata.org/whatwedo/cargo/Pages/index.aspx

Cargo Agency

International Air Transport Association
Torre Europa
Paseo de Castellana 95
28046 Madrid, Madrid
Spain
www.iata.org/cs

Manual del Programa Europeo de Carga Aérea (EACP)

ISBN 978-92-9272-120-6

International Air Transport Association

Customer service: www.iata.org/cs

+1 800 716 6326

iata.org/publishing



Printed in Canada