

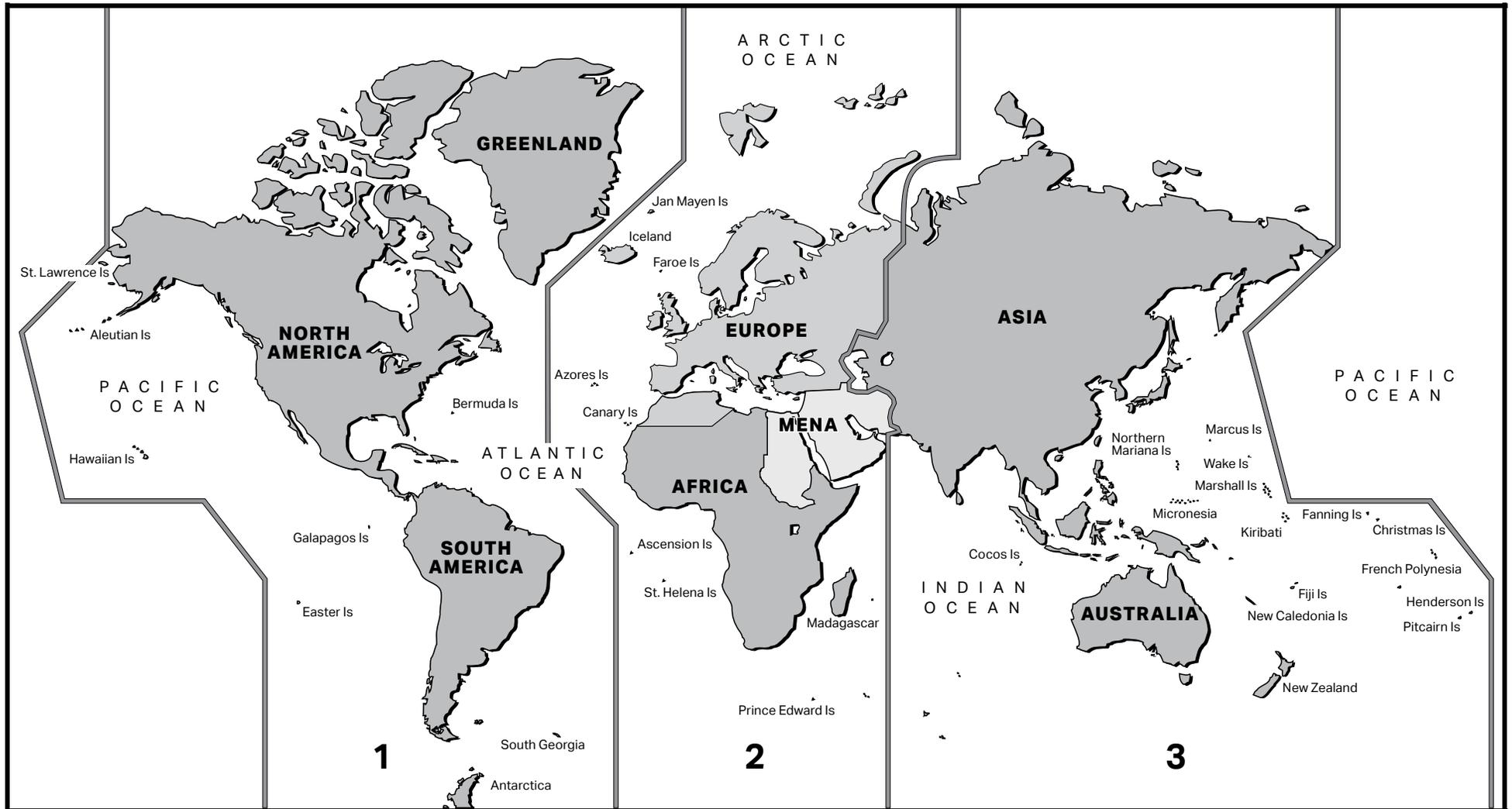
Válido a partir del 1º de octubre de 2024

Manual del Programa Latinoamericano de Cargas Aéreas (LAACP)

Edición 4



ÁREAS IATA



ÁREA 1 • NORTE, CENTRO Y SUDAMÉRICA Y SUS CERCANÍAS

ÁREA 2 • EUROPA, MEDIO ORIENTE, AFRICA

ÁREA 3 • EXTREMO ORIENTE, AUSTRALIA, NUEVA ZELANDIA E ISLAS DEL PACÍFICO

Válido a partir del 1º de octubre de 2024

Manual del Programa Latinoamericano de Cargas Aéreas (LAACP)

Edición 4

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.

Manual del Programa Latinoamericano de Cargas Aéreas (LAACP)

ISBN 978-92-9272-017-9

International Air Transport Association

Customer service: www.iata.org/cs

+1 800 716 6326

iata.org/publishing



CONTENIDO

Página

Preámbulo	vii
Funcionamiento del programa latinoamericano de cargas aéreas.....	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 Mantenimiento de Intermediarios	11
 Sección 2	 13
Criterios Financieros — Argentina	15
Criterios Financieros — Brasil	15
Criterios Financieros — Chile	17
Criterios Financieros — Colombia	19
Criterios Financieros — Costa Rica.....	19
Criterios Financieros — Ecuador	20
Criterios Financieros — Mexico	20
Criterios Financieros — Peru.....	21
Criterios Financieros — Uruguay.....	22
Criterios Financieros — Venezuela	23
Criterios Financieros Aplicables a los Países Restantes de América Latina, América Central y el Caribe.....	23
La seguridad de la carga aérea y protección del activo	24
Especificaciones y cumplimentación del conocimiento aéreo	26
Aceptación de mercancías peligrosas, animales vivos y carga perecedera	26
Reglamentación de IATA sobre mercancías peligrosas.....	27
Reglamentación para el transporte de animales vivos.....	28
Manejo de carga perecedera manual de la reglamentación de IATA sobre carga perecedera (PCR).....	29
Directrices para el envío de substancias infecciosas	30
Los sistemas de liquidación de cuentas de carga — CASSlink (enlace CASS)	31
Cambios dentro de una Agencia que necesitan la aprobación de IATA	33
Procedimientos para los reclamos de carga aérea	33
Cargos por valor.....	34
Peso cobrable	34
Peso por volumen	35
Nuevo procedimiento para cumplimentar el conocimiento aéreo.....	35
Cálculo del cargo por peso	36
Reglamentación de Mercancías Peligrosas en Formato Electrónico (eDGR).....	36
Cargos por cobrar	37
Recipiente de unidad de carga (Unit Load Device) (ULD)	37
Procedimientos de intercambio de mensajes de carga (Cargo-IMP)	38

Automatización de la carga aérea	39
Convenios/protocolos.....	43
Lista de los Miembros de IATA.....	91
Declaración de consentimiento general.....	94
Compañías Aéreas de IATA que Nombran Agentes por Declaración de Conformidad.....	95

Sección 3..... 99

Número de la resolución CSC:

600	El Envío	101
600a	Conocimiento Aéreo	102
606	Etiqueta codificada en barras.....	131
606a	Etiqueta no codificada en barras.....	139
607	Etiquetas Reglamentarias para Envíos Especiales.....	142
612	Solicitud del Expedidor para Cambiar Cantidades en el Conocimiento Aéreo y Registro de Envío.....	143
614	Procedimientos para Desembolsos.....	144
618	Reglamentos IATA sobre Mercancías Peligrosas.....	145
620	Reglamentos sobre Animales Vivos.....	145
670	Procedimientos de Intercambio de Mensajes de Carga	146
671	Enmiendas a los Procedimientos de Intercambio de Mensajes de Carga (Cargo-IMP)	146

Número práctica recomendada CSC:

1600t	Utilización de Códigos de Barra en Aplicaciones de Carga.....	152
-------	---	-----

Número de la resolución CAC:

801c	Consejo Consultivo IATA/FIATA	152
801r	Procedimientos para los Partes de Ventas y Remisión de Fondos	154
801r	Sección 1 — Cobros de Fondos; Irregularidades y Falta de Pago (otras que según el Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga — CASS-Export) (excepto Australia)	154
801r	Sección 2 — Envío de Conocimientos Aéreos, Facturaciones, Remesas y Cobros, Declaraciones de Falta de Pago (según el Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga — CASS-Export).....	159
801r	Sección 3 — Consecuencias de la Falta de Pago.....	165
801r	Anexo 'A' — Factura/Ajuste de Ventas Carga	169
811e	Realización de revisiones por el comisionado de agencias.....	170
811f	Realización de Revisiones por parte del Comisionado para Asociados CASS	173
813zz	Normas del Programa Latinoamericano de Cargas Aéreas.....	175
817	Garantías financieras.....	200
821	Código numérico IATA de Oficina de Carga	205
823	Definiciones de Términos Usados en las Resoluciones de Agencias de Carga	206
825	CASS-Grupo de gestión de la Conferencia de Agencias de Carga (C-CMG).....	211
827	Consejo Consultivo Local (LCC)	212
829	Administrador de Agencias.....	213
831	Consecuencias de la Infracción de Procedimientos en la Cumplimentación de Conocimientos Aéreos	214
833	Envíos Listos para el Transporte.....	215
833a	Medidas de seguridad para envíos consolidados previstos.....	216
851	Sistema de liquidación de cuentas de carga.....	216

	Página
851f El Consejo Consultivo del CASS.....	245
853 CASS-Import y Derechos de Terminal	246
881 Tarifas Reducidas para Agentes de Carga	262
Anexo 'A' — Transporte con tarifa reducida resolución 881	268
883 Transporte a Tarifa Reducida para Candidatos que Asistan a Ciertos Cursos de Formación o Exámenes Aprobados por IATA (excepto los EE.UU)	270
893 Revelar la Posición de Otro Miembro Tomada en una Reunión de la IATA.....	271
Glosario de Términos Usados Comunmente	273
Índice alfabético	277
Publicaciones de interes especial para los agentes de carga.....	279



Manual del Programa Latinoamericano de Cargas Aéreas

PREÁMBULO

Bienvenidos a la 4a edición del Manual de Operaciones del Programa Latinoamericano 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 Latinoamericano de Carga Aérea (LAACP) se ha creado en reconocimiento de las necesidades y circunstancias cambiantes en la Área de Aviación en Latinoamérica, cubriendo los siguientes países donde existe una operación de CASS: Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Mexico, Panama, Peru, Uruguay y Venezuela.

El LAACP 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 de la área Latinoamericana.

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 Latinoamericano de Carga Aérea (el Consejo Conjunto).

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 edición incluye Resoluciones adoptadas o modificadas por la 51a. Conferencia de Agencias de Carga y Votos por Correo realizados en noviembre del 2023.

El siguiente es un resumen de esas modificaciones:

Resolución 801c - Consejo Consultivo IATA/FIATA

- Modificación de la sección 2.1.

Resolución 813zz - Normas del Programa Latinoamericano de cargas aéreas

- Especificación de la capacidad e indemnización del comisario/defensor del pueblo en el texto de la resolución.
- Reformulación de la resolución para cumplir con las Normas del Programa y los criterios operativos aplicables en la región.

Resolución 817 - Garantías financieras

- Reformulación de la resolución para asegurar requisitos claros para la Garantía de compañía de carga.
- Modificación del párrafo 3.3 que sugiere compartir las evaluaciones de los proveedores de valores financieros con los grupos locales o regionales.

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

- Adición de una nueva definición de Consejo Consultivo Local (LCC).
- Eliminación de la definición de LCAG-C.
- Eliminación de referencia al ICAP.
- Eliminación de la definición de CPG.
- Adición de una nueva definición CASS-Grupo de Gestión de la Conferencia de Agencias de Carga (C-CMG).

Resolución 825 - CASS-Grupo de gestión de la Conferencia de agencias de carga (C-CMG)

- Adopción de la nueva [Resolución 825](#) para establecer el C-CMG con un alcance y términos de referencia definidos con disposiciones que permitan que un grupo de trabajo local en cualquier país o grupo de países, llamado 'Consejo Consultivo Local (LCC)', pueda ser establecido periódicamente por la Conferencia de Agencias de Carga y/o el CPCMG, cuando corresponda, con un alcance y términos de referencia definidos para realizar consultas y asesorar sobre cuestiones locales específicas.

Resolución 827 - Consejo Consultivo Local (LCC)

- Adopción de la nueva [Resolución 827](#) con disposiciones para permitir que un grupo de trabajo local en cualquier país o grupo de países, llamado "Consejo Consultivo Local (LCC)", sea establecido de vez en cuando por la Conferencia de Agencias de Carga y/o el CPCMG, cuando corresponda, con un alcance y términos de referencia definidos para consultar y asesorar sobre temas locales específicos.

Resolución 829 - Administrador de Agencias

- Reemplazo del Presidente del CPCMG por el Presidente del C-CMG.

Resolución 851 - Sistema de liquidación de cuentas de carga

- Enmienda del [Apéndice 'D4'](#) para incluir múltiples cambios editoriales para aumentar la legibilidad y mejorar la comprensión del Apéndice.
- Supresión del apartado 2 (Grupo Consejero Local de Clientes-Carga (LCAG-C)).
- Modificación del apartado 10 para eliminar la referencia a LCAG-C.
- Se agregó una nota secretarial como preámbulo en las disposiciones relativas a las disposiciones actuales del grupo local, para dirigir al nuevo Consejo Consultivo Local.

- Eliminación de las referencias al CPG del preámbulo.
- Ajustes al apartado 10 para incluir referencias al Consejo Consultivo Local (LCC) y al C-CMG.
- Eliminación de la nota de cuota de ingreso a la CASS en el Anexo E & F, punto 4.4.

Resolución 851f - El Consejo Consultivo del CASS

- Se agregó una nota secretarial como preámbulo en las disposiciones relativas a las disposiciones actuales del grupo local, para dirigir al nuevo Consejo Consultivo Local.

Resolución 853 - CASS-Import y derechos de terminal

- Supresión del apartado 2 (Grupo Consejero Local de Clientes-Carga (LCAG-C)).
- Modificación del apartado 10 para eliminar la referencia a LCAG-C.
- Se agregó una nota secretarial como preámbulo en las disposiciones relativas a las disposiciones actuales del grupo local, para dirigir al nuevo Consejo Consultivo Local.
- Eliminación de referencias a la CPG en el preámbulo.
- Ajustes a las secciones 9 y 10 para incluir referencias al Consejo Consultivo Local (LCC) y al C-CMG.

Algunas de las Resoluciones que figuran en este manual aún no han sido declaradas en vigor en el momento de esta edición y por lo tanto aparecen en fondo sombreado gris. Esas Resoluciones serán delcaradas en vigor una vez que las aprobaciones gubernamentales sean obtenidas, sin fuese necesario. Una vez que dichas resoluciones sean declaradas en vigor serán notificadas a los intermediaries.

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 email: cac@iata.org.



FUNCIONAMIENTO DEL PROGRAMA LATINOAMERICANO DE CARGAS AÉREAS

Cualquier organización cuyo nombre aparece en la Lista de Intermediarios del Programa Latinoamericano de Cargas Aéreas 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 LAACP. Este órgano determinará los criterios deseados en relación con la acreditación de Intermediarios en el área latinoamericana. Toda modificación de las resoluciones de la Conferencia de Procedimientos serán discutidas por el Consejo Conjunto y sus comentarios serán enviados al IATA/FIATA Consultative Council (IFCC), el cual podrá presentar sus propios comentarios sobre dichas comunicaciones a la Conferencia de Agencias de Carga IATA.

CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES DE ESTE NUEVO PROGRAMA

- Reconocimiento de la función doble de Agente/Expedidor
- Promoción de normas profesionales y procedimientos de operaciones comunes de la industria
- Administración conjunta por representantes de compañías aéreas y de expedidores
- 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 en las 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 que correspondan para que las examinen y aprueben, después de lo cual se les declara en vigor.

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

Cualquier Intermediario IATA que encuentre 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, y/o FIATA;
- IATA, por el portal del cliente www.iata.org/cs.

El LAACP 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 Latinoamericano del Programa de carga aérea, cuenta 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.

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:

- **América Latina:**

https://iata.my.salesforce.com/sfc/p/#2000000008TF/a/5J000000EISc/jIG5ENkWirI35qS_SCAPPiVOqipH_r5_kNh4.XRP1Hs

CÓDIGO NUMÉRICO IATA

Cuando su solicitud es aceptada y usted pasa a ser acreditado, el Administrador del Programa LAACP 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

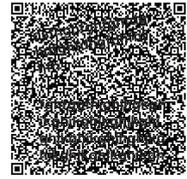
Cargo Introductory

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 mixtos
- 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 MERCANCIAS 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 MERCANCIAS 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 MERCANCIAS PELIGROSAS Y SU SENSIBILIZACIÓN (CATEGORÍA 4: PARA PERSONAL QUE PROCESA CARGAS QUE NO INCLUYEN MERCANCIAS PELIGROSAS)

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

FORMACIÓN EN LA REGLAMENTACIÓN SOBRE MERCANCIAS 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: XXXXXXXXXXXX

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 MANTENIMIENTO DE INTERMEDIARIOS

PROGRAMA LATINOAMERICANO DE CARGAS AÉREAS (LAACP)

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 LAACP y al cumplimiento de los requisitos siguientes y aquellos que figuran en la [Resolución 813zz Anexo "B"](#).
- Cualquier aerolínea que expida cartas de porte aéreo en cualquiera de los países incluidos en el Programa.

INTERMEDIARIOS NUEVOS

Los solicitantes deberán cumplir con los requisitos estipulados bajo Criterios Financieros aplicables a su país contenidos en este Manual.

INTERMEDIARIOS ACTUALES

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

- a) La acumulación de 4 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 devolución de cualquier garantía financiera que haya sido proporcionada a IATA, una vez que las condiciones que dieron razón para la solicitud de la misma han sido resueltas.

No se requerirá una revisión financiera antes de la devolución de una garantía financiera a no ser que la garantía presentada fue el solicitada como consecuencia de una revisión financiera cuyo resultado fue insatisfactorio (*). Para casos que no requieren una revisión financiera, IATA se comprometerá devolver la garantía prontamente al recibo de la solicitud de devolución.

Nota: (*) Una garantía financiera que resulta de una revisión financiera insatisfactoria (ver numeral 1 arriba), 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.

REVISIÓN FINANCIERA

Los solicitantes deben enviar sus estados financieros, que incluirán una Declaración de Pérdidas y Ganancias y un Balance de situación, ambos certificados, elaborados

y preparados por una entidad independiente de conformidad con las prácticas contables locales.

La IATA llevará a cabo las revisiones financieras 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, por ejemplo, por 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 financiera.

iii) Rentabilidad: actividades ordinarias antes de impuestos.

iv) Coeficiente de solvencia: siempre que el activo circulante sea igual o mayor que el pasivo, de acuerdo al criterio establecido por país.

Si la revisión financiera tiene como resultado una evaluación insatisfactoria, será necesario requerir al intermediario una garantía financiera hasta el momento en que pueda demostrar una posición financiera 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 a la fecha del plazo establecido, será necesaria una garantía financiera que cubra las ventas en riesgo.

Controversias:

Cualquier controversia se resolverá, en primera instancia, mediante negociaciones entre:

- a) el Intermediario (bien directamente o bien con un representante de su asociación nacional) y la IATA (representada por su asesor financiero). Si durante estas discusiones no se alcanza un acuerdo que satisfaga a ambas partes, entonces.
- b) se constituirá un comité formado por tres representantes neutrales del LAACPJC (el Presidente y un representante de los agentes transitarios y un representante de las aerolíneas) para que considere la controversia.
- c) si sigue sin alcanzarse un acuerdo de este modo, se realizará una solicitud al Mediador (Omdubsman) del LAACP.



SECCIÓN 2

CRITERIOS FINANCIEROS — ARGENTINA

Las cuentas financieras deberán tener una antigüedad inferior a los 8 meses en el momento de su presentación ante IATA y estarán elaboradas por un contador público independiente.

Las cuentas financieras incluirán un balance de situación donde se refleje el activo y el pasivo, una cuenta de pérdidas y ganancias y un informe de estado por parte del contador en relación a su elaboración (si las cuentas financieras se han revisado, certificado o auditado).

Fórmula y la puntuación aplicable a los indicadores financieros:

Las cuentas financieras deberán reflejar:

- Capital circulante mínimo: 10 000 USD
- Patrimonio neto tangible mínimo: 15 000 USD

Requisitos de garantía financiera. La garantía financiera será aplicable a:

- Nuevos solicitantes
- Falta de pago (impago)
- Acumulación de dos (2) casos de irregularidad
- Revisión financiera insatisfactoria

Importe de la garantía financiera:

- Nuevos solicitantes: un mínimo equivalente a 25 000 USD.
- Agentes acreditados: un mínimo equivalente a 25 000 USD o equivalente al promedio de dos periodos de quince días de ventas en efectivo, el importe que resulte mayor.

Todas las garantías financieras serán por un periodo mínimo de un año. Garantías financieras admisibles: garantías bancarias y garantías de seguro expedidas por las entidades aseguradoras autorizadas de IATA. Una vez que haya transcurrido el año, si el Agente no ha tenido problemas de incumplimiento durante los doce meses inmediatamente anteriores y la revisión financiera es satisfactoria, en el momento de su vencimiento la garantía financiera no tendrá que renovarse.

Crterios para la Norma sobre Errores Menores:

Cuando se produzca una segunda irregularidad, no se exigirá la presentación de una garantía si el Agente puede demostrar que había fondos disponibles el día de la remisión. Esta exención únicamente se podrá aplicar una vez al año por cada agente.

CRITERIOS FINANCIEROS — BRASIL

Las cuentas financieras deberán tener una antigüedad inferior a los 6 meses en el momento de su presentación ante IATA y estarán elaboradas por un contador público independiente.

Las cuentas financieras incluirán un balance de situación donde se refleje el activo y el pasivo, una cuenta de pérdidas y ganancias y un informe de estado por parte del contador en relación a su elaboración (si las cuentas financieras se han revisado, certificado o auditado).

Fórmula y la puntuación aplicable a los indicadores financieros:

Las cuentas financieras deberán reflejar:

- Capital circulante mínimo: 25 000 BRL
- Patrimonio neto tangible mínimo: 25 000 BRL
- Las cuentas financieras deberán cumplir las siguientes pruebas de ratios financieras:

Indicadores Financier	Indicador	Fórmula	Puntuación máxima	Resultado de la fórmula	Puntuación correspondiente
Liquidez	ILG	Activos corrientes + Activo a largo plazo / Pasivos corrientes + Pasivo a largo plazo	7	Más de 1,97	7
				1,50 - 1,97	6
				1,25 - 1,49	5
				1,00 - 1,24	4
				0,96 - 0,99	3
				0,91 - 0,95	2
				0,86 - 0,90	1
	Menos de 0,85	0			
	ILC	Activos corrientes / Pasivos corrientes	7	Más de 1,97	7
				1,50 - 1,97	6
				1,25 - 1,49	5
				1,00 - 1,24	4
				0,96 - 0,99	3
				0,91 - 0,95	2
				0,86 - 0,90	1
				Menos de 0,85	0
Deuda	CE	Activos corrientes / Pasivos corrientes + Pasivo a largo plazo	4,2	Menos de 0,50	4,2
				0,50 - 0,59	3,6
				0,60 - 0,89	3,0
				0,90 - 0,99	2,4
				1,00 - 1,19	1,8
				1,20 - 1,34	1,2
				1,35 - 1,49	0,6
				Más de 1,5	0
	PCT	Activos corrientes + Pasivo a largo plazo / Patrimonio neto	9,8	Menos de 0,50	9,8
				0,50 - 0,59	8,4
				0,60 - 0,89	7,0
				0,90 - 0,99	5,6
				1,00 - 1,19	4,2
				1,20 - 1,34	2,8
1,35 - 1,49	1,4				
Más de 1,5	0				
Solvencia	Kanitz	¹ Rentabilidad del patrimonio neto *0,05) + (ILG * 1,65) + (ILC * 3,55) - (ILC * 1,06) - (PCT * 0,33)	7	Más de 5,99	7
				5,00 - 5,99	6
				4,00 - 4,99	5
				3,00 - 3,99	4
				2,00 - 2,99	3
				0,00 - 1,99	2
				(3,00) - (0,01)	1
	Margen neto de explotación	Beneficio neto / Ingresos netos de explotación	5	Menos de (3,00)	0
				Más de 0,14	5
				0,08 - 0,14	4
				0,06 - 0,07	3
				0,04 - 0,05	2
				0,02 - 0,03	1
				Menos de 0,01	0
		¹ Rentabilidad del patrimonio neto = Beneficio neto / Patrimonio Neto	40	Puntuación máxima	
			22	Mínimo para su aprobación	

• Definiciones:

Activos Corrientes: excluye los pagarés o cuentas por cobrar de partes vinculadas, incluidos accionistas, empleados, directivos, asociados, así como el efectivo y los depósitos a plazo comprometidos como garantía.

Pasivos Corrientes: esta cantidad incluye la parte corriente de la deuda a largo plazo.

Activo a Largo Plazo: excluye inversiones, activos fijos y activos intangibles.

Beneficio Neto: equivale a los ingresos netos (una vez deducidos los impuestos y las contribuciones) menos los gastos totales más el resultado financiero neto.

- Requisitos de garantía financiera. La garantía financiera será aplicable a:
 - Nuevos solicitantes
 - Falta de pago (impago)
 - Acumulación de dos (2) casos de irregularidad
 - Revisión financiera insatisfactoria
 - Cambios en la propiedad del Agente superiores al 30 % de las acciones / control de la Agencia
- Importe de la garantía financiera:
 - Nuevos solicitantes: un mínimo equivalente a 25 000 BRL
 - Agentes acreditados: el equivalente al 10 % de las ventas anuales propias del Agente (cargos y fletes cobrados) o un mínimo de 25 000 BRL, el importe que resulte superior.

Todas las garantías financieras serán por un periodo mínimo de un año. Garantías financieras admisibles: garantías bancarias y garantías de seguro expedidas por las entidades aseguradoras autorizadas de IATA. Una vez que haya transcurrido el año, si el Agente no ha tenido problemas de incumplimiento durante los doce meses inmediatamente anteriores y la revisión financiera es satisfactoria, en el momento de su vencimiento la garantía financiera no tendrá que renovarse.

Crterios para la Norma sobre Errores Menores:

Cuando se produzca una segunda irregularidad, no se exigirá la presentación de una garantía si el Agente puede demostrar que había fondos disponibles el día de la remisión. Esta exención únicamente se podrá aplicar una vez al año por cada agente.

CRITERIOS FINANCIEROS — CHILE

Las cuentas financieras deberán tener una antigüedad inferior a los 6 meses en el momento de su presentación ante IATA y estarán elaboradas por un contador público independiente.

Las cuentas financieras incluirán un balance de situación donde se refleje el activo y el pasivo, una cuenta de pérdidas y ganancias y un informe de estado por parte del contador en relación a su elaboración (si las cuentas financieras se han revisado, certificado o auditado).

Fórmula y la puntuación aplicable a los indicadores financieros:

Las cuentas financieras deberán reflejar:

- Capital circulante mínimo: 15 000 USD
- Patrimonio neto tangible mínimo: 15 000 USD
- Las cuentas financieras deben cumplir con los siguientes requisitos adicionales relacionados con el cumplimiento de las siguientes pruebas de ratios financieras:

Indicador financiero	Máxima puntuación posible	Descripción
Liquidez	14	Solvencia a corto plazo
Deuda	14	Nivel de activos financiados por la deuda
Promedio de cobro	7	Días de cobro para cubrir las ventas
Flujo de efectivo	5	Cobertura de deuda a largo plazo mediante ganancias

Fórmula y puntuación aplicable a los indicadores financieros:

Liquidez = Activos corrientes / Pasivos corrientes

Más de 1,99	14 puntos
1.50–1.99	12 puntos
1.25–1.49	10 puntos
1.00–1.24	8 puntos
0.96–0.99	6 puntos
0.91–0.95	4 puntos
0.86–0.90	2 puntos
Menos de 0,85	0 punto

Plazo medio de cobro = (Cuentas por cobrar / Ventas) * 365

Menos de 15 días	7 puntos
15–16 días	6 puntos
17–18 días	5 puntos
19–20 días	4 puntos
21–23 días	3 puntos
24–26 días	2 puntos
27–29 días	1 punto
Más de 30 días	0 punto

Deuda = Pasivo total / Activo total

Menos de 0,4	14 puntos
0.4–0.59	12 puntos
0.6–0.89	10 puntos
0.9–0.99	8 puntos
1.0–1.19	6 puntos
1.2–1.34	4 puntos
1.35–1.49	2 puntos
Más de 1,5	0 punto

Flujo de efectivo = Ganancias después de impuestos / Deuda a largo plazo

0.20	5 puntos
0.18	4 puntos
0.15	3 puntos
0.13	2 puntos
0.10	1 puntos
0.09	0 punto

Definiciones:

Activos Corrientes: deben excluirse las cuentas por cobrar de empresas vinculadas, accionistas, empleados, directores, socios, así como el efectivo y los depósitos a plazo fijo retenidos como garantía.

Pasivos Corrientes: deberá incluirse la parte corriente de la deuda a largo plazo.

Ventas Totales: la cantidad debe aparecer específicamente en los estados financieros y corresponde a las ventas brutas obtenidas en el ejercicio.

Pasivo a Largo Plazo: comprende todas las deudas a largo plazo ante terceros. Deberán excluirse los préstamos concedidos a accionistas o propietarios.

Cuentas por cobrar: deberán mostrarse como un desglose de las cuentas comerciales por cobrar, cargos, comisiones, cuentas por cobrar de empresas vinculadas y anticipos concedidos a proveedores. Deberán excluirse las deudas de dudoso cobro.

Ganancias Después de Impuestos: deberán excluirse los ingresos extraordinarios.

Activo Total: deberán incluirse los activos intangibles.

Pasivo Total: incluye los pasivos corrientes y los préstamos a terceros. Deberán excluirse los préstamos concedidos a accionistas o propietarios. Deberá incluir los pasivos con empresas vinculadas menos el tramo subordinado correspondiente (exigible).

Requisitos de garantía financiera. La garantía financiera será aplicable a:

- Nuevos solicitantes
- Falta de pago (impago)
- Acumulación de dos (2) casos de irregularidad
- Revisión financiera insatisfactoria

Importe de la garantía financiera:

- Nuevos solicitantes: un mínimo equivalente a 10 000 USD.
- Agentes acreditados: el equivalente a dos periodos de ventas basados en el promedio de ventas de los últimos doce meses, o un mínimo de 10 000 USD, el importe que resulte mayor.

Todas las garantías financieras serán por un periodo mínimo de un año. Una vez que haya transcurrido el año, si el Agente no ha tenido problemas de incumplimiento durante los doce meses inmediatamente anteriores y la revisión financiera es satisfactoria, en el momento de su vencimiento la garantía financiera no tendrá que renovarse.

Criterios para la Norma sobre Errores Menores:

Cuando se produzca una segunda irregularidad, no se exigirá la presentación de una garantía si el Agente puede demostrar que había fondos disponibles el día de la remisión. Esta exención únicamente se podrá aplicar una vez al año por cada agente.

CRITERIOS FINANCIEROS — COLOMBIA

Las cuentas financieras deberán tener una antigüedad inferior a los 6 meses en el momento de su presentación ante IATA y estarán elaboradas por un contador público independiente.

Las cuentas financieras incluirán un balance de situación donde se refleje el activo y el pasivo, una cuenta de pérdidas y ganancias y un informe de estado por parte del contador en relación a su elaboración (si las cuentas financieras se han revisado, certificado o auditado).

Fórmula y la puntuación aplicable a los indicadores financieros:

Las cuentas financieras deberán reflejar:

- Capital circulante mínimo: 10 000 USD
- Patrimonio neto tangible mínimo: 15 000 USD

Requisitos de garantía financiera. La garantía financiera será aplicable a:

- Nuevos solicitantes
- Falta de pago (impago)
- Acumulación de dos (2) casos de irregularidad en los últimos 12 meses consecutivos.
- Revisión financiera insatisfactoria

Importe de la garantía financiera:

- Nuevos solicitantes: un mínimo equivalente a 10 000 USD
- Agentes acreditados: el equivalente a dos periodos de ventas (30 días) basados en el promedio de ventas de los últimos 12 meses, o una garantía mínima de 10 000 USD el importe que resulte mayor.

Todas las garantías financieras serán por un periodo mínimo de un año. Con anterioridad al vencimiento de la garantía financiera y una vez que se haya realizado la revisión financiera, si los resultados financieros son satisfactorios y el Agente Acreditado no ha tenido problemas de incumplimiento durante los últimos doce meses, la garantía financiera no tendrá que renovarse.

Críterios para la Norma sobre Errores Menores:

Cuando se produzca una segunda irregularidad, no se exigirá la presentación de una garantía si el Agente puede demostrar que había fondos disponibles el día de la remisión. Esta exención únicamente se podrá aplicar una vez al año por cada agente.

CRITERIOS FINANCIEROS — COSTA RICA

Las cuentas financieras deberán tener una antigüedad inferior a los 6 meses en el momento de su presentación ante IATA y estarán elaboradas por un contador público independiente.

Las cuentas financieras incluirán un balance de situación donde se refleje el activo y el pasivo, una cuenta de pérdidas y ganancias y un informe de estado por parte del contador en relación a su elaboración (si las cuentas financieras se han revisado, certificado o auditado).

Fórmula y la puntuación aplicable a los indicadores financieros:

Las cuentas financieras deberán reflejar:

- Capital circulante mínimo: 10 000 USD
- Patrimonio neto tangible mínimo: 15 000 USD

Requisitos de garantía financiera. La garantía financiera será aplicable a:

- Nuevos solicitantes
- Falta de pago (impago)
- Acumulación de dos (2) casos de irregularidad en los últimos 12 meses consecutivos
- Revisión financiera insatisfactoria

Importe de la garantía financiera:

- Nuevos solicitantes: un mínimo equivalente a 5 000 USD. El valor de la garantía financiera se ajustará para que sea equivalente al promedio de dos periodos de ventas desde que el Agente inició sus operaciones.
- Agentes Acreditados: el equivalente a dos periodos de ventas basados en el promedio de los últimos 6 meses, o un mínimo de 5 000 USD, el importe que resulte mayor.

Todas las garantías financieras serán por un periodo mínimo de un año. Con anterioridad al vencimiento de la garantía financiera y una vez que se haya realizado la revisión financiera, si los resultados financieros son satisfactorios y el Agente Acreditado no ha tenido problemas de incumplimiento durante los últimos doce meses, la garantía financiera no tendrá que renovarse.

Críterios para la Norma sobre Errores Menores:

Cuando se produzca una segunda irregularidad, no se exigirá la presentación de una garantía si el Agente puede demostrar que había fondos disponibles el día de la remisión. Esta exención únicamente se podrá aplicar una vez al año por cada agente.

CRITERIOS FINANCIEROS — ECUADOR

Las cuentas financieras deberán tener una antigüedad inferior a los 6 meses en el momento de su presentación ante IATA y estarán elaboradas por un contador público independiente.

Las cuentas financieras incluirán un balance de situación donde se refleje el activo y el pasivo, una cuenta de pérdidas y ganancias y un informe de estado por parte del contador en relación a su elaboración (si las cuentas financieras se han revisado, certificado o auditado).

Las cuentas financieras que se le presenten deben ser las mismas que las presentadas con el SRI, la entidad fiscal en Ecuador.

Fórmula y la puntuación aplicable a los indicadores financieros:

Las cuentas financieras deberán reflejar:

- Capital circulante mínimo: 10 000 USD
- Patrimonio neto tangible mínimo: 15 000 USD

Requisitos de garantía financiera. La garantía financiera será aplicable a:

- Nuevos solicitantes
- Falta de pago (impago)
- Acumulación de dos (2) casos de irregularidad en los últimos 12 meses consecutivos
- Revisión financiera insatisfactoria

Importe de la garantía financiera:

- Nuevos solicitantes: un mínimo equivalente a 10 000 USD.
- Agentes Acreditados: un mínimo equivalente a 10 000 USD. Se comprobará que la garantía financiera cubra dos periodos de ventas en base al promedio de ventas de pago anticipado de los últimos doce meses.

odas las garantías financieras serán por un periodo mínimo de un año. Con anterioridad al vencimiento de la garantía financiera y una vez que se haya realizado la revisión financiera, si los resultados financieros son satisfactorios y el Agente Acreditado no ha tenido problemas de incumplimiento durante los últimos doce meses, la garantía financiera no tendrá que renovarse

Cráterios para la Norma sobre Errores Menores:

Cuando se produzca una segunda irregularidad, no se exigirá la presentación de una garantía si el Agente puede demostrar que había fondos disponibles el día de la remisión. Esta exención únicamente se podrá aplicar una vez al año por cada agente.

CRITERIOS FINANCIEROS — MEXICO

Las cuentas financieras deberán tener una antigüedad inferior a los 6 meses en el momento de su presentación ante IATA y estarán elaboradas por un contable público independiente.

Las cuentas financieras incluirán un balance de situación donde se refleje el activo y el pasivo, una cuenta de pérdidas y ganancias y un informe de estado por parte del contable en relación a su elaboración (si las cuentas financieras se han revisado, certificado o auditado).

Las cuentas financieras deberán reflejar:

- Capital circulante mínimo: USD10,000
- Patrimonio neto tangible mínimo: USD15,000

Requisitos de garantía financiera. La garantía financiera será aplicable a:

- Nuevos solicitantes
- Falta de pago (impago)
- Quienes incurran en una irregularidad
- Revisión financiera insatisfactoria

Importe de la garantía financiera:

- Nuevos solicitantes: un mínimo equivalente a USD 25,000.
- Agentes Acreditados: los criterios de la garantía financiera se solicitarán como sigue:
 - Los Agentes sin irregularidades en los últimos 24 meses no tendrán que presentar una garantía financiera.
 - Los Agentes sin irregularidades en los últimos 12 meses consecutivos: la garantía financiera será equivalente al promedio de 8 días de ventas de pago anticipado.
 - Los Agentes con de 1 a 3 irregularidades: la garantía financiera será equivalente a 15 días de ventas de pago anticipado.
 - Los Agentes que se hayan declarado en estado de «impago» (falta de pago) deberán presentar una garantía financiera equivalente a 30 días de ventas de pago anticipado.

Todas las garantías financieras serán por un periodo mínimo de un año. En todos los casos, el cálculo del valor de la garantía financiera se basará en los 4 meses que hayan experimentado el mayor número de ventas de los últimos 12 meses anteriores a su renovación o un mínimo equivalente de USD 10,000, el importe que resulte mayor.

La Norma sobre Errores Menores no es aplicable a los Agentes de México según los criterios financieros locales descritos aquí.

CRITERIOS FINANCIEROS — PERU

Declaraciones Financieras de Agentes acreditados: los Agentes deberán presentar la Declaración Anual de Impuestos formal con todos los anexos que apoyan las cantidades declaradas, sometidos a la SUNAT, en la plantilla oficial del gobierno, además el estado de los activos y pasivos, de pérdidas y ganancias al 31 de diciembre del correspondiente año, incluyendo el análisis de las ventas brutas del Agente para poder calcular el índice de volumen de negocios. Todos los documentos de contabilidad y declaración de la SUNAT deben estar debidamente firmados por un envío de copia de la certificación del contador público colegiado.

Las cuentas financieras no deben ser mayores de 8 meses después del final del ejercicio.

Fórmula y la puntuación aplicable a los indicadores financieros:

Los criterios financieros mínimos para los Agentes Acreditados

- Capital circulante mínimo: 10 000 USD
- Patrimonio neto tangible mínimo: 15 000 USD

Requisitos de garantía financiera. La garantía financiera se aplicará a:

- Nuevos solicitantes
- Falta de pago (default)
- Acumulación de 2 irregularidades
- Revisión financiera insatisfactoria
- Cambios en la propiedad superiores al 30 % de las acciones/control de la empresa

El cálculo de la ratio financiera también se aplicará a la revisión y aprobación de las evaluaciones de los estados financieros. Es necesario que los resultados de las ratios sumen un mínimo de 24 puntos para alcanzar una evaluación satisfactoria.

Liquidez = (activos corrientes - pasivos corrientes) Liquidity (current assets-current liabilities)

Más de 1,99	16 puntos
1.50–1.99	14 puntos
1.25–1.49	12 puntos
1.00–1.24	10 puntos
0.96–0.99	8 puntos
0.91–0.95	6 puntos
0.86–0.90	4 puntos
0.84–0.85	2 puntos
Menos de 0,84	0 punto

Deuda (activo total / pasivo total)

Menos de 0,40	16 puntos
0.41–0.59	14 puntos
0.60–0.89	12 puntos
0.90–0.99	10 puntos
1.00–1.19	8 puntos
1.20–1.34	6 puntos
1.35–1.49	4 puntos
1.50–1.54	2 puntos
Más de 1,54	0 punto

△ Ventas (cuentas por cobrar / ventas totales x 365 días)

22–26 días	7 puntos
27–31 días	6 puntos
32–36 días	5 puntos
37–39 días	4 puntos
40–46 días	3 puntos
47–51 días	2 puntos
Más de 52 días	1 punto

*El Agente debe presentar e informar de las VENTAS TOTALES de toda su actividad empresarial, que a menudo son difíciles de identificar en la declaración anual a la SUNAT.

Flujo de efectivo (beneficios después de impuestos / pasivo a largo plazo)

0.20	5 puntos
0.18	4 puntos
0.15	3 puntos
0.13	2 puntos
0.10	1 puntos
Menos de 0,09	0 punto

Total de puntos de ratio máximos: 44 puntos

Requisito satisfactorio mínimo: 24 puntos

Importe de la garantía financiera:

- Agentes acreditados:
 - △ Sin irregularidades, impago o cambio de propiedad en los últimos 12 meses: mínimo de 25000 USD o equivalente a dos períodos de ventas calculados a partir del promedio de las ventas netas pagadas por anticipado de los últimos 12 meses.
 - △ Con irregularidades o declaración de impago o ante un cambio de propiedad superior al 30% de las acciones/control del negocio: en los últimos 12 meses: mínimo de 40 000 USD o equivalente a dos períodos de ventas calculados a partir del promedio de las ventas netas pagadas por anticipado de los últimos 12 meses.

Todas las garantías financieras serán por un periodo mínimo de un año. El cálculo de los últimos doce meses se realizará cuando el agente de carga reciba la notificación de la renovación de la garantía financiera, incremento de dicha garantía y/o como resultado de las evaluaciones financieras anuales.

El riesgo que debe cubrir el Agente al que se le ha solicitado presentar la garantía financiera únicamente se calcula sobre los cargos de flete aéreo, los cargos de comisión de agente y los cargos de comisión de la aerolínea.

El riesgo que debe cubrirse cuando el Agente opere sin una Air Freight financiera deberá ser respaldado por el 100 % o más equivalente en valor al:

- Patrimonio Neto Tangible (patrimonio neto). Las cuentas que deben considerarse para el cálculo se detallan en la declaración anual al grupo SUNAT, en los números de cuentas 414 hasta 424; o,
- Capital circulante (activos corrientes - pasivos corrientes); o
- La suma de patrimonio neto tangible más capital circulante.

Criterios para la Norma sobre Errores Menores:

Cuando se produzca una segunda irregularidad, no se exigirá la presentación de una garantía si el Agente puede demostrar que había fondos disponibles el día de la remisión. Esta exención únicamente se podrá aplicar una vez al año por cada agente.

CRITERIOS FINANCIEROS — URUGUAY

Las cuentas financieras deberán tener una antigüedad inferior a los 8 meses y estarán elaboradas por un contador público independiente.

Las cuentas financieras incluirán un balance de situación donde se refleje el activo y el pasivo, una cuenta de pérdidas y ganancias y un informe de estado por parte del contador en relación a su elaboración (si las cuentas financieras se han revisado, certificado o auditado).

Fórmula y la puntuación aplicable a los indicadores financieros:

Las cuentas financieras deberán reflejar:

- Capital circulante mínimo: 10 000 USD
- Patrimonio neto tangible mínimo: 50 000 USD

Requisitos de garantía financiera. La garantía financiera será aplicable a:

- Nuevos solicitantes
- Falta de pago (impago)
- Acumulación de dos (2) casos de irregularidad en los últimos 12 meses consecutivos
- Revisión financiera insatisfactoria

Importe de la garantía financiera:

- Nuevos Solicitantes: un mínimo equivalente a 5 000 USD
- Agentes Acreditados: equivalente a dos periodos de ventas basados en el promedio de ventas de los últimos seis meses, o un mínimo de 5 000 USD, el importe que resulte mayor.

Todas las garantías financieras serán por un periodo mínimo de un año. Una vez que haya transcurrido el año, si el Agente no ha tenido problemas de incumplimiento durante los doce meses inmediatamente anteriores y la revisión financiera es satisfactoria, en el momento de su vencimiento la garantía financiera no tendrá que renovarse.

Criterios para la Norma sobre Errores Menores:

Cuando se produzca una segunda irregularidad, no se exigirá la presentación de una garantía si el Agente puede demostrar que había fondos disponibles el día de la remisión. Esta exención únicamente se podrá aplicar una vez al año por cada agente.

CRITERIOS FINANCIEROS — VENEZUELA

Las cuentas financieras deberán tener una antigüedad inferior a los 6 meses y estarán elaboradas por un contador público independiente.

Las cuentas financieras incluirán un balance de situación donde se refleje el activo y el pasivo, una cuenta de pérdidas y ganancias y un informe de estado por parte del contador en relación a su elaboración (si las cuentas financieras se han revisado, certificado o auditado).

Las cuentas financieras deberán reflejar:

- Capital circulante mínimo: 5 000 USD
- Patrimonio neto tangible mínimo: 7 500 USD

Requisitos de garantía financiera. La garantía financiera será aplicable a:

- Nuevos solicitantes
- Falta de pago (impago)
- Acumulación de dos (2) casos de irregularidad en los últimos 12 meses consecutivos
- Revisión financiera insatisfactoria

Importe de la garantía financiera:

- Los nuevos solicitantes: Un mínimo de 10.000 USD por un periodo de un año
- Agentes Acreditados: equivalente a dos periodos de ventas basados en el promedio de de los últimos 12 meses cuando el importe resultante sea igual o superior a USD 5.000.

Todas las garantías financieras serán por un periodo mínimo de un año. Una vez que haya transcurrido el año, si el Agente no ha tenido problemas de incumplimiento durante los doce meses inmediatamente anteriores y la revisión financiera es satisfactoria, en el momento de su vencimiento la garantía financiera no tendrá que renovarse.

Criterios para la Norma sobre Errores Menores:

- Cuando se produzca una segunda irregularidad, no se exigirá la presentación de una garantía si el Agente puede demostrar que había fondos disponibles el día de la remisión.
- Esta exención únicamente se podrá aplicar una vez al año por cada agente.

CRITERIOS FINANCIEROS APLICABLES A LOS PAÍSES RESTANTES DE AMÉRICA LATINA, AMÉRICA CENTRAL Y EL CARIBE

Las cuentas financieras deberán tener una antigüedad inferior a los 6 meses y estarán elaboradas por un contador público independiente.

Las cuentas financieras incluirán un balance de situación donde se refleje el activo y el pasivo, una cuenta de pérdidas y ganancias y un informe de estado por parte del contador en relación a su elaboración (si las cuentas financieras se han revisado, certificado o auditado).

Fórmula y la puntuación aplicable a los indicadores financieros:

Las cuentas financieras deberán reflejar:

- Capital circulante mínimo: 10 000 USD
- Patrimonio neto tangible mínimo: 15 000 USD

Requisitos de garantía financiera. La garantía financiera será aplicable a:

- Nuevos solicitantes
- Falta de pago (impago)
- Acumulación de dos (2) casos de irregularidad en los últimos 12 meses consecutivos
- Revisión financiera insatisfactoria

Importe de la garantía financiera:

- Los nuevos solicitantes: Un mínimo de 10.000 USD por un periodo de un año
- Agentes Acreditados: equivalente a dos periodos de ventas basados en el promedio de de los últimos 12 meses o un mínimo de 10.000 USD, el importe que resulte mayor.

Todas las garantías financieras serán por un periodo mínimo de un año. Una vez que haya transcurrido el año, si el Agente no ha tenido problemas de incumplimiento durante los doce meses inmediatamente anteriores y la revisión financiera es satisfactoria, en el momento de su vencimiento la garantía financiera no tendrá que renovarse.

Criterios para la Norma sobre Errores Menores:

Cuando se produzca una segunda irregularidad, no se exigirá la presentación de una garantía si el Agente puede demostrar que había fondos disponibles el día de la remisión. Esta exención únicamente se podrá aplicar una vez al año por cada agente.

LA SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA Y PROTECCIÓN DEL ACTIVO

INTRODUCCIÓN

Las siguientes orientaciones generales de alto nivel 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. Puede obtenerse mayor información en el Manual de Seguridad de IATA.

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 embalarse 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, (incluso aquellos que contienen carga valiosa para la cual deberían tomarse medidas de precaución adicionales), 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 deben embalarse 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.

Agente/Transitorio

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 estar equipado o diseñado para disuadir y prevenir el acceso ilícito o no autorizado 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. Se deben instalar cerrojos dormidos.

- Otros accesos posibles a los locales, tales como ventanas, claraboyas, ventiladores, ventanas de sótanos, etc. deben estar protegidos de forma apropiada.
- Hay que considerar la instalación de detección de intrusiones y alarma.
- Las cámaras de televisión con circuito cerrado tienen gran efecto 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.

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](#), [805zz](#), [807](#) y [809](#), [813](#) y [813zz](#), y que son acreditadas por IATA y reconocidas 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 alemán, chino, español, francés, japonés, inglés y ruso se puede obtener comunicándose con la tienda en línea de IATA <https://www.iata.org/en/publications/dgr>.

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 DE LA 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 última 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 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**:

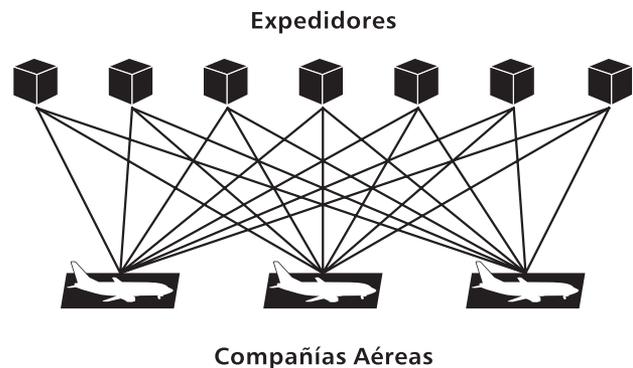
- simplificación de las operaciones de facturación y recaudación de los ingresos de ventas realizados por la Oficina de liquidación neutral de la IATA;
- las facturas se producen y distribuyen electrónicamente a todas las partes eliminando así el riesgo de pérdida o de falta de entrega;
- los agentes 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.



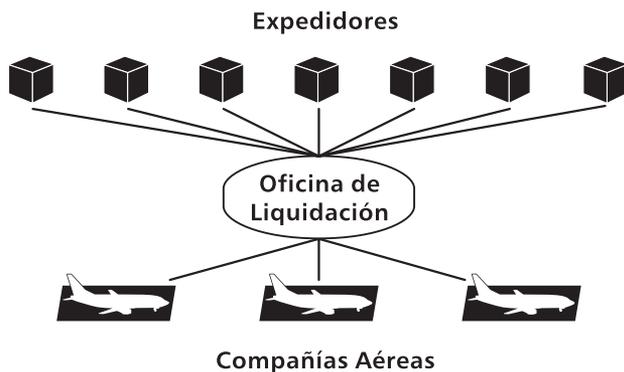
OPERACIÓN EFICIENTE DEL CASS

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.

CAMBIOS DENTRO DE UNA AGENCIA QUE NECESITAN LA APROBACIÓN DE IATA

Bajo los términos de las Normas para Agencias de Carga, se exige a los Agentes que notifiquen al Administrador de Agencias todo cambio propuesto en la propiedad, estado legal, nombre o dirección de su agencia, estando dichos cambios sujetos a las disposiciones de la Sección 5 de las Normas para Agencias de Carga.

CAMBIOS DE PROPIEDAD Y/O ESTADO LEGAL

Se recuerda a los Agentes que no cederán ninguno de sus derechos u obligaciones bajo el Contrato de Agencia de Carga sin el consentimiento de los Miembros. Por lo tanto, si proponen un cambio de propiedad y/o de estado legal, deben informar dicho cambio a IATA como mínimo 30 días antes de su entrada en vigor.

CAMBIOS DE NOMBRE Y/O DIRECCIÓN

Si un Agente de Carga IATA desea cambiar su nombre o dirección, debe avisar por anticipado al Administrador de Agencias con el fin de que la solicitud de aprobación para el cambio pueda procesarse correctamente y notificarse a los Miembros en consecuencia.

Las consecuencias que puede ocasionar el olvido del requisito que exige dar aviso previo pueden ser perjudiciales para mantener la condición de Agencia de Carga IATA y por lo tanto se insiste en la importancia de dar aviso por anticipado a IATA.

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 veintiún (21) 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 $637/86 \times 111/4 \times 553/8$ 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.

REGLAMENTACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN FORMATO ELECTRÓNICO (eDGR)

La eDGR es una aplicación de usuario única de la Reglamentación de Mercancías Peligrosas de la IATA disponible tanto en CD-ROM y en Llave USB. La eDGR contiene información disponible actualmente en el documento impreso y además tiene aplicaciones para búsqueda clasificación y preparación de informes.

La eDGR le permite:

Realizar una búsqueda en todo el contenido textual del manual DGR de IATA. Ver los resultados de la búsqueda en un estilo web familiar. La búsqueda también puede iniciarse a partir del índice o partir de un texto seleccionado para obtener resultados aún más rápidamente;

Realizar una búsqueda en la lista de mercancías peligrosas (Tabla 4.2), clasificar la tabla y producir un informe detallado en el que figuran todos los requisitos aplicables a la entrada en cuestión, con un hipervínculo completo y apoyo para la impresión;

Crear marcadores (bookmarks) (comúnmente conocidos como «favoritos») para las secciones que se consultan con frecuencia y para las secciones de especial pertinencia en función de sus necesidades. Ahora también es posible marcar los números de serie ONU;

Adaptar su soporte lógico de la DGR de activando marcadores para efectuar navegación por pestañas. Permite el acceso directo e inmediato a áreas de contenido que usted consulta con más frecuencia, añadiéndolas a las principales pestañas de navegación, incluyendo los números de serie ONU.

Para obtener más información sobre todas las soluciones que le ofrece la DGR de IATA, consulte el sitio web www.iata.org/dgr.

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

ANTECEDENTES

La implantación de sistemas informáticos por parte de las compañías aéreas, agentes y servicios de aduanas continuará aumentando rápidamente durante los próximos años. Algunas de esas compañías, agencias y servicios realizarán inversiones en equipos automatizados por vez primera; muchos comprarán sus sistemas de ordenadores de segunda o tercera generación a la vista de su experiencia y la tecnología puesta al día. En algunos países la introducción y utilización de los ordenadores ha sido mucho más rápida que en otros. En muchos lugares se han desarrollado sistemas comunitarios de carga que incluyen muchas funciones comunes de interfaz.

Los sistemas informatizados se desarrollan e implantan para cumplir los objetivos comerciales y económicos de una compañía. Sin embargo, en la industria de la carga aérea, ninguna compañía puede actuar aisladamente, ya que el movimiento de cualquier envío interesa a otras muchas partes implicadas. De la misma manera que las mercancías pasan físicamente de mano en mano, lo mismo ocurre con la información referente a esas mercancías.

En una compañía determinada, el ordenador ayudará a calcular, controlar, seguir la pista, cotejar y facilitar información. Sin embargo, al intercambiar datos e informaciones con otra compañía, agente o servicio que interviene en la cadena de transporte, la compañía continuará normalmente recibiendo y tramitando documentos impresos, que comprenden conocimientos aéreos, facturas comerciales, permisos de exportación/importación, notas de entrega, manifiestos, etc.

El empuje de la automatización en los próximos años servirá para unir a todas las partes interesadas de modo que la información electrónica sustituya al papel como fuente primaria de información sobre expediciones. Más aún hoy en día que las Administraciones Aduaneras empiezan a instituir nuevas reglas que exigen la transmisión electrónica anticipada de datos relativos a la carga previo a la llegada de un vuelo.

OBJETIVO

El objetivo de la automatización es doble. En primer lugar, atender a las necesidades de los transportistas y eliminar los retrasos en el movimiento de la carga en todo el ciclo del transporte. Toda reducción del tiempo total de manipulación ejercerá una influencia beneficiosa sobre los costes actuales. En segundo lugar, la introducción del sistema de reservas en las compañías aéreas, el seguimiento de las expediciones y la emisión automatizada de conocimientos aéreos en las oficinas de los agentes, permitirá a los agentes tradicionales de carga aérea reducir el desfase entre sus servicios y los de los transportistas integrados, prestando un servicio sin fisura.

Este objetivo se puede lograr en muchos lugares. La tecnología ya está disponible y, en muchos lugares, se han emprendido investigaciones así como la puesta en práctica de dicho objetivo. Sin embargo, en algunas áreas, ésto es aún una idea nueva que hace necesaria no sólo la avanzada tecnología de los ordenadores y los sistemas de conmutación, sino que también exige nuevas relaciones y nuevas organizaciones para lograrlo.

SISTEMA COMUNITARIO DE CARGA

Generalmente, se considera que una comunidad de carga consta de algunos o todos los componentes siguientes:

- compañías aéreas regulares y no regulares;
- transitarios y agentes de carga;
- agentes de aduanas;
- autoridades aduaneras;
- compañías de «handling» de tierra;
- otros organismos administrativos;
- autoridades aeroportuarias.

En términos generales, la función de un sistema comunitario de carga (SCC) es mejorar las comunicaciones, mediante la utilización de ordenadores, en el movimiento de las mercancías. Queda implícitamente reconocido que tanto el intercambio de ideas como las consultas son imprescindibles para hacer frente a las necesidades cambiantes en una comunidad dedicada al transporte de carga.

Su objetivo último es el movimiento de mercancías del expedidor al destinatario con la mayor rapidez posible. Otros objetivos de un SCC incluyen realizar economías en la tramitación individual utilizando datos comunes, manejo en tierra más rápido y reducción de tiempos muertos realizando así el valor del servicio de carga aérea. Este sistema debe conducir también a manejar un mayor volumen de carga, al tiempo que se reducen las necesidades de espacio para almacenaje, incrementando así la efectividad del terminal y evitando inversiones suplementarias para la adquisición de inmuebles y terrenos. En resumen, una eficacia incrementada, una productividad mejorada y una reducción de costos son los beneficios que se obtienen para todos los participantes en la comunidad comercial.

Actualmente hay más de quince (15) SCC en funcionamiento en todo el mundo, que ofrecen conexiones entre líneas aéreas, expedidores, aduanas y nuevos servicios a la industria de carga aérea.

Es esencial que los problemas de organización se resuelvan en las primeras fases del proceso de planificación de un SCC, lo que garantiza que se tomen en consideración todos los puntos de vista antes de que el desarrollo llegue a estar tan avanzado que sea difícil modificarlo.

Con frecuencia, la implantación de SCCs se acuerda localmente. Sin embargo, tales acuerdos locales tienen muchas veces ramificaciones internacionales de largo alcance, ya que los Miembros de IATA operan servicios internacionales y sus intereses son, necesariamente,

internacionales. Muchas agencias expedidoras de carga son de ámbito internacional o tienen relaciones estrechas en otros países. Por otro lado, las autoridades aeroportuarias y muy en particular las autoridades aduaneras tienen solamente intereses nacionales o incluso locales. Todo esto trae consigo la necesidad de tratar con autoridades que pueden ser tan diferentes e individuales entre sí como pueden ser las necesidades para satisfacer sus intereses nacionales.

Del punto de vista de las compañías aéreas es imprescindible contemplar este proceso desde una perspectiva de red, o internacional e intentar llevar a cabo la simplificación y la estandarización a nivel mundial. El intercambio de información se puede simplificar mediante la utilización de mensajes estándar, evitando costosos interfaces de tipo «caja negra» en emplazamientos individuales en donde tales conexiones se crean necesarias.

Muchas compañías aéreas están en una situación privilegiada para el desarrollo de sistemas de comunidad de carga. Al ser operadores de una red mundial, y habiendo desarrollado sistemas informatizados para el control de la carga aérea con conexiones a otros sistemas comunitarios, dichas compañías aéreas han tenido que desarrollar sistemas estándar de interfaz. Como consecuencia, estas compañías aéreas pueden aportar una perspectiva global al desarrollo de tales sistemas.

ENTORNO PARA EL DESARROLLO

Para lograr los objetivos de un sistema comunitario, es necesario que se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que todos los participantes y a todos los niveles de dirección se pongan de acuerdo en que el desarrollo de las comunicaciones de interfaz exigen que todos los participantes tengan un lenguaje EDI estándar de los elementos de información y mensaje.
2. El desarrollo de los proyectos de sistemas comunitarios o locales necesita la colaboración de todos los participantes, una inversión de tiempo, personal y financiación para conseguir sistemas prácticos con ahorro de costos.

ESTANDARIZACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE DATOS Y MENSAJES

Un mensaje es un bloque estructurado de información que se transmite desde un ordenador a otro. El ordenador se puede programar para estructurar, enviar y recibir de manera automática un mensaje a o desde otro ordenador. Esto es por lo que es conveniente que todas las partes — agentes, compañías aéreas, servicios de aduanas, y demás — estén de acuerdo en utilizar elementos de datos y formatos de mensaje estándar; los elementos de datos y mensajes estandarizados constituyen la savia del intercambio electrónico de datos (EDI).

Los elementos de datos y mensajes estándar de las compañías aéreas se publican en el Manual «Cargo-IMP», de IATA con la autorización de la Conferencia de Servicios de Carga. Siempre que es

posible, los estándares se coordinan con otros de la comunidad comercial internacional a través de sus agencias representativas tales como UN/ECE (Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas), la Organización Mundial de Aduanas y FIATA a través del Consejo Consultivo IATA/FIATA.

En la actualidad existen dos normas para mensajes utilizados en los sistemas comunitarios que han recibido el respaldo de los agentes, las compañías aéreas y servicios de aduanas. Los nuevos adelantos en sistemas comunitarios se basarán en estas normas. Se trata de los mensajes Cargo-IMP de las compañías aéreas y de las normas UN/EDIFACT que emergen. IATA y sus compañías aéreas Miembros trabajan en la estructura de desarrollo de mensajes UN/EDIFACT para lograr los resultados que la industria necesita y mantener actualizado el manual «Cargo-Fact» y publicarlo.

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Los Agentes y las compañías aéreas utilizan sus sistemas para comunicarse entre los puntos de origen y destino. En el transporte de carga, también resulta muchas veces necesario intercambiar información sobre los envíos entre las partes involucradas, por ejemplo:

- agente de exportación — compañía aérea — agente de importación;
- compañía aérea — compañía aérea;
- compañía aérea — compañía de manejo de carga;
- compañía aérea — aduanas;
- corredor de exportación/importación — agente de aduanas;
- agente — agente.

Dado que todas estas partes tienen distintos ordenadores, sistemas y procedimientos, existe un reto evidente en hacer que el intercambio de información electrónica funcione en la práctica.

FLUJO DE LA INFORMACIÓN

Todos los participantes en el transporte de mercancías así como el servicio de aduanas, necesitan la información contenida en el conocimiento aéreo para liberar las mercancías. Los datos del conocimiento aéreo pasan a ser por consiguiente la base sobre la que el sistema comunitario de carga debería desarrollarse — el medio a través del cual esta información se transmite a todos los que la necesiten.

Si los datos del conocimiento aéreo original se recogen electrónicamente, por ejemplo, en el ordenador de un agente deben ser fácil y rápidamente accesibles para cualquiera que los necesite. Se sugiere que la [Resolución IATA 600a](#) (El Conocimiento Aéreo), la Práctica Recomendada 1600r (Conocimiento Aéreo — Validación del Formato de Datos), el Manual Cargo-IMP y el Manual Mensaje Cargo-FACT sean referencias útiles para cualquiera que desarrolle sistemas para la emisión informatizada de los conocimientos aéreos. Otras publicaciones han sido y están en curso de preparación por IATA para ayudar a este proceso de desarrollo.

Funciones basadas en la información del conocimiento aéreo incluyen:

- reservas de espacio con las compañías aéreas;
- intercambio/interfaces de los datos del envío;
- seguimiento/comprobación del envío;
- informes de ventas; e
- informes internos de la dirección y estadísticas.

IATA se compromete, en colaboración total con las partes interesadas, a llevar a cabo el desarrollo coordinado de la informatización del intercambio de información de la carga. Los aspectos siguientes se consideran particularmente críticos:

- estandarización de los elementos de datos y mensajes para satisfacer todas las exigencias del sistema interfaz;
- intercambio informatizado de los datos del conocimiento aéreo;
- interfaz electrónico entre las compañías aéreas y los agentes;
- interfaz electrónico con las autoridades de aduanas; y
- desarrollo de sistemas comunitarios de carga de coste efectivo y económico.

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ENTRE EL AGENTE Y LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

Las compañías aéreas reciben una gran proporción de todos los embarques de carga aérea por medio de los agentes de carga. Una proporción de los envíos de carga se manejan en destino por medio de agentes de carga o corredores de aduana. Debido a esto, los procedimientos para el transporte de carga necesariamente implican el intercambio de mucha información entre los agentes y compañías aéreas.

Muchos agentes están ahora equipados con sistemas de computadoras para manejar y controlar la carga aérea. Estos sistemas tienen la capacidad de enviar y recibir mensajes. Si esta capacidad puede conectarse a los sistemas de otras compañías aéreas en una terminal única con una modalidad de acceso múltiple, entonces se establecerá una línea muy útil y poderosa para comunicar datos. Muchas de las comunicaciones actuales que se llevan a cabo por teléfono o por documento, pueden ser reemplazadas por el intercambio de mensajes estándar, mejorando así en gran medida, la velocidad, exactitud y costos.

Las compañías aéreas ya tienen sistemas de comunicaciones, redes tanto privadas como comerciales y a través de las redes industriales mundiales de SITA y, en América del Norte, de ARINC. Estos sistemas conectan prácticamente a todas las compañías aéreas y aeropuertos a nivel de mensaje por teletipo, y en muchos casos, al nivel superior de transferencia de datos. Para nuestros fines, la interrupción de la cadena de comunicación de datos sobre la carga es local — la capacidad para enlazar a los agentes con la red de comunicaciones de las compañías aéreas, enlace que un sistema comunitario de carga puede proporcionar.

Las Directrices y el Directorio de Sistemas Comunitarios de Carga constituyen una útil fuente de información sobre los servicios de los SCCs y directrices para su desarrollo, así como para el soporte de mensajes de las compañías aéreas.

Una de las funciones primordiales para un sistema comunitario de carga es el intercambio de información referente a reservas, estado y datos de los conocimientos aéreos que será beneficioso tanto para los agentes como para las compañías aéreas. Por ejemplo:

Los AGENTES se beneficiarán de:

- acceso directo al nivel de los mensajes en todos los sistemas de las compañías aéreas participantes;
- una sola conexión con múltiples compañías aéreas;
- procedimientos uniformes de mensajes para todas las compañías aéreas;
- costos mínimos a través de un sistema comunitario;
- reducción de llamadas telefónicas a compañías aéreas;
- documentación simplificada o reducida; y
- posibilidades de despacho anticipado de los envíos por el servicio de aduanas.
- un mejor servicio al cliente.

Las COMPAÑÍAS AEREAS lograrán:

- una vía única por la que se podrán encaminar los mensajes de las propias compañías aéreas con las partes ajenas al sistema.
- un método controlado de permitir el acceso a los sistemas informáticos de las compañías aéreas para evitar el acceso a la información sin autorización;
- un método sencillo que permita a los usuarios autorizados obtener información sobre el estado de sus reservas e incluso hacerlas;
- oportuna y eficaz recepción de los datos del conocimiento aéreo sin necesidad de volver a teclear los datos;
- una conexión con el CASS y/o otros sistemas de compañías aéreas si estuvieren disponibles;
- reducción de llamadas telefónicas; y
- documentación simplificada.

APLICACIONES DE LOS CÓDIGOS DE BARRAS

La clave para un flujo de información eficaz y la maximización de las ventajas del Intercambio Electrónico de Datos (EDI), es la captación de datos y la identificación de envíos automáticos mediante los códigos de barras. Para ayudar a facilitar un uso más amplio de los códigos de barras en la industria de la carga aérea, IATA ha desarrollado, en coordinación con FIATA, una norma «universal» sobre etiquetas codificadas en barras. Esta norma define las dimensiones, la disposición, el contenido de los datos y el formato de las etiquetas de carga, que se pueden aplicar por igual por las compañías aéreas y los transitarios. Con ello, permite una eficiencia y unos ahorros de costes significativos mediante la normalización de equipo, papel, y procedimientos de

manejo. La especificación se publica en la [Resolución 606](#). El documento titulado Bar Coded Label Handbook (Guía sobre etiquetas codificadas en barras) comprende directrices relativas a la utilización de etiquetas codificadas en barras.

INTERRELACIÓN CON LAS ADUANAS

Debido al gran volumen de carga aérea, muchas compañías aéreas ya se han dado cuenta que necesitan utilizar al máximo los sistemas de control por medio de ordenadores. Esto es imprescindible con objeto de reducir al mínimo el número de documentos que se tienen que establecer, manejar y almacenar.

En muchos países las autoridades de aduanas han tomado la iniciativa de poner en práctica sistemas informatizados para sus funciones de control y de tramitación de carga. Las exigencias de aduanas son frecuentemente las mismas, sin embargo los procedimientos de cumplimiento son asimismo frecuentemente únicos para cada uno de los países. Esto condujo a la formación de un Proyecto Conjunto de IATA y del Consejo de Cooperación de Aduanas (CCA) en 1983.

Los esfuerzos de informatización de las autoridades de aduanas les ha conducido a reconocer el valor de la estandarización. Como resultado de todo esto, se estableció el proyecto CCA/IATA que ha dado como resultado lo siguiente:

- Firma de un Protocolo de Acuerdo entre las dos organizaciones
- Adopción de una Recomendación en el seno de la CCA referente al intercambio de información entre las autoridades de aduanas y las compañías aéreas
- Adopción de una Resolución por la Conferencia de los Servicios de Carga IATA en lo que respecta al intercambio de información entre las compañías aéreas y las autoridades de aduanas.

El 13 de agosto de 2004 entró en vigor el requisito relativo a la presentación electrónica de información anticipada sobre la carga aérea establecido por el Servicio de Aduanas y la Agencia de Protección de Fronteras de los Estados Unidos. Los países miembros del G7 se han comprometido a implantar en 2005, donde sea posible, el Modelo de datos de la Organización Mundial de Aduanas. La automatización de la carga desempeñará una función primordial en asegurar que las compañías aéreas miembros y sus asociados expedidores/intermediarios cumplan con estos requisitos.

INTERRELACIÓN CON LAS ADMINISTRACIONES POSTALES

Un gran volumen de correo se transporta por vía aérea. Así como las autoridades de aduanas han tomado conciencia del valor del intercambio automatizado de mensajes normalizados, asítambién lo han hecho muchas administraciones postales. Los miembros de la IATA y de la Unión Postal Universal (UPU) han cooperado en un trabajo sobre este aspecto y han obtenido los siguientes resultados:

- Firma de un memorando de acuerdo entre las dos organizaciones.
- Adopción de una Resolución por la Conferencia de los Servicios de Carga IATA en lo que respecta al intercambio de información entre las compañías aéreas y las administraciones postales.
- La producción de una publicación que ayudará tanto a las administraciones postales como a las compañías aéreas a implantar un sistema de intercambio de información,

Esta publicación es: el manual titulado «The Joint Postal Administrations/Airlines Electronic Data Interchange Manual», que incluye los mensajes EDIFACT para utilización en el intercambio de información sobre correo aéreo de un sistema a otro sistema.

Para más información acerca del trabajo de IATA y sus compañías Miembros sobre los avances de la automatización en la industria de la carga aérea, rogamos se dirijan el «Global Head of Cargo» en la Oficina IATA en Ginebra.

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 hiciera 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 transportes 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 Surafricana, Grecia, Hungría, Italia, Japón, Letonia, Luxemburgo, Méjico, 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 veintidós 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 artículo 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 nonagésimo 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 nonagésimo 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 que ello 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 pruebe 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, reemplace 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 veintiún 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
Aegean Airlines
Aer Lingus
Aero Republica
Aeroflot
Aerolineas Argentinas
Aeromar
Aeromexico
Africa World Airlines
Air Algerie
Air Arabia
Air Astana
Air Austral
Air Baltic
Air Botswana
Air Burkina
Air Cairo
Air Caledonie
Air Canada
Air Caraibes
Air China
Air Corsica
Air Dolomiti
Air Europa
Air France
Air Guilin
Air India
Air Koryo
Air Macau
Air Madagascar
Air Malta
Air Mauritius
Air Moldova
Air New Zealand
Air Niugini
Air Nostrum
Air Peace
Air Serbia
Air Seychelles
Air Tahiti
Air Tahiti Nui
Air Tanzania
Air Transat
Air Vanuatu
AirBridgeCargo Airlines
Aircalin
Airlink
Alaska Airlines
Albastar
Allied Air
AlMasria Universal Airlines
Amapola Flyg
American Airlines
ANA
APG Airlines
Arkia Israeli Airlines
Asiana Airlines
ASKY
ASL Airlines France
Atlantic Airways
Atlas Air
Austrian
Avianca
Avianca Costa Rica
Avianca Ecuador
Azerbaijan Airlines
Azores Airlines
Azul Brazilian Airlines
Badr Airlines
Bahamasair
Bamboo Airways
Bangkok Airways
Batik Air
Batik Air Malaysia
Belavia Belarusian Airlines
Biman Bangladesh Airlines
Binter Canarias
Blue Air
BoA Boliviana de Aviacion
Braathens Regional Airways
British Airways
Brussels Airlines
Bulgaria Air
CAL Cargo Airlines
Camair-Co
Cambodia Angkor Air
Capital Airlines
Cargojet Airways
Cargolux
Caribbean Airlines
Carpatair
Cathay Pacific
Cebu Pacific
China Airlines
China Cargo Airlines
China Eastern
China Express Airlines
China Postal Airlines
China Southern Airlines
CityJet
Condor
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 Aseman Airlines
Iran Airtour Airline
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 LATINOAMERICANO DE CARGA AÉREA (LAACP)

(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 Latinoamericano de Carga Aérea (LAACP) con quienes ha elegido hacer negocios.

2) Por la presente manifiesta su acuerdo con los términos y condiciones de la [Resolución 813zz](#) de IATA y otras Resoluciones de IATA aplicables en el marco del LAACP.

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

4) Por la presente confirma que este consentimiento general entrará en vigor en todos los países en que se aplica el LAACP a partir del 01 de Septiembre de 2021, 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 LAACP 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 para el nombramiento de Agentes 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 Agentes 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 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 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
ETHIOPIAN AIRLINES (ET)			X	X



Manual del Programa Latinoamericano de Cargas Aéreas

	EACP	Area 1	Area 2	Area 3
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 Zelandia 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.



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

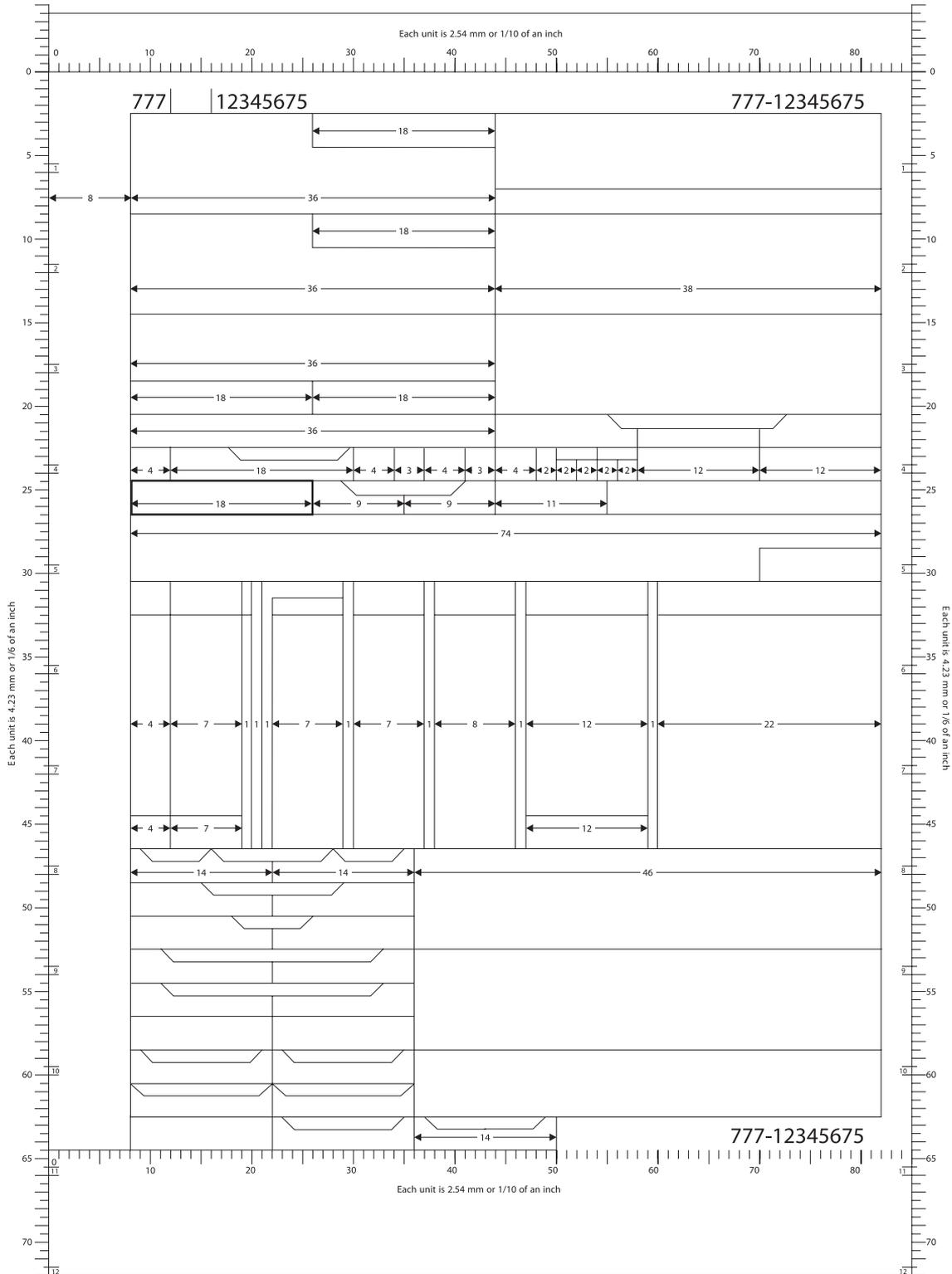
7.1 Las Condiciones del Contrato de IATA actualmente en vigor se imprimirán en tres copias originales del Conocimiento Aéreo de Compañía Aérea.

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'





RESOLUCIÓN 600a

Anexo 'A'

Apéndice 'B'

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
Airport of Destination				Requested Flight/Date		Declared Value for Carriage	
						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				Signature of Shipper or his Agent	
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency				Signature of Issuing Carrier or its Agent	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges			

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)



RESOLUCIÓN 600a

Anexo 'A'

Apéndice 'C'

Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		Not Negotiable			
				Air Waybill			
				Issued by			
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number		Received in Good Order and Condition			
				at (place) _____ on (date/time) _____			
				Signature of Consignee or his Agent			
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		
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					
		Total Other Charges Due Carrier					
		Total Prepaid		Total Collect		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	

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		
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'

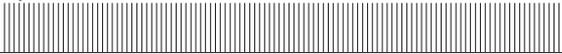
Apéndice 'E'

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	
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					
		Total Other Charges Due Carrier					
		Total Prepaid		Total Collect		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	



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									
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				
Airport of Destination		Requested Flight/Date		Currency	Declared Value for Carriage				
				WT/VAL Code PPD COLL	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		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	

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		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 Code
							Other Code
							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					
		Total Other Charges Due Carrier					
Total Prepaid		Total Collect					
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 '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 Emisor y dirección 1C

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 Codigos 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 peso, 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 aplica una 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 aplica una 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 móvil, 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 o 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 tariferas 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 ^(33D)

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'

Shipper's Name and Address Shipper's Account Number Consignee's Name and Address Consignee's Account Number Issuing Carrier's Agent Name and City Agent's IATA Code Account No. Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing To By First Carrier Routing and Destination to by to by Airport of Destination Requested Flight/Date Handling Information	Not Negotiable Air Waybill Issued by Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. 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. Accounting Information Reference Number Optional Shipping Information Currency Code Declared Value for Carriage 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".	1A 1B 1 1B 99 1A 1B 2 3 99 1C 4 5 6 7 8 9 10 11C 11D 11E 11F 12 13 14A 14B 15A 15B 16 17 18 19A 19B 20 20A 21 21A SCI 22A 22B 22C 22D 22E 22F 22G 22H 22I 22J 22K 22L 23 24A 24B 25A 25B 26A 26B 27A 27B 28A 28B 29A 29B 30A 30B 31 32A 32B 32C 33A 33B 33C 33D 1A 1B
--	--	---

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	Percibles	Manutención (Manutención)
PB	Percibles	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

$$\begin{array}{r}
 \overline{) 1234567} \\
 \underline{7} \\
 53 \\
 \underline{49} \\
 44 \\
 \underline{42} \\
 25 \\
 \underline{21} \\
 46 \\
 \underline{42} \\
 47 \\
 \underline{42} \\
 5 \longrightarrow \text{Resto}
 \end{array}$$

- 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.

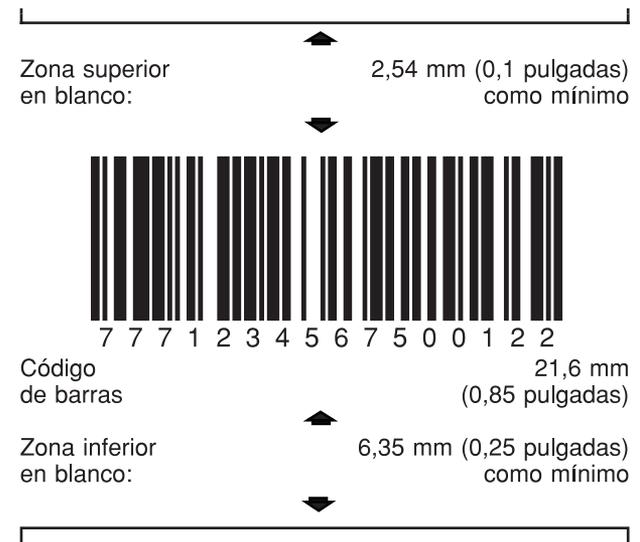
Ejemplos:

- 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:

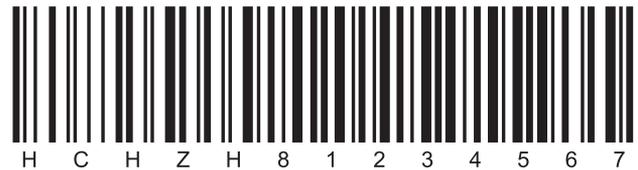
- No. Conocimiento Interno: CHZH8-1234567
- Destino: ABY, Número de bultos del Conoc. Interno: 99.

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:

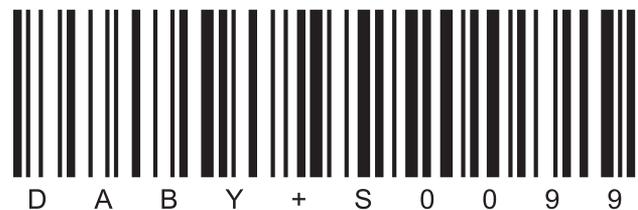
Código de Barras No. 1
HCHZH81234567
Código de Barras No. 2
DABY+S0099

Ejemplos de Códigos de Barras:

Ejemplo No. 1:



Ejemplo No. 2:

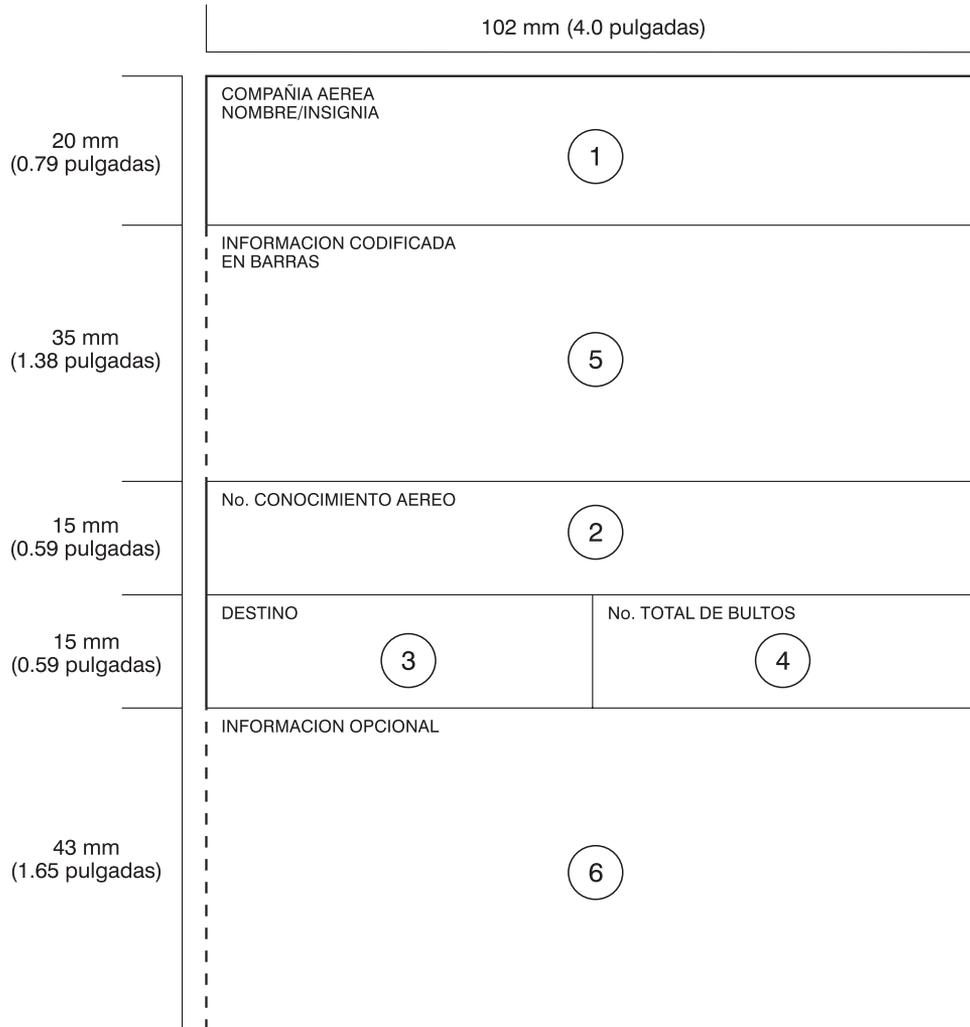


* La codificación de la información específica del transportista/cliente ha de ser el último dato codificado.

RESOLUCIÓN 606

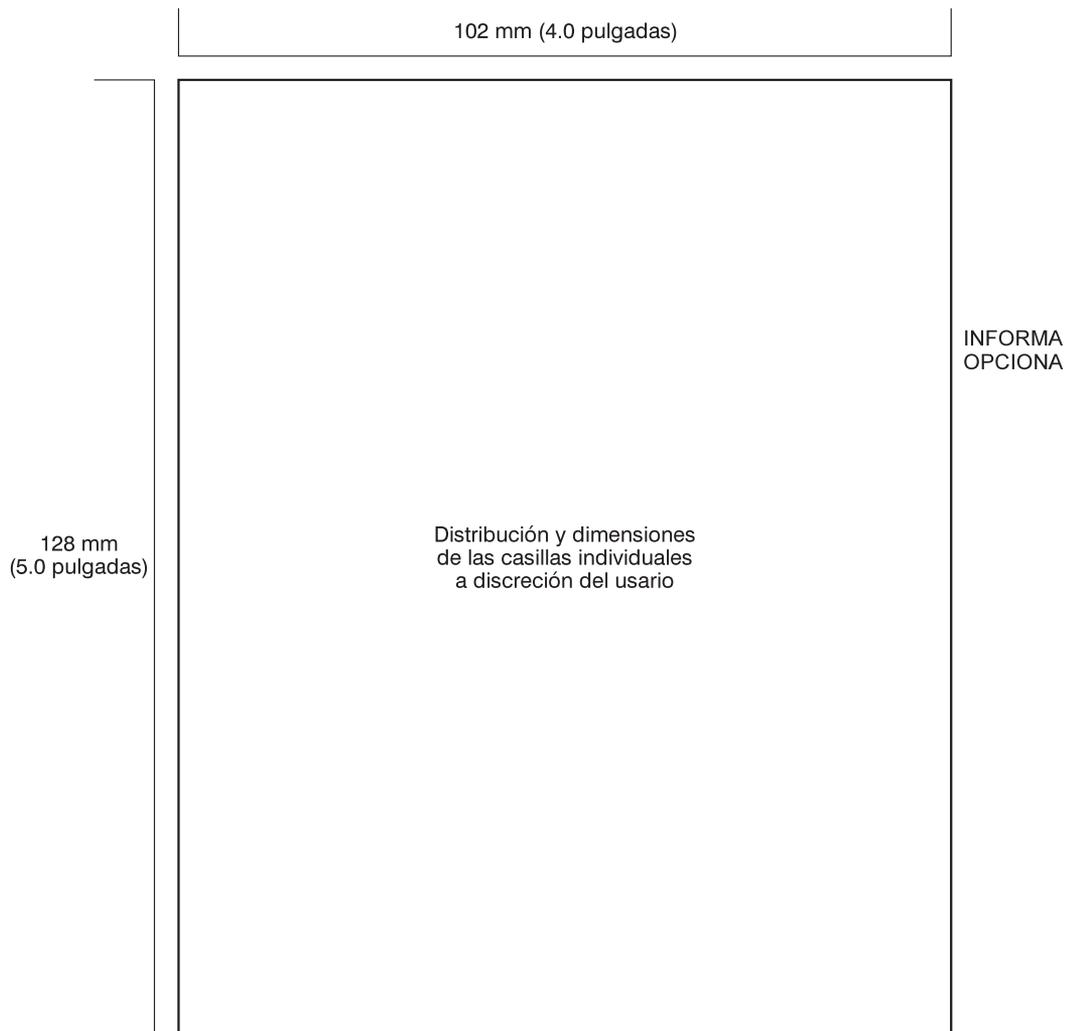
Anexo 'C'

ETIQUETA CODIFICADA EN BARRAS



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

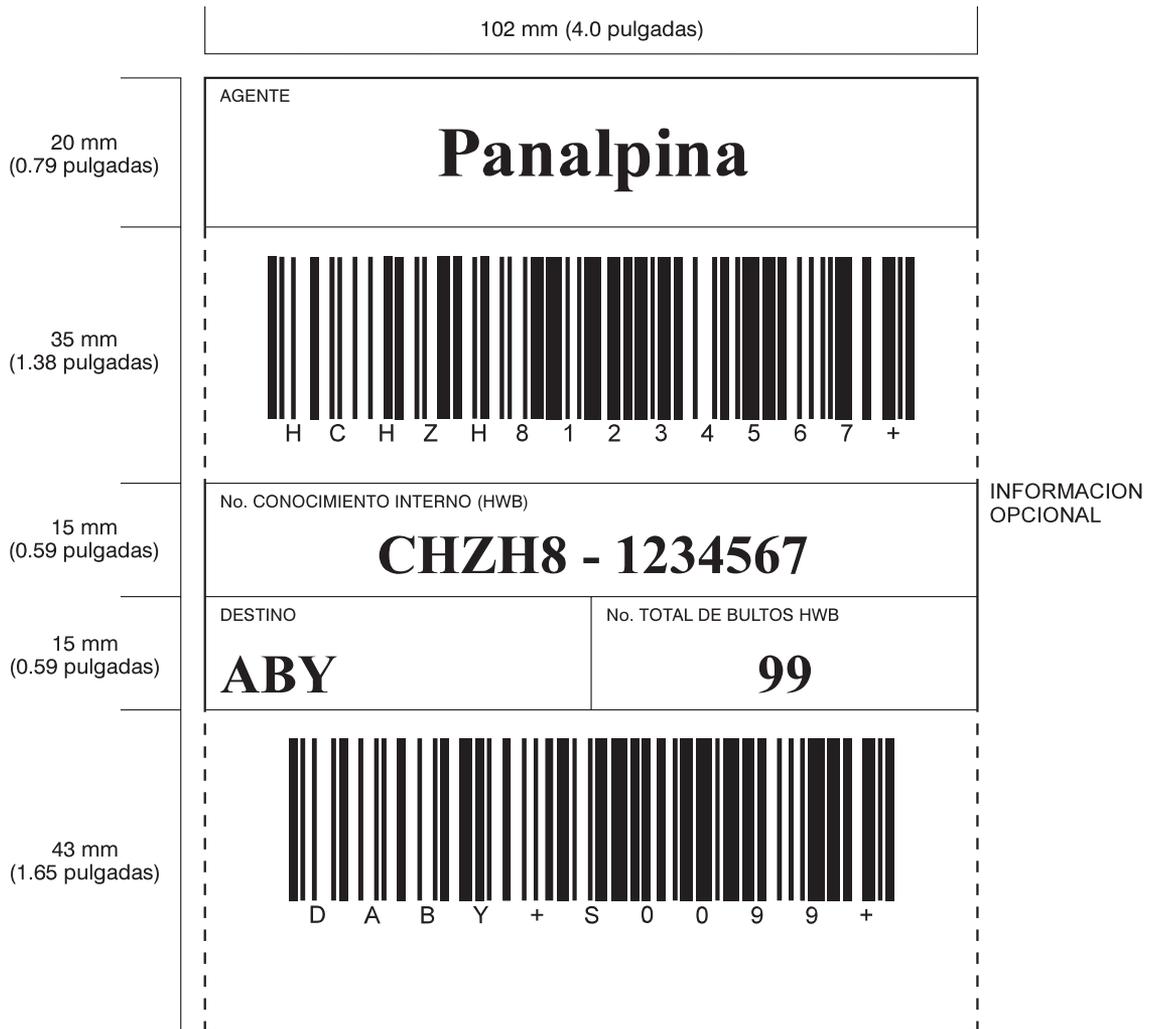
Anexo 'D'

ETIQUETA CODIFICADA EN BARRAS



Nota: Las casillas que contienen información legible por el ojo humano han de ser tituladas.

ETIQUETA CODIFICADA EN BARRA



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

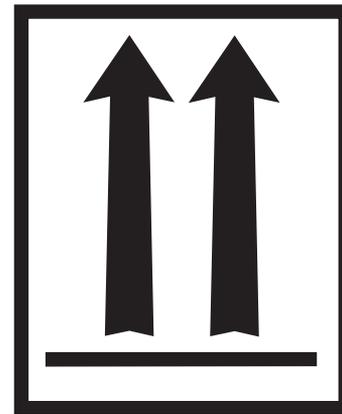
Tipo: B

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 pié») 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 pié)

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:

Únicamente 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 Resolucion 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)*

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.

² Los países involucrados son los países de origen, tránsito, sobrevuelo, y destino del envío, así como el país o los países del transportista.

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

¹ El Anexo 'A' se publica por separado.

RESOLUCIÓN 670*

PROCEDIMIENTOS DE INTERCAMBIO DE MENSAJES DE CARGA

CSC(17)670

Vencimiento: Indefinite
Tipo: B

SE RESUELVE que,

1. Para el intercambio de mensajes de carga entre Miembros de IATA, Miembros de ATA y terceros, incluidas las administraciones de aduanas, los mensajes se compondrán de acuerdo con las directrices del Manual de Procedimientos de Intercambio de Mensajes de Carga IATA/ATA (IMP-Carga), que se exponen en el Anexo 'A'¹ (Cargo-IMP), o las directrices del Manual de Mensajes FACT de Carga de IATA (FACT-Carga), que se exponen en la [Práctica Recomendada 1672](#), Anexo 'A'.

2. Para el intercambio de mensajes de carga entre Miembros de IATA y las administraciones de aduanas, el desarrollo y la composición de los mensajes estarán de acuerdo con las directrices que se especifican en la Resolución 656.

3./3.1 Los mensajes de carga exclusivamente entre terceros podrán publicarse en el Manual 'Cargo-IMP' y/o el Manual 'Cargo-FACT' siempre que dichos mensajes cumplan plenamente las normas sobre mensajes y haya un beneficio claramente identificado para los Miembros.

3.2 Las peticiones de desarrollo de mensajes recibidas de terceros solamente se tomarán en consideración si son presentadas y defendidas por una Compañía Aérea Miembro que presente el asunto de que se trate y los datos que se necesitan.

RESOLUCIÓN 671

ENMIENDAS A LOS PROCEDIMIENTOS DE INTERCAMBIO DE MENSAJES DE CARGA (CARGO-IMP)

CSC(18)671

Vencimiento: Indefinite
Tipo: B

1. Las propuestas de nuevos mensajes o modificaciones a los existentes publicados en el Manual IATA/ATA de Procedimientos para Mensajes de Intercambio de Carga (Cargo-IMP) ([Resolución 670](#), Anexo 'A') podrán presentarse en cualquier momento al Secretario de la Conferencia de Servicios de Carga en el formulario normalizado que se muestra en el [Anexo 'A'](#). Dichas propuestas serán circuladas a todos los miembros del Grupo de Procesos Comerciales de Carga (Cargo Business Processes Panel — CBPP) para su estudio y aceptación.

2. Los miembros del Grupo de Procesos Comerciales de Carga (CBPP) estudiarán todas las propuestas citadas que se les remitan.

3. Si la propuesta es aceptada por los miembros del CBPP, ordenarán a la Secretaría que prepare, conjuntamente con el proponente y haciendo uso de las necesidades de datos facilitados con la petición contenida en el mensaje, la solución técnica completa al caso de que se trate, previamente aprobada por el CBPP. Esta solución se presentará, entonces, a todos los miembros actuales del Grupo de Trabajo sobre Intercambio de Datos de Carga (Cargo Data Interchange Task Force) para su revisión y evaluación técnicas.

4. Si la propuesta citada se considera técnicamente aceptable, será circulada a todos los Miembros mediante Aviso de Modificación de acuerdo con los procedimientos que se detallan en la [Resolución 601](#).

5. Si la propuesta es rechazada por los miembros del CBPP o se considera que no es técnicamente aceptable, se deberá remitir al proponente con la justificación de dicho rechazo.

6. La Secretaría del CBPP dispondrá la publicación de los nuevos mensajes o de las modificaciones acordadas a los mensajes existentes, anualmente o cuando sea necesario, consultando a los miembros del CBPP.

7. Cuando se proponga un mensaje y sea aceptado por el CBPP como «borrador de mensaje» el mensaje indicará claramente que se trata de un «borrador sujeto a revisión», no siendo declarado en vigor. En el caso y en el momento en que se considere que el mensaje es estable, se podrá presentar una nueva propuesta.

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

¹ El Anexo 'A' se publica por separado.

RESOLUCIÓN 671
Anexo 'A'
FORMULARIO DE SOLICITUD DE MENSAJE EDI DE CARGA

Fecha de presentación:	No de registro cronológico: YY-X nnn *
Nom du message:	
Modificación: []	ou Mensaje nuevo: []
Originado por:	Compañía aérea u organización:
Datos historicos:	
Aprobaciones anteriores: Necesidades comerciales/funcionalidad:	
Justificación:	
Si se trata de un mensaje Cargo-Fact, ¿cumple las normas UN/EDIFACT sobre mensajes? [] ¿está la propuesta relacionada con las comunicaciones? []	
Plan de aplicación (fechas incluidas):	
Fecha:	
Aprobado:	Prioridad:
Rechazado y motivo:	

*YY = año;

X = N para mensajes nuevos;

nnn = número asignado secuencialmente

X = C para modificaciones;

Ejemplo: 94-C-001

CESION DE DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL

El abajo firmante de la solicitud de mensaje que antecede, cede y transmite, por el presente, en la Fecha de Presentación anteriormente expresada, todos los derechos, incluidos los de propiedad intelectual, sobre dicho trabajo literario a IATA, Asociación del Transporte Aéreo Internacional. Asimismo, el abajo firmante renuncia a todos los derechos morales sobre dicho trabajo a favor de IATA.

_____Proprietario de los derechos de propiedad intelectual o su agente debidamente autorizado

Nombre:

Cargo:

INSTRUCCIONES PARA SU CUMPLIMENTACIÓN

Identificación de las datos — Organizar las datos por grupos lógicos afines y poner:

una letra mayúscula para identificar el grupo de datos, o bien

un número secuencial para cada elemento de datos.

Descripción de los datos— Anotar una descripción clara y concisa del grupo o elemento de datos.

Forma — Indicar el tipo de caracteres (a — alfabéticos, n — numéricos, an — alfanuméricos, d — decimales, t — texto) correspondiente al elemento de datos y el número o el rango mínimo/máximo (p.e., 4 ... 8) de caracteres.

Estado — indicar uno de los estados siguientes para el grupo o elemento de datos:

M — obligatorio (hay que incluirlo)

C — condicional (hay que incluirlo si se cumple la condición indicada)

O — opcional (se le puede incluir)

El estado del elemento de datos guarda relación con el estado del grupo de datos. Así, por ejemplo, en un grupo de datos opcional, la condición correspondiente a un elemento de datos condicional sólo se aplica si se incluye el grupo de datos opcional.

Para las mensajes EDIFACT, solamente son de aplicación los estados obligatorio y condicional.

Condición — Si el estado del grupo o elemento de datos es «C», indicar la condición para la inclusión del grupo o elemento de datos. La condición ha de estar estrechamente relacionada con la existencia o no existencia de otros datos dentro del mensaje.

Nota — En caso de ser necesaria una explicación más amplia respecto a un grupo o elemento de datos, indicar un número secuencial de referencia e incluir la nota explicativa en una hoja de papel aparte.

Repetición de información — Si se permite que haya datos que aparezcan en múltiples ocasiones, cumplimentar esta casilla de la siguiente manera:

Datos — Indicar la Identificación de los Datos o el rango de Identificaciones de Datos correspondientes al(a los) grupo(s) o elemento(s) de datos que se pueden repetir.

Veces — Indicar el número de veces que se pueden repetir los datos. Si se permite un número limitado de repeticiones, poner una «U».

En — Para la repetición de datos en un grupo de datos o en otro rango de repetición de datos, indicar la Identificación de los Datos o el rango de identificaciones de Datos correspondientes al(a los) grupo(s) de datos.

EJEMPLO DE FORMULARIO DE SOLICITUD DE DATOS EDI DE CARGA

Identificación de los datos	Descripción de los datos	Forma	Estado	Condición	Nota	Repetición de Información		
						Datos	Veces	En
A	DATOS DEL AGENTE		M			A–H	U	
1	Código del Agente	n7	M					
2	Dirección CASS	n4	M					
3	Referencia de Agente	t14	O					
B	DATOS DEL C/A		M			B–H	U	A–H
4	Código de Compañía Aérea	n3	M					
5	Número de serie del C/A	n8	M					
6	Punto de origen indicado en el C/A	a3	M					
7	Punto de destino indicado en el C/A	a3	M					
8	Unidad de peso (K to L)	a1	M					
9	Peso	d7	M					
10	Fecha (día, mes, año) de emisión del C/A	an7	M					
11	Código de moneda	a3	M					
12	Tipo de conversión	d11	O					
13	Indicación del C/A	a2	O					
14	Referencia del Agente	t14	O					
C	DATOS DE LOS CARGOS		M		1			
15	Cargo	d12	M			15–16	4	C
16	Indicador de portes pagados/ portes debidos	a1	M					
D	DATOS DE FACTURACION		M					
17	Importe neto de la factura	d12	M					
18	Indicador de crédito neto	a1	O					
E	DATOS DEL IMPUESTO		O					
19	Indicador de cálculo del impuesto	a1	C	20–23, excluidos				
20	Identificación del impuesto	a2	C	19, excluidos		20–23	U	E
21	Indicador de derecho a cobrar impuesto	a1	C	19, excluidos				
22	Importe del impuesto	d12	C	19, excluidos				
23	Indicador de deducción tributario	a1	O		2			

Identificación de los datos	Descripción de los datos	Forma	Estado	Condición	Nota	Repetición de Información		
						Datos	Veces	En
F	DATOS DE LA COMISIÓN		O					
24	Indicador de que no hay comisión	a1	C	25 et 26, excluidos				
25	Importe de la comisión	d12	C	25 et 26, excluidos				
26	Porcentaje de comisión	d12	C	25 et 26, excluidos				
G	DATOS DE VENTA		O					
27	Importe del incentivo de ventas	d12	O					
28	Indicador de incentivo negativo	a1	O		3			
H	DATOS DE TEXTO LIBRE		O					
29	Texto libre	t65	O			29	3	H

Nota 1: En Datos de los Cargos, sólo se pueden incluir los cargos siguientes: Por Peso, Por Valor, Otros Cargos Debidos al Agente, Otros Cargos Debidos al Transportista. Hay que incluir, por lo menos, uno de ellos, aunque se pueden incluir los cuatro.

Nota 2: Si se incluye el No. 22.

Nota 3: Si se incluye el No. 27.

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 los 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 801r

PROCEDIMIENTOS PARA LOS PARTES DE VENTAS Y REMISIÓN DE FONDOS

- △ CAC1(MV C108, CAC/51)801r Vencimiento: Indefinite
(except USA) (amended) Tipo: B
CAC2(MV C108, CAC/51)801r
(amended)
CAC3(MV C108, CAC/51)801r
(amended)

CONSIDERANDO que las Normas para Agencias de Carga ([Resoluciones 801](#), [803](#), [805](#), [807](#), [809](#) y para el Programa de Carga Aerea [813zz](#) en sus Secciones 6, 7, 8, 9 — según corresponda) facilitan los procedimientos para los partes de ventas y remisión de fondos, faltas de pago y asuntos relativos a este respecto, tanto dentro del Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga (CASS) como fuera del CASS, y

CONSIDERANDO que la Conferencia desea tratar los asuntos arriba mencionados en una sola Resolución y asegurar por tanto que no obstante las variaciones habidas en las Normas para Agencias de Carga, las normas que rigen estos asuntos serán aplicadas consecuentemente, por consiguiente,

SE RESUELVE que se adopten los siguientes Procedimientos y que se apliquen juntamente con las Normas de Agencias de Carga correspondientes:

Sección 1 — Cobros de Fondos; Irregularidades y Falta de Pago (otras que según el Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga — CASS-Export) (excepto Australia)

Esta Sección es aplicable a todos los Agentes, excepto en un país/área del CASS-Export donde se aplicará a los Agentes en ese país/área únicamente en lo que respecta a las ventas realizadas a favor de Miembros que no participen en dicho CASS-Export.

1.1 CUANDO SE CONSIDERA QUE EL AGENTE DEBE DINERO

Las cantidades pagaderas en el punto de origen se considerarán como adeudadas por el Agente aun Miembro, cuando se ejecute el Conocimiento Aéreo, y deberán ser liquidadas de acuerdo con las provisiones de esta Sección; siempre que, en el caso de que el Agente sea declarado en quiebra, suspensión de pagos o administración judicial, vaya a liquidación o este sujeto a cualquier otro procedimiento legal que afecte a sus operaciones normales, se deberá efectuar una liquidación inmediata de tales cantidades.

1.2 CONDICIONES DE LOS PARTES DE VENTAS

1.2.1 A los Agentes nombrados por un Miembro, éste podrá exigirles que presenten partes de ventas. Tales partes de ventas deberán incluir todos los documentos justificativos así como las copias de todos los Conocimientos Aéreos emitidos;

1.2.2 Areas 1 y 3

Los Agentes a quienes el Miembro nombrador les exija partes de ventas, enviarán tales partes de ventas y remitirán el dinero debido (o en los casos en que no haya habido transacciones se enviará un 'parte negativa de ventas'), no menos de dos veces al mes. Uno de tales partes de ventas incluirá todas las operaciones respecto de los Conocimientos Aéreos emitidos durante el período desde el primer día hasta el 15 día de cada mes, y el otro parte de ventas incluirá todas aquellas transacciones realizadas durante el período desde el día 16 hasta el último día del mes:

1.2.2.1 El Agente enviará las remisiones de fondos así como los partes de ventas y todos los documentos justificativos de modo que lleguen al Miembro en un plazo no superior a 30 días (15 días en Paquistán) a contar desde el fin del período cubierto por los partes de ventas ('el período de presentación de los partes'). La fecha en la que se enviará el dinero se denominará como 'la fecha de remisión de fondos',

1.2.3 Area 2 Solamente (excepto los países cuando Reso. 801re es aplicable)

Los Agentes a quienes el Miembro nombrador les exija partes de ventas, enviarán tales partes de ventas y

remitirán el dinero debido (o, en los casos en que no haya habido transacciones, presentarán por escrito un 'parte negativo de ventas') para que llegue al Miembro en un plazo no superior a los 30 días, contados a partir del último día del mes natural (el período de presentación de los partes), en el cual el Agente emitió el Conocimiento Aéreo. La fecha en la que se enviará el dinero se denominará como 'la fecha de remisión de fondos';

1.2.4 No obstante lo expuesto en el Subapartado **1.2.2** o **1.2.3** de este Apartado, respecto de los partes de ventas y/o remisión de fondos que han de enviarse a los Miembros, cualquier Miembro podrá establecer una frecuencia mayor que la citada anteriormente, en cuyo caso dicho Miembro podrá elegir el utilizar un período más corto como base para poder detectar irregularidades por parte de un Agente de acuerdo con el Apartado **1.6** de esta Sección.

1.3 CONDICIONES DE FACTURACIÓN

1.3.1 A los Agentes a quienes el Miembro nombrador no les exija presentar partes de ventas, dicho Miembro les facturará dentro de un período de tiempo razonable (en países en los que la Resolución 805 haya sido implantada en un plazo no superior a 20 días) a contar desde el último día del mes natural en el que el Miembro haya aceptado el Conocimiento Aéreo u otro documento de transporte (el período de facturación). La remisión de fondos será llevada a cabo por el Agente para que llegue al Miembro en un plazo no superior a los 30 días, (15 días en Paquistán) a contar desde el último día del período de facturación. Dicha fecha será denominada como 'la fecha de remisión de fondos';

1.3.2 No obstante lo expuesto en el Subapartado **1.3.1** de este Apartado, respecto de las propias facturaciones y/o remisión de fondos, un Miembro podrá establecer una frecuencia mayor que la citada anteriormente en cuyo caso dicho Miembro podrá elegir el utilizar un período más corto como base para poder detectar irregularidades por parte de un Agente de acuerdo con el Apartado **1.6** de esta Sección.

1.4 FORMULARIOS ESTÁNDAR

1.4.1 Todo Miembro que facture a un Agente a tenor del **Apartado 1.3** de esta Sección, lo hará utilizando el formulario de la Factura/Ajuste de Ventas de Carga citada en el **Anexo 'A'** o **Anexo 'B'** de esta Resolución, según corresponda;

1.4.2 todo Miembro que solicite de un Agente que presente partes de ventas a tenor del **Apartado 1.2** de esta Sección, exigirá que dichos partes de ventas se realicen en el formulario de la Factura/Ajuste de Ventas de Carga citada en el **Anexo 'A'** o **Anexo 'B'** de esta Resolución, según corresponda;

1.4.3 cuando un Miembro, o una Oficina de Liquidación del CASS que actúe en nombre de un Miembro o un Agente utilice medios electrónicos para preparar sus facturaciones o sus partes de ventas de acuerdo con esta Sección, deberá tener en cuenta que los encabezamientos y el formato general de las columnas

de los formularios de la Factura/Ajuste de Ventas de Carga tendrán que confeccionarse de tal forma que se ajusten al formato citado en el **Anexo 'A'** o **Anexo 'B'** de esta Resolución, según corresponda;

1.4.4 los cargos debidos al Agente anotados en el Conocimiento Aéreo de acuerdo con la **Resolución 600a** a cobrar por un Miembro en nombre del Agente, serán liquidados mediante un contrabalance entre los cargos debidos al Agente y los otros cargos debidos expresados en el formulario de Factura/Ajuste de Ventas de Carga en la que se factura el Conocimiento Aéreo.

1.5 FECHA DE REMISIÓN DE FONDOS Y FRECUENCIA EN UN PAÍS/AREA DEL CASS-EXPORT

1.5.1 Respecto a cualquier Agente de un país/área del CASS-Export, y no obstante lo contenido en los Apartados **1.2** y **1.3** de esta Sección, las remisiones de fondos a Miembros no participantes en dicho CASS-Export se efectuarán con la misma frecuencia y en las mismas fechas de remisión de fondos citadas en tal CASS-Export;

1.5.2 ZONA 3 Y PAÍSES DE LAS ZONAS 1 Y 2 EN LOS QUE SE HA IMPLANTANDO LA **RESOLUCIÓN 803** O LA **RESOLUCIÓN 805** el período de diez días o el de diez días naturales detallado en los Subapartados **1.7.4**, **1.7.5**, **1.7.6** y **1.7.7.2** de la presente Sección, deberá sustituirse por el periodo de gracia establecido por la Conferencia de agencias de carga con respecto al CASS-Export en virtud de las disposiciones de la **Sección 2**, **Apartado 2.6** de esta Resolución.

1.6 NOTIFICACIÓN DE IRREGULARIDAD

1.6.1 Partes de ventas/Remisión de fondos vencidos y atrasados

Si un parte de ventas y una remisión de fondos (o cuando proceda un 'parte negativo de ventas') vencidas respecto de un Agente en un país determinado no han sido recibidas por un Miembro en la fecha de remisión de fondos, el Miembro enviará inmediatamente al Agente por correo certificado, con copia al Administrador de Agencias, un aviso de irregularidad en la forma que determine dicho Administrador de Agencias;

1.6.2 Relación de Irregularidades

al final de cada período de presentación de los partes o de facturación, el Administrador de Agencias confeccionará una Relación de los nombres y direcciones de todos los Agentes a los que se haya en presentación de los partes o de facturación enviando copia de dicha Relación a todos los Miembros; a condición de que si un Miembro hubiera enviado por error un aviso a un Agente, este Miembro solicitará al Administrador de Agencias que notifique de ello a todos los Miembros inmediatamente;

1.6.3 Irregularidad en un país/área del CASS-Export

cuando un Miembro envíe un aviso de irregularidad a un Agente a tenor de esta Sección y dicho Agente esté ubicado en un país/área de un CASS-Export, dicho Miembro lo notificará a la Dirección local del CASS mediante copia de la comunicación enviada al Administrador de Agencias.

1.7 NOTIFICACIÓN DE FALTA DE PAGO

1.7.1 Falta de pago por irregularidades acumuladas — área donde no exista el CASS-Export

Si en las Relaciones anteriormente citadas se registran cuatro casos de irregularidad respecto de cualquier Agente de un país determinado, durante doce meses consecutivos cualesquiera, el Administrador de Agencias notificará inmediatamente al Agente y a todos los Miembros que el Agente en cuestión se encuentra en mora en ese país. De ahí en adelante se seguirá el procedimiento indicado en el Apartado 1.12 de esta Sección;

1.7.2 Irregularidades acumuladas — área del CASS-Export

si en las Relaciones anteriormente citadas se registran cuatro casos de irregularidad incluyendo irregularidades notificadas a tenor de la Sección 2 de esta Resolución, respecto de cualquier Agente de un país determinado que forma parte de un área del CASS-Export, durante 12 meses consecutivos cualesquiera, el Administrador de Agencias:

1.7.2.1 cuando todos estos casos citados anteriormente se hayan producido por remisión de fondos vencida o atrasada o por cheques impagados, notificará inmediatamente al Agente, a la Dirección del CASS y a todos los Miembros que el Agente se encuentra en mora en ese país. Después de lo cual el procedimiento será el establecido en el Apartado 1.12 de esta Sección,

1.7.2.2 cuando cualquiera de estos citados casos se haya producido por causas que no sean ni por remisión de fondos vencida o atrasada ni por cheques impagados, inmediatamente se pondrá en marcha una inspección del Agente a realizar por el Comisionado de Agencias y lo notificará al Agente, a la Dirección del CASS y a todos los Miembros consecuentemente. Si después de tal inspección, al Agente se le mantiene en la Relación de Agencias de Carga y luego recibe dos avisos adicionales de irregularidad durante el susodicho período de doce meses, el Administrador de Agencias notificará inmediatamente al Agente, a la Dirección del CASS y a todos los Miembros que el Agente se encuentra en mora en ese país. Después de lo cual, el procedimiento será el establecido en el Apartado 1.12 de esta Sección;

1.7.3 Falta de pago por irregularidades acumuladas en los Locales de Agencias de Pasaje

cuando un Agente de Carga IATA en un país determinado tiene asimismo en dicho país solamente un Local Aprobado para Ventas de Pasaje conforme a las Normas para Agencias de Ventas de Pasaje correspondientes a ese país y tal Local Aprobado se declara moroso a tenor de esas Normas con motivo de irregularidades acumuladas, dicho Agente de Carga IATA será asimismo considerado moroso de acuerdo con esas Normas. El Administrador de Agencias notificará al Agente y a todos los Miembros y se procederá de acuerdo con el Apartado 1.12 de esta Sección;

1.7.4 Cheque rechazado

cuando un Agente en un país determinado presente a un Miembro un cheque para pago de un Conocimiento(s) Aéreo(s) o de cualquier otro documento(s) y tal cheque no sea atendido después de la fecha de remisión de fondos por impago por parte del banco librado, dicho Miembro enviará al Agente inmediatamente un aviso de irregularidad y le exigirá el pago inmediato. Dicho aviso contará como dos casos de irregularidad registrados a efectos de las Relaciones previstas en el Subapartado 1.6.2 de esta Sección. Si se rehusara el pago o no se recibiera, o si se recibiera en un plazo superior a diez días naturales a partir de la fecha de remisión de fondos, el susodicho Miembro declarará inmediatamente al Agente en mora en ese país telegrafando al Administrador de Agencias y enviando un escrito certificado al Agente, con copia al Administrador de Agencias, en la forma establecida por dicho Administrador de Agencias;

1.7.5 No remisión de fondos después del aviso de irregularidad

si un Agente en un país determinado dejara de remitir la cantidad de dinero debida a un Miembro para que este lo reciba durante el período adicional de diez días a partir de la fecha normal de remesa, tal Miembro inmediatamente declarará al Agente en mora en ese país telegrafando al Administrador de Agencias (y confirmando en un informe detallado enviado por correo certificado);

1.7.6 No inclusión de ventas, Detección posterior

si un Agente no incluye en sus partes de ventas cualquiera de los Conocimientos Aéreos emitidos por él en el período cubierto por los partes de ventas y tampoco remite la cantidad de dinero debida por él y la omisión en cuestión se detecta después de la fecha de remisión de fondos correspondiente al citado período de presentación de los partes según se establece en el Apartado 1.2 de esta Sección, se aplicarán las disposiciones siguientes:

1.7.6.1 al enterarse de dicha omisión, el Miembro enviará inmediatamente al Agente por correo certificado con copia al Administrador de Agencias, un aviso de irregularidad en la forma establecida por el Administrador de Agencias por el período de ventas en el que se haya detectado dicha omisión, y le exigirá el pago inmediato

(si aún no se ha efectuado) de la cantidad involucrada. Dicha irregularidad será registrada por el Administrador de Agencias en la Relación que se lleve con este fin de conformidad con el Subapartado 1.6.4 de esta Sección y tendrá el mismo efecto que las otras irregularidades registradas o anotadas,

1.7.6.2 si se recibe el pago de la cantidad solicitada conforme al Subapartado 1.7.7.1 anteriormente señalado dentro del plazo de los diez días a partir de la fecha de tal aviso, entonces no se tomarían medidas adicionales por parte del Miembro,

1.7.6.3 si no se recibe el pago por parte del Agente dentro del período estipulado, el Miembro declarará inmediatamente al Agente en mora en ese país y a continuación se tomarán las medidas establecidas en el Apartado 1.12 de esta Sección;

1.7.7 Aviso por falta de pago

1.7.7.1 cuando un Miembro declare a un Agente moroso a tenor de los Subapartados 1.7.4, 1.7.5, 1.7.6 o 1.7.7 de este Apartado y dicho Agente esté ubicado en un país/área del CASS-Export, dicho Miembro notificará simultáneamente de tal morosidad a la Dirección local del CASS enviándole una copia de la notificación dirigida al Administrador de Agencias,

1.7.7.2 cuando un Agente en un país/área del CASS-Export haya sido declarado moroso a tenor del Subapartado 1.7.1, 1.7.2 o 1.7.3 de este Apartado, el Administrador de Agencias notificará a la Dirección local del CASS de tal falta de pago,

1.7.7.3 al declarar la falta de pago a tenor de los Subapartados 1.7.4, 1.7.5, 1.7.6 o 1.7.7 de este Apartado, el Administrador de Agencias telegrafiará inmediatamente al Agente en cuestión y a todos los Miembros que lo hubieran nombrado. De igual forma, avisará a todos los Miembros por correo aéreo. Asimismo, el Administrador de Agencias informará al Agente moroso, por correo certificado de los efectos que la declaración de falta de pago le ocasionará y solicitará al Agente que presente una explicación por la no remisión de fondos. Cuando el Agente esté ubicado en un país/área del CASS-Export, se le enviará una copia del aviso a la Dirección local del CASS confirmando que el Agente en cuestión está en mora. A continuación, los Miembros actuarán de acuerdo con el Apartado 1.12 de esta Sección,

1.7.7.4 si un Agente es moroso a tenor de la Sección 2 de esta Resolución, cada uno de los Miembros que no sea una Compañía Aérea CASS-Export pero que haya nombrado a dicho Agente, tomará las medidas oportunas por falta de pago conforme al Apartado 1.12 de esta Sección;

1.7.8 Suspensión o Retiro de la declaración de falta de pago

1.7.8.1 si en cualquier momento a partir de la recepción de la declaración de falta de pago por parte de un Miembro efectuada de acuerdo con los Subapartados 1.7.5 y 1.7.6 de este Apartado, el Administrador de Agencias llega a tener conocimiento de que existe un

litigio entre el Miembro declarante y el Agente en cuestión surgido exclusivamente de los importes debidos o que se alega que se le deben a dicho Miembro por el Agente, o viceversa, con respecto al período de presentación de los partes/facturación para el que el aviso de irregularidad se envió y/o respecto de anteriores períodos de presentación de los partes/facturación, el Administrador de Agencias suspenderá o retirará, según proceda, la declaración de falta de pago. Si se retira dicha declaración de falta de pago, el Administrador de Agencias dará por terminada la situación de pago en efectivo y enviará la notificación correspondiente al Agente, a todos los Miembros y, si procede, a la Dirección del CASS. Al recibir tal notificación, los Miembros pagarán cualquier comisión que se haya retenido al Agente. El Administrador de Agencias eliminará de la Relación llevada de conformidad con lo establecido en el Subapartado 1.6.4 de esta Sección, el aviso de irregularidad que haya dado lugar a la declaración de falta de pago suspendida o retirada,

1.7.8.2 si, por error, se hace una declaración de falta de pago a tenor del Subapartado 1.7.5 de este Apartado y el Miembro declarante así lo notifica al Administrador de Agencias enviándole detalles por escrito, dicho Administrador de Agencias retirará entonces la declaración de falta de pago y se aplicará el procedimiento del Subapartado 1.7.5 o 1.7.6 señalado anteriormente.

1.8 CALCULO DEL PERIODO DE REMISIÓN DE FONDOS

Al contar los días del período de remisión de fondos para establecer si se ha producido o no una irregularidad o falta de pago conforme a esta Sección, se tendrá en cuenta que si el último día del período de remisión fuera un día de la semana considerado como feriado legal o festivo, se considerarán satisfechas las condiciones de esta Resolución si el pago se recibe el primer día siguiente hábil de trabajo; a condición de que este último día pueda ser pospuesto, en el caso de una huelga de correos, hasta el final de la misma.

1.9 REMISIÓN DE FONDOS RETRASADA POR MEDIDAS GUBERNAMENTALES OFICIALES

No obstante cualquier otra disposición contenida en esta Resolución, a un Agente no se le enviará aviso de irregularidad ni se le declarará moroso con respecto a la totalidad o cualquier parte de una remisión de fondos en la medida en que el Agente no pueda efectuar el pago completo a causa de medidas gubernamentales oficiales que impidan directamente dicho pago; siempre que el Agente demuestre que a un Banco reconocido se le ha hecho provisión de fondos por el importe debido, pero no pueden ser remitidos como consecuencia de las referidas medidas gubernamentales oficiales.

1.10 FALTA DE PAGO COMO AGENTE DE VENTAS DE PASAJE

Si un Agente de Carga IATA en un país determinado está registrado asimismo como Agente de Ventas de Pasaje al amparo de las Normas para Agencias de Ventas de Pasaje correspondientes a ese país, y dicho Agente es declarado moroso a tenor de estas Normas (por motivos distintos a la declaración de moroso resultante de la acumulación de irregularidades), dicho Agente será asimismo considerado moroso en virtud de estas Normas. El Administrador de Agencias lo notificará al Agente y a todos los Miembros y se aplicará lo establecido en el Apartado 1.12 de esta Sección.

1.11 FALTA DE PAGO SEGUN EL CASS-EXPORT

Si un Agente es moroso a tenor de la [Sección 2](#) de esta Resolución, cada uno de los Miembros que no sea una Compañía Aérea CASS-Export pero que haya nombrado a dicho Agente tomará las medidas oportunas por falta de pago conforme al Apartado 1.12 de esta Sección.

1.12 MEDIDAS POR FALTA DE PAGO

1.12.1(a) Al recibir del Administrador de Agencias aviso de que un Agente es moroso los Miembros:

1.12.1(a)(i) situarán inmediatamente al Agente en situación de pago en efectivo;

1.12.1(a)(ii) exigirán la rendición de cuentas y la liquidación inmediatas de todos los importes debidos y pendientes haya llegado o no la fecha de remisión para el pago de los mismos;

1.12.1(a)(iii) notificarán al Administrador de Agencias de todos los importes que les deba el Agente y, después de ello, comunicarán al Administrador de Agencias si se ha efectuado la rendición de cuentas y el pago oportunos;

1.12.1(a)(iv) suspenderán el abono de cualquier comisión debida al Agente, hasta que se reciba notificación en sentido contrario por parte del Administrador de Agencias;

1.12.1(b) después de todo esto, si la declaración por falta de pago no se retira de conformidad con el Subapartado 1.7.9 de esta Sección, se aplicarán las disposiciones de la [Sección 3](#) de esta Resolución.

1.13 INDEMNIZACIÓN A IATA

Todo Miembro que declare que un Agente ha dejado de remitir o ha cometido cualquier otra infracción, y si tal declaración se demuestra a continuación que es falsa, indemnizará y protegerá a IATA contra todos los daños y costes procesales que surjan de acciones llevadas a cabo con motivo de dicho aviso. Esta disposición no se aplicará a daños o gastos incurridos en relación con el ajuste extrajudicial a menos que el Miembro responsable haya consentido al pago.

1.14 CAMBIOS EN LOS PROCEDIMIENTOS PARA LOS PARTES DE VENTAS Y REMISIÓN DE FONDOS

1.14.1(a) AREA 1 SOLAMENTE, EXCEPTO CANADA, TERRITORIOS FRANCESES DE ULTRAMAR Y GROENLANDIA No obstante cualquier disposición en sentido contrario de esta Sección, las frecuencias de los partes y remesas y/o la fecha de remisión de fondos de los Agentes podrán ser modificadas como respuesta a las cambiantes circunstancias económicas de acuerdo con las siguientes condiciones:

1.14.1(a)(i) se establecerá en cada país un Panel de Vigilancia Económica, compuesto por un número igual de expertos financieros y comerciales de los Miembros, incluyendo un representante de transportista(s) nacional(es), designado por el Administrador de Agencias. El Panel de Vigilancia Económica elegirá a su Presidente y establecerá sus propios procedimientos;

1.14.1(a)(ii) el Panel de Vigilancia Económica podrá, en consulta con la asociación nacional de Agentes de Carga debidamente reconocida, determinar los indicadores económicos y financieros y los grados de variación de los mismos garantizando una reevaluación de las frecuencias de los partes/remesas y/o fecha de remisión de fondos aplicables en el país;

1.14.1(a)(iii) en cualquier momento podrá convocarse una reunión del Panel de Vigilancia Económica mediante un aviso de antelación de 72 horas para llevar a cabo la citada reevaluación siempre que lo solicite documentadamente uno de sus miembros o cualquier Miembro que haya depositado stocks de sus Conocimientos Aéreos con los Agentes del país. El Administrador de Agencias deberá ser informado de la reunión y él a su vez deberá designar un miembro de la Secretaría de IATA para que asista a la reunión como consejero y Secretario;

1.14.1(a)(iv) si, en su opinión, la situación económica así lo aconseja, el Panel de Vigilancia Económica podrá decidir por voto unánime de los miembros presentes el cambiar con efecto inmediato las frecuencias de los partes/remesas y/o la fecha de remisión de fondos; siempre que las frecuencias revisadas y/o la fecha permanezcan dentro de los márgenes permitidos y establecidos en las disposiciones pertinentes de esta Sección, y que deberán notificarse inmediatamente a todos los Miembros por el Administrador de Agencias;

1.14.1(b) el que continúe la efectividad de la decisión tomada por el Panel de Vigilancia Económica de acuerdo con este Apartado, estará sujeto a su ratificación por la Conferencia.

Sección 2 — Envío de Conocimientos Aéreos, Facturaciones, Remesas y Cobros, Declaraciones de Falta de Pago (según el Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga — CASS-Export)

Esta Sección se podrá aplicar a todos los Agentes Acreditados en un país/área del SISTEMA DE LIQUIDACIÓN DE CUENTAS DE CARGA ('CASS-Export') respecto a las ventas en nombre de Compañías Aéreas CASS-Export en tal país/área.

2.1 GENERAL

2.1.1 Cuando se considera que el Agente debe dinero

Las cantidades pagaderas en lugar de origen, se considerarán como adeudadas por el Agente a una Compañía Aérea CASS-Export cuando se ejecute el Conocimiento Aéreo; tales cantidades deberán ser remitidas a través de la Oficina de Liquidación, de acuerdo con la frecuencia y fechas determinadas en el Subapartado 2.5.2 de esta Sección; siempre que el Agente sea declarado en quiebra, suspensión de pagos o administración judicial, vaya a liquidación o este sujeto a cualquier otro procedimiento legal que afecte a sus operaciones, se deberá efectuar una liquidación inmediata de tales cantidades;

2.1.2 Oficina de Liquidación

en las presentes normas, el término 'Oficina de Liquidación' significa el centro que efectúa la elaboración de las operaciones contables del Agente para confeccionar estados de cuentas en forma de facturas, cobrar las remisiones de fondos de los Agentes de dichas facturas y remitirlas a las Compañías Aéreas CASS-Export a quienes se les deba dinero. En los casos en que estas operaciones contables así como el cobro y pago de las sumas debidas sea realizado por dos centros diferentes, el término 'Oficina de Liquidación' se usará para referirse a ambos centros o a título individual;

2.2 PERIODO DE PRESENTACIÓN, FECHA DE PRESENTACIÓN Y FECHA DE ENTREGA

La Conferencia de agencias de carga establecerá la duración de los periodos de notificación aplicables para cada CASS-Export. Habrá dos periodos de notificación al mes, salvo que la Conferencia de agencias de carga establezca una frecuencia mayor. Por lo general, un periodo de notificación tendrá una duración de siete a diez días naturales, pero en principio no excederá 16 días naturales. El último día del periodo de notificación se llamará en lo sucesivo "la fecha de notificación". El periodo de notificación empezará desde el cierre de las operaciones de cada fecha de notificación hasta el cierre de las operaciones de la siguiente fecha de notificación. La Compañía aérea de CASS-Export remitirá las Trasmisiones de los Conocimientos de embarque aéreo para que estén en posesión de la Oficina de liquidación en su

cierre de operaciones en una fecha justo posterior a la fecha de notificación y que será determinada por la Dirección ISS, o si la Oficina de liquidación está cerrada en esa fecha, antes del cierre de operaciones de la Oficina de liquidación del primer día que vuelva a abrir. El cierre de operaciones de la Oficina de liquidación del día en que se exige que las Trasmisiones de los Conocimientos de embarque aéreo estén en posesión de dicha oficina en virtud de las disposiciones del presente Subpárrafo será denominado en lo sucesivo "la fecha de presentación";

2.2.1 Omitido Intencionalmente

2.2.2 Participantes en la Facturación

2.2.2.1 El Participante en la Facturación presentará a la Oficina de Liquidación o una cinta o disco magnético o por otros medios electrónicos, las transacciones contables efectuadas en su nombre por sus Agentes que estén incluidos en ese CASS-Export, durante el periodo de facturación;

2.2.2.2 ÁREA 2 SOLAMENTE (excepto los países cuando Reso. 801re es aplicable: no obstante lo dispuesto en el subapartado 2.2.2.1 anterior, en un país/área donde la periodicidad establecida por el CASS-Export es mensual, un Participante en la Facturación podrá, si lo desea, remitir cintas o discos magnéticos a la Oficina de Liquidación mensualmente para permitir que las transacciones contables sean incluidas en la última facturación que cubre el periodo de remisión de fondos;

2.2.3 CASS-EDI

2.2.3.1 La compañía aérea participante en el CASS-Export que haya optado por utilizar los procedimientos CASS-EDI se cerciorará que todas las transacciones contables realizadas por sus Agentes estén en posesión de la Oficina de liquidación de modo que puedan ser incluidas en las Facturaciones apropiadas de la Oficina de Liquidación en relación con estos Agentes.

2.3 FACTURACIÓN

2.3.1 La Oficina de Liquidación deberá proceder a calcular y preparar la facturación de cada uno de los agentes basada en los AWT de acuerdo con los requisitos establecidos por la Conferencia de Agencias de Carga. Tales facturaciones deberán incorporar todas las transacciones contables con respecto a cada agente;

2.3.2 la periodicidad con que la Oficina de Liquidación enviará tales facturaciones será establecida por la Conferencia de Agencias de Carga para cada CASS-Export y será compatible con la periodicidad establecida para las remesas;

2.3.3 el intervalo de tiempo cubierto por una facturación en virtud de la presente Sección será denominado 'periodo de facturación'

2.3.4 una facturación de cada miembro qué facturas un Agente de acuerdo con el Apartado 1.3 de esto estará en la forma Factura/Ajuste de Ventas Carga demostrado en el [Anexo A](#).

2.4 OMITIDO INTENCIONALMENTE

2.5 PAGO DE LIQUIDACIONES Y FECHA DE LAS REMESAS

2.5.1 Los Agentes deberán remitir directamente a la Oficina de Liquidación todas las sumas de dinero debidas correspondientes a las facturaciones de esta Oficina de Liquidaciones. La Dirección ISS podrá, exigir al Agente que proporcione la información necesaria y entregue el formulario de autorización que permita a la Oficina de Liquidación librar cheques contra la cuenta bancaria del Agente o adeudar ésta de alguna otra forma a favor de IATA (International Air Transport Association), o la institución que designe la Dirección de ISS, para pago de todos los importes debidos a las Compañías Aéreas CASS-Export. Esta autorización se establecerá de acuerdo con el formulario que establezca la Dirección de ISS periódicamente y será enviada por el Agente una sola vez o por cada periodo de remisión de fondos. En este último caso la Dirección de ISS exigirá al Agente que especifique la cantidad máxima, incluyendo el factor de ajuste que la Oficina de Liquidación esté autorizada a cargar en la cuenta del Agente. El Agente comunicará a la Dirección de ISS con 30 días de anticipación por correo certificado su intención de cambiar de banco o sus cuentas bancarias;

2.5.2 (excepto Australia) la frecuencia de remisión de los Agentes, la fecha de remisión y el periodo de gracia para cada CASS-Export será determinado por la Conferencia de Agencias de Carga;

2.5.2.1 (ZONA 2 ÚNICAMENTE) : (excepto los países en los que se aplica la Resolución 801re) : la frecuencia establecida de ese modo será una o dos veces al mes, o más frecuentemente si la Conferencia de Agencias de Carga lo determina así; siempre y cuando la Conferencia de Agencias de Carga permita que los Agentes individuales elijan enviar con una frecuencia mayor y por una duración de tiempo que la Conferencia estime adecuada;

2.5.2.2 (ZONAS 1 y 3 ÚNICAMENTE) : la frecuencia de remisión establecida de ese modo será de dos veces al mes o más frecuentemente si la Conferencia de Agencias de Carga lo determina así;

2.5.3 (excepto Australia y Corea) la remisión se realizará de tal forma que llegue a la Oficina de liquidación antes de cierre de operaciones en la fecha que será el 28° día después del último día incluido en la/s factura/s para liquidar salvo que la Conferencia de agencias de carga establezca una fecha diferente que en ningún caso será después del día 30°; siempre y cuando la Conferencia de agencias de carga permita que los Agentes individuales envíen en una fecha diferente, en virtud de las condiciones y plazo de tiempo que el Comité estime adecuados, siendo dichas fechas diferentes inferiores al día 30°. Además, en caso de que la oficina de liquidación esté cerrada en la fecha prevista en virtud de las

disposiciones anteriores, la remisión se realizará para que llegue a destino al cierre de las operaciones del siguiente día que vuelva a abrir. El cierre de operaciones de la Oficina de liquidación del día en que se exige que la remisión llegue a destino en virtud de las disposiciones del presente Subpárrafo será denominado en lo sucesivo “la fecha de remisión”;

2.5.3 (SOLO AUSTRALIA): La remisión de fondos para las facturaciones correspondientes al período del 1 al 15 de cada mes se hará de forma que llegue a la Oficina de Liquidación antes de su cierre de operaciones el 15 día del mes siguiente. La remisión de fondos para las facturaciones correspondientes al período del 16 al ltimodíadecada mes se hará de forma que llegue a la Oficina de Liquidación antes de su cierre de operaciones el último día del mes siguiente. En el caso de que la Oficina de Liquidación se encuentre cerrada para operaciones en estas fechas, la remisión de fondos se efectuará de forma que llegue a la misma antes del cierre de operaciones dle primer día siguiente en que dicha Oficina esté abierta para operaciones. **Excepción:** si la Oficina de Liquidación está cerrada para operaciones el día 30 de junio, la remisión de fondos que normalmente vence en ese día se efectuará de forma que llegue a dicha Oficina antes del cierre de operaciones del último día del mes de junio en que esté abierta para operaciones. La Conferencia de Agencias de Carga efectuará los cambios a la fecha o a la frecuencia de remisión a los que se hacen referencia en este párrafo o al período de gracia, que deberá ser de cuatro días hábiles, según se establece en los párrafos 2.6.4.3 y 2.6.5 de la [Resolución 801r](#).

2.5.3 (SOLO CHINA DOMESTICO): se establecerá una frecuencia de remisión semanal. Las remisiones deberán realizarse de forma que lleguen a la oficina de liquidación antes del cierre de la oficina en el 7.º día contado desde la última fecha incluida en la(s) factura(s) objeto de la liquidación. En caso de que la oficina de liquidación esté cerrada en esas fechas, la remisión se realizará para que llegue a destino antes del cierre de las operaciones del primer día en que vuelva a abrir.

2.5.3 (SOLO COREA): El envío de facturas para el periodo del día 1 al 15 de cada mes se realizará de modo que llegue a la oficina de liquidación al cierre de las operaciones del día 15 del mes siguiente. El envío de facturas para el periodo del día 16 al último día de cada mes se realizará de modo que llegue a la oficina de liquidación al cierre de las operaciones del último día del mes siguiente. En caso de que la oficina de liquidación esté cerrada en esas fechas, el envío se realizará para que llegue a destino al cierre de las operaciones del siguiente día disponible que vuelva a abrir.

2.5.3 (SOLO JAPÓN): Para los fines del presente Párrafo, los días del 29 de diciembre al 3 de enero de cualquier año se considerarán festivos bancarios, de modo que cualquier Remisión de los Agentes que caiga en dichas fechas se aplazará al siguiente día hábil bancario.

2.5.3 (SOLO PAKISTÁN): Para los fines del presente Párrafo, en los casos en que el 30 de junio y el 31 de diciembre de cualquier año no sean días festivos en

Pakistán, esas fechas se considerarán festivos bancarios, de modo que cualquier Remisión de los Agentes que caiga en dichas fechas se aplazará al siguiente día hábil bancario.

2.5.3.1 los cambios en la frecuencia o fecha de remisión decididos mediante votación de la Conferencia de Agencias de Carga, salvo que la Conferencia lo indique de otro modo, serán considerados vigentes diez días después de la fecha en que se comunique el resultado de dicha votación.

2.5.4 al intervalo de tiempo en el que haya que efectuarse una remisión de fondos a la Oficina de Liquidación se le denominará, en virtud de esto, el 'período de remisión de fondos'. El período de remisión de fondos no podrá ser inferior a un período de facturación,

2.5.5 cuando el Agente tenga más de una oficina que posea stocks de Conocimientos Aéreos, podrá solicitar autorización por escrito a la Dirección de ISS para que tales oficinas sean facturadas individualmente por los Conocimientos Aéreos emitidos por cada una de ellas. Tales facturaciones individuales, serán liquidadas por las oficinas del Agente que hayan recibido tal autorización directamente con la Oficina de Liquidación.

2.6 IRREGULARIDADES Y FALTA DE PAGO

Las disposiciones de este Apartado se aplicarán cuando los Agentes no cumplan los procedimientos para la remisión de fondos establecidos en esta Sección; a condición de que el periodo de gracia a que se hace referencia en los Subapartados **2.6.4.3** y **2.6.5** de este Apartado, sea de diez días civiles (uno en Perú, **5 en Chile, 2 en Turquía**), excepto en los países en que el Comité de Liquidación y Remisión de Fondos o la Conferencia de Agencias de Carga en el caso de Australia, haya establecido un período de gracia menor.

2.6.1 Omitido Intencionalmente

2.6.2 Omitido Intencionalmente

2.6.3 Error del Banco

Un Error del Banco es aquel corroborado por pruebas aceptables para el Administrador de agencias, como aparece contemplado en el párrafo **2.6.3.1**.

2.6.3.1 Pruebas aceptables para el Administrador de agencias.

En todos los casos, debe proporcionarse a la IATA una carta del banco:

(a) Deberá enviarse a la IATA la carta original del banco, firmada por un Directivo, en un plazo de 10 días hábiles mediante correo certificado o servicio de mensajería urgente, en la que figure la naturaleza del error, el motivo del retraso en el envío, los datos del cliente y la disponibilidad de fondos suficientes.

2.6.4 Remisión de fondos atrasada/ autorización

2.6.4.1 si la remisión íntegra de fondos de un Agente, o cuando proceda, un formulario de autorización, como se estipula en el Subapartado **2.5.1** de esta Sección, no ha sido recibida en la Oficina de Liquidación en la fecha de remisión de fondos respecto de la facturación de dicho Agente, la Oficina de Liquidación se lo comunicará inmediatamente al Administrador de Agencias. Al recibir tal comunicación, el Administrador de Agencias inmediatamente enviará al Agente un aviso de irregularidad y deberá investigar la falta de pago con el Agente,

2.6.4.1 (SOLO CHILE) Si, a fecha de la remisión, la Oficina de Liquidación no ha recibido por parte de un Agente toda la remisión o, cuando sea necesario, un formulario de autorización tal como se especifica en el Subpárrafo **2.5.1** de la presente Sección, con respecto a sus facturaciones, deberá avisar de inmediato al Administrador de Agencias. Tras el recibo de dicha notificación, el Administrador de Agencias enviará de inmediato al Agente un aviso de irregularidad e inspeccionará el incumplimiento con el Agente. También se emitirá una irregularidad por cualquier Agente que no proporcione facturas por comisiones pagadas, fuera del plazo estipulado legalmente. La Compañía Aérea del CASS informará del problema a la IATA, y se considerará como una irregularidad en el pago, con lo que también se emitirá una solicitud de garantía financiera en virtud de las reglas aplicables.

2.6.4.2 si el Agente no cumple con la divisa establecida para la liquidación y que se indica en la facturación, la Oficina de Liquidación comunicará este hecho al Administrador de Agencias. El Administrador de Agencias a su vez enviará al Agente un aviso de irregularidad por no cumplir con los procedimientos de pago,

2.6.4.3 si, después de las medidas tomadas de conformidad con el anterior Subapartado **2.6.1.1**, el Agente no satisface el pago completo de las cantidades debidas o no envía el formulario de autorización, según corresponda, en el último día del período de gracia, la Oficina de Liquidación se lo comunicará inmediatamente al Administrador de Agencias quien a su vez tomará medidas por falta de pago con respecto al Agente, a tenor de las disposiciones del Apartado **2.8** de esta Sección;

2.6.5 Cheque u otro modo de pago no atendido

si un cheque, otro adeudo o cualquier otro modo de pago para liquidar los importes debidos, no es atendido por impago por parte del banco librado después de la fecha de remisión de fondos, la Oficina de Liquidación se lo comunicará al Administrador de Agencias, sin demora alguna, quien a su vez enviará al Agente un aviso de irregularidad exigiéndole el pago inmediato. Dicho aviso contará como un caso de irregularidad a efectos de las relaciones previstas en el Subapartado **2.6.6** del presente Apartado. Si el pago no se recibe al efectuarse la petición, o si se recibe pero después del último día del período de gracia, la Oficina de Liquidación se lo comunicará inmediatamente al Administrador de Agencias quien

informará inmediatamente al Agente y lo confirmará mediante una carta certificada al Agente informándole que se han tomado las medidas oportunas por falta de pago por no haber sido atendido el cheque. El Administrador de Agencias tomará asimismo medidas simultáneamente por falta de pago respecto del Agente de acuerdo con lo establecido en el Apartado 2.8 de esta Sección;

2.6.6 Irregularidades acumuladas

después de cada fecha de remisión de fondos, el Administrador de Agencias recopilará y divulgará entre los Miembros una relación conteniendo los nombres de todos los Agentes a los que se les haya enviado avisos de irregularidad a tenor de cualquiera de las disposiciones de estas Normas desde la fecha de remisión de fondos anterior:

2.6.6.1 si un Agente aparece en estas relaciones cuatro veces por irregularidad durante cualquier período de 12 meses consecutivos el Administrador de Agencias:

2.6.6.2 inmediatamente tomará las medidas por falta de pago respecto del Agente en virtud de las disposiciones del Apartado 2.8 de esta Sección. Si alguna de esas veces fuera consecuencia de una remisión de fondos atrasados o un cheque u otro medio de pago inatendido el Administrador de Agencias tomará las medidas para que el Comisariado de Agencias inicie una revisión del Agente.

2.6.7 Falta de Pago por Irregularidades Acumuladas en una Oficina de Ventas de Pasaje

si un Agente de Carga IATA en un país determinado tiene asimismo solamente un Local Acreditado para ventas de pasaje a tenor de las Normas para Agencias de Ventas de Pasaje IATA aplicables en ese país, y a dicho Local Aprobado se le declara moroso a tenor de estas Normas, por irregularidades acumuladas, a tal Agente también se le considerará moroso en dicho país de acuerdo con las presentes Normas y se tomarán las medidas por falta de pago respecto del Agente en virtud de las disposiciones del Apartado 2.8 de esta Sección;

2.6.8 Falta de Pago declarada a tenor de la Sección 1

si a un Agente se le declara en situación de falta de pago en virtud de la Sección 1 de esta Resolución, se tomarán las medidas por falta de pago respecto del Agente a tenor de lo estipulado en el Apartado 2.8 de esta Sección;

2.6.9 Agente en situación de falta de pago como Agente Aprobado para Ventas de Pasaje

si un Agente de Carga IATA en un país determinado está también acreditado como Agente de Ventas de Pasaje a tenor de las Normas para Agencias de Ventas de Pasaje IATA aplicables en ese país y a tal Agente se le declara moroso en virtud de esas Normas (otras que no sean la situación de falta de pago por acumulación de irregularidades), a dicho Agente también se le considerará moroso en virtud de estas Normas, y se tomarán medidas por

falta de pago respecto del Agente de acuerdo con las disposiciones del Apartado 2.8 de esta Sección;

2.6.10 Cargos

2.6.10.1 no obstante lo dispuesto en los Subapartados 2.6.4 y 2.6.5 del presente Apartado la Conferencia de Agencias de Carga podrá resolver sancionar, mediante el cobro de un cargo general, los casos de incumplimiento de los procedimientos e instrucciones, lo que genera costos adicionales para las compañías y los casos de remesas enviadas con retraso. Los niveles de dicho cargo serán determinados en su caso por la Conferencia de Agencias de Carga y la Dirección de ISS y, los notificará a todos los Agentes del área del CASS.

2.6.10.2 los cargos de la Oficina de Liquidación serán por el importe debitado a la Dirección de ISS por la Oficina de Liquidación como resultado del incumplimiento por parte del Agente de lo establecido en cuanto a presentación de los partes o remisión de fondos, incrementado, si procede, con una cantidad para compensar cualquier costo adicional que la Dirección de ISS se haya visto obligada a realizar en relación con dicho incumplimiento,

2.6.10.3 cuando tengan que recaudarse los cargos, la Dirección de ISS dará las instrucciones oportunas a la Oficina de Liquidación para que debite al Agente por tales cargos y después notificará al Agente de que se trate,

2.6.10.4 excepto cuando se especifique en otro sentido, los cargos debitados a los Agentes de conformidad con este Subapartado serán incluidos por la Oficina de Liquidación en su primera facturación subsiguiente al Agente de que se trate, y serán considerados como vencidos o pagaderos por el Agente en la fecha de remisión de fondos que corresponda a dicha facturación. A efectos del Subapartado 2.8.1.1(b) de esta Sección, los citados cargos serán considerados parte de todos los importes debidos por el Agente.

2.6.10.5 En virtud de los Párrafos 2.6.10.1 hasta 2.6.10.4 se aplicará una cuota administrativa estándar para recuperar los gastos de remisión tardía en las operaciones del CASS regidas según la Resolución 801r en caso de remisiones tardías superiores a 50 USD (o su equivalente en la divisa local) y en base a la siguiente fórmula: $128 \text{ USD (o su equivalente en la divisa local) + (tipo de interés de base bancaria en la cantidad impagada + 2\%) \times (n.º de días de retraso)/365}$.

2.7 NOTIFICACIÓN DE IRREGULARIDAD

Cuando al Administrador de Agencias se le requiera, a tenor de cualquiera de las disposiciones del Apartado 2.6 de esta Sección, que envíe a un Agente un aviso de irregularidad, enviará inmediatamente al Agente una carta certificada en la forma prescrita en el Manual de Oficinas «en el terreno», con copia a la Oficina de Liquidación, informando telegráficamente u otros medios electrónicos a todas las compañías aéreas del CASS correspondiente, ahora bien, si el CASS-Export cubre más de un país, la irregularidad será aplicable a toda el área de dicho CASS-Export.

2.7.1 en caso de irregularidad de acuerdo con el [subpárrafo 2.6.4.1](#) de la presente sección, si, en algún momento, el Administrador de agencias tiene conocimiento de que existe algún contencioso entre la compañía aérea del CASS-Export y el Agente derivado únicamente de las cantidades debidas o reclamadas como pendientes a la compañía aérea del CASS-Export por parte del Agente, el Administrador de agencias retirará el aviso de irregularidad y/o revocará cualquier aviso de irregularidad anterior enviado con respecto a cualquier periodo de facturación aplicable anterior. En caso de que la compañía aérea del CASS-Export no admita la existencia de una disputa, el Administrador de agencias exigirá al Agente que proporcione pruebas documentadas que demuestren la existencia de dicha disputa o que pague el importe del pago parcial en una «cuenta de garantía». Siempre y cuando se cumpla alguna de esas condiciones, el Administrador de agencias retirará o revocará el aviso de irregularidad.

2.8 MEDIDAS POR FALTA DE PAGO

2.8.1 Si es preciso tomar medidas por falta de pago de acuerdo con cualquiera de las disposiciones contenidas en el [Apartado 2.6](#) de esta Sección:

2.8.1.1 el Director de Agencias tomará inmediatamente las medidas siguientes:

2.8.1.1(a) comunicará inmediatamente al Agente por escrito (dirigiéndole una copia de esta notificación por correo certificado) que se han iniciado medidas por falta de pago,

2.8.1.1(b) exigirá la rendición de cuentas y la liquidación inmediata de todos los importes debidos por el Agente, haya llegado o no la fecha de remisión para el pago de los mismos. La rendición de cuentas obtenida y todas las cantidades percibidas serán enviadas a la Oficina de Liquidación,

2.8.1.1(c) notificará a la Oficina de Liquidación y a todas las compañías aéreas del CASS-Export en el aérea correspondientes la falta de pago,

2.8.1.2 el Administrador de Agencias comunicará inmediatamente a las oficinas centrales de todos los Miembros que el Agente en cuestión está en situación de falta de pago. (Notificará también telegráficamente o por otros medios electrónicos a los Miembros que hayan nombrado a este Agente);

2.8.1.3 al recibir aviso de que un Agente es moroso, la Oficina de Liquidación tomará las siguientes medidas:

2.8.1.3(a) suspenderá inmediatamente del CASS al Agente,

2.8.1.3(b) partiendo de los AWTs que tenga en su poder, establecerá inmediatamente un estado de deudas actualizado para el Agente correspondiente,

2.8.1.3(c) comprobará toda la rendición de cuentas y los pagos obtenidos del Agente por la Dirección de ISS, informando a ésta de las discrepancias,

2.8.1.3(d) distribuirá todas las cantidades obtenidas por la Dirección de ISS procedentes del Agente entre las Compañías Aéreas del CASS-Export, de acuerdo con las instrucciones permanentes de la Conferencia de Agencias de Carga;

2.8.1.4 (excepto Australia) al recibir una notificación de que el Agente está en situación de falta de pago, y cuando se debe dinero a una Compañía Aérea CASS-Export, las Compañías Aéreas CASS-Export retendrán el pago de comisiones al Agente en el país/área perteneciente al CASS-Export hasta que reciban notificación del Administrador de Agencias de que se ha efectuado el pago completo de las cantidades pendientes.

2.8.1.5 Al recibir notificación de que un Agente esta en situación de mora y ha sido suspendido del CASS, las Compañías Aéreas CASS-Export decidirán individualmente como deben continuar operando con dicho Agente.

2.8.1.6 (excepto Australia) Al recibir aviso de que un Agente está en mora, n miembro, que no sea una compañía aérea CASS-Export, tomará las medidas conforme a las disposiciones del [Apartado 1.12](#) de la Sección 1 de esta Resolución.

2.8.1.7 si, en algún momento, el Administrador de agencias tiene conocimiento de que existe algún contencioso entre la compañía aérea del CASS-Export y el Agente derivado únicamente de las cantidades debidas o reclamadas como pendientes a la compañía aérea del CASS-Export por parte del Agente, el Administrador de agencias retirará el aviso de incumplimiento y/o revocará cualquier aviso de incumplimiento anterior enviado con respecto a cualquier periodo de facturación aplicable anterior. En caso de que la compañía aérea del CASS-Export no admita la existencia de una disputa, el Administrador de agencias exigirá al Agente que proporcione pruebas documentadas que demuestren la existencia de dicha disputa o que pague el importe del pago parcial en una «cuenta de garantía». Siempre y cuando se cumpla alguna de esas condiciones, el Administrador de agencias retirará o revocará la declaración de incumplimiento.

2.8.1.8 (excepto Australia) si se retira, el Administrador de Agencias se lo notificará al Agente y a todas las personas que recibieron la declaración de falta de pago. Desde el momento de la recepción de dicha notificación, los Miembros y las Compañías Aéreas CASS-Export podrán dar porfinalizada la situación de pago en efectivo y tendrán que pagar cualquier comisión que se haya retenido al Agente. El Administrador de Agencias eliminará de la relación llevada de conformidad con lo establecido en el [Subapartado 2.6.6](#) de esta Sección, el aviso de irregularidad que hubiere dado lugar a la declaración de moroso mantenida o retirada;

2.8.1.8 (Australia únicamente) si se retira, el Administrador de Agencias se lo notificará al Agente y a todas las personas que recibieron la declaración de falta de pago. El Administrador de Agencias eliminará de la relación llevada de conformidad con lo establecido en el [Subapartado 2.6.6](#) de esta Sección, el aviso de irregularidad que hubiere dado lugar a la declaración de moroso mantenida o retirada;

2.8.2 después de lo anteriormente expuesto, si la declaración por falta de pago no hubiera sido retirada a tenor del [Subapartado 2.8.1.6](#) de este Apartado, se aplicarán las disposiciones de la [Sección 3](#) de esta Resolución.

2.9 IRREGULARIDADES SUBSIGUIENTES

Los avisos de irregularidad manifestados en virtud del Apartado [2.6](#) de esta Sección correspondientes a las ventas realizadas entre el fin del período de presentación de los partes por el cual el Agente fue declarado moroso y la fecha en que el Agente fue declarado moroso, no se anotarán en la relación confeccionada por el Administrador de Agencias.

2.10 REMISIÓN DE FONDOS RETRASADA POR MEDIDAS GUBERNAMENTALES OFICIALES

No obstante cualquier otra disposición contenida en esta Sección, a un Agente no se le enviará aviso de irregularidad, o no se le declarará en mora con respecto a la totalidad o cualquier parte de una remisión de fondos en la medida en que el Agente no pueda pagar plenamente a causa de medidas gubernamentales oficiales que impidan directamente dicho pago; a condición de que el Agente demuestre que el importe debido fue depositado para que hubiese sido efectuada la remisión de fondos en un banco de reconocida solvencia, pero que ésta no pudo realizarse por las citadas medidas gubernamentales oficiales.

2.11 CAMBIOS EN LOS PROCEDIMIENTOS PARA PARTES DE VENTAS Y REMISIÓN DE FONDOS (ÁREA 1 SOLAMENTE EXCEPTO CANADÁ, TERRITORIOS FRANCESES DE ULTRAMAR Y GROENLANDIA)

2.11.1(a) No obstante cualquier disposición en sentido contrario de esta Sección, las frecuencias de los partes y remesas y/o la fecha de remisión de fondos de los Agentes podrán ser modificadas como respuesta a las cambiantes circunstancias económicas de acuerdo con las siguientes condiciones:

△ **2.11.1(a)(i)** se establecerá en cada país un Panel de Vigilancia Económica, compuesto por un número igual de expertos financieros y comerciales de los Miembros, incluyendo un representante de transportista(s) nacional(es), designado por el Administrador de Agencias. El Panel de Vigilancia Económica elegirá a su Presidente y establecerá sus propios procedimientos;

2.11.1(a)(ii) el Panel de Vigilancia Económica, podrá en consulta con la asociación nacional de Agentes de Carga debidamente reconocida, determinar los indicadores económicos y financieros y los grados de variación de los mismos que justifiquen una reevaluación de las frecuencias de los partes/remesas y/o fecha de remisión de fondos aplicables en el país;

2.11.1(a)(iii) en cualquier momento podrá convocarse una reunión del Panel de Vigilancia Económica mediante un aviso de antelación de 72 horas para llevar a cabo la citada reevaluación siempre que lo solicite documentadamente uno de sus miembros o cualquier Miembro que haya depositado stocks de sus Conocimientos Aéreos con los Agentes del país. El Administrador de Agencias deberá ser informado de la reunión y él a su vez deberá designar un miembro de la Secretaría de IATA para que asista a la reunión como consejero y Secretario;

2.11.1(a)(iv) si, en su opinión, la situación económica lo justifica, el Panel de Vigilancia Económica podrá decidir por voto unánime de los miembros presentes que cambien con efecto inmediato las frecuencias de los partes/remesas y/o la fecha de remisión de fondos; siempre que las frecuencias revisadas y/o la fecha permanezcan dentro de los márgenes permitidos y establecidos en las disposiciones pertinentes de esta Sección, y que deberán notificarse inmediatamente a todos los Miembros por el Administrador de Agencias;

2.11.1(b) el que continúe la efectividad de la decisión tomada por el Panel de Vigilancia Económica de acuerdo con este Apartado, estará sujeto a su ratificación en la próxima reunión de la Conferencia de agencias de carga.

2.12 IMPLANTACIÓN DEL CASS — EXPORT — NORMAS TRANSITORIAS

No obstante lo establecido en los Apartados [2.5](#) y [2.6](#) de esta Sección, podrá establecer, el Comité de Liquidación y Remisión de Fondos fechas distintas de presentación de los partes, y períodos de gracia para las ventas realizadas al amparo del CASS de que se trate. Además, la Conferencia de Agencias de Carga podrá establecer disposiciones diferentes sobre acumulación de irregularidades. Estas variantes pueden aplicarse únicamente en el primer año completo de implantación del CASS.

2.13 PREGUNTAS ACERCA DE LA FACTURACIÓN

Para asegurar que las facturaciones sean lo más exactas posibles, todas las compañías aéreas y GSSA participantes en el CASS implantarán los procedimientos que se indican a continuación.

2.13.1 Cada Participante CASS activará los servicios de corrección en línea CASSlink, para facilitar las solicitudes de ajustes en la facturación del agente/intermediario por medio de la herramienta web automatizada.

2.13.2 Cada participante establecerá un período de corrección.

2.13.3 La Gerencia ISS ampliará el calendario de notificación CASS para incorporar dos plazos adicionales;

2.13.3.1 Un plazo de notificación de preguntas, dentro del cual los Agentes/Intermediarios de la carga deberán registrar sus preguntas de facturación a través de CASSlink. Dicho plazo no será inferior a 4 días naturales tras el envío de las facturas de CASS cuando el período de remesas de CASS sea de 28–30 días, y no será inferior a

2 días naturales tras el envío de las facturas de CASS cuando el período de remesas de CASS sea de 15 días.

2.13.3.2 Un plazo para responder a las preguntas, para cuya fecha los Participantes CASS deberán responder por medio de CASSlink. Dicho plazo no será inferior a 4 días civiles antes de la fecha de remisión de remesas de las facturas CASS para el período cubierto por la facturación en cuestión. Puede darse una de las siguientes respuestas:

2.13.3.2.1 Se acepta, que significa que el Participante está de acuerdo con la pregunta registrada

2.13.3.2.2 Se rechaza, que significa que el Participante no está de acuerdo con la pregunta registrada

2.13.3.2.3 Se acusa recibo, que significa que el Participante está investigando la pregunta registrada

2.13.3.2.4 Tramitado con la Compañía aérea, que significa que el Participante está de acuerdo con la pregunta registrada y generará el crédito correspondiente dentro de su propio de procesamiento por medio del CASS

2.13.3.2.5 Se enmienda, que significa que el Participante está dispuesta a procesar un crédito por una cantidad diferente a la suma registrada.

2.13.4 Antes de que cada CASS procese el período de corrección, establecido a tenor del Apartado 2.13.2, todas las preguntas registradas conforme al Apartado 2.13.3.1 que no hayan sido respondidas de conformidad con el Apartado 2.13.3.2 se procesarán automáticamente considerándose aprobadas.

2.13.5 No obstante el Apartado 2.13.4, los Participantes CASS pueden, en períodos de facturación subsiguientes, facturar nuevamente en relación con las preguntas registradas, cuando determinen posteriormente que la pregunta debería haberse rechazado inicialmente.

Sección 3 — Consecuencias de la Falta de Pago

3.1 DETERMINACIÓN DE LA DEUDA DEL AGENTE CON MIEMBROS/COMPAÑÍAS AÉREAS

3.1.1 Para los efectos del [Subpárrafo 2.8.1.1\(b\)](#) de la Sección 2 de esta Resolución, el Agente/Intermediario tendrá hasta el último día del mes siguiente al mes en que se haga cumplir dicha demanda, y dicha demanda debe incluir la fecha efectiva de terminación del Contrato de Intermediario/Agencia de Carga (y su eliminación del Directorio en este caso), sin perjuicio del cumplimiento por cada una de las partes de todas las obligaciones devengadas con anterioridad a la fecha de terminación.

3.1.2 Cuando el Administrador de Agencias haya determinado que un Agente declarado moroso a tenor de cualquiera de las disposiciones de esta Resolución ha efectuado el pago de los importes debidos, si los hubiere, según se establece en los [Subapartados 1.12.1\(a\)\(ii\)](#) de la Sección 1 y/o [2.8.1.1\(b\)](#) de la Sección 2 de esta Resolución, se aplicará lo establecido en los [Apartados 3.3 y 3.4](#) de esta Sección;

3.1.3 cuando el Administrador de Agencias haya determinado que un Agente declarado moroso a tenor de cualquiera de las disposiciones de esta Resolución, no ha pagado los importes debidos según se establece en los [Subapartados 1.12.1\(a\)\(ii\)](#) de la Sección 1 y/o [2.8.1.1\(b\)](#) de la Sección 2 de esta Resolución, notificará al Agente la rescisión del Contrato de Agencia de Carga o del Contrato de Intermediario de Carga, según sea el caso, y se aplicará lo establecido en el Subapartado 4.4.1 de la Sección 4 de la Resoluciónones 801, 805, 807 e [813zz](#); Subapartado 3.4.1 de la Sección 3 de la Resolución 803 y Subapartado 10.4.1 de la Sección 10 de la Resolución 809, según corresponda.

3.2 PAGO DE IMPORTES DEBIDOS (Excepto Australia)

Quando el Agente declarado en falta de pago es capaz de demostrar al Administrador de Agencias antes de la expiración de la fecha límite especificada en el aviso que todas las cantidades pendientes, si las hubiere, han sido abonadas, el Administrador de Agencias debera notificar consecuentemente a los Miembros y a otras Compañías Aéreas CASS-Export. A continuación se aplicarán las disposiciones de los [Apartados 3.3 y 3.4](#), según corresponda, de esta Sección.

3.2 PAGO DE IMPORTES DEBIDOS (Australia únicamente)

Quando un Agente declarado en mora es capaz de demostrar al Administrador de Agencias antes de la expiración de la fecha límite especificada en el aviso que todas las cantidades pendientes, si las hubiere, han sido abonadas, el Administrador de Agencias deberá notificar consecuentemente a los Miembros y a otras Compañías aéreas CASS-Export. A continuación se aplicarán las

disposiciones de los Apartados 3.3 y 3.4, según corresponda, de esta Sección.

3.3 REVISIÓN DEL AGENTE (Excepto Australia)

3.3.1 Si, después de haber pagado todos los importes pendientes, si los hubiere, el Agente puede demostrar al Administrador de Agencias que su situación financiera y de crédito cumple los requisitos que se expresan o que se establecen en las Normas para Agencias de Carga, ([Resolución 801, Sección 1, Subapartado 1.1.4.1](#); [Resolución 803, Subapartado 2.1.2](#); [Resolución 805, Anexo 'A', Sección 1, Apartado 1.2](#); [Resolución 807, Sección 1, Apartado 1.4](#); [Resolución 809, Sección 2, Apartado 2.4](#); y [Resolución 813zz, Anexo 'B', Sección 1](#) según corresponda), en el caso de que el Administrador de Agencias hubiera informado a tenor de las disposiciones de las [Secciones 1 y 2](#) de esta Resolución que un Agente está en situación de moroso, dicho Administrador lo notificará en este sentido a los Miembros que podrán dar por terminada la situación de pago en efectivo respecto del Agente;

3.3.2 si el Agente, después de haber pagado todos los importes pendientes, no puede demostrar al Administrador de Agencias que su situación financiera y de crédito cumple los requisitos que se expresan o se establecen en las Normas para Agencias de Carga, tal como se especifica en el [Subapartado 3.3.1](#) de este Apartado, el Administrador de Agencias iniciará una revisión de la acreditación del Agente a realizar por el Comisionado de Agencias. Dicho Administrador de Agencias comunicará al Agente por correo certificado la inminente revisión invitándole a presentar una declaración escrita de su situación y el motivo de la falta de pago junto con cualquier testimonio escrito que desee presentar ante el Comisionado de Agencias;

3.3.3 sin perjuicio de la revisión prevista en el [Subapartado 3.3.2](#) de este Apartado, si antes de la revisión a realizar por el Comisionado de Agencias, el Agente puede demostrar al Administrador de Agencias que su situación financiera y de crédito es satisfactoria, el Administrador de Agencias notificará en consecuencia a los Miembros que podrán dar por terminada la situación de pago en efectivo respecto del Agente; a condición de que si al Agente se le han enviado tres avisos de irregularidad durante los 12 meses anteriores, y además recibe un aviso adicional de irregularidad después de la terminación de la situación de pago en efectivo anterior a la revisión, el Agente será de nuevo puesto en la situación de pago en efectivo y permanecerá así hasta que sea inspeccionado por el Comisionado de Agencias;

3.3.4 el Comisionado de Agencias podrá, si lo estima oportuno, y de acuerdo con las circunstancias que motivaron la situación de falta de pago, eliminar al Agente de la Relación de Agencias de Carga o retener al Agente en dicha Relación. Si el Comisionado de Agencias decidiera que el Agente fuera eliminado de la Relación de Agencias de Carga, se aplicarán, según corresponda, las disposiciones del [Subapartado 4.4.1](#) de la Sección 4 de las [Resoluciones 801, 805, 807 y 813zz](#), del [Subapartado 3.4.1 de la Sección 3 de la Resolución](#)

[803](#) y del [Subapartado 10.4.1](#) de la Sección 10 de la Resolución 809.

3.3 REVISIÓN DEL AGENTE (Australia únicamente)

3.3.1 Si, después de haber pagado todos los importes pendientes, si los hubiere, el Agente puede demostrar al Administrador de Agencias que su situación financiera y de crédito cumple los requisitos que se expresan o que se establecen en las Normas para Agencias de Carga ([Resolución 809, Sección 2, Apartado 2.4](#)), en el caso de que el Administrador de Agencias hubiera informado a tenor de cualquiera de las disposiciones de la [Sección 2](#) de esta Resolución que el Agente está en situación de moroso, dicho Administrador deberá notificar a los Miembros la situación satisfactoria que el Agente ha alcanzado.

3.3.2 si el Agente, después de haber pagado todos los importes pendientes, no puede demostrar al Administrador de Agencias que su situación financiera y de crédito cumple los requisitos que se expresan o establecen en las Normas para Agencias de Carga, tal como se especifica en el [Subapartado 3.3.1](#) de este Apartado, el Administrador de Agencias iniciará una revisión de la acreditación del Agente que ha de realizar el Comisionado de Agencias. Dicho Administrador de Agencias comunicará al Agente por correo certificado la inminente revisión invitándole a presentar una declaración escrita de su situación y el motivo de la falta de pago junto con cualquier testimonio escrito que desee presentar ante el Comisionado de Agencias;

3.3.3 sin perjuicio de la revisión prevista en el [Subapartado 3.3.2](#) de este Apartado, si antes de la revisión que ha de realizar el Comisionado de Agencias, el Agente puede demostrar al Administrador de Agencias que su situación financiera y de crédito es satisfactoria, el Administrador de Agencias notificará en consecuencia a los Miembros;

3.3.4 el Comisionado de Agencias podrá, si lo estima oportuno, y de acuerdo con las circunstancias que motivaron la situación de falta de pago, eliminar al Agente de la Relación de Agencias de Carga o retener al Agente en dicha Relación. Si el Comisionado de Agencias decidiera que el Agente fuera eliminado de la Relación de Agencias de Carga, se aplicarán las disposiciones del [Subapartado 10.4.1](#) de la Sección 10 de la Resolución 809.

3.4 EFECTOS DE LA RETENCIÓN DESPUES DE LA FALTA DE PAGO (Excepto Australia)

3.4.1 Si se retiene al Agente en la Relación de Agencias de Carga después de la revisión a tenor del [Subapartado 3.3.4](#) de esta Sección, el Comisionado de Agencias podrá, siempre que considere que la situación financiera o de crédito del Agente así lo garantiza, establecer que el Agente ccon las exigencias financieras impuestas por el Comisionado de Agencias. De acuerdo con estas instrucciones del Comisionado de Agencias, si

el Agente estuviese en situación de pago en efectivo, las Compañías Aéreas podrán restablecer las facilidades de crédito a este Agente. Por su parte, la Dirección de ISS deberá, si llegara el caso, depositar de nuevo en la Agencia Conocimientos Aéreos Neutrales CASS o autorizar al Agente a emitir sus propios Formularios de Conocimientos Aéreos Neutrales;

3.4.2 el Agente que haya sido retenido en la Relación de Agencias de Carga después de la revisión a tenor del [Subapartado 3.3.4](#) de esta Sección, quedará nuevamente sujeto a revisión, si el Agente no cumplimenta, a completa satisfacción del Administrador de Agencias, las exigencias financieras impuestas por el Comisionado de Agencias en virtud del [Subapartado 3.4.1](#) de este Apartado. Cuando se efectúe una revisión a tenor de este Subapartado, se aplicarán las disposiciones del [Subapartado 3.3.4](#) de esta Sección;

3.4.3 el Agente moroso cuyo Contrato no haya sido rescindido, o que haya sido retenido en la Relación de Agencias de Carga después de la revisión a tenor del [Subapartado 3.3.2](#) de esta Sección, será descargado de todas las irregularidades registradas en contra de dicho Agente antes de la falta de pago y, a efectos del [Subapartado 1.7.1](#) o [1.7.2](#) de la Sección 1 y del [Subapartado 2.3.6](#) de la [Sección 2](#) de esta Resolución, el comienzo del período de 12 meses será la fecha de la decisión del Comisionado de Agencias de retener al Agente según el caso.

3.4 EFECTOS DE LA RETENCIÓN DESPUÉS DE LA FALTA DE PAGO (Australia únicamente)

3.4.1 Si se retiene al Agente en la Relación de Agencias de Carga después de la revisión a tenor del [Subapartado 3.4.4](#) de esta Sección, el Comisionado de Agencias podrá, siempre que considere que la situación financiera o de crédito del Agente así lo garantice, establecer que el Agente cumpla con las exigencias financieras impuestas por el Comisionado de Agencias;

3.4.2 el Agente que ha sido retenido en la Relación de Agencias de Carga después de la revisión a tenor del [Subapartado 3.3.4](#) de esta Sección, quedará nuevamente sujeto a revisión, si el Agente no cumple a completa satisfacción del Administrador de Agencias, las exigencias financieras impuestas por el Comisionado de Agencias en virtud del [Subapartado 3.4.1](#) de este Apartado. Cuando se efectúe una revisión a tenor de este Subapartado, se aplicarán las disposiciones del [Subapartado 3.3.4](#) de esta Sección;

3.4.3 el Agente moroso cuyo Contrato no haya sido rescindido, o que haya sido retenido en la Relación de Agencias de Carga después de la revisión a tenor del [Subapartado 3.3.2](#) de esta Sección, será descargado de todas las irregularidades registradas en contra de dicho Agente antes de la falta de pago y, a efectos del [Subapartado 2.6.6](#) de la Sección de esta Resolución, el comienzo del período de 12 meses será la fecha de notificación del Administrador de Agencias a los Miembros respecto de la terminación de la situación morosa

del Agente, o la fecha de la decisión del Comisionado de Agencias de retener al Agente, según sea el caso.

Anexo 'A'

País/región del CASS	Frecuencia de liquidación	Fecha de remisión tras facturación	Periodo de gracia
Región de las Américas	2 veces	15 días	5 días
Brasil (importación)	2 veces	15 días	5 días
Canadá	2 veces	30 días	5 días
Guatemala	2 veces	30 días	5 días
Perú	2 veces	20 días	1 día
Región Europa	1 vez	28-30 días	10 días
Federación Rusa	2 veces	10 días laborales	2 días laborales
Israel	2 veces	días 30	10 días
Turquía	2 veces	28-30 días	2 días
RU e Irlanda	1 vez	32 días	10 días
RU (importación)	1 vez	32 días	15 días
Región MENA	1, 2 veces	15, 30 días	10 días
Bahréin	2 veces	15 días	5 días
Catar	2 veces	15 días	5 días
Emiratos Árabes Unidos	2 veces	15 días	5 días
Kuwait	2 veces	15 días	5 días
Marruecos	2 veces	20 días	10 días
Omán	2 veces	15 días	5 días
Reino de Arabia Saudita	2 veces	15 días	2 días laborales
Región Asia-Pacífico	2 veces	28 días	10 días
Australia***	2 veces	30 días y a mitad y el último día del mes	4 días
Bangladés	2 veces	15 días y a mitad y el último día del mes	10 días
India	2 veces	30 días	10 días
Malasia	2 veces	15 días y a mitad y el último día del mes	10 días
Pakistán**	2 veces	15 días y a mitad y el último día del mes	10 días
Corea	2 veces	30 días y a mitad y el último día del mes	10 días
Tailandia	2 veces	30 días y a mitad y el último día del mes	10 días
Región Asia del Norte	2 veces	15, 30 días	10 días
China	2 veces	30 días	10 días
China Domestico	semanal	7 días	10 días
Taipei Chino	2 veces	15 días y a mitad y el último día del mes	10 días

Nota: * los detalles se informan en la Sección 2.5.3

Nota: ** los detalles se informan en la Sección 2.6.4.1

RESOLUCIÓN 801r

Anexo 'A'

Agente _____		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 Agente
	Cargo* por pesaje	Otros cargos debidos al Agente	Cargo* por pesaje	Otros cargos debidos al Agente	A	B	C					
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
(Opcional)	←----- Columnas Obligatorias ----->				←----- Columnas Opcionales ----->							
TOTALES												
<p>RECAPITULACION</p> <p>Total de los Cargos Pagados por anticipado Debidos a la Cia. Aérea (cols. 2 + 3) DIVISA AL % DIVISA _____</p> <p> Total ventas remunerables (cols. 2 + 4) DIVISA _____</p> <p> Remuneración debida al Agente DIVISA _____</p> <p> Otros cargos debidos al Agente DIVISA _____</p> <p> Importes MCO DIVISA _____</p> <p style="text-align: right;">NETO DEBIDO CIA. AEREA/AGENTE DIVISA _____</p>												

* 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 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 813zz

NORMAS DEL PROGRAMA LATINOAMERICANO DE CARGAS AÉREAS

△ CAC1(MV C092, C093, C110, Vencimiento: Indefinite C114, CAC/51)813zz Tipo: B (amended)

VISTO que se ha reconocido que la relación entre las compañías aéreas, los agentes y los transitarios dentro del sector de transporte de mercancías ha evolucionado considerablemente desde la creación del Programa de agencias de cargas de la IATA original;

VISTO que la industria de cargas reconoce un cambio concreto en las necesidades y la evolución de las circunstancias en la zona de América Latina donde se aplica CASS (compuesta por todos los países latinoamericanos de la zona de América Latina que se han sumado a dicho programa mediante solicitud a la Conferencia y autorización por parte de esta);

VISTO que se ha reconocido que los transitarios y los agentes (colectivamente «Intermediarios») y que las compañías aéreas colaboran entre sí para ofrecer una selección de productos y servicios coherentes y a la carta que permite a los expedidores y productores trasladar las cargas libremente desde la zona de América Latina y también por toda esta región;

VISTO que se ha reconocido la necesidad de dar cabida a (i) las transacciones de los Intermediario que actúan en calidad de agentes de las compañías aéreas y (ii) las transacciones procedentes de Intermediarios que actúan en calidad de transitarios de fletes aéreos y negocian directamente con el expedidor;

VISTO que se ha reconocido que, en el transcurso de la actividad diaria, un Intermediario puede gestionar de forma rutinaria ambos tipos de transacciones en su relación con las compañías aéreas;

VISTO que tanto las compañías aéreas como los Intermediarios han reconocido que un sistema de distribución industrial ofrece importantes eficacias y estándares valiosos que benefician a todos los participantes y a sus clientes;

1. SE RESUELVE LO SIGUIENTE:

1.1 Por el presente, la Conferencia de agencias de cargas establece la implantación del Programa latinoamericano de cargas aéreas (LAACP), que trata la acreditación de Intermediarios de cargas, siempre que haya un CASS en la región latinoamericana, dirigido conjuntamente, como se estipula a continuación, por representantes de las compañías aéreas miembros de la IATA y por representantes de transitarios de fletes aéreos, y administrado por la IATA;

1.2 El LAACP trata de garantizar los objetivos que se señalan en el Preámbulo;

1.3 Cada una de las compañías aéreas miembros de la IATA se convertirán automáticamente en partícipes del LAACP, tras su implantación, salvo notificación oficial en contrario a la IATA por parte cualquier miembro. Tras la implantación del LAACP, el Programa para agencias de cargas de la IATA se interrumpirá simultáneamente en el área de aplicación;

1.4 Todos los agentes de cargas de la IATA de la zona que abarca la presente Resolución cumplen automáticamente los requisitos para unirse al LAACP, y así lo hacen al otorgar el Acuerdo de Intermediario de cargas del LAACP con las compañías aéreas miembros de la IATA. Dicho Acuerdo tendrá la forma que se expone en el [Anexo A](#) de la presente Resolución. Tras la celebración del Acuerdo, se designará a la entidad firmante como Intermediario de cargas de la IATA;

1.5 Un agente que opte por no unirse al LAACP dejará de ser agente de cargas de la IATA en la zona a la que se refiere la presente Resolución a partir de la fecha de aplicación del LAACP;

1.6 Un transitario que no sea agente de cargas de la IATA y desee convertirse en Intermediario de cargas de esta organización puede solicitar dicha designación, de conformidad con los procedimientos y requisitos que se exponen en el Manual del LAACP, con las modificaciones que realice el Consejo conjunto del Programa latinoamericano de cargas aéreas (el «Consejo conjunto»), mediante el otorgamiento del Acuerdo de Intermediario de cargas.

2. PROGRAMA LATINOAMERICANO DE CARGAS AÉREAS: CONSEJO CONJUNTO (EL «CONSEJO CONJUNTO»)

2.1 Se le cede al Consejo conjunto el control del LAACP. La composición del Consejo será la siguiente:

2.1(i) representantes acreditados de la Conferencia de agencias de cargas o los suplentes que designen las Aerolíneas miembros;

2.1(ii) un representante designado por cada asociación reconocida como una asociación nacional de transitarios, de cada uno de los países a los que afecta esta Resolución (si procede) o una combinación de dichas asociaciones de transitarios reconocidas;

△ **2.1(iii)** de oficio, miembros sin derecho a voto, el Jefe de cargas de la IATA, el Presidente del FIATA-Airfreight Institute y el Director General de ALACAT o bien los representantes que designen estos miembros;

2.1(iv) con respecto a los anteriores apartados (i) e (ii) debe procurarse una representación razonable y equitativa equilibrada, así como una cobertura geográfica justificada y práctica de la zona de América Latina;

△ **2.1(v)** el Consejo nombrará su propio Presidente. El cargo de Presidente no tendrá derecho de voto. En el caso de que el Presidente sea elegido de entre los miembros con derecho a voto, se designará otro miembro con derecho a voto para que ocupe el puesto de voto vacante dejado por el Presidente.

△ 2.2 El Consejo conjunto establece sus normas y procedimientos, teniendo en cuenta que el quórum necesario para tomar medidas no será inferior a cinco miembros de cada uno de sus dos grupos constituyentes. El Presidente podrá autorizar la presencia de observadores cuando considere que resulta beneficioso para dirimir los asuntos de forma expeditiva.

2.3 Las acciones del Consejo conjunto adoptarán la forma de decisiones tomadas por una mayoría presente de cada uno de los dos grupos constituyentes.

2.4 Normalmente, el Consejo conjunto celebrará las juntas estando presentes físicamente los miembros, como mínimo dos veces al año; si bien, se permitirán otras reuniones, incluidas las celebradas por medios telemáticos.

2.5 La IATA facilitará un apoyo suficiente de la Secretaría para las juntas del Consejo conjunto y se asegurará de que se distribuyan todos los órdenes del día y los informes a todos los representantes acreditados de la Conferencia de agencias de cargas.

2.6 Para facilitarles el trabajo, se capacitará al Consejo conjunto para que constituya los grupos temporales y permanentes que estime oportunos.

3. RESPONSABILIDADES DEL CONSEJO CONJUNTO

El Consejo conjunto será el responsable de la elaboración, gestión y marketing del LAACP.

3.1 El Consejo conjunto establecerá criterios objetivos para el registro de Intermediarios en la zona de América Latina, lo que incluirá a título informativo:

- la situación financiera
- los niveles de competencia, experiencia y conocimientos del personal respecto a los productos de cargas aéreas
- la idoneidad de las instalaciones
- la idoneidad de los equipos de procesamiento y manipulación de cargas
- los productos y servicios

3.2 El Consejo conjunto publicará el Manual del LAACP, que contendrá procedimientos de trabajo, reglas y las normas para el mantenimiento de un sistema de distribución integrado, aplicable a todos los participantes del LAACP.

3.3 El contenido del Manual incorporará las Resoluciones pertinentes aplicables a los Intermediarios, complementadas con el resto de material que el Consejo conjunto considere necesario y deseable dados los acontecimientos que vayan produciéndose en el sector.

3.4 El Consejo conjunto no tiene autorización para modificar las Resoluciones ni para ignorarlas.

3.5 El Consejo conjunto podrá considerar todos los demás aspectos del LAACP en la zona de América Latina y realizar, en función de ello, propuestas a la Conferencia.

3.6* Para la modificación de las Resoluciones pertinentes de la Conferencia de procedimientos, se exigirá el apoyo y consenso del Consejo conjunto antes de su implantación en la zona a la que se aplica este programa.

3.7 El Consejo conjunto fijará las tasas para los participantes del LAADCP, consultando al Director General. El LAACP se autofinanciará y no tendrá ánimo de lucro.

3.8 El Consejo conjunto designará un Defensor del LAACP de acuerdo con los procedimientos contemplados en el Manual. Dicho Defensor se designará de conformidad con los procedimientos de la IATA aplicables al nombramiento del Comisario de agencias de cargas.

4. DIRECTORIO DEL PROGRAMA LATINOAMERICANO DE CARGAS AÉREAS

△ 4.1 El Administrador de Agencias recopilará, publicará y actualizará el Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas (el «Directorio»): una lista de todas las compañías aéreas y transitarios de fletes aéreos participantes de la IATA, con todos los datos útiles y pertinentes de los miembros de la lista que decida el Consejo conjunto.

4.2 El Directorio se utilizará como medio de promoción activa de los intereses de los participantes incluidos en él y para el público de expedición en general.

5. APLICACIÓN DEL PROGRAMA LATINOAMERICANO DE CARGA AÉREAS

5.1 El Consejo conjunto se encargará de aplicar el LAACP en toda la zona de América Latina.

6. NORMAS Y PROCEDIMIENTOS

La relación entre los miembros y los Intermediarios de cargas de la IATA se regirá por las normas y procedimientos que haya adoptado la Conferencia y que se hayan publicado en los Anexos o Apéndices de la presente Resolución.

**Nota: La inclusión de las Resoluciones de la Conferencia sobre servicios de cargas en el apartado 3.6 no entrará en vigor hasta que la Conferencia de servicios de cargas asuma el poder delegado.*

RESOLUCIÓN 813zz

Anexo 'A'

ACUERDO DE INTERMEDIARIO DE CARGAS

SE HA RESUELTO que los participantes en el Programa latinoamericano de cargas aéreas adopten el siguiente formato de Acuerdo de Intermediario de cargas, con una fecha de aplicación que anunciará el Administrador de agencias:

FORMATO DEL ACUERDO DE INTERMEDIARIO DEL PROGRAMA LATINOAMERICANO DE CARGAS AÉREAS

Con fecha _____ de _____ 20 _____, se celebra UN ACUERDO ENTRE cada uno de los miembros de la IATA (el «transportista»), representado por el Director General de la IATA (el «Director General») en nombre del transportista, Y (el «agente» en la Parte I, el «transitario» en la Parte II y el «Intermediario» en la Parte III del presente Acuerdo), con domicilio social respecto a la promoción de servicios logísticos mundiales, la venta de servicios internacionales de transporte de cargas aéreas («fletes aéreos») y/o la manipulación y entrega al transportista de expediciones de cargas.

CONSIDERANDO QUE:

el entorno comercial en el que operan tanto los agentes de cargas como los transitarios en América Latina exige un formato de Acuerdo que refleje una mayor participación de los transitarios;

las Partes reconocen la necesidad de un acuerdo que refleje las características del mercado latinoamericano de cargas aéreas;

el transportista y el Intermediario (en ocasiones, denominados conjuntamente «las partes») se comprometen a dar una prioridad máxima a la aplicación del comercio electrónico de acuerdo con los procedimientos y las normas de la IATA; dicho comercio electrónico facilitará la identificación de las expediciones y los requisitos de seguimiento, trazado y liquidación de las partes, además de acelerar la introducción de los procedimientos necesarios con otras entidades competentes en beneficio de los clientes mutuos;

- △ el Director General ha proporcionado a las Partes una copia del Manual del LAACP (en adelante denominado «el Manual»). en él, se incluyen las normas, los reglamentos, las Resoluciones de la Conferencia de la IATA, las instrucciones y los procedimientos aplicables a las acciones de las partes en virtud del presente Acuerdo; se facilitarán a las partes las modificaciones que se efectúen en el Manual; la fecha de entrada en vigor de tales cambios la establecerán la Conferencia de Agencias de Carga o el Consejo conjunto, según corresponda, pero no será anterior a 30 días después de su envío por parte de la IATA; dichas modificaciones se considerarán incorporadas al presente; las disposiciones de las Resoluciones y demás material que establezca el Consejo conjunto incluido en el Manual son vinculantes para las partes y

cada versión en vigor del Manual se incorporará mediante referencia al presente Acuerdo y será una parte integrante del mismo;

las partes reconocen haber recibido una copia de la edición en vigor del Manual y haberse familiarizado con su contenido;

este Acuerdo no impide que las partes utilicen otros métodos o canales de distribución, ya sea con transportistas o con Intermediarios o expedidores directamente y no pretende imponer a las partes exclusividad alguna en sus operaciones.

POR EL PRESENTE SE ACUERDA LO SIGUIENTE:

Definiciones términos utilizados en en este Acuerdo:

Conocimiento de embarque aéreo: el documento de transporte, que se define en la [Resolución 823](#). A los efectos de este acuerdo, la mención de conocimiento de embarque aéreo incluirá también el fichero de envío electrónico.

Programa latinoamericano de cargas aéreas («LAACP», por sus siglas en inglés): sistema latinoamericano de distribución de cargas aéreas gestionado por la IATA en base al presente Acuerdo.

Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas («el Directorio»): es la lista oficial de todos los Intermediarios que participan en el LAACP.

Consejo conjunto del Programa latinoamericano de cargas aéreas («Consejo conjunto»): es el órgano compuesto por los representantes designados de compañías aéreas y transitarios de fletes aéreos, que tienen la responsabilidad global de dirigir el LAACP, conforme a la [Resolución 813zz](#) de la CAC de la IATA.

Manual de operaciones del Programa Latinoamericano de Cargas Aérea (el «Manual»): el manual publicado por el Consejo conjunto bajo la supervisión del LAACP. En él, se incluyen las normas, los reglamentos, las Resoluciones de la Conferencia de la IATA, las instrucciones y los procedimientos aplicables a las acciones de las partes en virtud del presente Acuerdo y que se revisa y vuelve a publicar cuando es necesario.

Agente: en el contexto del presente acuerdo, un Intermediario que actúa en nombre de un transportista durante la realización de operaciones de conocimientos de embarque aéreos con arreglo a la Parte I del Acuerdo.

Transitario: en el contexto de este acuerdo, un Intermediario que emite conocimientos de embarque aéreos de principal a principal, conforme a la Parte 2 de este acuerdo, y que refleja su razón social registrada en el LAACP tanto en la casilla destinada al Expedidor del conocimiento de embarque aéreo como en la destinada al Agente. Esta designación dentro del LAACP no implica el cumplimiento de los requisitos de licencia impuestos por los gobiernos nacionales.

Intermediario: en el contexto de este Acuerdo, un término genérico a Agente y/o transitario.

PARTE I. RELACIÓN DE AGENCIA

Finalidad de la presente Parte I del Acuerdo

La finalidad de esta Parte I del Acuerdo es establecer las condiciones contractuales específicas de la relación transportista/agente. Las disposiciones de este Acuerdo se aplicarán a todos los conocimientos de embarque aéreos cumplimentados por el Intermediario en calidad de agente del transportista («agente»).

1. OTORGAMIENTO

1.1 Las condiciones de este Acuerdo, incluida cualquier enmienda que se realice del mismo, tendrán el mismo efecto en la relación entre el transportista y el agente, una vez establecida, que si se nombrase a ambos en el presente y que si ambos hubieran firmado con su nombre como partes del presente;

1.2 Este Acuerdo entrará en vigor entre el agente y el transportista tras la designación del agente por dicho transportista de acuerdo con las disposiciones del Manual. Un transportista puede designar al agente por medio de un nombramiento individual o mediante un acuerdo general.

2. PODER DEL AGENTE

2.1 El poder del agente para representar al transportista y sus productos y servicios en virtud de este Acuerdo se limitará específicamente a lo otorgado de manera expresa en el presente;

2.2 Con arreglo a las disposiciones de este Acuerdo, el agente representará al transportista en la venta de servicios de fletes aéreos, excepto correo, a través de los servicios del transportista y, cuando este lo autorice, a través de los servicios de otros transportistas aéreos con los que el transportista tenga un contrato entre compañías aéreas;

2.3 Con respecto a la ruta o el avión del transportista que vaya a transportar cualquier expedición y a cualquier servicio que vaya a prestar el transportista, el agente solo efectuará las representaciones que se autorizan en el presente Acuerdo o aquellas que autorice posteriormente el transportista por escrito;

2.4 El agente podrá presentarse en los encabezamientos de las cartas, en materiales publicitarios, clasificaciones y listados telefónicos, indicadores colocados en oficinas y de otro modo como «agente», «agente de cargas» o «agente de cargas de la IATA», en representación del transportista, pero no utilizará ninguna otra designación que indique o implique en modo alguno que su oficina es una oficina del transportista;

3. OBLIGACIONES DEL AGENTE PARA CON EL TRANSPORTISTA

3.1 El agente dará a conocer y promoverá los servicios del transportista de todas las formas posibles desde el punto de vista razonable, lo que incluye el uso de materiales visuales, promocionales o publicidad que pueda facilitar el transportista.

3.2 Si el Agente acepta la mercancía para su transporte aéreo sin especificar los transportistas, 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 PARA CON EL AGENTE

El transportista proporcionará la documentación y la información necesarias para que el agente pueda cumplir su compromiso de que cumplimentará los conocimientos de embarque aéreos del transportista y gestionará las expediciones realizadas en virtud de este Acuerdo por el agente, sus responsables o sus empleados respetando de forma estricta las tarifas, reglas y condiciones aplicables al transporte de dichas cargas, según lo publicado en las Condiciones de transporte del transportista o en sus aranceles, calendarios, avisos, instrucciones u otros documentos, salvo acuerdo en contrario por escrito entre las partes.

PARTE II. RELACIÓN EL TRANSITARIO DE FLETES AÉREOS

Finalidad de la presente Parte II del Acuerdo y entrada en vigor

La finalidad de esta Parte II del Acuerdo es establecer de mutuo acuerdo entre el transportista y el transitario un marco de relaciones laborales, para poder facilitar al expedidor un servicio completo e integrado. Por el presente, se crea una relación contractual entre el transitario y el transportista.

Las disposiciones de este Acuerdo serán aplicables asimismo a los Intermediarios que actúen en calidad de transitarios. Tras su entrada en vigor, este Acuerdo, incluida cualquier enmienda que se realice del mismo, tendrán el mismo efecto entre el transportista y el Intermediario que actúe en calidad de transitario que si se nombrase a ambos en el presente y que si ambos hubieran firmado con su nombre como partes del presente.

1. ALCANCE DE LA REPRESENTACIÓN MUTUA

Esta Parte II trata sobre las transacciones de transporte en las que las partes contratan entre sí en calidad de principales. En dichas transacciones, el nombre del transitario aparece tanto en la casilla del conocimiento de embarque aéreo correspondiente al Expedidor como en

la correspondiente al Agente, y el transitario no actúa como agente del transportista.

2. PODER DEL TRANSITARIO

2.1 Supeditado a las disposiciones de este Acuerdo, el transitario de fletes aéreos tendrá derecho a presentar mercancías a cualquier transportista del que haya recibido conocimientos de embarque aéreos o números de serie de conocimientos de embarque aéreos, siempre y cuando se haya documentado el flete y estén listas para el transporte, de acuerdo con el Manual o con las instrucciones específicas del transportista.

2.2 El transitario puede presentarse como «transitario», «transitario de cargas» o «transitario de cargas de la IATA» autorizado para utilizar los servicios del transportista, pero no indicará ni implicará en modo alguno que su oficina es una oficina del transportista.

2.3 El Transitario puede agrupar expediciones en nombre de una serie de expedidores diferentes y presentarlas al transportista como una sola expedición.

PARTE III. DISPOSICIONES GENERALES

Finalidad de la presente Parte III del Acuerdo

La finalidad de esta Parte III del Acuerdo es establecer las disposiciones generales aplicables tanto al agente como al transitario en calidad de Intermediarios (denominados de forma general «Intermediario») según lo especificado en las Partes I y II de este Acuerdo.

1. REGLAS, RESOLUCIONES Y DISPOSICIONES QUE SE INCORPORAN A ESTE ACUERDO

1.1 Los términos y condiciones que rigen la relación entre las partes, tal como se expone en el presente, se interpretarán en el contexto del contenido del Manual del LAACP, que se incorpora al presente por referencia y como parte del mismo.

1.2 Si no se han definido en el presente, los términos y expresiones utilizados en este Acuerdo tendrán, salvo que el contexto exija lo contrario, los significados que se les atribuyen respectivamente en el Manual. En el caso de que exista algún conflicto, contradicción o incoherencia entre las disposiciones específicas de este Acuerdo y cualquier disposición incorporada mediante referencia, prevalecerán las disposiciones específicas de este Acuerdo.

1.3 Las partes cumplirán todas las leyes y los reglamentos aplicables a los actos que realicen en virtud de este Acuerdo.

2. MEDIDAS DE SEGURIDAD

Las partes respetarán las medidas de control de la seguridad que prescriban las autoridades responsables, así como cualquier otra medida que puedan exigir las Resoluciones aplicables de la IATA.

3. MERCANCÍAS PELIGROSAS

El Intermediario no aceptará para su entrega a un transportista ni tampoco presentará a un transportista una expedición que esté formada por o que contenga una mercancía clasificada como mercancía peligrosa (según la definición del Reglamento sobre mercancías peligrosas en vigor de la IATA), salvo que se haya descrito dicha mercancía correctamente con su nombre, esté embalada, marcada y etiquetada y en un estado adecuado para su transporte por aire de acuerdo con dicho Reglamento, además de ir acompañada de un Certificado en el formulario acordado por la IATA que certifique que la mercancía está debidamente descrita con su nombre y ha sido embalada, marcada y etiquetada, además de encontrarse en un estado adecuado para su transporte por aire. El Certificado estará firmado por la persona responsable del embalaje, el marcado y el etiquetado. El Intermediario o el personal empleado por el Intermediario puede firmar dicha declaración si ha sido autorizado por el expedidor para actuar en su nombre y asumir las responsabilidades de este en la preparación, el embalaje, el marcado y el etiquetado de la expedición y cuenta con la formación que exige el subapartado 1.5 del Reglamento sobre mercancías peligrosas aplicable de la IATA.

4. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE AÉREO

4.1 El transportista puede facilitar al Intermediario conocimientos de embarque aéreos o números de serie de conocimientos de embarque aéreos para sistemas de emisión neutrales.

4.2 Cuando el transportista autorice al Intermediario para que firme los conocimientos de embarque aéreos que se le entreguen en relación con la venta de fletes aéreos ofrecidos por cualquier otro transportista aéreo, lo hará por escrito.

4.3 Cuando se emitan conocimientos de embarque aéreos, ficheros de envío electrónicos y documentos relacionados del transportista, el Intermediario se compromete a que la información introducida por él sea correcta.

4.4 El Intermediario será responsable de la correcta guarda y custodia de los conocimientos de embarque aéreos o los números de serie de conocimientos de embarque aéreos para utilizarlos en un entorno electrónico, que el Intermediario pueda utilizar para la venta de fletes aéreos en virtud de este Acuerdo, mientras estén en posesión suya. Asimismo, el Intermediario será responsable ante el transportista por cualquier daño, pérdida o gasto que sufra el transportista debido al uso o al mal uso de dichos conocimientos de embarque aéreos o números de serie de conocimientos de embarque aéreos por su parte.

4.5 El Intermediario reconoce que los conocimientos de embarque aéreos y los números de serie de conocimientos de embarque aéreos que se le faciliten para utilizarlos en un entorno electrónico son y seguirán siendo propiedad exclusiva del transportista durante el tiempo que el Intermediario los custodie y reconoce y acepta además que no tiene ningún derecho de propiedad sobre tales documentos o números de serie de conocimientos de embarque aéreos. El transportista puede exigir en cualquier momento y a su única discreción que el Intermediario devuelva dichos conocimientos de embarque aéreos y números de serie de conocimientos de embarque aéreos. El Intermediario acepta entregarlos de inmediato al transportista. Por otra parte, el transportista puede exigir al Intermediario, en cualquier momento y a su discreción, que deje de emitir conocimientos de embarque aéreos neutrales en nombre del transportista.

4.6 El Intermediario no otorgará un conocimiento de embarque aéreo hasta que haya recibido la expedición completa que se va a transportar de acuerdo con dicho documento.

4.7 El Intermediario no otorgará un conocimiento de embarque aéreo facilitado por el transportista en relación con la venta de fletes aéreos ofrecidos por cualquier otro transportista aéreo a menos que el transportista le haya autorizado por escrito para hacerlo.

4.8 Tras la aceptación de la expedición, el transportista no variará ni modificará en modo alguno los términos y condiciones de las Condiciones contractuales subyacentes respecto a la expedición.

5. PROCESOS OPERATIVOS

5.1 El transportista informará al Intermediario de los lugares que ha designado para la aceptación general de fletes aéreos.

5.2 El Intermediario se compromete a cumplimentar los conocimientos de embarque aéreos del transportista y gestionar las expediciones realizadas en virtud de este Acuerdo por parte del Intermediario o de sus responsables o empleados respetando de forma estricta las tarifas, reglas y condiciones aplicables al transporte de dichas cargas, según lo publicado en las Condiciones de transporte del transportista o en sus aranceles, calendarios, avisos, instrucciones u otro documento excepto acuerdo en contrario por escrito entre las partes.

5.3 El Intermediario no variará ni modificará en modo alguno los términos y condiciones que se establezcan en cualquier documento o instrucciones del transportista.

5.4 Si el Intermediario, cuando actúe en calidad de agente de cargas, acepta la mercancía para su transporte aéreo sin especificar los transportistas, será responsable de la pérdida o los daños de dicha mercancía hasta que la haya entregado al transportista.

5.5 El transportista aceptará, una vez presentados sus conocimientos de embarque aéreos, debidamente firmados por el Intermediario, y una vez entregadas las copias de dichos conocimientos de embarque aéreos del

transportista, las expediciones descritas en dichos documentos para su transporte por el transportista. El transportista se compromete a facilitar u organizar el transporte de dichas expediciones hasta su destino, como se indica en el conocimiento de embarque aéreo, de la manera más eficaz.

6. LISTO PARA EL TRANSPORTE

6.1 El Intermediario se asegurará de que se entreguen las expediciones al transportista en cualquier lugar designado por este para la aceptación general de todas las expediciones, debidamente embaladas, marcadas, documentadas, dirigidas y etiquetadas, de acuerdo con las instrucciones específicas del transportista y las Resoluciones aplicables de la Conferencia sobre tráfico de la IATA, de forma que estén listas para el transporte.

6.2 El Intermediario transmitirá al transportista los datos o las solicitudes específicas relacionadas con cada expedición que puedan resultar adecuados para que el transportista pueda prestar un servicio eficaz a sus clientes. Se tendrá en cuenta, no obstante, que cualesquiera solicitudes o datos de este tipo que se transmitan por medios electrónicos serán conformes a los procedimientos y estándares industriales que establezca y publique la IATA.

6.3 Todos los envíos presentados por el Intermediario al transportista, salvo acuerdo en contrario, se presentarán conforme a las Condiciones de transporte del transportista o los transportistas en cuestión aplicables a dicho transporte y a los aranceles, las normas, los reglamentos y las instrucciones que rijan la venta y uso de dicho transporte en vigor en el momento de la presentación para el transporte publicados en los aranceles, calendarios, avisos y demás documentación del transportista o aceptados de otro modo.

6.4 El Intermediario solicitará la reserva de espacio de carga exclusivamente según lo exigido por los aranceles aplicables y demás instrucciones facilitadas en cada momento por el transportista. Si el transportista así lo indica, el Intermediario se asegurará de obtener una confirmación del primero de que se ha realizado una reserva definida antes de preparar un conocimiento de embarque aéreo para el transporte por rutas del transportista o de otros transportistas aéreos;

6.5 El Intermediario llevará a cabo sus actividades en todas sus oficinas utilizando exclusivamente el nombre que consta en el presente Acuerdo, registrado ante la IATA y que aparece en el Directorio. El Intermediario respetará los términos, las manifestaciones y las condiciones de cualquier solicitud o compromiso que haya asumido ante la IATA a los efectos de conseguir que la IATA lo incluya en su lista o lo apoye públicamente. El Intermediario notificará puntualmente a la IATA en nombre del transportista cualquier cambio en la información importante suministrada en la solicitud o el compromiso.

6.6 El Intermediario se compromete a mantener en todos los lugares en los que realice fletes aéreos listos para el transporte, las instalaciones, el personal y el equipo necesarios, tal como se especifica en el Manual.

7. DINERO ADEUDADO POR EL INTERMEDIARIO AL TRANSPORTISTA—CRITERIOS FINANCIEROS Y REMESAS

7.1 El Intermediario tendrá la obligación de pagar al transportista el dinero adeudado a este, independientemente de que él lo haya cobrado o no.

7.2 El transportista puede, teniendo en cuenta los reglamentos aplicables sobre divisas, designar las divisas en las que se realizarán las remesas de pago.

7.3 El Intermediario remitirá al transportista dicho dinero de acuerdo con las disposiciones del Manual. Salvo instrucción en contrario por escrito del transportista, el Intermediario tendrá derecho a deducir de todas las remesas la remuneración o comisión aplicable que le corresponde en virtud del presente.

7.4 Las partes se abstendrán de facilitar datos del CASS que sean información exclusiva de la otra parte a cualquier persona que no participe en dicho CASS, sin la autorización previa del Director General. Cuando se autorice la transferencia de datos a terceros, solo podrá realizarse de tal manera que no puedan identificarse los datos específicos del Intermediario y/o del transportista, a menos que las partes acepten que se les identifique.

8. COMISIÓN/REMUNERACIÓN

La comisión y/o remuneración por las actividades llevadas a cabo en virtud de la Parte I y la Parte II de este Acuerdo la establecerán las partes de forma bilateral.

9. SEGURO

9.1 El transportista mantendrá pólizas de seguro suficientes, en su caso, para cubrir sus responsabilidades legales en virtud del presente Acuerdo.

9.2 El Intermediario mantendrá pólizas de seguro suficientes, en su caso, para cubrir sus responsabilidades legales en virtud del presente Acuerdo.

10. LITIGIOS Y ARBITRAJE

Cualquier litigio que se produzca entre el Intermediario y el transportista respecto a la interpretación del presente Acuerdo o al cumplimiento mutuo del mismo por las partes podrá someterse a arbitraje vinculante para su resolución, con arreglo a los procedimientos de arbitraje que se mencionan en el Manual. Si un asunto se sometiese a arbitraje conforme a las disposiciones del Manual, las partes del presente se atenderán al mismo conforme a dichas normas y acuerdan respetar los procedimientos contemplados en ellas y respetar cualquier laudo arbitral emitido en virtud de las mismas.

11. RECLAMACIONES

11.1 El transportista procesará de forma expeditiva las reclamaciones enviadas por el Intermediario, de acuerdo con las Condiciones de transporte del transportista, la legislación nacional y el Convenio de Varsovia.

11.2 A fin de proteger cualquier derecho del transportista a defenderse contra cualquier reclamación por daños y perjuicios, pérdidas o retrasos de las cargas:

11.2(a) dado que una reclamación recibida por el Intermediario, cuando actúe en calidad de agente, se considerará recibida por el transportista cuando la reciba el agente, el Intermediario deberá notificar de inmediato al transportista por escrito tal reclamación, o lo antes que sea posible desde el punto de vista razonable, conforme a los plazos que puedan publicarse en las Condiciones de transporte del transportista o en sus aranceles.

11.2(b) El Intermediario, cuando actúe en calidad de transitario, notificará de inmediato al transportista por escrito de tal reclamación. En el caso de las reclamaciones recibidas por el Intermediario cuando actúe en calidad de transitario, dentro de los plazos que se indican a continuación:

11.2(b)(i) por daños visibles u otros daños en la mercancía, catorce (14) días desde la recepción de estas por la persona a la que iban destinadas;

11.2(b)(ii) por retraso de la mercancía, en el plazo de veintiún (21) días desde la fecha en la que esta se coloque a disposición de la persona a la que iban destinadas;

11.2(b)(iii) por no entregar la mercancía, en el plazo de ciento veinte (120) días desde la fecha de emisión del conocimiento de embarque aéreo.

El transportista aceptará la notificación del transitario dentro de las setenta y dos (72) horas siguientes a dichos plazos y se considerará que ha recibido tal reclamación dentro de los plazos arriba mencionados.

11.3 Si el Transportista ha nombrado un subcontratista para que cumpla una o más obligaciones suyas en virtud del presente, será totalmente responsable de todas las acciones que realice dicho subcontratista en su nombre y acuerda por el presente que el domicilio social del subcontratista es el foro jurisdiccional respecto de cualquier reclamación del Intermediario contra el transportista.

12. INDEMNIZACIONES GENERALES Y CLÁUSULA DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

12.1 El Intermediario reconoce que el transportista y la IATA, tienen, en virtud del Programa latinoamericano de cargas aéreas, la obligación de emitir notificaciones, dar indicaciones y adoptar otras medidas en virtud del Programa, incluso en las circunstancias que se estipulan en el presente, notificando irregularidades e incumplimientos, supuestas infracciones y motivos para eliminar a un Intermediario del Directorio o para reprimirlo. El

Intermediario renuncia por el presente a todas y cada una de las reclamaciones y motivos de interposición de acciones judiciales contra el transportista y la IATA, así como contra cualquiera de sus responsables y empleados, por cualquier pérdida, lesión o daño (lo que incluye daños por libelo, calumnias o difamación de personas) derivados de cualquier acto u omisión de buena fe respecto al cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones o funciones en virtud del Programa latinoamericano de cargas aéreas y les exime de toda responsabilidad por reclamaciones de este tipo que interpongan los responsables o los empleados del Intermediario.

12.2 El transportista acuerda indemnizar y eximir de toda responsabilidad al Intermediario, cuando actúe en calidad de agente, sus responsables y empleados de la responsabilidad por cualquier lesión, pérdida o daños que se produzcan en el transcurso del transporte u otros servicios accesorios prestados por el transportista conforme a una venta efectuada por el Intermediario en virtud del presente o que se deba a que el transportista no preste dichos servicios o transporte, salvo en la medida en que tal lesión, pérdida o daño sea provocado por el Intermediario, sus responsables o empleados, o en que este haya contribuido a los mismos.

12.3 El Intermediario, cuando actúe en calidad de agente, acuerda indemnizar y eximir de toda responsabilidad al transportista, sus responsables y empleados de la responsabilidad por cualquier pérdida, lesión o daño derivado de cualquier negligencia u omisión o falta dolosa del Intermediario, sus responsables o empleados, durante la ejecución o incumplimiento de este Acuerdo, salvo en la medida en que tal lesión, pérdida o daño sea provocado por el transportista, sus responsables o empleados o en que estos hayan contribuido a ello.

13. TASAS DEL PROGRAMA

Las partes pagarán a la IATA tasas conforme al Programa latinoamericano de cargas aéreas, cuyo importe y plazo de pago establecerá el Consejo conjunto.

Sin perjuicio de lo anterior, se proporcionará a la FIATA/AFI un importe anual de 15 USD por cada agente de cargas acreditado de la IATA a fin de apoyar el proceso de diálogo global de la IATA/FIATA.

14. TRANSFERENCIA, CESIÓN, CAMBIO DE FORMA JURÍDICA, PROPIETARIO, NOMBRE O DOMICILIO

14.1 El Intermediario no cederá ni transferirá de otro modo a ninguna otra persona este acuerdo ni el derecho a cualquier remuneración pagadera en virtud del presente, ni en su totalidad ni en parte;

14.2 En el caso de que el Intermediario proponga realizar cualquier cambio en su forma jurídica, propietarios, nombre y/o domicilio (dentro del significado que se le asigna a dichas expresiones en el Manual), el Intermediario se compromete a cumplir con los procedimientos estipulados en el Manual.

15. NOTIFICACIONES

15.1 Todas las notificaciones que deba enviar el transportista o el Director General al Intermediario o bien el Intermediario al transportista o al Director General en virtud de este Acuerdo serán suficientes si se envían por cualquier medio que proporcione una prueba de envío o recibo y se dirigen, según corresponda, a;

15.1.1 el Consejero Delegado en la oficina principal del Intermediario;

15.1.2 el representante acreditado en la oficina central del transportista;

15.1.3 el Director General en el domicilio que se muestra en el presente Acuerdo, domicilio que podrá modificarse mediante notificación del Director General por escrito al Intermediario.

16. DERECHO APLICABLE

Este Acuerdo se regirá y se interpretará a todos los efectos de acuerdo con la legislación de [se insertará el país] («el país especificado»). En caso de conflicto entre el contenido de cualquier disposición de este Acuerdo y dicha legislación, prevalecerá la legislación del país especificado.

17. RESOLUCIÓN

17.1 Este Acuerdo podrá resolverse sin perjuicio del cumplimiento por las partes de todas las obligaciones acumuladas hasta la fecha de resolución;

17.1.1 en cualquier momento mediante notificación por escrito con 15 días de antelación, como mínimo, por una de las partes a la otra;

17.1.2 de inmediato, en el caso de que se retire al Intermediario del Directorio de acuerdo con las disposiciones del Manual.

18. MEDIDAS QUE SE TOMARÁN TRAS LA RESOLUCIÓN

Tras la resolución del Acuerdo, el Intermediario devolverá de inmediato todos los conocimientos de embarque aéreos no utilizados que mantenga y dejará de utilizar todos los números de serie de conocimientos de embarque aéreos asignados y procederá a la liquidación inmediata de todos los importes adeudados y pagaderos en virtud de los términos de este Acuerdo, justificados por una contabilización completa y satisfactoria de los mismos. El Intermediario será responsable de cualquier pérdida o daño que sufra el transportista debido a una pérdida o mal uso de dichos conocimientos de embarque aéreos por el Intermediario o al mal uso por el Intermediario de cualquier número de serie de conocimientos de embarque aéreos que se le haya facilitado a este para su utilización en un entorno electrónico, que estuviesen en posesión del Intermediario en el momento en que se resuelva el Acuerdo y que no se hayan entregado debidamente.

19. DIVISIBILIDAD

Si cualquier disposición de este Acuerdo se considerase ilegal o no válida, las demás disposiciones no serán invalidadas sino que seguirán siendo vinculantes y estarán vigentes entre las partes.

20. SOBRESEIMIENTO DE OTROS ACUERDOS

Este Acuerdo sobreseerá todos y cada uno de los acuerdos previos similares entre las partes, sin perjuicio de los derechos y la responsabilidad que puedan existir a la fecha del presente.

21. DURACIÓN

Este Acuerdo será indefinido y podrá resolverse conforme a las disposiciones pertinentes que se establecen en el presente.

FIRMA

Director General de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, que actúa en calidad de agente de los transportistas mencionados en el preámbulo del presente.

Por _____

(Representative Authorised)

(Firma)

(Nombre, escrito a máquina o impreso)

FIRMA

Nombre y dirección de la persona autorizada en nombre del Intermediario

Por _____

(Representante autorizado)

(Firma)

(Nombre, escrito a máquina o impreso)

(En calidad de)

TESTIGO

(Firma)

(Nombre, escrito a máquina o impreso)

Nota: Si, de conformidad con la legislación local, para el otorgamiento de este Acuerdo, se exige que las partes firmen ante un testigo o notario, se cumplirán tales formalidades. Podrá utilizarse el siguiente espacio para tal fin.

RESOLUCIÓN 813zz

Anexo 'B'

Índice

SECCIÓN 1 — CRITERIOS DE REGISTRO Y MANTENIMIENTO

SECCIÓN 2 — PROCEDIMIENTOS

SECCIÓN 3 — CONDICIONES PARA EL PAGO DE LA COMISIÓN

SECCIÓN 4 — MEDIDAS QUE AFECTAN LA CONDICIÓN DE INTERMEDIARIO

SECCIÓN 5 — CAMBIO DE PROPIETARIO, FORMA JURÍDICA, NOMBRE O DIRECCIÓN

SECCIÓN 6 — REVISIÓN MEDIANTE ARBITRAJE

SECCIÓN 7 — TASAS DE INTERMEDIARIOS

SECCIÓN 8 — TRANSMISIONES DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE AÉREOS, FACTURACIONES, REMESAS Y COBROS, IRREGULARIDADES

APÉNDICE 1 — NOTICE OF CHANGE

APÉNDICE 2 — DANGEROUS GOODS: NON HANDLING DECLARATION

Sección 1 — Criterios de registro y mantenimiento

Cualquier persona en posesión de las licencias oficiales pertinentes, si fueran necesarias, puede convertirse en un intermediario de cargas de la IATA en el país en el que dicha persona realice actividades mediante una solicitud al Administrador de agencias con el formato que se estipula en el Apéndice 2 de esta Resolución y cumpliendo los requisitos y los criterios expuestos en el Manual del Programa latinoamericano de cargas aéreas. Dichos requisitos y criterios deberán seguir cumpliéndose para garantizar el mantenimiento como intermediario de cargas de la IATA (en cuyo caso, se entenderá que el término «solicitante» utilizado en esta Sección incluye un intermediario de cargas de la IATA). Cuando existan motivos para creer que un intermediario de cargas de la IATA no sigue cumpliendo dichos criterios y requisitos, el Administrador de agencias iniciará por iniciativa propia o podrá iniciar, a petición de cualquier miembro, una inspección del intermediario por parte del Defensor del LAACP.

1.1 REQUISITOS MÍNIMOS DEL PERSONAL CUANDO SE PREPARA LA CARGA AÉREA PARA QUE ESTÉ LISTA PARA EL TRANSPORTE

Cuando se implemente y acepte una propuesta de capacitación y evaluación basado en competencias con respecto a mercancías peligrosas dentro del marco regulatorio nacional de un país, se aplicarán las siguientes disposiciones con respecto al Intermediario y al personal que procesa, acepta y/o manipula la carga.

El empleador del personal que realiza funciones destinadas a garantizar que las mercancías peligrosas se transporten de acuerdo con todas las reglamentaciones aplicables, incluidas las reglamentaciones sobre mercancías peligrosas (DGR) de la IATA, los requisitos de la OACI y los de las agencias gubernamentales nacionales, debe establecer y mantener un programa de capacitación sobre mercancías peligrosas.

La provisión de dicha capacitación sobre mercancías peligrosas debe ser proporcional a las funciones operativas de las personas y sus tareas, independientemente de sus puestos de trabajo. Debe garantizar que todo el personal tenga el nivel adecuado de capacitación y competencia para desempeñar las funciones de las que es responsable en un entorno operativo específico y que cumpla con los requisitos reglamentarios nacionales e internacionales que se aplican a esas operaciones. La formación de competencias de la DGR y su evaluación deberán ser recurrentes al menos cada 24 meses, para que las personas mantengan un nivel adecuado de formación.

El solicitante contratará personas a jornada completa competentes y calificadas para prestar los servicios y las funciones de manipulación descritos en el Manual del Programa latinoamericano de cargas aéreas, de manera que haya presente una persona, como mínimo, en todos los lugares en los que se prepare la carga aérea para

que esté lista para el transporte siempre que dichos lugares estén abiertos para la realización de actividades. El solicitante debe facilitar pruebas de que al menos dos personas cumplen los requisitos de formación sobre cargas generales y mercancías peligrosas y de que dichas personas:

△ **1.1.1** Poseen el Diploma del Curso introductorio de la IATA o han realizado un curso equivalente ofrecido por un miembro de la IATA, un miembro de la FIATA cuyo curso haya sido acreditado por FIATA o cualquier otro curso aceptable para el Consejo que ofrezca una compañía aérea, una organización comercial o un instituto de formación; siempre y cuando cualquier intermediario que no cumpla este requisito demuestre que su personal incluye al menos dos personas competentes a jornada completa con dos años de experiencia, como mínimo, en la prestación de servicios de carga.

1.1.2 En el momento de la solicitud y en todo momento tras el registro, dos personas posean un certificado válido, expedido dentro de los años anteriores, o dentro de otro periodo que pueda especificar la autoridad local competente, que certifique que el titular ha seguido un curso de formación reconocido sobre la aceptación de mercancías peligrosas y que ha superado un examen escrito sobre dicho curso.

A los efectos de la presente Resolución, un curso de formación reconocido tendrá el siguiente significado:

1.1.2(a)(i) un Curso sobre mercancías peligrosas de la IATA;

1.1.2(a)(ii) el curso de instrucción formal de un miembro sobre la aceptación de mercancías peligrosas;

1.1.2(a)(iii) un curso de instrucción formal en Aceptación de Mercancías Peligrosas ofrecido por un órgano de formación, que haya sido evaluado y avalado por la IATA como Escuela de formación acreditada (ATS, por sus siglas en inglés) 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. Los certificados deben 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) Teniendo en cuenta que todos los cursos de formación anteriores, cuando se exija en el país de registro del solicitante, también hayan sido aprobados de antemano por la autoridad local competente responsable de regular las cuestiones sobre mercancías peligrosas en dicho país;

1.1.2(c) Si no se renovase el certificado del curso de formación sobre mercancías peligrosas antes de la fecha especificada por el Administrador de agencias, con la

consecuencia de que el intermediario deja de cumplir las condiciones del presente subapartado, habrá motivos para que el Administrador de agencias elimine al intermediario del Directorio.

1.1.3 Además de los requisitos de formación establecidos sobre la aceptación de mercancías peligrosas, para el personal competente y calificado del solicitante descrito anteriormente, toda persona que asigne el solicitante para tratar cualquier expedición y/o prepararla para su transporte habrá realizado un curso de Aceptación y Procesamiento general de Mercancías Peligrosas conforme a los requisitos de ICAO y/o del órgano gubernamental nacional.

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 Sin perjuicio de los apartados Párrafos **1.1** a **1.1.2(c)** un solicitante podrá solicitar el registro como intermediario de la IATA (Manipulador de mercancías no 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 del Apéndice 2 del **Anexo «B»** confirmando que no aceptará ni preparará para el transporte ninguna expedición que contenga mercancías peligrosas.

1.2 REQUISITOS FINANCIEROS

⊗ 1.2.1 Situación financiera

△ Los solicitantes enviarán sus estados financieros, que estarán formadas por una Cuenta de pérdidas y ganancias y un Balance de situación actuales, elaborados y preparados por una entidad independiente de conformidad con las prácticas contables locales. La IATA revisará la situación financiera del solicitante como se describe en los Criterios Financieros publicados en el Manual del Programa de Carga Aérea de América Latina.

⊗
⊗

△ Cuando la situación financiera de un Intermediario está sujeta a revisión por el Administrador de Agencias, se le podrá pedir al Intermediario que:

- 1) facilitar los documentos que se especifican en el Manual, considerados necesarios para realizar tal revisión;
- 2) renovar cualquier caución o garantía bancaria antes de la fecha de vencimiento;
- 3) ajustar el nivel a cualquier caución o garantía bancaria.

□ La presentación tardía o falta de presentación de los informes financieros por parte de un Intermediario, de conformidad con toda disposición incluida en estas Normas o cualquier criterio financiero local aplicable y/o a raíz de una petición específica y fecha límite recibidas de la IATA, serán motivo suficiente para solicitar al Intermediario la presentación sin demora de una garantía financiera. Asimismo, el Intermediario podrá verse sometido a medidas adicionales debido a dicha presentación tardía o a su continuada falta de cumplimiento tal y como se describe en estas disposiciones, incluyendo la aplicación de cargos administrativos.

El incumplimiento de lo anterior y/o de los requisitos financieros que se establecen en el Manual sentará las bases para la IATA dar 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 solicite una garantía financiera al Intermediario. 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 la garantía financiera exigida 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 a través de la provisión matriz o cualquier tipo de garantía que acepte el Administrador de la agencia en cada momento.

1.3 PROMOCIÓN, VENTAS Y/O MANIPULACIÓN

El solicitante debe cumplir los requisitos publicados en el Manual respecto a la ubicación de la oficina y a los seguros de responsabilidad.

1.4 PROCESAMIENTO DE EXPEDICIONES

El solicitante debe tener instalaciones, personal y equipo que satisfagan los criterios establecidos por el Consejo y publicados en el Manual respecto del cumplimiento de las funciones operativas.

1.5 LICENCIA DE COMERCIANTE Y OTROS REQUISITOS JURÍDICOS NACIONALES

Cuando así se exija oficialmente, el solicitante debe estar en posesión de una licencia válida de comerciante y cumplir cualquier otro requisito legal nacional del país en el que desarrolle su actividad. La suspensión o retirada de dicha licencia servirá de base para que el Administrador de agencias proceda con una suspensión del

intermediario del CASS e inicie una inspección por parte del Defensor.

1.6 NOMBRE

En el Manual, se incluirán restricciones sobre el nombre comercial del solicitante, en su caso. Sin embargo, el solicitante no debe tener un nombre que sea idéntico al de un miembro de la IATA o a la IATA, ni uno similar a estos que pueda llevar a engaño y no debería identificarse su domicilio social como una oficina de la compañía aérea.

1.7 PRÁCTICAS EMPRESARIALES ÉTICAS

El solicitante, su personal directivo o sus principales accionistas (o las personas a las que representan), los directores o responsables o encargados no habrán sido declarados culpables de infracciones dolosas de obligaciones fiduciarias en las que incurriesen en el transcurso de su actividad, ni tampoco estarán en situación de quiebra sin rehabilitación. Si el Consejo conjunto latinoamericano introdujese otros requisitos, se publicarán en el Manual.

1.8 INCUMPLIMIENTOS PREVIOS

Se publicarán en el Manual las restricciones respecto a solicitantes asociados anterior o actualmente con agentes, asociados o Intermediarios incumplidores;

Sin embargo, no se registrará ni se mantendrá a ninguna persona como intermediario si cualquier que sea director o posea un interés económico u ostente un puesto en la dirección general del solicitante ocupa también o ha ocupado puestos similares en un intermediario que:

- 1) ha sido notificado actualmente de incumplimiento o posee deudas pendientes con miembros que todavía no han sido saldadas o sus deudas se han saldado exclusiva o parcialmente recurriendo a una garantía o caución financiera;
- 2) ha sido eliminado de la Lista de agencias y posee deudas pendientes con miembros que todavía no han sido saldadas o sus deudas se han saldado exclusiva o parcialmente recurriendo a una garantía o caución financiera;
- 3) teniendo en cuenta que el solicitante pueda sin embargo obtener la aprobación si el Administrador de agencias está seguro de que dicha persona no participó en los actos u omisiones que provocaron dicha retirada o incumplimiento o si está seguro de que se puede confiar en que el solicitante cumplirá los términos del Acuerdo de intermediario de cargas, 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

El Administrador de agencias facilitará, a petición, a cada posible solicitante un formulario de solicitud y una copia del Manual del Programa latinoamericano de cargas aéreas (por una tarifa simbólica) que contiene estas Normas y otras pautas e información pertinentes.

2.1 SOLICITUD DE REGISTRO

Un solicitante que desee ser incluido en el Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas presentará su solicitud al Administrador de agencias con capacidad para registrar al solicitante o para rechazar la solicitud de acuerdo con los criterios de registro acordados por el Consejo conjunto y publicados en el Manual.

2.2 FORMULARIO DE SOLICITUD — PROCESAMIENTO

2.2.1 El solicitante debe cumplimentar el formulario de solicitud prescrito. La solicitud presentada irá acompañada de los documentos financieros o de otro tipo, así como de las tasas pertinentes, que se establecen en el Manual;

2.2.2 Tras su recepción, el Administrador de agencias considerará de inmediato si dicha solicitud está completa. Si no se hubiera incluido parte de la información o las tasas necesarias junto con la solicitud, el Administrador de agencias informará de ello al solicitante;

2.2.3 Si el Administrador de agencias considera que la solicitud está completa, se lo notificará a los miembros y publicará los datos del intermediario;

2.2.4 El Administrador de agencias podrá organizar 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 considerará cada solicitud y la información justificativa, así como cualquier otra información sobre la que se haya llamado su atención y decidirá si el solicitante cumple las cualificaciones para convertirse en intermediario de cargas de la IATA;

2.2.6 Se notificará al solicitante de inmediato por escrito la aprobación del Administrador de agencias y, en caso de rechazo de la solicitud, se le indicarán los motivos claros del mismo;

2.2.7 Un solicitante que haya sido rechazado podrá solicitar que se reconsidere la decisión del Administrador de agencias o podrá recurrir a los procedimientos de revisión de la medida adoptada por el Administrador de agencias por parte del Defensor.

2.3 ACCIONES POSTERIORES AL REGISTRO DEL SOLICITANTE

2.3.1 Si el Administrador de agencias establece que el solicitante ha demostrado que cumple los requisitos, lo introducirá en el Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas;

2.3.2 El Director General, en nombre de los miembros que deseen designar un intermediario, otorgará un Acuerdo de intermediario de cargas con cada una de las personas registradas como intermediario conforme a las presentes Normas. El Administrador de agencias notificará de inmediato a todas las compañías aéreas los nombres de las partes otorgantes de Acuerdos de intermediario de cargas y las fechas de tales Acuerdos;

2.3.3 El Administrador de agencias mantendrá, publicará y distribuirá ocasionalmente un Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas de todas las personas con las que el Director General haya celebrado un Acuerdo de intermediario de cargas con arreglo al subapartado 2.3.2 de este apartado. El contenido y la información incluidos en el Directorio la establecerá el Consejo conjunto del Programa latinoamericano de cargas aéreas.

2.4 NOMBRAMIENTO DE INTERMEDIARIOS

2.4.1 Método de nombramiento

Un miembro podrá nombrar a un intermediario que esté en el Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas de la siguiente manera:

2.4.1.1 Depositando ante el Administrador de agencias una declaración de consenso general para el nombramiento de todos los Intermediarios. El Administrador de agencias publicará ocasionalmente en el Manual del Programa latinoamericano de cargas aéreas una lista de los miembros que han depositado una declaración de consenso general de este tipo;

2.4.1.2 Un miembro podrá informar también a dicho intermediario por escrito, con copia al Administrador de agencias, que acuerda específicamente su nombramiento como intermediario.

2.4.2 Fecha de entrada en Vigor

Dichos nombramientos entrarán en vigor como sigue:

2.4.2.1 Respecto a los miembros que hayan depositado una declaración de consenso general, inmediatamente tras la inclusión del intermediario en el Directorio Programa latinoamericano de cargas aéreas o a partir de la fecha en que se deposite la declaración, si dicha fecha fuese posterior a la de inclusión del intermediario en dicho Directorio;

2.4.2.2 Respecto a cualquier otro miembro, en la fecha indicada como fecha de entrada en vigor en el acuerdo específico de dicho miembro, la cual no será anterior a la fecha en la que se haya incluido al intermediario en el Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas.

2.5 RESOLUCIÓN DE NOMBRAMIENTOS INDIVIDUALES

Cualquier Miembro que haya nombrado a un Intermediario podrá cancelar dicho nombramiento notificándolo a este por escrito, con copia al Administrador de agencias.

2.6 ENTREGA DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE AÉREOS POR PARTE DE LOS MIEMBROS

El suministro de conocimientos de embarque aéreos será a discreción del miembro. El miembro podrá autorizar, también a su discreción, al intermediario para que emita en su nombre, conocimientos de embarque aéreos neutrales, de conformidad con las disposiciones de la [Resolución 600a](#).

2.7 REVISIÓN DE DECISIONES INDIVIDUALES DE LOS SOCIOS

2.7.1 Sin perjuicio de las disposiciones de los apartados [2.4](#), [2.5](#) y [2.6](#) de esta Sección, un intermediario que se considere agraviado por la decisión de un miembro:

2.7.1.1 de negarse a nombrarle intermediario;

2.7.1.2 de retirarle su nombramiento como Intermediario;

2.7.1.3 de negarse a;

2.7.1.3(a) facilitarle sus conocimientos de embarque aéreos;

2.7.1.3(b) autorizarle para emitir conocimientos de embarque aéreos neutros en su nombre, o

2.7.1.4 de retirarle

2.7.1.4(a) sus conocimientos de embarque aéreos; o

2.7.1.4(b) su autorización para que emitir conocimientos de embarque aéreos neutrales en su nombre;

2.7.2 con el resultado de que los intereses comerciales de dicho intermediario se vean perjudicados hasta el punto de comprometer su actividad, tendrá derecho a conocer los criterios de dicho miembro para nombrar Intermediarios o los motivos de rechazo o retirada. Si el intermediario cree que dicha justificación no es razonable, pedirá en primer lugar que el miembro se lo aclare y justifique. Si el problema no se resuelve de ese modo, el intermediario tendrá derecho que el Defensor revise la decisión del miembro; siempre y cuando si la decisión del miembro de retirar su nombramiento, los conocimientos de embarque aéreos o la autorización para expedir conocimientos de embarque aéreos neutrales al Interme-

diario se tomó aplicando las disposiciones colectivas de estas Normas, no se ejerza el derecho de revisión del intermediario contra el miembro de forma individual, sino como se expone en las disposiciones concretas en cuestión y en la [Resolución 811e](#) (el manual).

2.8 CAPACIDAD E INDEMNIZACIÓN

△ El Director General, el Administrador de agencias y la Dirección del CASS, en cumplimiento de cualquier medida en virtud de estas Normas las [Resoluciones 851](#), [853](#) Anexos, así como cualquier otra Resolución aplicable, no actúan en calidad de principales sino de agentes de los miembros afectados. Los miembros que designen Intermediarios se comprometen a indemnizar a la IATA, sus responsables, empleados, el Comisionado de Agencias de carga, Ombudsman y otras personas designadas frente a cualquier responsabilidad (incluida la responsabilidad por costas legales) derivada de cualquier acción realizada u omitida de buena fe en el cumplimiento de sus funciones en virtud de estas Normas (distintas a las funciones realizadas conforme a la de la [Resolución 801re](#)). Los miembros que participen en Sistemas de liquidación de cuentas de carga (CASS-Exportación) o CASS-Gastos de terminales e importación (CASS-ITC, por sus siglas en inglés) se comprometen a indemnizar a la IATA, sus responsables, empleados, el Comisionado de Agencias de carga, Ombudsman y otras personas designadas frente a cualquier responsabilidad (incluida la responsabilidad por costas legales) derivada de cualquier acción realizada u omitida de buena fe en el cumplimiento de sus funciones con respecto a dicho sistema en virtud de las [Resoluciones 851](#), [853](#) y sus Anexos y de acuerdo con la de la [Resolución 801re](#), según proceda.

Sección 3 — Condiciones para el pago de la comisión

3.1 AUTORIZACIÓN Y CÁLCULO DE COMISIONES

Las partes acordarán bilateralmente la remuneración por la venta y la manipulación del transporte aéreo internacional de cargas.

Sección 4 — Medidas que afectan la condición de Intermediario

4.1 RETIRADA POR EL INTERMEDIARIO

4.1.1 Un intermediario podrá renunciar voluntariamente a su estado registrado en cualquier momento mediante preaviso por escrito al Administrador de agencias, quien notificará a todas las compañías aéreas. La notificación indicará la fecha de entrada en vigor de la retirada, sin perjuicio del cumplimiento por el intermediario y cada uno de los miembros que haya nombrado al intermediario de todas las obligaciones acumuladas hasta la fecha de la retirada del Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas;

4.1.2 En el caso de que un intermediario renuncie voluntariamente al nombramiento de cualquier miembro, se lo notificará a este por escrito.

4.2 RETIRADA POR EL ADMINISTRADOR DE AGENCIAS

El Administrador de agencias podrá, de acuerdo con las disposiciones de estas Normas, retirar al intermediario del Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas de forma justificada mediante notificación por escrito al intermediario para que entre en vigor de acuerdo con estas normas. Dicha retirada se realizará sin perjuicio del cumplimiento por el intermediario y cada uno de los miembros que haya nombrado al intermediario de todas las obligaciones acumuladas hasta la fecha de la retirada del Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas.

4.3 NOTIFICACIÓN DE SUSPENSIÓN POR EL ADMINISTRADOR DE AGENCIAS

Cuando se suspenda a un intermediario de forma justificada en virtud de las disposiciones de estas Normas, el Administrador de agencias se lo notificará por escrito al intermediario. La suspensión entrará en vigor desde el momento que se especifique en la notificación escrita.

4.4 ENTRADA EN VIGOR DE RETIRADAS, SUSPENSIONES O AMONESTACIONES

4.4.1 Retirada

Si el Administrador de agencias ha notificado que se va a eliminar a un intermediario del Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas:

4.4.1.1 rescindiré mediante notificación al intermediario el Acuerdo de intermediario de cargas del intermediario y también se lo comunicará a las compañías aéreas;

4.4.2 Suspensión

Si el Administrador de agencias ha notificado que se va a suspender a un Intermediario:

4.4.2.1 ese lo notificará a las compañías aéreas;

4.4.2.2 a todos los demás respectos, las disposiciones de estas Normas y otras Resoluciones aplicables seguirán aplicándose al intermediario durante el periodo de suspensión;

4.4.3 Amonestación

Cuando se amoneste a un intermediario en virtud de cualquiera de las disposiciones de estas Normas, el Administrador de agencias lo registrará respecto al intermediario y le notificará a este que así lo ha hecho.

4.5 LICENCIA DE COMERCIANTE

Además de las acciones que afectan al condición de un Intermediario de la IATA que puede retirarse conforme a estas Normas, la solicitud del Acuerdo de intermediario de cargas para un intermediario y la capacidad de dicho intermediario para hacer negocios con miembros pueden verse afectado por la rescisión, suspensión u otro estado respecto a la licencia de comerciante del intermediario (si se exige oficialmente) impuesta por las autoridades gubernamentales del lugar en el que se encuentre el intermediario. En tal caso, el Administrador de agencias notificará de inmediato a todas las compañías aéreas, con copia al intermediario, los efectos de dicha acción gubernamental.

4.6 FUERZA MAYOR

El intermediario no será responsable del retraso o el cumplimiento de los términos del Acuerdo de intermediario de cargas en la medida en que tal retraso 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 retraso 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 Latinoamericano de Carga Aérea.

Sección 5 — Cambio de propietario, forma jurídica, nombre o dirección

5.1 NOTIFICACIÓN DE CAMBIOS

La notificación respecto a los cambios de propietarios, forma jurídica, nombre o domicilio del intermediario se realizará al Administrador de agencias antes del cambio y se procesará de acuerdo con las disposiciones de esta Sección; teniendo en cuenta, no obstante, que si un intermediario es objeto de un cambio de propietarios o de estado que también incluya un cambio de nombre o domicilio, el intermediario notificará todos esos cambios en una sola notificación de cambios y el Administración de agencias la tramitará como una sola solicitud.

5.2 PROCESAMIENTO DE CAMBIOS

5.2.1/5.2.1.1 En el caso de los siguientes cambios de propietarios, se exigirá el otorgamiento de un nuevo Acuerdo de intermediario de cargas y se procesará conforme al apartado 5.3 de esta Sección:

5.2.1.1(a) en el caso de un empresario individual, sociedad (partnership) u otra empresa no constituida:

5.2.1.1(a)(i) la transferencia de una participación del intermediario que dé lugar a la transmisión del control del intermediario a una persona que no lo poseía anteriormente;

5.2.1.1(a)(ii) la admisión o retiro de un socio,

5.2.1.1(b) en el caso de corporaciones, la venta de la actividad del intermediario y su adquisición por una persona que no sea un intermediario;

5.2.1.2 2 en el caso de los siguientes cambios de propietarios de una corporación, no se exigirá el otorgamiento de un nuevo Acuerdo de intermediario de cargas y se procesará conforme al apartado 5.4 de esta Sección:

5.2.1.2(a) una reducción de capital,

5.2.1.2(b) la venta o adquisición por cualquier persona de acciones que representen un 30% o más del capital social total emitido del intermediario, y

5.2.1.2(c) a menos que la transferencia de acciones tenga el efecto de ceder el control del intermediario a una persona que previamente no lo tenía, ya sea por medio de una única transacción o como resultado de una serie de transacciones, a lo largo de un periodo no superior a los tres años.

5.2.2 En el caso de los siguientes cambios de propietarios y de la forma jurídica, se exigirá el otorgamiento de un nuevo Acuerdo de intermediario de cargas y se procesará conforme al apartado 5.3 de esta Sección:

5.2.2.1 En el caso de un empresario individual, sociedad (partnership) u otra empresa no constituida, la constitución en sociedad del intermediario.

5.2.2.2 En el caso de una corporación:

5.2.2.2(a) la transformación del intermediario en una sociedad (partnership) u otra empresa no constituida;

5.2.2.2(b) cualquier cambio que reduzca la responsabilidad de cualquier persona que anteriormente respondiese de forma directa o indirecta de las deudas de la corporación.

5.2.3 Los demás cambios siguientes se procesarán conforme al apartado pertinente de esta sección, como se indica:

5.2.3.1 fallecimiento del empresario individual o de un socio de la sociedad (partnership) u otra empresa no constituida: [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 domicilio: apartado — [Apartado 5.12](#).

5.3 CAMBIOS QUE EXIGEN UN NUEVO ACUERDO

Si un intermediario propone realizar un cambio en la titularidad y/o la forma jurídica como se describe en los subapartados [5.2.1.1](#) o [5.2.2](#) de esta Sección:

5.3.1 1 el intermediario («el cesionario») y el nuevo propietario propuesto («el beneficiario») notificarán conjuntamente al Administrador de agencias la modificación propuesta de la forma que se indica en el Apéndice 1 de las presentes Normas como una antelación de 30 días, como mínimo, a la realización del cambio. Al mismo tiempo, el beneficiario enviará una solicitud de aprobación e inclusión en el Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas conforme a la [Sección 2](#) de estas Normas y se considerará y gestionará la solicitud de conformidad con las disposiciones de dicha Sección.

5.3.2 Al recibir una notificación de cambio y una solicitud debidamente cumplimentada a tiempo para que el Administrador de agencias pueda procesar la solicitud, el Administrador de agencias otorgará un Acuerdo de intermediario de cargas provisional con el beneficiario, a menos que la solicitud revele o el Administrador de agencias tenga motivos para creer que la solicitud no debe aprobarse porque el beneficiario no cumple uno o varios requisitos de los incluidos en la [Sección 1](#) de estas Normas. No obstante, si antes de la decisión definitiva sobre la solicitud, el beneficiario elimina los motivos de rechazo a satisfacción del Administrador de agencias, este otorgará un Acuerdo de intermediario de cargas provisional con el beneficiario.

5.3.3 El Acuerdo de intermediario de cargas provisional del beneficiario entrará en vigor a partir de la fecha en la que se produzca el cambio de propietarios y/o forma jurídica. El Acuerdo de intermediario de cargas del cesionario se resolverá en la fecha en la que se produzca el cambio de propietario y/o forma jurídica, sin perjuicio del cumplimiento de todas las obligaciones acumuladas antes de la fecha de resolución;

5.3.4 Un Acuerdo de intermediario de cargas provisional tendrá la misma forma y el mismo efecto que un Acuerdo

de intermediario de cargas. El Administrador de agencias notificará a todos los miembros el otorgamiento del acuerdo provisional y al recibo de dicha notificación, los miembros podrán hacer negocios con el beneficiario como si fuese un intermediario.

5.4 CAMBIOS QUE NO EXIGEN UN NUEVO ACUERDO

Cuando un intermediario proponga realizar un cambio de propietarios como se describe en el subapartado [Subapartado 5.2.1.2](#) de esta Sección:

5.4.1(a) notificará al Administrador de agencias la modificación propuesta de la forma que se indica en el Apéndice 1 de las presentes Normas con una antelación de 30 días, como mínimo, a la realización del cambio. Lo antes posible, el intermediario facilitará además un estado financiero actual. Al recibir la notificación, el Administrador de agencias:

5.4.1(a)(i) facturará al intermediario una tasa por cambio de propietarios tal como se estipula en el subapartado [7.1.1\(a\)\(iv\)](#) de la [Sección 7](#) de estas Normas y

5.4.1(a)(ii) publicará de inmediato para los miembros en un listado mensual que se ha recibido dicha notificación;

5.4.1(b) Cualquier miembro podrá en el plazo de 30 días desde la publicación de dicha información, presentar pruebas ante el Administrador de agencias que indiquen los motivos por los que, en opinión de dicho miembro, el intermediario no cumple los requisitos para seguir siéndolo. El Administrador de agencias informará al intermediario de que se ha efectuado tal protesta e invitará a la realización de respuestas;

5.4.2 Al recibir una notificación de cambio a tiempo para que el Administrador de agencias pueda procesar el cambio, el Administrador de agencias aprobará provisionalmente el cambio, a menos que la notificación revele o el Administrador de agencias tenga motivos para creer que no se debería mantener al intermediario porque no cumple uno o varios requisitos de los incluidos en la [Sección 1.1](#) de estas Normas. No obstante, si antes de la decisión definitiva sobre el cambio, el Intermediario elimina los motivos por los que se ha denegado la aprobación a satisfacción del Administrador de agencias, este aprobará de forma provisional el cambio.

5.4.3 La aprobación provisional del cambio entrará en vigor en la fecha en que se produzca el cambio y el Administrador de agencias notificará a todos los miembros de acuerdo con ello.

5.5 AUSENCIA DE APROBACIÓN O ACUERDO PROVISIONAL

Cuando, de conformidad con el Subapartado [5.3.2](#) ó [5.4.2](#) de esta Sección, el Administrador de Agencias no pueda otorgar un Acuerdo de intermediario de cargas provisional o efectuar una aprobación provisional en la fecha del cambio, el Administrador de agencias lo notificará a todos los miembros y, cuando sea aplicable, a la

Dirección del CASS y podrá proceder con una suspensión del CASS cuando sea aplicable.

5.6 AUTORIZACIÓN DEFINITIVA POR EL ADMINISTRADOR DE AGENCIAS

5.6.1 Además de cualquier medida adoptada por el Administrador de agencias en virtud de los apartados 5.3 y 5.4 de esta Sección, solicitará a la fuente y de la forma que estime oportuno un informe sobre el beneficiario o el intermediario, según el caso, que indique si se han cumplido los requisitos de la [Sección 1](#) de estas Normas;

5.6.2 Si, el informe muestra que se han cumplido dichos requisitos y no se ha recibido ninguna protesta de un miembro en el plazo de 30 días tras la notificación del Administrador de agencias sobre el cambio propuesto, el Administrador de agencias:

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 notificará al beneficiario que el Acuerdo de intermediario de cargas provisional dejará de ser provisional y se convertirá en un Acuerdo normal,

5.6.2.2 en los casos en los que se produzca un cambio como el descrito en el subapartado 5.2.1.2 de esta Sección, notificará al intermediario que la aprobación provisional del cambio dejará de ser provisional y pasará a ser una aprobación total; el Acuerdo de intermediario de cargas o la aprobación definitiva del cambio entrará en vigor 45 días después de la fecha de la publicación a los miembros del cambio previsto por parte del Administrador de agencias o en la fecha en que se realice el cambio (la fecha que sea posterior). El Administrador de agencias notificará a todos los miembros como proceda y, cuando sea necesario, efectuará cualquier modificación precisa en el Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas.

5.7 EFECTO DE LA DENEGACIÓN DE APROBACIÓN

5.7.1(a) Si el Administrador de agencias no puede otorgar un Acuerdo de intermediario de cargas con un beneficiario o bien efectuar una aprobación definitiva de un cambio a un intermediario, según sea el caso, notificará de inmediato al beneficiario o al intermediario y, 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 notificación al cesionario, confirmará que su Acuerdo de intermediario de cargas quedó extinto en la fecha en la que tuvo lugar el cambio de propietarios; y, mediante notificación al beneficiario, pondrá fin al Acuerdo de intermediario de cargas provisional, si se hubiera otorgado;

5.7.1(a)(ii) en el caso de un cambio como el descrito en el [Subapartado 5.2.1.2](#) de esta Sección, mediante notificación al intermediario, retirará la aprobación provisional que se haya otorgado y rescindirá el Acuerdo de intermediario de cargas del intermediario.

5.7.1(b) En todas esas notificaciones, el Administrador de agencias indicará los motivos de la medida que toma y notificará a todos los miembros como proceda. Un intermediario o beneficiario que no haya obtenido la aprobación podrá solicitar que se reconsidere la decisión del Administrador de agencias o podrá recurrir a los procedimientos de revisión de la medida adoptada por el Administrador de agencias por parte del Defensor.

5.7.2 Cuando se efectúe una solicitud de reconsideración por el Administrador de agencias o de revisión por el Defensor, la medida de denegación de la aprobación se paralizará y se volverá a la situación anterior a la misma mientras no se conozca el resultado de tal reconsideración o de la revisión. Si el Defensor confirma la desaprobación, el beneficiario o el intermediario podrá solicitar que tal revisión se revise mediante arbitraje conforme a la [Sección 6](#) de estas Normas, en cuyo caso la medida de denegación de la aprobación seguirá paralizada hasta que se notifique el laudo arbitral.

5.7.3 Si el cesionario o el intermediario, según el caso, notifica al Administrador de agencias que el cambio de propietarios ha sido revocado y que el intermediario ha restaurado a todos los aspectos a sus propietarios anteriores, el Administrador de agencias reinstaurará el Acuerdo de intermediario de cargas del intermediario y, si procede, también las líneas de crédito y notificará al intermediario y a todos los miembros como corresponda.

5.8 COMPROMISO DEL BENEFICIARIO

Excepto en el caso de cambio como el descrito en el [Subapartado 5.2.1.2](#) de esta Sección:

5.8.1 toda solicitud de aprobación estará acompañada de un compromiso del beneficiario para aceptar la responsabilidad solidaria con el cesionario de cualquier obligación pendiente de este en virtud del Acuerdo de intermediario de cargas desde la fecha en que se produzca la transferencia de propiedad; y

5.8.2 en los casos en los que el beneficiario sea un empleado del intermediario o tenga una participación económica o usufructo directos o indirectos en este tras el cambio de propietarios, la solicitud irá acompañada de un compromiso por el beneficiario de aceptar la responsabilidad por cualquier incumplimiento del cesionario respecto al Acuerdo de intermediario de cargas que pueda haberse producido en un plazo de dos años inmediatamente anterior al cambio de propiedad como si tal incumplimiento fuese un incumplimiento del Acuerdo de intermediario de cargas del beneficiario.

5.9 FALLECIMIENTO DE UN EMPRESARIO INDIVIDUAL O DE UN SOCIO DE UN SOCIEDAD (PARTNERSHIP) U OTRA EMPRESA NO CONSTITUIDA

5.9.1 en caso de fallecimiento del empresario individual de un Intermediario o de un socio de una sociedad (partnership) u otra empresa no constituida, el Intermediario informará de inmediato al Administrador de agencias quien, para preservar el fondo de comercio del

intermediario, en la medida de lo posible, podrá, a petición de la persona que tenga derecho a representar la herencia del fallecido (en el caso de un empresario individual) o del resto de socios de la sociedad (partnership) o de otra empresa no constituida, celebrar un Acuerdo de intermediario de cargas temporal con la parte solicitante, reinstaurar las líneas de crédito e informar a los miembros como proceda. El Acuerdo de intermediario de cargas temporal tendrá la misma forma y el mismo efecto que un Acuerdo de intermediario de cargas, con las siguientes salvedades:

5.9.1.1 si el Administrador de agencias tiene en algún momento motivos para creer que la situación financiera del caudal hereditario, la sociedad (partnership) u otra empresa no constituida no fuese satisfactoria, hará que el intermediario sea inspeccionado por el Defensor y notificará al intermediario y a todos los miembros como corresponda;

5.9.1.2 si antes de la fecha de esa inspección, el caudal hereditario o la sociedad (partnership) u otra empresa no constituida presenta pruebas de una situación económica satisfactoria, el Administrador de agencias retirará su solicitud de inspección y notificará al intermediario y a todos los miembros de que se puede reinstaurar el crédito;

5.9.1.3 si resultase procedente realizar la inspección y el Defensor considera que la situación financiera del caudal hereditario, la sociedad (partnership) u otra empresa no constituida lo aconseja, indicará que se rescinda el Acuerdo de intermediario de cargas temporal. El Administrador de agencias eliminará al Intermediario del Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas y notificará al intermediario y a todos los miembros como corresponda. Tras haber recibido dicha notificación, los miembros tomarán la misma medida que se exige tras la eliminación de un intermediario del Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas.

5.9.2 Si la persona con derecho a representar el caudal hereditario del fallecido propone transferir o confirmar la transferencia de la participación del fallecido en el intermediario a un heredero, cesionario u otra persona o si notifica que la participación del fallecido se retira de la sociedad (partnership) o de otra empresa no constituida, dicha transferencia o retirada se considerará un cambio de propietarios a los efectos de esta Sección. El firmante del Acuerdo de intermediario de cargas temporal y el beneficiario notificarán conjuntamente al Administrador de agencias como sea necesario en virtud 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 Supeditado a una resolución anterior en virtud de las disposiciones de los subapartados **5.9.1** o **5.9.2** de este Apartado, un Acuerdo de intermediario de cargas temporal con el representante del caudal hereditario de un empresario individual fallecido finalizará si dicho representante deja de realizar la actividad del intermediario en el domicilio que se menciona en el Acuerdo.

5.10 FALLECIMIENTO DE UN ACCIONISTA

5.10.1 En caso de fallecimiento de un accionista con una participación del 30% o más en el capital total emitido de una corporación (o que posea el control del intermediario), el intermediario informará de inmediato al Administrador de agencias que notificará a todos los miembros como corresponda y solicitará al intermediario que presente estados financieros actuales:

5.10.1.1 si la situación financiera del intermediario fuese satisfactoria, el intermediario podrá continuar realizando actividades con los miembros como un Intermediario registrado;

5.10.1.2 si la situación financiera del intermediario no fuese satisfactoria, el Administrador de agencias solicitará una inspección del intermediario por parte del Defensor y notificará al intermediario y a todos los miembros como proceda.

5.10.2 Si la persona con derecho a representar el caudal hereditario del fallecido propone transferir o confirmar la transferencia de la participación del fallecido en el intermediario a un heredero, cesionario u otra persona, dicha transferencia se considerará un cambio de propietarios a los efectos de esta Sección. El intermediario notificará al Administrador de agencias como sea necesario en virtud del subapartado **5.4.1(a)** de esta Sección y se aplicarán las disposiciones de los apartados **5.4**, **5.5**, **5.6** y **6.7** de la presente Sección.

5.11 CAMBIO DE NOMBRE

Si un Intermediario cambia de nombre, le notificará de inmediato al Administrador de agencias el nombre nuevo y remitirá la tasa que se estipula en el subapartado **7.1.1(a)(iv)** de la **Sección 7** de estas Normas. El Administrador de agencias comprobará si se puede aprobar el nombre nuevo conforme a las disposiciones de la **Sección 1** de estas Normas. Si el Administrador de agencias aprueba el cambio de nombre, notificará el nombre nuevo a todos los miembros y lo registrará en el Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas y en el Acuerdo de intermediario de cargas. Si el Administrador de agencias no aprueba la solicitud, la remitirá para una inspección por el Defensor.

5.12 CAMBIO DE DOMICILIO

5.12.1 Si un intermediario cambia el domicilio que aparece en el Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas, notificará de inmediato al Administrador de agencias, quien se lo comunicará a todos los miembros. La autorización para actuar como intermediario seguirá aplicándose al nuevo domicilio;

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 el subapartado

7.1.1(a)(iv) de 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.

5.13 NOTIFICACIÓN TARDÍA O AUSENCIA DE NOTIFICACIÓN DEL CAMBIO

5.13.1 Si el Administrador de agencias no recibe la notificación y, cuando proceda, la solicitud cumplimentada con respecto a un cambio de propietarios o forma jurídica o si no se recibe en absoluto tras la realización del cambio, el Administrador de agencias remitirá el intermediario al Defensor para su inspección. La solicitud del beneficiario, en su caso, se procesará conforme a las disposiciones de la [Sección 2](#) de estas Normas.

5.13.2 De no notificarse al Administrador de agencias un cambio de nombre o domicilio en el plazo de 30 días desde que se efectuase dicho cambio, habrá motivos para que el Defensor inicie una inspección del intermediario.

5.14 INTERMEDIARIO SITUADOS EN LA ZONA DE UN CASS-EXPORTACIÓN

Si alguno de los cambios descritos en esta Sección los efectuase un intermediario situado en la zona de un CASS-Exportación, el Administrador de agencias al notificar a los miembros necesarios en virtud de las disposiciones anteriores de esta Sección enviará una copia de dicha notificación a la Dirección del CASS.

Sección 6 — Revisión mediante arbitraje

6.1 DERECHO DE REVISIÓN MEDIANTE ARBITRAJE

Cualquier solicitud o intermediario que se considere agraviado por una decisión del Defensor en virtud de la [Resolución 811e](#) (las disposiciones incluidas en el Manual) o cualquier miembro que conteste la decisión del Defensor en una revisión de una decisión individual de tales miembros, tendrá derecho a que la decisión sea revisada mediante arbitraje de conformidad con el siguiente procedimiento (de aquí en adelante en esta Sección, el término «recurrente» se empleará para designar solidariamente a un intermediario o solicitante agraviados o a un miembro que conteste, que soliciten una revisión mediante arbitraje, salvo si el contexto especifica lo contrario).

6.2 PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD

El recurrente enviará una notificación por escrito al Administrador de agencias informando de su deseo de que la decisión se revise mediante arbitraje. El Administrador de agencias deberá recibir la notificación en el plazo de 30 días desde la fecha en que se notificase la decisión al recurrente. Posteriormente, el Administrador de agencias enviará al recurrente un formulario de solicitud de arbitraje y notificará a todos los miembros que se ha solicitado dicho arbitraje.

6.3 CONSTITUCIÓN CONSEJO ARBITRAL

6.3.1(a) El recurrente podrá optar por el arbitraje ante:

6.3.1(a)(i) un solo árbitro designado de mutuo acuerdo en el plazo de 20 días desde la fecha de recepción por el recurrente del formulario de solicitud de arbitraje; (si no hubiera acuerdo, el nombramiento lo realizará el Presidente de la Cámara de Comercio Internacional);

6.3.1(a)(ii) un solo árbitro designado por el Presidente de la Cámara de Comercio Internacional;

6.3.1(a)(iii) un Consejo arbitral compuesto por tres miembros tal como se establece en el punto [Subapartado 6.3.2](#) del presente Apartado;

6.3.1(b) En cualquier caso, el recurrente cumplimentará, firmará y devolverá el formulario de solicitud de arbitraje para que llegue al Administrador de agencias dentro de los 30 días siguientes a su recepción por el recurrente. En dicho formulario, el recurrente indicará si elige la opción (i), (ii) o (iii) anteriores. Si elige el arbitraje ante un Consejo arbitral de tres miembros, el recurrente introducirá el nombre del árbitro que acepta y que está dispuesto a actuar como tal; el formulario estará acompañado de un cheque certificado o de un cheque bancario por valor de 750 USD (o la cantidad equivalente aceptable) si se ha elegido un solo árbitro o bien por importe de 1.000 USD (o el equivalente aceptable) cuando se haya elegido un

Consejo arbitral de tres miembros, como depósito a cuenta de cualquier coste que pueda tener que pagar el recurrente;

6.3.1(c) tras el recibo de la documentación del intermediario y de la IATA, y antes de celebrar la audiencia, los árbitros pueden exigir que el intermediario y la IATA envíen cheques certificados por un importe que ellos establezcan, en dólares estadounidenses o el equivalente aceptable para cubrir los costes estimados del arbitraje. Tras la notificación del laudo por el Consejo, cualquier dinero que se envíe de este modo y que haya sobrado tras el pago de los costes del arbitraje, se reembolsará a una parte o a la otra o a ambas, según proceda.

6.3.2 En el plazo de 20 días desde la recepción por el Administrador de agencias del formulario de solicitud de arbitraje cumplimentado por el recurrente que se elija el arbitraje ante un Consejo de tres miembros, junto con un cheque certificado o cheque bancario, el Administrador de agencias designará un árbitro y los dos árbitros así designados nombrarán a un tercero que actuará como presidente del Consejo arbitral. Si no se hubiera nombrado el tercer árbitro en el plazo de 20 días tras el nombramiento del segundo árbitro, el Administrador de agencias solicitará al Presidente de la Cámara de Comercio Internacional que designe al tercer árbitro.

6.3.3 La expresión «Consejo arbitral» se referirá a un solo árbitro o a un Consejo arbitral de tres miembros designados conforme a los subapartados **6.3.1** y **6.3.2** de este apartado.

6.4 SUSTITUCIÓN DE ÁRBITROS

En caso de dimisión o incapacidad de un árbitro, las personas que lo nombraron designarán un sustituto en el plazo de 30 días desde la fecha en la que se notificó al Administrador de agencias dicha dimisión o incapacidad.

6.5 CELEBRACIÓN DEL PROCESO

6.5.1 Salvo acuerdo en contrario entre el recurrente y el Administrador de agencias, el Consejo arbitral celebrará una audiencia en el país en el que esté registrado el intermediario o para el que se haya realizado la solicitud de registro, según proceda.

△ **6.5.2** El Consejo arbitral publicará su laudo por escrito como máximo 60 días después del nombramiento del presidente o del árbitro único, teniendo en cuenta que el recurrente y el Administrador de agencias podrán ampliar este plazo. Si el Consejo arbitral no publica su laudo por escrito en el plazo de 60 días mencionado o dentro del plazo ampliado que hayan acordado el recurrente y el Administrador de agencias, se considerará al Consejo arbitral despedido sin remuneración y el Administrador de agencias solicitará al Presidente de la Cámara de Comercio Internacional que designe a un solo árbitro o a otro árbitro individual (en sustitución del árbitro individual despedido) que procederá de acuerdo con las disposiciones del [subapartado 6.5.1](#) de este apartado y el [apartado 6.7](#) de esta Sección y publicará su laudo por escrito en el plazo de 45 días desde la fecha de su nombramiento.

6.5.3 El Consejo arbitral decidirá por mayoría.

6.5.4 El Consejo arbitral permitirá que las partes declaren en persona o representadas y recibirá cualquier prueba importante o pertinente sobre la cuestión a la que se refiera.

6.5.5 El Consejo arbitral resolverá a todos los demás respectos sus propios procedimientos

6.6 ALCANCE DE LA REVISIÓN

6.6.1(a) Se podrá recurrir la revisión por el Consejo arbitral no será de novo. El Consejo corroborará la decisión que se esté revisando salvo que considere y concluya que es una decisión deficiente en uno o más de los sentidos siguientes:

6.6.1(a)(i) no se basa en pruebas sustanciales;

6.6.1(a)(ii) incluye errores de la legislación aplicable;

6.6.1(a)(iii) es arbitraria y caprichosa;

6.6.1(a)(iv) no es conforme a los términos de la Resolución en virtud de la cual se ha tomado;

6.6.1(a)(v) la pena es inadecuada, insuficiente o excesiva;

6.6.1(b) además, pueden considerarse pruebas que estén a disposición del Consejo arbitral pero que no pudieron presentarse al Comisario (el Defensor) por causas justificadas.

6.7 LAUDO

6.7.1 En el caso de que el Consejo arbitral no confirme la decisión que esté revisando, indicará medidas respecto al recurrente conforme a las conclusiones a las que haya llegado o remitirá la cuestión al Comisario (Defensor) para que tome medidas coherentes con la decisión del Consejo.

6.7.2/6.7.2.1 Los costes del Consejo arbitral se asumirán como sigue:

6.7.2.1(a) si recurriera un intermediario o solicitante:

6.7.2.1(a)(i) el recurrente cuando se confirme la decisión revisada;

6.7.2.1(a)(ii) la IATA o el miembro a favor del que haya decidido el Comisario (Defensor), según proceda, si se invierte la decisión revisada;

6.7.2.1(a)(iii) el recurrente y la IATA de forma proporcional como decida el Consejo arbitral, si se modifica la decisión revisada;

6.7.2.1(b) teniendo en cuenta, no obstante, que, si hubiera circunstancias especiales que aconsejen una decisión diferente respecto a dichos costes, el Consejo arbitral tendrá poder para indicar que las asuman las partes como considere justo;

6.7.2.2 si el recurrente es un miembro, el recurrente cuando la decisión revisada se defienda, invierta o modifique;

6.7.3 los costes de representación jurídica los asumirá la parte que incurra en ellos.

6.8 EFECTO Y FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DEL LAUDO

6.8.1 El laudo del Consejo arbitral será firme y vinculante de forma concluyente para el recurrente, la IATA y todos los socios, según proceda, y se cumplirá de acuerdo con sus términos;

6.8.2 El Administrador de agencias notificará al recurrente, a todos los miembros y a la Dirección del CASS el laudo del Consejo arbitral, que entrará en vigor, a menos que el Consejo arbitral indique lo contrario, a partir de una fecha que el Administrador de agencias especificará de antemano;

6.8.3 Si el laudo exige que un intermediario pague los costes del Consejo arbitral en su totalidad o en parte y el intermediario no lo ha hecho así en el plazo de 60 días desde la fecha de la notificación realizada conforme al subpárrafo 6.8.2 de este apartado, el Administrador de agencias eliminará al intermediario del Directorio del Programa latinoamericano de cargas aéreas.

Sección 7 — Tasas de Intermediarios

7.1 TASAS

Las tasas de los Intermediarios (por los importes que determine el Consejo conjunto del Programa latinoamericano de cargas aéreas tras consultar al Director General) las publicará el Administrador de agencias y las abonarán los Intermediarios:

En el Manual se describen los tipos de tasas y las condiciones en las que se pagarán. 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 rescisión por impago de una tasa de intermediario no podrá ser sometida a arbitraje por el intermediario.

7.2 FACTURACIÓN

Las tasas de intermediario anuales correspondientes a cada año natural se pagarán a más tardar el día 1 de diciembre del año anterior conforme a los procedimientos acordados por el Consejo conjunto y a las instrucciones del Administrador de agencias. Las facturas correspondientes a dichas tasas las enviará el Administrador de agencias a más tardar el día 1 de Noviembre de cada año.

7.3 USO DE TASAS DE INTERMEDIARIOS

Las tasas de Intermediarios cobradas por el Administrador de agencias en nombre de la IATA las gastará el Director General de conformidad con las pautas del Comité Ejecutivo de la IATA para administrar el Programa latinoamericano de cargas aéreas.

No obstante lo anterior, una cantidad anual de USD15 por cada agente de carga IATA Accredited se facilitará a FIATA/AFI con el propósito de apoyar el proceso de diálogo global IATA/FIATA.

Sección 8 — Transmisiones de conocimientos de embarque 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 813zz

Attachment 'B'

Appendix 1

TO:

Agency Administrator

International Air Transport Association

Intermediary's name, address and numeric code

NOTICE OF CHANGE

Pursuant to the provisions of Section 5 of the Latin American Air Cargo Programme Rules we hereby give notice of the following change(s) in the legal status or ownership of the above named IATA Cargo Intermediary (Transferor) as a consequence of contractual arrangements or negotiations:

Table with 3 columns: Item number, 1. PRESENT STATUS, 2. FUTURE STATUS. Rows include: 1. Sole Proprietorship/Partnership/Corporation/other (specify), 2. Name(s) of owner/partners/stockholders in case of unincorporated firm, 3. If corporation list: (a) issued share capital, (b) names of owners stock/shares and amount of stock owned by each, (c) names of all officers and directors, 4. Effective date of future status as shown above, 5. Legal name, trading name and full address under new ownership, 6. If the answer to 5 above represents a change of name or address or both, please give details, 7. Will such change affect the management and staffing at such premises?, 8. Have any of the new owners, officers (directors), managers or any individual having authorization to act or sign on behalf of such firm been involved in bankruptcy or default proceedings? If so, give details.

The Transferor has informed the Transferee of the need to comply with the Latin American Air Cargo Programme Rules if the Transferee wishes to be entered in the Latin American Air Cargo Directory as a Registered Intermediary.

In accordance with one of the requirements of the Latin American Air Cargo Programme Rules, the Transferee hereby undertakes to accept joint and several liability with the Transferor for any outstanding obligations of the Transferor under its Cargo Intermediary Agreement as at the date of the transfer of ownership takes place.

Where the Transferor is employed by, or retains a financial or beneficial interest, directly or indirectly, in the Intermediary following the change of ownership, the undersigned Transferee knows and hereby agrees to accept responsibility for any violation by the Transferor of his Cargo Intermediary Agreement which may have occurred within a period of two years immediately prior to the change of ownership as if such violation were a violation of the Transferee's Cargo Intermediary Agreement.

.....
Witness

.....
Authorised signature of Intermediary (Transferor)

.....
Witness

.....
Authorised signature of Transferee

RESOLUCIÓN 813zz

Attachment 'B'

Appendix 2

TO:	IATA Cargo Intermediary:
Agency Administrator	(Name)
International Air	(Address)
Transport Association	(Numeric Code)

DANGEROUS GOODS: NON HANDLING DECLARATION

Pursuant to the provisions of [Section 1, paragraph 1.1.4](#) of the Latin American Air Cargo Programme Rules we hereby confirm that the above named IATA Cargo Intermediary elects not to accept nor make ready for carriage any consignment containing Dangerous Goods.

It is further acknowledged that failure to comply with this declaration will result in the termination of the IATA Intermediary Agreement in accordance with Paragraph 17 of that Agreement.

SIGNED BY

The Authorized Person on behalf of the Intermediary

By _____

(Authorised Representative)

(Signature)

(Name, typed or printed)

(Capacity)

WITNESS

(Signature)

(Name, typed or printed)

Nota: When, in accordance with local law, execution of this declaration requires the signature of the parties to be witnessed or notarized, such formalities must be accomplished. The space below may be used for that purpose.

RESOLUCIÓN 817

GARANTIAS FINANCIERAS

- △ CAC1(Mail Vote C088, CAC/51)817 except USA Vencimiento: Indefinite
CAC2(Mail Vote C088, CAC/51)817 Tipo: B
CAC3(Mail Vote C088, CAC/51)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 3.1-3.3](#) 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 3.4-3.6](#) of Resolution 817.

3. EVALUACIÓN DE PROVEEDORES Y SUS PRODUCTOS

3.1 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;

3.1.1 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.

3.2 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;

△ 3.3 Los resultados de la evaluación inicial o periódica se notificarán a los grupo(s) local(es) o regional(es) apropiado(s).

3.4 Para optar a ser garante de la Garantía de la Sociedad de Carga, dicho garante deberá cumplir los siguientes requisitos:

3.4.1 El garante deberá satisfacer uno de los siguientes requisitos:

3.4.1.1 con sujeción a las disposiciones de la [sección 3.6](#) 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

3.4.1.2 tener una de las siguientes clasificaciones crediticias:

- a) Standard & Poor's – BBB2
- b) Moody's – Baa
- c) Fitch – F1+ o F1

3.4.2 firmar un acuerdo de Garantía de la Sociedad de Carga en el formulario aprobado por la IATA.

3.5 Para seguir optando a ser garante de la Garantía de la Sociedad de Carga en cada año natural, dicho garante deberá:

3.5.1 continuar cumpliendo los criterios iniciales de admisión

3.5.2 cumplir los requisitos del acuerdo de Garantía de la Sociedad de Carga,

△ **3.5.3** 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.

3.6 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.

3.7 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.

4. UTILIZACION DEL PRODUCTO DE UN PROVEEDOR

4.1 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.

4.2 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.

5. 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 regirán 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-annualy			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	0	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) Vencimiento: Indefinite
CAC2(MV C082)821 Tipo: B
(amended)
CAC3(MV C082)821
(amended)

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 signatarios;

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)823 Vencimiento: Indefinite
(except USA) (amended) Tipo: B
CAC2(MV C109, CAC/51)823
(amended)
CAC3(MV C109, CAC/51)823
(amended)

CONSIDERANDO que la Conferencia de Agencias de Carga ha acordado definiciones para términos y expresiones utilizadas comunmente 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).

‘AUTORIZACIÓN DE VIAJE’ (TRIP AUTHORISATION), significa un documento escrito emitido por el Administrador de Agencias para que el Agente la presente a un Miembro, cuando solicite tarifa reducida de transporte de acuerdo con las provisiones del [Apartado 5.1](#) de la Resolución 881.

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.

‘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 enmienda 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’.

‘ENVIO DE CONOCIMIENTOS AEREOS’ (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 Areas 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.

‘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 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.

'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 area.

'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 Vencimiento: Indefinite
USA) (amended) Tipo: B
CAC2(CAC/51)825 (amended)
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)827 (except USA) (amended)	Vencimiento: Indefinite
CAC2(CAC/51)827 (amended)	Tipo: B
CAC3(CAC/51)827 (amended)	

Considerando que la Conferencia de Agencias de Carga (CAC) y su grupo directivo, el Grupo de Gestión de Conferencias sobre Procedimientos de Carga (CPCMG), 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.

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 CPCMG, 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 CPCMG 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 servicios en la LCC deberán ser compañías aéreas establecidas que operan localmente, que operan en el mercado local y que participan en el Programa de Agencia de Carga y/o CASS, y asociaciones de agentes de carga que operan localmente, respectivamente. En ausencia de una asociación de agentes de carga en el país, FIATA, la Federación Internacional de Transitarios, propondrá la nominación de agentes de carga individuales para asistir a la LCC.

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 CPCMG 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 CPCMG 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 Agencias 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 infrincimiento 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 infrincimiento 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)851 (except USA) (amended) Vencimiento: Indefinite
 CAC2(49 & MV C095, C096, C097, C112, C113, C114, CAC/51)851 (amended) Tipo: B
 CAC3(49 & MV C095, C096, C097, C112, C113, C114, CAC/51)851 (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 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 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 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’

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 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	Por y en nombre de.....
(nombre completo de la Compañía Aérea)	Asociación del Transporte Aéreo Internacional
Firma	Firma
(nombre completo de la persona que firma)	(nombre completo de la persona que firma)
(título de la persona que firma)	Administrador de Agencias
.....	(título de la persona que firma)
(lugar, fecha)	(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 refleja 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'Áéroport, 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 Internas de CASS China según la [Resolución 851, Apéndice D4](#).
- d) 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 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 rescindiré 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 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 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, representa-
das 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 Com-
pañías 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 rescindiré 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.

2) Aplicable para los Asociados actuales del CASS

- a) Los Asociados del CASS con 3 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”.
- 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 promedio 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.

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.

Tabla de Adjunto «B» según país del CASS y requisitos de los Asociados del CASS

País del LCAG-C	Cantidad mínima de garantía	Número de irregularidades para generar una garantía financiera	Garantía del 100 % para el sector en todos los Asociados del CASS y en todo momento
Requisitos globales	5000 USD	3 (tres)	No aplicable
ARABIA SAUDÍ, REINO DE	25 000 USD	No aplicable	SÍ
BAHRÉIN (GOLFO)	20 000 USD	No aplicable	SÍ
BRASIL	10 000 USD	2 (dos)	SÍ
CATAR (GOLFO)	20 000 USD	No aplicable	SÍ
CHILE	10 000 USD	No aplicable	SÍ
CHINA	CNY 170.000 (Internacional)/100.000 CNY (Nacional)	No aplicable	SÍ
CHIPRE	3000 USD	2 (dos)	No aplicable
COLOMBIA	5000 USD	2 (dos)	No aplicable
COREA, REPÚBLICA DE	Por determinar	No aplicable	SÍ
COSTA DE MARFIL	10 000 USD	No aplicable	SÍ
ECUADOR	5000 USD	2 (dos)	No aplicable
EGIPTO	150 000 EGP	No aplicable	SÍ
EL SALVADOR	10 000 USD	1 (una)	No aplicable
EMIRATOS ÁRABES UNIDOS (GOLFO)	25 000 USD	No aplicable	SÍ
FEDERACIÓN RUSA	5000 USD	No aplicable	SÍ
GRECIA	5000 USD	2 (dos)	No aplicable
INDIA*	No aplicable	No aplicable	No aplicable
INDONESIA	15 000 USD	No aplicable	Si
ISRAEL*	No aplicable	No aplicable	No aplicable
ITALIA	10 000 EUR	1 (una)	No aplicable
JAPÓN	Por determinar	No aplicable	SÍ
KUWAIT (GOLFO)	20 000 USD	No aplicable	SÍ
MALASIA	10 000 USD	No aplicable	SÍ
MALTA	3500 USD	No aplicable	SÍ
MÉXICO	25 000 USD	3 (tres)	No aplicable
OMÁN (GOLFO)	15 000 USD	No aplicable	SÍ
PAKISTÁN	Por determinar	3 (tres)	No aplicable
SINGAPUR	10 000 SGD	No aplicable	SÍ
TAILANDIA	Cuantía en riesgo	3 (tres)	No aplicable
TÚNEZ	50 000 TND	No aplicable	SÍ
TURQUÍA	25 000 USD	3 (tres)	No aplicable
VENEZUELA	10 000 USD	No aplicable	SÍ

* **Solo India:** el Modelo global de Asociados del CASS no se aplica debido a su entorno económico particular.

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
800 Place Victoria
P.O. Box 113
Montreal, Quebec H4Z 1M1
Canadá

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 el 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
800 Place Victoria
P.O. Box 113
Montreal, Quebec H4Z 1M1
Canadá

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 refleja 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
800 Place Victoria
P.O. Box 113
Montreal, Quebec H4Z 1M1
Canada

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
800 Place Victoria
P.O. Box 113
Montreal, Quebec H4Z 1M1
Canada

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'

MANUAL DE SERVICIOS A LOS CLIENTES LOCALES — CASS (EXPORT) 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
 - Cifras de ventas anuales
 - Contactos en la Administración CASS
-

△ RESOLUCIÓN 851f

EL CONSEJO CONSULTIVO DEL CASS

[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

CASS-IMPORT Y DERECHOS DE TERMINAL

△ CAC1(45 & Mail C114, CAC/51)853 (except USA) (amended)	Vencimiento: Indefinite
CAC2(45 & Mail C114, CAC/51)853 (amended)	Tipo: B
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 adeudadas 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 las 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 herramineta 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 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)881 (except USA) (amended) Vencimiento: Indefinite
CAC2(48)881 (amended) Tipo: A
CAC3(48)881 (amended)
CAC4(48)881 (amended)

RESUELVE que, para aumentar la habilidad y capacidad profesional de los Agentes de Carga IATA (en lo sucesivo llamados 'Agentes'), para generar, promover y vender transporte de carga aérea internacional, o para manejar y preparar envíos «listos para el transporte» de acuerdo con las Resoluciones en vigor, los Miembros podrán, a su opción y sujetos a las condiciones indicadas en esta Resolución, y sujetos a la política, procedimientos y prioridades del Miembro emisor respecto del transporte a tarifa reducida, conceder a dichos Agentes transporte aéreo internacional con descuento.

1. RESPONSABILIDAD DEL AGENTE

Un Agente puede tener derecho a obtener transporte a tarifa reducida bajo esta Resolución siempre que se cumplan los siguientes requisitos mínimos de elegibilidad:

1.1 en el momento de la solicitud el Agente tendrá que haber estado en la Relación de Agencias continuamente por un período de 12 meses como mínimo; y

1.2 en el momento de la solicitud, hasta el momento previsto para el viaje, el Agente no debe estar bajo acción de desfalco; o

1.3 en el momento de la solicitud, hasta el momento previsto para el viaje, el Agente no debe estar suspendido.

2. ELEGIBILIDAD DE LA PERSONA QUE VIAJA

Se podrá emitir un billete de pasaje con descuento bajo las disposiciones de esta Resolución al propietario único, socio, director y/o empleado del Agente siempre que reúna los siguientes requisitos; la persona que viaja tiene que:

2.1 haber estado trabajando para el Agente en cuestión continuamente y sin interrupción durante 12 meses como mínimo, inmediatamente anteriores a la fecha de tal solicitud; ahora bien, si la persona que viaja ha trabajado con el Agente un mínimo de tres meses y anteriormente, dentro del período de sesenta días antes de su empleo actual trabajaba con otro Agente de Carga IATA y era elegible bajo los términos de esta Resolución, y esto es certificado por escrito por el Agente de Carga IATA que presenta la solicitud; y

2.2 dedicar todo o casi todo su tiempo directamente a la promoción y venta de transporte de carga aérea, o

arreglar envíos listos para el transporte, o el controlar, en su capacidad directiva, los temas contables que se relacionan al transporte de carga aérea, en nombre del Agente; y

2.3 recibir un salario y/o pago en base de comisiones y figurar en los registros de desembolsos apropiados del Agente; y

2.4 en caso de estar empleado a tiempo completo fuera del país de registro del Agente trabajar un número de horas no menor al número de horas normal para otros empleados elegibles del Agente y no estar empleado a sueldo en ningún otro lugar. Además, su nombre debe aparecer regularmente y de buena fe en la nómina o en otro registro de desembolsos apropiado del Agente en su país de registro.

3. SUBALTERNOS DE PERSONAS ELEGIBLES

La elegibilidad de una persona no hace, de por sí, elegibles a sus subalternos; éstos sólo serán considerados elegibles si reúnen todos los requisitos aplicables contenidos en esta Resolución.

4. DESCUENTOS SOBRE TARIFAS PARA LOS CONYUGES

El cónyuge de la persona que viaja bajo las disposiciones de esta Resolución, también podrá recibir descuentos sobre transporte aéreo, siempre que:

4.1 el matrimonio viaje junto desde el punto de origen hasta el punto de destino, en el caso de viajes de ida solamente, o hasta el punto de retorno en viajes de ida y vuelta, o hasta el punto de la tarifa más alta en viajes circulares;

4.2 el descuento concedido no sea mayor del 50% de la tarifa aplicable; ahora bien, el descuento sólo se aplicará a las tarifas sobre las cuales también corresponde el descuento para Agentes, previsto en esta Resolución;

4.3 bajo los términos de este Apartado, ninguna persona recibirá más de un pasaje a tarifa reducida por año natural de ningún Miembro individual;

4.4 dicho billete no será deducido de la cuota anual del Agente, descrita en el [Apartado 5](#) de esta Resolución;

4.5 nada de lo dicho aquí impedirá a un cónyuge que sea elegible individualmente para viajar con tarifa de descuento bajo las disposiciones del [Apartado 2](#) a solicitar y viajar de acuerdo con las disposiciones de este Apartado.

5. CUOTA ANUAL Y DESCUENTO

Los descuentos especificados en este Apartado se aplicarán a la tarifa aérea para la clase de servicio utilizada pero no se aplicarán a tarifas especiales de viajes todo incluido, ahora bien, cuando el cargo por transporte aéreo consista en una tarifa y un recargo por fin de semana, recargo por parada con estancia o recargo por

temporada alta, el descuento estará basado en la tarifa y dicho recargo, pero no se aplicará a ningún otro recargo o cargo tal como recargo por cama o cargo por exceso de equipaje;

5.1 se puede conceder una cuota de dos billetes como máximo para un viaje de ida, ida y vuelta o circular con respecto a cada Agente registrado para un país específico por cada Miembro y por año, con un descuento que no sea mayor al 75% de la tarifa en vigor;

5.2 cuando el total de ventas internacionales elegible para comisión de un Agente de Carga IATA exceda el promedio internacional de ventas elegible como remuneración para todos los Agentes en el país de registro, de acuerdo con el [Subapartado 6.1](#) de esta Resolución, se podrán emitir, por año, billetes adicionales para dicho Agente con un descuento del 75% de la tarifa en vigor según lo previsto en el [Subapartado 5.1](#) de este Apartado, por año, hasta un máximo de 40 billetes, de la siguiente manera: para cada incremento del 100% de las ventas elegibles para comisión o parte de la misma y en exceso al promedio — dos billetes adicionales;

5.3 se puede conceder una cuota de 20 billetes con descuento como máximo, para viajes de ida, de ida y vuelta o circulares, para cada Agente registrado para un país específico, por cada Miembro y por año, con un descuento que no exceda el 50% de la tarifa normal.

6. DETERMINACIÓN DEL PROMEDIO DE VENTAS

6.1/6.1.1 El Administrador de Agencias determinará el promedio de ventas permitido para comisión a cada país basado en informes escritos sometidos por la Dirección de ISS en los países CASS o por cada Agente de sus ventas totales de transporte de carga aérea internacional elegible para comisión. La Dirección de ISS compilará los informes de venta teniendo en cuenta las transacciones tramitadas por intermedio del CASS y los informes solicitados de los Miembros que no participan en el CASS, estableciendo las cantidades totales de las ventas realizadas por los Agentes en su nombre. Al proceder de esta manera, el Administrador de Agencias utilizará solamente informes escritos cubriendo las ventas de un año completo, natural,

6.1.2 si el promedio de ventas elegible para comisión para un país excede USD 1,500.000 para determinar el derecho a billetes adicionales bajo el [Subapartado 5.2](#) de esta Resolución, se considerará USD 1,500.000 el promedio,

6.1.3 no obstante el hecho de que un informe escrito de un Agente registrado en el curso del año, no será utilizado para determinar el promedio de ventas para un país, el informe será utilizado para determinar si el Agente está autorizado a billetes adicionales;

6.2 el Administrador de Agencias determinará para cada Agente toda cuota adicional a la que tiene derecho bajo las disposiciones del [Subapartado 5.2](#) de esta Resolución;

6.3 Las ventas totales de cada Agente, según lo notificado por la Oficina CASS de ese país, el número de dichos billetes adicionales, si los hay, será circulado a los Miembros por el Administrador de ser utilizados durante el año siguiente. En el caso de los países que no participan en el CASS, en donde las ventas totales del Agente son notificadas individualmente por cada Agente en cuestión, el Administrador de Agencias sólo circulará entre los Miembros el número de billetes adicionales y no las cifras de ventas totales del Agente el 1 de diciembre de cada año, a más tardar, para su utilización durante el año siguiente. por ej. los informes escritos de las ventas de los Agentes elegibles para comisión en 2005 serán utilizados para determinar las cuotas adicionales durante el año 2007.

6.4 toda información proporcionada por el Director de Agencia a un Miembro conforme a los párrafos precedentes será tratada por el Miembro como información confidencial. Los Miembros no deberán divulgar dicha información a ningún tercero y deberán utilizarla el Miembro únicamente con el objeto de determinar el número de billetes de tarifa reducida a la cual tiene derecho el Agente.

6.5 El Director General, el Administrador de Agencias, el Comisionado de la Agencia y la Dirección de ISS al ejecutar cualquier medida de conformidad con la Resolución 881 y de otras Resoluciones aplicables, no actúan como mandantes sino como Agentes para los Miembros en cuestión. Los Miembros que nombran a los Agentes se comprometen a indemnizar a IATA, sus directivos y empleados y demás nominatarios de toda responsabilidad (incluida la responsabilidad por gastos legales) por cualquier medida tomada u omitida de buena fe en el desempeño de sus funciones ejercidas en virtud de la [Resolución 881](#). Todo Miembro que no cumpla con respetar las disposiciones del [Apartado 6.4](#) indemnizará y no culpará a la IATA u a otro Miembro por ningún reclamo o daño que resulte de dicha acción.

7. FALTA DE CUMPLIMIENTO EN LA PRESENTACIÓN DE LOS INFORMES DE VENTAS

Un Agente que no somete para el 1o de Marzo el informe escrito de sus ventas totales del transporte de carga aérea internacional elegibles para comisión para el año precedente, no tendrá derecho a ninguna reducción en las tarifas de transporte aéreo de pasaje internacional bajo las disposiciones de esta Resolución, para el año siguiente.

8. AUTORIZACIONES PARA VIAJES

8.1 Cuando un Agente registrado en un país determinado lo solicite de forma individual, el Administrador de Agencias le proporcionará a dicho Agente la cantidad de Autorizaciones de Viaje numeradas requeridas para el transporte con tarifas reducidas en virtud del [Subapartado 5.2](#) de esta Resolución, que el Agente deberá entregar al Miembro que emita el billete. Dichas Autorizaciones para Viajes especificarán el año dentro del cual tienen validez, tendrán el nombre, dirección y código

numérico del Agente para el cual se emiten y estarán sujetas al [Apartado 12](#) de esta Resolución, pueden utilizarse para transporte interlínea;

8.2 una Autorización para Viaje perdida no será emitida nuevamente ni reemplazada por el Administrador de Agencias, salvo que una Autorización para Viajes destruída o robada pueda ser reemplazada por el Administrador de Agencias a solicitud de un Agente al recibir evidencia a satisfacción del Administrador de Agencias que se ha producido un robo, fuego o desastre, que ocasionó la pérdida o destrucción de la Autorización para Viaje. En caso de recuperarse alguna de las Autorizaciones para Viajes, se la debe devolver al Administrador de Agencias por correo certificado;

8.3 el Administrador de Agencias notificará a todos los Miembros el número de serie de cualquier Autorización(es) para Viajes reemplazada(s) de acuerdo al [Subapartado 8.2](#) de este Apartado;

8.4 si un Miembro descubre el uso de las Autorizaciones para Viajes que se indican en el [Subapartado 8.3](#) de este Apartado, dicho Miembro informará sobre este hecho al Administrador de Agencias para acción apropiada.

9. FORMULARIO DE SOLICITUD Y PROCEDIMIENTO

Cuando se solicite transporte con tarifa reducida, según se establece en esta Resolución, el funcionario responsable del Agente deberá llenar y firmar el formulario de Solicitud prescrito en el Adjunto 'A' de esta Resolución y presentarlo, antes de iniciar el viaje, a cada transportista aéreo participante en el itinerario. Cuando corresponda, la solicitud presentada al primer transportista participante en el itinerario deberá estar acompañada de una Autorización de Viaje, emitida por el Administrador de Agencias. Cada transportista aéreo participante en el itinerario será responsable de conceder la aprobación y de hacer los arreglos para la emisión de sus propios Documentos de Tráfico en sus propios servicios y en los servicios de otro transportista aéreo, si corresponde. En el segundo caso, el Agente, en caso de que así lo requiera el Miembro emisor del billete, obtendrá y presentará al Miembro emisor del billete la aprobación por escrito de todos los demás transportistas aéreos participantes en el itinerario.

10. PROCEDIMIENTO DE ACEPTACIÓN

10.1 El Miembro que recibe la Solicitud no necesita aceptarla para procesarla;

10.2 el Miembro que recibe la Solicitud no concederá el transporte a tarifa reducida si sabe que el requisito de elegibilidad u otro requisito no han sido cumplidos o que la solicitud está incompleta;

10.3 el transporte a tarifa reducida puede concederse exista o no un Contrato de Agencia de Carga IATA entre cada Miembro participante en el transporte y el Agente; siempre que dicho Contrato exista entre el Miembro que

emite el billete y el Agente General de Ventas de dicho Miembro, quien es un Miembro de IATA, y el Agente.

11. NO-ACEPTACIÓN O RETIRO DE LA SOLICITUD

Si el Miembro no acepta a un Solicitante o si el Agente retira la Solicitud, o de su propia voluntad cancela el viaje amparado por el billete sin haber utilizado ninguna parte, la Autorización para Viaje, si existe alguna, sometida en apoyo de la solicitud, será devuelta al Agente. Cuando una Autorización para Viaje, a ser devuelta, haya sido mutilada o desfigurada por el Miembro en su manipulación, el Miembro la enviará al Administrador de Agencias quien la reemplazará. Cuando el Agente devuelve un billete a tarifa reducida, enteramente sin haber sido utilizado, de acuerdo con el Subapartado 5.1 de esta Resolución, dicho billete será reintegrado a la cuota del Agente con los Miembros involucrados.

12. ACEPTACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS PARTICIPANTES

Cuando se acepta una Solicitud el Miembro solicitará la aceptación escrita o telegráfica de cualquier otro(s) transportista(s) aéreo(s) nombrado(s) para participar en el transporte amparado por la Solicitud, y con el fin de obtener dicha aceptación, emitirá el billete a tarifa reducida de manera adecuada.

13. VALIDEZ DEL BILLETE

13.1 El billete debe ser emitido en el año de la Solicitud; y

13.2 de ninguna manera la validez del billete será mayor a tres meses a partir de la fecha de emisión.

14. DEDUCCIONES EN LAS CUOTAS DE BILLETES EFECTUADAS POR UN MIEMBRO

14.1 Con respecto al transporte a tarifa reducida de acuerdo con los Subapartados 5.1 y 5.3 de esta Resolución, cada Miembro participante efectuará un cargo contra la cuota total de billetes a tarifa reducida del Agente; sin embargo cuando se emite un billete con descuento entero, o parcialmente, sobre una línea operada mancomunadamente con otra compañía aérea, la reducción correspondiente a la parte conjunta será efectuada por el Miembro que opera mancomunadamente, y que emite el billete, aunque el Miembro opere o no el servicio mancomunado utilizado; además, cuando en vuelo de intercambio la aeronave de un Miembro opera un servicio directo desde puntos en sus rutas hasta puntos en las rutas de otro Miembro, fletado a tal Miembro, la reducción se efectuará solamente por el Miembro que opera el vuelo cuando la persona está viajando exclusivamente en el vuelo de intercambio;

14.2 un Miembro activo carguero tendrá derecho a arreglar billetes con descuento para viajes entre puntos operados por dicho Miembro para cada uno de sus Agentes de acuerdo a lo previsto en los Apartados 4 y 5 de esta Resolución, sobre las líneas de otros Miembros, sujeto a todas las disposiciones de esta Resolución, excepto que:

14.2.1 todo billete con dicho descuento, no será deducido de la cuota del Agente con el Miembro transportista según lo previsto en el Subapartado 14.1 de este Apartado, sino de la cuota del Agente con el Miembro activo carguero;

14.2.2 no obstante las disposiciones del Subapartado 10.3 de esta Resolución, no es necesario que exista un Contrato de Agencia de Carga IATA entre el Miembro que emite el billete y el Agente, siempre que dicho Contrato exista entre el Miembro activo carguero y el Agente;

14.3 no se permitirá que un Agente reembolse a un Miembro ningún billete con descuento emitido y utilizado con el fin de reponer ninguna de parte de su cuota anual para otro transporte a tarifa con descuento;

14.4 el transporte a tarifa con descuento efectuado por un Miembro como consecuencia de un cambio voluntario de itinerario continuará siendo descontado de la cuota del Agente con el(los) Miembro(s) participante(s) en el itinerario original y no será deducido de la Cuota del Agente con el(los) Miembro(s) con quien(es) ocurre el cambio de itinerario;

14.5 no se pagará ninguna comisión en el transporte a tarifa con descuento previsto bajo esta Resolución.

15. FACTURACIÓN

Excepto lo previsto en el Apartado 16 de esta Resolución, la facturación será efectuada antes de los 30 días después de la fecha de comienzo del viaje. El Agente debe, dentro de los 15 días de la facturación, pagar al Miembro emisor la remesa debida. Si el Agente no envía dentro de dicho período de 15 días dicha remesa, se aplicarán los procedimientos de mora y/o desfalcó, aplicables por otra parte al Agente bajo las disposiciones de la Resolución 801r, Procedimientos para los partes de ventas y remisión de fondos.

16. FACTURACIÓN CUANDO SE EMITE UN BILLETE ANTES DE OBTENER LA ACEPTACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS PARTICIPANTES

A pesar de las disposiciones del Apartado 12 de esta Resolución, será lícito para un Miembro, cuando se ha pedido la aceptación de uno o más transportistas y el Miembro no la(s) recibe antes de la fecha de partida, dar instrucciones para la emisión del billete, sujeto a las siguientes condiciones:

16.1 el billete se emite a partir de los diez días después de la fecha en la cual se recibió la solicitud de descuento para el pasaje; el Agente entregará una garantía escrita diciendo que pagará la tarifa aplicable en total para cada

sector para el cual se ha rechazado la aceptación dentro de los 15 días después de la fecha de facturación al Miembro emisor del billete; el Miembro estará obligado a presentar dicha factura dentro de los 30 días después de la fecha de haber recibido dicho rechazo;

16.2 el Agente, dentro de los 15 días después de la fecha de facturación, estará obligado a pagar la remesa adeudada directamente al Miembro emisor. Si el Agente no hace su remesa dentro de esos 15 días, se aplicarán los procedimientos de mora y/o de desfalco que corresponden normalmente al Agente bajo las disposiciones de la [Resolución 801r](#), Procedimientos para los partes et remisión de fondos.

17. CAMBIO DE ELEGIBILIDAD

Si en cualquier momento antes del comienzo del viaje, ocurre un cambio que afecta la elegibilidad del Agente o de la persona a cuyo nombre se efectúa la Solicitud para transporte con tarifa reducida (por ejemplo, si el Agente es declarado en desfalco o suspendido o si la persona deja de trabajar en la agencia), el Agente así lo notificará inmediatamente al Miembro cuyo billete se emite e inmediatamente devolverá el billete a ese Miembro. La aprobación del viaje concedida por el Miembro, no tendrá ya validez; sin embargo, el Miembro será responsable por la cancelación del transporte con tarifa reducida solamente si sabe o si razonablemente hubiera conocido el cambio en la elegibilidad. Cuando se apliquen las disposiciones de este Apartado, el billete recuperado a tarifa reducida será reintegrado a la cuota del Agente con el(los) Miembro(s) involucrado(s) y cuando corresponda, el Miembro emisor devolverá al Administrador de Agencias la Autorización para Viaje para su reemplazo. El Miembro emisor notificará a los Miembros de la aceptación en consecuencia.

18. SOLICITUD RETROACTIVA

A pesar del requisito de la presentación anticipada de la solicitud establecido en el [Apartado 9](#) de esta Resolución, un Miembro podrá aceptar la solicitud retroactiva del Agente en el caso de razones excepcionales y apremiantes por las cuales el Agente no pudo completar y presentar la solicitud anteriormente; tal aceptación retroactiva puede ser concedida si la solicitud se somete antes de los tres meses posteriores a la fecha de compra del billete de pasaje a tarifa completa, en cuyo caso tiene que ser deducido de la cuota anual del año correspondiente a la fecha de emisión del billete a tarifa completa o estar apoyada por una Autorización para Viaje válida para el año de emisión del billete a tarifa completa; siempre que:

18.1 el Agente sea elegible para el descuento en todo aspecto; y

18.2 que el Miembro que acepte tal solicitud retroactiva obtenga del Agente una carta explicando las razones excepcionales y apremiantes que causaron tal solicitud retroactiva.

19. ARCHIVOS

Cada Agente mantendrá por un período mínimo de dos años después de la fecha de la solicitud, archivos adecuados y accesibles que comprueben la certificación del Agente, donde conste que la persona nombrada en la solicitud tiene derecho a transporte con descuento. Tales archivos permanecerán abiertos para ser inspeccionados por cualquier Miembro al cual se dirija una solicitud y se incluirá la siguiente información:

19.1 el registro de nómina y los cheques cancelados, giros postales, u otra prueba de pago de sueldos, jornales y/o comisiones así como las deducciones por impuestos y seguro social (o su equivalente) en el caso de un empleado elegible según se define en esta Resolución;

19.2 libros de desembolsos de efectivo y cheques cancelados, giros postales u otra prueba de pago de sueldo o de otra remuneración por servicios prestados en el caso de un propietario único, socio y/o director, elegible según se define en esta Resolución;

19.3 acuerdos de servicio, contratos, hojas de tiempo trabajado u otras pruebas documentadas sobre el grado de servicio requerido por cada propietario único, socio, director y/o empleado al cual se le pague una remuneración de acuerdo con los Subapartados [19.1](#) y [19.2](#) de este Apartado;

19.4 copias de todas las solicitudes aceptadas por el Miembro al cual se dirigió la solicitud.

20. RESPONSABILIDAD POR LA EXACTITUD DE LA SOLICITUD

El Agente será el único responsable por la exactitud de cada solicitud. A pesar de cualquier acción tomada en conformidad con las disposiciones de las Normas para Agencias de Carga, en caso que el Administrador de Agencias determine que el Agente, en la solicitud para tarifa reducida bajo las disposiciones de esta Resolución, ha cometido un error se considerará que el Agente ha perdido todos los privilegios de descuento de tarifa contenidos bajo las disposiciones de esta Resolución por un período de dos años. El Administrador de Agencias deberá notificar al Agente y a todos los Miembros de tal penalización, la cual comenzará 30 días después de la fecha del aviso del Administrador de Agencias. Para los fines de este Apartado, un error consiste en cualquier declaración u omisión de una solicitud para transporte a tarifa reducida, que da a entender o implica que el Agente o la persona para la cual se está pidiendo la tarifa de descuento, es elegible para la concesión de tal transporte con tarifa de descuento cuando, en verdad, ni el Agente ni esa persona tienen derecho a ello.

21. ENTREGA DE LAS AUTORIZACIONES PARA VIAJES

Cuando los privilegios para viajes a tarifa reducida disponibles de acuerdo con esta Resolución para un Agente, sean suspendidos o terminados de acuerdo con esta Resolución o a las Normas de Agencias de Carga, el

Agente entregará al Administrador de Agencias, todas las Autorizaciones para Viajes que no fueron utilizadas y dará cuenta de todas las Autorizaciones para Viajes utilizadas. El Administrador de Agencias puede designar a un Miembro para recuperar dichas Autorizaciones para Viajes y efectuar dicha contabilidad. El Administrador de Agencias devolverá dichas Autorizaciones para Viajes al Agente cuando los privilegios para transporte a tarifa reducida del Agente sean reincorporados.

RESERVAS GUBERNAMENTALES

CANADA

Nothing in Resolucion 203c (now 881), or acceptance thereof shall be construed as limiting in any way the statutory power and duty of the National Transportation Agency of Canada to approve the issue of any and all free and reduced rate transportation by air carriers subject to the Agency's jurisdiction, and under such terms, conditions and forms as the Agency may direct, and that the issuing of such other free or reduced rate transportation shall not be deemed by the International Air Transport Association or any Member thereof to be contrary to any Resolucion or Rule of the Association or to the provisions of any agreement to which such air carriers are party as Members of the Association. (10.6.76)

MEXICO

Nothing in Resolucion 203 (now 880) will limit in any way the laws or the regulatory authority of the Secretary of Communications and Transport to issue one or more passes for air transportation. (5.3.79)



RESOLUCIÓN 881

Anexo 'A'

AGENTE X Y Z
(Utilice papel con membrete de la Agencia)

FORMULARIO DE SOLICITUD*
TRANSPORTE CON TARIFA REDUCIDA RESOLUCIÓN 881

Miembro al cual se dirige la solicitud:

Dirección del Agente donde trabaja la persona que va a viajar (el pasajero) (o a quien rinde cuentas):

Número de teléfono de la oficina:

Apellido del pasajero:
Sr./Sra./Srta.

Nombre e inicial del pasajero:

Puesto/Título del pasajero:

Nombre del cónyuge acompañante (si corresponde):

Tipo de Viaje con Descuento
75% cuota normal 50% de la tarifa normal
75% cuota adicional Clase de servicio solicitado:

Detalles del itinerario solicitado (reserva a ser efectuada por el Agente):

Table with 5 columns: De, A, Cía Aérea, Vuelo No., Fecha. Includes dotted lines for data entry.

El firmante, autorizado para firmar en nombre del Agente Aprobado, ha leído y comprende las condiciones de la Resolución 881 y declara que esta solicitud ha sido preparada de acuerdo con tales términos y condiciones. Se ha tomado nota particular de las cláusulas sobre la elegibilidad del Agente y de la persona que va a viajar.

Nos comprometemos a pagar la cantidad adeudada por el pasaje al Miembro como resultado de esta solicitud.

Además, nos comprometemos a pagar la tarifa completa aplicable para cada sector del viaje en caso que la compañía transportadora se niegue a otorgar el descuento y a enviar la cantidad correspondiente dentro de los 15 días que sigan a la fecha de la factura del Miembro cuyo billete se emite.

Queda aclarado que en caso de un cambio en la elegibilidad, les informaremos y devolveremos todo billete emitido en atención a esta solicitud.

Certificamos que la información sometida en esta solicitud es correcta y exacta en todo respecto. Comprendemos que todo error substancial en esta solicitud tendrá por resultado las acciones descritas en las Normas para Agencias de Carga. Dicha acción podrá incluir la pérdida de los privilegios de transporte con tarifa reducida. Adjuntamos una Autorización de Viaje válida en caso que sea necesaria para este transporte.

Nombre:

Puesto en

Firma:

Sello oficial del Agente

Fecha de la 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 PRESENTADA AL MIEMBRO SOBRE EL CONYUGE

Certifico que la persona cuyo nombre aparece anteriormente y que viaja conmigo es mi esposo/a. Conozco las restricciones que gobiernan nuestro viaje conjunto según lo contenido en el Apartado 4 de la [Resolución 881](#). Certifico que durante este año no he recibido de Vds. ningún billete con descuento para mi esposo/a.

Sr./Sra.:

.....

(Firma del pasajero cuyo nombre aparece 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 notificarselo 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 UNIDADOS

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/ó 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), lugardeparadaen 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 o Páginas
Acreditación de los Agentes de Carga IATA.....	813zz
Administrador de Agencias	829
Automatización de la carga aérea	Página 39
Capacitación Profesional (IATA/FIATA)	Página 3
Carga	
— enmiendas a los procedimientos de intercambio de mensajes de carga (CARGO-IMP)	671
— procedimientos de intercambio de mensajes de carga	670
CASS - Grupo de gestión de la Conferencia de Agencias de Carga (C-CMG)	825
CASS — véase Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga	Página 31
Código numérico para Oficinas de Carga IATA.....	821
Conocimiento Aéreo	600a
El Consejo Consultivo del CASS	851f
Consejo Consultivo de la IATA/FIATA	801c
Consejo Consultivo Local (LCC)	827
Cuadro de frecuencias y fecha de remisión de fondos	801r
Cuadro de períodos de gracia	801r
Cualificaciones exigidas para la Acreditación	813zz
Declaración de Conformidad General para el Nombramiento de Agentes Acreditados	Página 95
Definiciones de términos usados en las Resoluciones de Agencias de Carga	823
Enmiendas a los procedimientos de intercambio de mensajes de carga (IMP-CARGO)	671
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
Facturación, remesas y cobros (según el Sistema CASS-Export)	801r(2)
Falta de Pago	801r(1)
— consecuencias	801r(3)
Falta de Pago según el Sistema CASS-Export.....	801r(2)
— consecuencias	801r(3)
Garantías Financieras	817
Infracción de procedimientos en la cumplimentación de Conocimientos Aéreos	
— consecuencias	831
Intercambio de mensajes de carga, procedimientos de	670
Irregularidades de pago de liquidaciones — notificación.....	801r(1)
— según el CASS-Export	801r(2)
Logo de IATA, utilización del	Página 6
Medidas de seguridad para envíos consolidados previstos	833a

Asunto	Resoluciones y Secciones o Páginas
Presentación del CASS	Página 31
Presentación de liquidaciones de cuentas, facturación, remisión de fondos y cobro dentro del CASS-Export.....	801r
Presentación de la Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas.....	Página 27
Procedimientos para desembolsos	614
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
Reglamentos IATA sobre Mercancías Peligrosas	618
Remisión de Fondos Retrasada	801r(1)
Remisión de Fondos Atrasada según el Sistema CASS-Export	801r(2)
Seguridad	
— de la Carga Aérea	Página 24
— Medidas de, para envíos consolidados previstos	833a
Sistema de Liquidación de Cuentas de Carga (CASS)	
— Facturación, remesas y cobros	801r(2)
— importes cobrados en el lugar de destino.....	853
— Presentación del CASS	Página 31
— 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