

CONTRATO DE AGENCIA EN LA MODALIDAD DE FORWARDING O COORDINACIÓN LOGÍSTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA.

CONCEPTOS.

AGENTE DE CARGA O FORWARDING. Es la persona natural o jurídica que por cuenta de terceros en forma habitual y como parte de su objeto social, de manera enunciativa y no limitativa; coordina, organiza, consolida carga para embarques, proyecta, controla, y dirige las operaciones necesarias para efectuar el transporte internacional de mercancías en exportación e importación internacional por cualquier medio de transportación para y con origen o destino nacional y/o internacional, además de prestar los servicios complementarios necesarios para ultimar y llevar a buen fin las operaciones que le sean encomendadas, actuando a nombre de terceros mismos que para todos los efectos de entienden como los generadores de carga.

CONSTANCIA. Es la característica que tiene este contrato de agencia para demostrar que el cliente solicitó al agente de carga el servicio de coordinación logística en los términos que este mismo contrato establece, así como derivado de la instrucción de carga que el usuario o contratante de los servicios determinó, en consecuencia limitando el agente su responsabilidad siendo únicamente un coordinador de los diversos medios de transportes nacional y/o internacional efectivos para transportar una carga de un lado a otro, por tanto, para los efectos del presente contrato se entiende como **Instrucción de carga**, el conjunto de indicaciones que efectúa un cliente, señalando de manera expresa y precisa la manera en que desea que el agente efectúe su labor respecto de determinada operación de transporte internacional de carga.

CLIENTE. Es la persona física o moral que solicita y contrata el servicio al agente de carga para coordinar sus operaciones de transportación; pudiendo ser el embarcador, el consignatario o alguna otra agencia y/o compañía en servicios coloader o de corresponsalía.

EMBARCADOR. Es la persona física o jurídica que por sí mismo como dueño de las mercancías o como comisionista del dueño de estas realiza la acción de celebrar el contrato de transporte y/o de agencia con las obligaciones que derivan del cargador.

CONSIGNATARIO. Persona natural o jurídica a quien el remitente o embarcador en el exterior envía una carga, o a quien se le haya endosado el documento de transporte.

PORTEADOR EFECTIVO. Es la persona física o jurídica que reviste la característica de ser transportista unimodal o multimodal teniendo las autorizaciones legales correspondientes y explotando directamente medios de transporte de su propiedad o fletados por este sea marítimo, aéreo, terrestre o ferroviario.

CO-LOADER. Es el servicio que en virtud del contrato de agencia, el agente subcontrata por cuenta del cliente un servicio a otro agente igual a efecto de poder llevar a buen término las operaciones de logística y transportación encargadas al agente de carga por el cliente.

DOCUMENTO MASTER. Es el conocimiento de embarque que expedido por la persona física o moral que está constituido conforme a la ley como porteador efectivo, explotando uno o varios medios de transporte de manera directa.

DEMORAS. Concepto de cargo realizado por el porteador efectivo de la mercancía objeto del servicio de agencia de carga, por el no retorno en tiempo, o en mal estado de los contenedores o equipo utilizado para la operación.

ALMACENAJES: Cuota aplicada y ejecutada por las terminales portuarias y patios en donde se depositan los contenedores con la carga o sin ella, pero que generan el cargo por el uso de ese espacio hasta su retiro.

GASTOS ACCESORIOS.- son la conjunción de los cargos de demoras y almacenajes, así como de un cargo equivalente al 50% extra que se genera a favor de el agente de carga como penalización al cliente por haber incurrido en los gastos accesorios, ya sea por demoras y/o almacenajes, y que la agencia está legitimada a cobrar al cliente o consignatario final.

CLAUSULAS.

Este es un contrato de adhesión para todos los efectos legales a que haya lugar, por lo que su sola expedición o continuación de las demás etapas con las formalidades de la operación específica sea por escrito, verbal o a través de los medios electrónicos tendrá como efecto legal la aceptación de hecho de todas y cada una de las obligaciones que de este documento deriven para todas las personas físicas y morales que intervengan en dicha operación en los términos de este documento, por lo que en este acto queda manifestado y aceptado por las partes.

1. DEFINICIÓN DEL CONTRATO.

- 1.1. Concepto. En virtud de este contrato se tiene por objeto prestar el servicio de agencia de transporte de carga en la modalidad de forwarding y en el cual el agente de carga se obliga única y estrictamente a realizar todas las actividades necesarias para proyectar, controlar, coordinar, dirigir y contratar por cuenta del cliente quien será el embarcador o consignatario y que sean necesarias para efectuar el transporte internacional de mercancías por uno o varios medios de transporte, prestando los servicios complementarios necesarios para lograr el cumplimiento del objeto de concluir las operaciones de transporte que le sean encomendadas.
- 1.2. La aceptación de este contrato de agencia implicara que se está cumpliendo con el servicio solicitado en los términos que se le haya solicitado a la agencia dichos términos son responsabilidad del cliente, embarcador o consignatario y como consecuencia existirá la obligación de alguno de ellos o de ambos según sea el caso del pago del servicio de agencia que se genere por la realización y atención de la operación realizada. Quedando el agente de carga con el derecho de exigir mediante acción judicial el pago que corresponda, de acuerdo con lo estipulado en el Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos.

- 1.3. La aceptación de este contrato no implica que el agente de carga se ostente y por tanto acepte las obligaciones que le corresponden cumplir a un porteador efectivo de acuerdo a la Ley de Navegación, Ley de Aviación Civil, Ley de Vías Generales de Comunicación, Código de Comercio, o cualquier ordenamiento de los Estados Unidos Mexicanos que refiera las obligaciones de porteador efectivo cualquiera que sea el medio.

2. LEGISLACIÓN APLICABLE Y COMPETENCIA.

- 2.1. Legislación Aplicable. Únicamente basta con que sea aceptado este contrato de agencia de transporte de carga para que quede aceptada y convenida la aplicación de la legislación de los Estados Unidos Mexicanos por pacto expreso de las partes contratantes, ya que al ser convenido y aceptado dentro del territorio nacional las partes renuncian y declinan competencia diversa alguna que pudiere concursar.
- 2.2. Competencia. Las partes aceptan la competencia de la legislación mexicana y acuerdan someterse a los Tribunales locales del Distrito Federal renunciando las partes a cualquier otro que por razón de sus domicilios presentes o futuros pudieren corresponderles. Lo anterior es sin perjuicio del derecho que tiene el agente de carga de secuestrar bienes e interponer acciones judiciales en cualquier otra jurisdicción, para el cobro de sumas debidas bajo el presente Contrato.
- 2.3. Respecto de la aplicabilidad de los Tratados correspondientes en el ámbito del Derecho Internacional en materia de transporte unimodal o multimodal se conviene que dichas disposiciones le serán aplicables solo a los porteadores efectivos o navieras en razón de ser las líneas transportistas directas, pero en el caso del agente de carga solo serán aplicables en los términos de este contrato y de acuerdo con el fondo y alcance en lo que corresponda al artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

3. DEFINICIÓN Y NATURALEZA DEL SERVICIO DE AGENCIA DE TRANSPORTE DE CARGA.

- 3.1. Se entiende y queda convenido y aceptado que el objeto del contrato de agencia de carga en la modalidad de reexpedidor será estrictamente el de proyectar, coordinar, controlar, dirigir y subcontratar siempre a nombre, a cuenta y responsabilidad del cliente todas las operaciones necesarias para efectuar el transporte internacional de mercancías.
- 3.2. Para los efectos de la aceptación de este contrato de agencia de carga, queda debidamente expresado y aceptado para todos los efectos comerciales y legales a que haya lugar que el agente de carga en ningún caso, ni en ninguna circunstancia, se declara en posesión o en explotación de algún o algunos medios de transporte individuales o colectivos, siendo estrictamente subcontratados por el agente de carga, sea este el embarcador, el porteador o algún otro agente.

- 3.3. Este contrato se regula y se pacta de acuerdo al principio jurídico de la autonomía de la voluntad de las partes en materia contractual, estipulado en los artículos 1832, 1839, 1858, 1859 del Código Civil.

4. RESPONSABILIDAD DEL AGENTE DE CARGA.

- 4.1. El agente de carga tendrá en todos los casos solo la responsabilidad relativa y que corresponde al objeto del contrato de agencia como consecuencia su responsabilidad en todos los casos es limitada e indirecta y quedara estricta y limitada en los términos de ser un coordinador de servicios de transporte y por consecuencia su responsabilidad solamente será directa respecto de los actos consecuentes a la coordinación de servicios de transporte o servicios logísticos pero nunca del transportista en sí.
- 4.2. La responsabilidad expresa del agente será el de coadyuvar con el cliente sea embarcador, consignatario o agente diverso; a realizar y cumplir sus operaciones de logística y transportación de carga internacional por medio de transportes unimodales o multimodales en lo individual o en conjunto, controlando, coordinando, dirigiendo y subcontratando a nombre del cliente las operaciones y actividades necesarias para llevar a buen término la comisión encomendada por el cliente al agente de carga, únicamente siendo responsable de su servicio y nunca de las obligaciones y responsabilidades propias del porteador o porteadores efectivos ya sea en lo individual, unimodal o en conjunto multimodal aislada o conjuntamente sea este marítimo, aéreo, terrestre o ferroviario.
- 4.3. En los casos de los servicios complementarios o coadyuvantes a las operaciones directas de transporte, será también responsabilidad de cada agente en lo individual que intervenga del servicio que preste por lo que en términos del contrato de agencia, el agente de carga no será responsable de los errores, faltas de probidad o actos culposos que realicen aquellos, pero si existirá la obligación de el agente de carga de coadyuvar con el cliente o con quien este designe para resolver el problema y llevar a buen fin la operación. Cada agente coadyuvante en lo individual deberá responder en los términos de la legislación mexicana aplicable de acuerdo a la naturaleza de la actividad que realice.
- 4.4. En los casos en que el servicio de Agencia solicitado por el cliente, sea embarcador, consignatario o agente diverso, implique despacho aduanal, será en específico responsable el Agente Aduanal que corresponda de los servicios que preste de acuerdo a su carácter y patente y de conformidad con la Ley Aduanera.

4.5. MODALIDADES DEL SERVICIO Y RESPONSABILIDAD RESPECTO DE ELLOS.

- 4.5.1. En el servicio que preste el agente de carga, en la cual se requiera la subcontratación de servicios de porteadores efectivos, esta contratación se entenderá realizada a nombre del cliente o embarcador ya que el servicio de transporte será otorgado directamente al cliente, por tanto el agente de carga

únicamente será responsable de las obligaciones derivadas de la coordinación de los servicios logísticos y de la coordinación de los servicios que presten los transportistas efectivos.

- 4.5.2. En los casos en que para poder dar cumplimiento al servicio solicitado por el cliente, sea embarcador, consignatario o agente diverso, sea necesario la subcontratación a su vez de otra agencia de carga bajo la modalidad del servicio "co-loader", ésta, es decir, el agente de carga de carga subcontratada, responderá frente a este agente de carga y a sus clientes con el grado de obligación y responsabilidades de un porteador efectivo.
- 4.5.3. En los casos, en donde exista la intervención de un agente de carga que resida fuera de los Estados Unidos Mexicanos, en adelante la Agencia Corresponsal, que en virtud de una operación logística de importación o exportación a su vez solicite en colaboración o subcontrate los servicios del agente de carga, al efecto de intervenir en la buena terminación de dicha operación en cualquier aspecto y sobretodo la liberación de la carga, la Agencia Corresponsal será la responsable de responder a su vez a sus clientes, sea embarcador, consignatario o agente diverso, en los términos en que aquel se haya querido obligar frente a ellos ya sea a través de la figura del contrato de agencia de carga o bien en los términos de porteador efectivo, quedando obligado solo el agente de carga en responder respecto de todos los actos específicos que a su vez le hayan encomendado realizar por escrito o por medio electrónico, específicamente en la liberación de la carga y no por la operación en conjunto.
- 4.6. De acuerdo al contrato de agencia de carga en donde se encomienda contrata al agente de carga para coadyuvar a la transportación internacional de cargas, se declara y se acepta que el contratante del agente de carga o comitente confiere el derecho absoluto al agente de carga en términos de este contrato; para que subcontrate a su vez el servicio de transporte efectivo unimodal o multimodal, sea en lo individual o coordinado, que mejor considere que cumplirá con el objeto ultimo de la operación que es el del transporte de las cargas desde su origen hasta su destino o bien desde el punto geográfico que se le indique hasta otro que se le refiera, sobrentendiendo el cliente que este servicio que se subcontrate será siempre de calidad y con porteadores de reconocida efectividad pero, limitando su responsabilidad estrictamente al objeto del contrato de agencia de carga y nunca absorbiendo o solidarizándose en responsabilidad con el o los porteadores efectivos. Por lo que esto se conviene de acuerdo al artículo 285 del Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos.

4.7. RESPONSABILIDAD DEL AGENTE DE CARGA RESPECTO A LAS CARGAS Y SEGUROS.

4.7.1.- Será responsabilidad del embarcador, consignatario, o cualquier agente que contrate los servicios de la Agencia de la carga a transportar, así como de los datos y características de la misma que proporcione para la realización de la operación de transporte, por lo que se entenderá en todos los casos que el contenido real de la carga será en todos los casos de la naturaleza, volumen y características que el cliente dice que es.

4.7.2.- Los porteadores efectivos tienen la obligación de ley de contar con seguros tanto para el medio de transporte como para las cargas que manejan,

sin embargo existe la salvedad y la obligación de que el dueño de las cargas o embarcador solicite la contratación del seguro de las cargas a transportar, por lo que en todo momento será la obligación del embarcador o cliente dueño de las cargas o consignatario el de avisar al agente si cuenta con seguro o bien desea contratarlo y será en todo momento responsabilidad del que se aseguren o no y nunca del agente.

4.7.3.-El agente de carga no provee de seguros que cubran pérdida/daño de la carga, a no ser que el cliente así lo instruya previa y específicamente por escrito.

4.7.4.-Cuando haya sido instruido por el cliente para contratar el seguro, el agente de carga procederá a hacerlo en nombre del cliente actuando como tomador.

4.7.5.-En el caso que se haya tomado una cobertura de seguros, las Condiciones Generales para el transporte, así como las cláusulas relacionadas vigentes en el mercado local de seguros, se aplicarán al seguro que cubra el transporte.

5. RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO O PORTEADOR EFECTIVO.

5.1.- El Naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando no constituya su actividad principal, de acuerdo a la Ley de Navegación.

5.2.- Responsabilidad. Los términos en los que se obliga la empresa Naviera son los señalados en el anverso del Bill of Lading de la línea de transporte, de conformidad con los artículos 98, 100 fracción X, 101, 102 de la Ley de Navegación de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales vigentes. Toda vez que en virtud de un contrato de transporte por agua, el naviero se obliga ante el embarcador o cargador a trasladar la mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario mediante el pago de un flete.

5.3.- Extinción de la Obligación con el naviero. El cliente, consignatario o agente diverso pagara a la naviera el precio del flete contratado a través del agente de carga, incluido el pago por la prestación de servicios de coordinación de logística y cuyo importe ampara este documento en su anverso o en aquel documento Bill of lading house o factura que se emita.

5.4.- En el caso de demoras en el servicio de la naviera la responsabilidad del agente de carga es la de coadyuvar con el cliente sea embarcador, consignatario o agente diverso en el buen término de las operaciones y en la liberación de la carga. Cada agente coadyuvante en lo individual deberá responder en los términos de la legislación mexicana aplicable de acuerdo a la naturaleza de la actividad que realice y en los términos en los que se obligo.

5.5.- Se acuerda que en los casos de las operaciones de logística en donde el cliente o consignatario de las mercancías una vez ingresados a las distintas aduanas de las que se traten y por motivos responsabilidad absoluta de ellos determinen el abandono de dichas mercancías, este acto no le liberara al cliente, consignatario o dueño de las mismas de pagar los servicios entendiendo por ellos el pago del servicio de agencia, el servicio de transporte otorgado por los transportistas

efectivos, así como sus gastos accesorios como son los gastos de demoras y estadías en los recintos ya que por su naturaleza jurídica será siempre obligación del cliente consignatario o contratante del servicio de agencia.

5.6.- Queda exenta la agencia del pago de estos gastos accesorios y tendrá acción legal esta en coadyuvancia con el o los porteadores efectivos en contra de aquel o aquellos que hayan determinado expresa o tácitamente el abandono de las mercancías objeto de este contrato de agencia.

5.7.- En estos casos el naviero o proveedor de transporte efectivo coadyuvara con la agencia para la recuperación de estos pagos y ambos tendrán acción contra aquel que haya determinado el abandono.

5.8.- Asimismo se conviene que en los casos análogos en donde el agente de carga sea contratado al efecto de coordinar operaciones de transporte y en donde sean utilizados medios de transporte ferroviarios, aéreos, terrestres o multimodales, la obligación del transportista, transportista efectivo, porteador o proveedor de servicios de transporte, será en los mismos términos que lo establezca el documento que aquel expida y que a su vez sean el documento representativo de las mercancías, al cual de manera individual o conjunta se les denominará documento master o maestro; así como en los términos que se establezcan en las leyes y/o tratados internacionales específicos y ratificados por México. Siendo el agente de carga solo responsable del servicio en los términos de éste contrato.

5.9.- En los casos en donde el cliente solicite servicio de transportación o coordinación logística que implique transporte aéreo, el Agente de carga podrá coordinar el servicio con los proveedores que la IATA, disponga, en consecuencia, el Agente IATA, que realice la coadyuvancia con el Agente de carga para la realización del servicio solicitado por el cliente, responderá frente al Agente de carga y frente al cliente de cualquier omisión de su servicio, y de igual manera, el agente IATA, facilitará e indicará el procedimiento a seguir para el caso de reclamaciones en donde el cliente del Agente de carga y en consecuencia el propio Agente de carga resulten afectados de cualquier manera y en particular de sus ganancias respecto de la operación de la que se trate. Y sin perjuicio de lo anterior, el Agente IATA, será responsable legalmente y se le podrán reclamar los gastos daños y perjuicios que por omisión de él o de la línea aérea resulten al cliente o al Agente de carga, sobre todo de aquellos que se deriven de errores en instrucciones a la propia línea aérea. O bien de errores en rutas de la propia línea aérea.

5.10 Se entenderá para el caso de servicios de coordinación de transporte aéreo, Agente de Carga IATA (CO-LOADER): Persona jurídica legalmente constituida, que ejecuta la contratación del servicio de transporte aéreo al transportador efectivo, al cual el Agente de carga subcontrata por cuenta del cliente un servicio de transporte aéreo.

5.11 El cliente acepta que respecto de la reclamación o arbitraje ante la línea o con la línea de transporte aéreo deberá realizarla el cliente de manera directa siendo el caso que en este supuesto deberá emitir una carta de reconocimiento de adeudo a favor del agente respecto del importe del servicio, siendo el caso que el flete en este caso deberá pagarse al agente de carga para a su vez realizar el pago a la línea. Si por conveniencia y decisión del agente de carga este determina que la reclamación y/o el arbitraje deban realizarse por este, el cliente se obliga a endosar

en procuración la guía aérea y emitir una carta de cesión de derechos de gestión a favor del cliente al efecto de que este realice la gestión que corresponde.

5.12 Las partes acuerdan que lo referente al servicio aéreo hecho por la línea así como toda aquella circunstancia que implique arbitraje o reclamación ante la línea, será afectado por la Reglamentación establecida en la IATA, sin embargo lo referente a incumplimiento del cliente frente al agente de carga respecto del servicio prestado, su contraprestación y las omisiones que tenga el cliente que traigan como consecuencia la afectación al agente de carga será regulado por el presente contrato y en consecuencia serán competentes los Tribunales del Fuero común del Distrito Federal o bien los Tribunales Federales según la competencia por materia o por región.

5.13 **RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO O PORTEADOR EFECTIVO.** Será responsabilidad del transportista efectivo determinar la ruta que se seguirá desde el lugar en que se solicite el posicionamiento y recolección de la carga, hasta el destino solicitado, acordado o necesario, para realizar las conexiones o suplencias logísticas, y/o hasta el destino final, la cual logísticamente deberá de ser la más corta y segura para la carga a transportar, limitándose la responsabilidad del agente solo a determinar la hora en que deberá estar presente el transporte y la carga, para realizar las gestiones de exportación o importación de las mercancías determinadas. El transportista efectivo se obliga a informar la ruta a seguir al agente con la mayor antelación posible antes de realizarse la transportación así como el cambio de la misma cuando así sea necesario.

5.14 Para los casos de servicios terrestres en donde por este medio se embarque y se entregue la mercancía al consignatario se dispone que para los fletes de exportación el agente limita su responsabilidad hasta el tramo nacional, por lo que en los tramos internacionales hasta su entrega, la responsabilidad será del agente consignatario en destino por lo que el cliente deberá contratar el seguro que corresponda de forma directa o a través del agente que cubra cualquier eventualidad o siniestro que pueda afectar las mercancías por lo que en caso de que exista una afectación a las mismas en tramos internacionales el agente de carga se limitara a avisar si es el caso al cliente de la circunstancia para hacer valer el seguro para lo cual el cliente o dueño de las mercancías en su caso será apoyado por el agente de carga en la cuestión de gestión y facilitación de documentación para la realización del trámite correspondiente.

5.15 En caso de incumplimiento por parte del cliente del servicio o del pago del flete este será responsable frente al agente de carga y dicha relación quedara comprendida en este contrato por lo que su responsabilidad será competencia de los Tribunales del fuero común o de la Federación en la ciudad de México Distrito Federal.

5.16 En los casos en donde intervenga el servicio terrestre para transporte en viaje completo o a puerto específico o terminal, en todos los casos, se entenderá por la agencia, que la persona moral o física que en oficina fija o en campo venda u ofrezca el servicio al agente, al efecto de que éste as u vez, pueda complementar el servicio de coordinación logística, se entenderá, que la persona que lo ofrece, es y será responsable para todos los efectos legales a que haya lugar respecto de las obligaciones civiles, mercantiles y operacionales de la coordinación, haciendo

especial hincapié en el asunto de el seguro que por ley debe ofrecer y será obligado a especificar lo que cubre dicho seguro. En éste orden de ideas, también de manera especial se hace la observación, que correrá con la obligación de responder en los casos de casos criminales o responsabilidades penales que se deriven de que se presente algún acto ilícito sobre la carga objeto del servicio.

- 5.17 Para el caso anterior estipulado en el punto inmediato anterior, en los casos de que el full sea integrado por distintos proveedores o dueños, el o los proveedores serán representados por una sola persona, con la capacidad suficiente y bastante para celebrar éste tipo de convenio, y en con secuencia tendrá la obligación de emitir carta porte original con los requisitos de ley, establecidos para los servicios de transporte mercantil de carga general, o especial, cual sea el caso, estipulados por la Secretaría de comunicaciones y Transportes para éstos medios.
- 5.18 El agente de carga en caso de que dicho representación, u obligación que tenga el transportista efectivo u oferente del servicio, no cumpla lo estipulado a satisfacción del agente de carga, éste podrá no aceptar dicho servicio, y hacer mención al cliente de la necesidad de re coordinar la operación por seguridad, y ofrecer alguna fecha distinta para evitar cierres físicos inconvenientes.
- 5.19 En caso de que exista el acuerdo del servicio del supuesto trasportista efectivo, y resultara que mediante engaños haya emitido documentación falsa, o acuerdos viciados por dolo mala fe lesión o mentira; para el caso de cualquier pérdida parcial, total menoscabo de mercancía o acto criminal que se derive en el transito o durante que la mercancía y acuerdo hecho tengan la vigencia, el supuesto transportista tendrá la responsabilidad penal directa sin menoscabo de la mercantil o civil al conjugarse los hechos que las acrediten.

6. RESPONSABILIDADES Y OBLIGACIONES DEL CARGADOR, CONSIGNATARIO, CLIENTE O AGENTE DIVERSO QUE CONTRATE EL AGENTE DE CARGA.

- 6.1. Será responsabilidad del embarcador, consignatario o cualquier agente que contrate los servicios del agente de carga, de la carga a transportar, así como de los datos y características de la misma que proporcione para la realización de la operación de transporte, por lo que se entenderá en todos los casos que el contenido real de la carga será en todos los casos la "*que dice ser*" el cliente.
- 6.2. Queda convenido y aceptada la obligación directa e incondicional y con fecha de vencimiento a la vista reconociendo "debo y pagare" a favor del agente de carga y como beneficiario directo, la cantidad que ampara este documento, cuya fecha de suscripción igualmente aparece en su anverso como adeudo que deberán pagar los deudores que aparezcan como embarcador y/o consignatarios conjunta o separadamente según sea el caso por concepto del precio de las operaciones que se realicen así como el pago al servicio de coordinación de logística que deberá ser pagada al agente de carga, misma que ya fue aceptada previamente por el cliente.
- 6.3. Los gastos de contratación del seguro que ampara la carga correrán a cargo del cliente, el cual deberá de solicitarlo por escrito a la Agencia de Carga.

- 6.4. La carga a transportar deberá de estar debidamente empacada y embalada de acuerdo a la mercancía de que se trate, siendo esto responsabilidad absoluta del cliente.

7. ACCIONES QUE SE DERIVAN DE ÉSTE CONTRATO.

- 7.1.- El agente de carga tendrá en todo momento a su favor la acción de incumplimiento de contrato y daños y perjuicios que se le causen.
- 7.2.- Por el incumplimiento del cliente o embarcador por el no pago del servicio de agencia que la Agencia le haya prestado.
- 7.3.- Por el error o mala fe del corresponsal en los servicios co-loader, en donde por causa del agente en origen o bien la agencia Corresponsal, el agente de carga no pueda llevar a buen término su coordinación de servicios logísticos, o bien tenga que incurrir en pagos indebidos o menoscabo de su reputación comercial.
- 7.4.- Porque la empresa transportista incurra en negligencia o en acciones sin derecho o fuera de la ley y los límites de sus obligaciones y posibilidades, y por causa de éstas el agente de carga incurra en gastos extraordinarios, responsabilidad frente al cliente, agentes, embarcadores o consignatarios o que por causa directa se vea afectada su reputación comercial.
- 7.5.- Por error, negligencia y/o mala fe del agente co-loader, en alguna operación en la que se haya utilizado su servicio; y que como consecuencia directa de ese error, negligencia y/o mala fe, la operación de la que se trate no haya podido llegar o concluir en buen término, existirá responsabilidad directa e incondicional del mencionado agente a favor de esta agencia y a los derechos de ésta podrá sumarse y coadyuvarse los derechos del transportista o naviera, del embarcador, y/o del consignatario, y/o del dueño de las cargas por medio de la figura de la tercería coadyuvante; pero nunca existirá derecho en éstos términos en contra del agente de carga, por lo que de ejercitarse acción alguna en su contra esta cláusula operará como excepción en defensa.

8.- LA INSTRUCCIÓN DE TRANSPORTE.

- 8.1.- La instrucción de transporte debe ser entregada a el agente de carga por escrito, conteniendo al menos la siguiente información: Tipo de carga; descripción y su clasificación (por ej.: mercancía peligrosa); Tipo de embalaje especificando contenido, cantidad, peso (bruto/neto) y dimensiones de los bultos; Lugar de recepción y entrega; Instrucciones y condiciones concernientes al embarque, medio de transporte (marítimo / aéreo / terrestre); Instrucciones específicas en lo que corresponde al modo de transporte (FCL/LCL/Consolidado) y a la emisión de documentos.
- 8.2.- A falta de instrucciones precisas, se le confiará al agente de carga la selección de los medios y las formas más apropiadas para subcontratar el transporte.

8.3.- En el caso de instrucciones de transporte dadas verbalmente, el cliente debe confirmarlas al agente de carga por escrito, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes.

8.4.- Es responsabilidad del cliente la transmisión de esta información en forma correcta y completa. No es obligación del agente de carga el comprobar la información recibida. En caso de discrepancia el agente de carga informará al cliente, con el objeto que la inconsistencia sea aclarada.

8.5.- El agente de carga decidirá, a su propia discreción, la aceptación de las instrucciones

8.6.- Para todos los casos, para el agente de carga el cliente será la persona física o moral, que le solicite los servicios de agencia de carga, sea el servicio de importación o exportación, por consecuencia, la obligación del pago de los servicios, será automáticamente de éste contacto, siendo el caso, que si durante el trascurso de la operación, existiera un cambio de consignatario mencionando o instruido por el primer cliente, esta instrucción de cambio de consignatario, no excluye de responsabilidad del cumplimiento de las obligaciones de pagos del servicio a dicho cliente, siendo que el primero en responder por los pagos de fletes, demoras, almacenajes y gastos accesorios, será siempre del cliente primero, del que se recibió primer contacto y confirmación de booking. Siendo importante mencionar, que en caso de darse éstas instrucciones el personal de operaciones del agente de carga deberá antes de realizar cualquier cambio con proveedores verificar la autorización y si no existe algún impedimento de antecedente legal o de aduanas, que pueda afectar de fondo la operación.

9.- CONDICIONES DE PAGO Y RESPONSABILIDAD DEL CLIENTE.

9.1.- El cliente es responsable por el pago al agente de carga contra facturación.

9.2.- El agente de carga tiene derecho a cobrar sus fletes, gastos y demás costos relacionados con su actuación, en cualquier momento para la liberación de la carga por estos conceptos.

9.3.- El cliente es responsable por el pago de tasas, derechos de aduana, transporte o cualquier otro servicio no contratado con el agente de carga.

10.- FACTURAS.

UNICO.- Las facturas expedidas por el ACI, por el valor de los servicios prestados y objeto del presente contrato, constituyen título representativo del servicio solicitado por el cliente y prestado por el agente y para efectos de procedimientos judiciales, podrá ser solicitado como ejecutivo por reconocer el cliente ser como documento representativo del servicio prestado y se harán exigibles en su fecha de vencimiento sin necesidad de aceptación adicional.

11.- DERECHO DE RETENCION EN GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DERIVADAS DE UN CONTRATO Y ACEPTADAS POR LAS PARTES.

11.1.- En caso de que el cliente omita pagar el servicio prestado por el Agente de

carga, así como de los gastos o pagos accesorios del servicio, que se hayan generado, por motivos ajenos al Agente, dicho agente tendrá derecho a retener la carga en cuestión, y que es materia del servicio prestado, hasta en tanto el cliente liquide todas y cada una de las cantidades que se hayan generado, incluyendo aquellas, que por motivo de la mora de pago en que el cliente haya incurrido frente al agente; se hayan generado, para el caso de gastos complementarios como demoras, almacenajes, maniobras, o cualquier otro movimiento u operación, el cliente estará obligados a pagarlos íntegramente, por lo que en caso de no hacerlo, no se liberará su carga, y el Agente no será responsable bajo ninguna circunstancia de la pérdida parcial o total, o bien de incautamientos o abandono que se declare por parte del fisco federal, en consecuencia, aunque la omisión del cliente genere estas consecuencias, el Agente tendrá derecho permanentemente de hacer valer la exigencia del pago por vía judicial, y el cliente no podrá reclamar del agente acción o prestación alguna, que no tenga que ver estrictamente con la prestación del servicio de coordinación logística.

11.2.- El Agente estará obligado a informar oportunamente el estado de los embarques y de su tránsito, específicamente en exportaciones del posicionamiento, de los cierres físicos y documentales, así como del zarpe del buque, de los tiempos de tránsito, de los tiempos aproximados de arribo a destino, así como de la coordinación en destino de la llegada y despacho de la carga correspondiente, por tanto, en caso de los servicios multimodales en donde se solicite por parte del cliente un servicio integral puerta a puerta, también notificará la llegada del transporte terrestre al posicionamiento de la carga, y de su salida hacia el puerto de carga para su salida a destino final, ya sea vía marítima o aérea, siendo en éste caso lo correspondiente respecto a las modalidades y características específicas el transporte aéreo.

11.3.- En los casos de importación, el Agente estará obligado a informar al cliente por medio de alertas la llegada de la carga sea por vía de transporte marítima o aérea, o incluso terrestre, tomando en cuenta que esa notificación implica las acciones correspondientes del cliente, para el efecto de poder despachar la mercancía al llegar a México, sin problema alguno y dentro de los tiempos libres que se llegaran a conceder por la líneas navieras o bien de los porteadores aéreos, o terrestres, en caso de existir tales facilidades.

11.4.- En caso de que el Cliente o consignatario final de las mercancías incurriera en omisiones de cualquier naturaleza, frente al Agente, o bien respecto a las obligaciones de carácter fiscal, aduanero o de sanidad o de cualquier naturaleza que implique la detención de la mercancía y la imposibilidad de dar término propiamente a la operación por parte del agente, se entenderá en todos los casos y sin omisiones que la responsabilidad por omisión o culposidad será del cliente y en consecuencia el cliente será responsable frente al agente y el transportista efectivo o naviero, o proveedor del servicio de transporte, del pago de los gastos que estas omisiones generen, excluyendo al agente de obligaciones derivadas de estas omisiones frente al naviero o proveedor o terceros, en consecuencia, cualquiera daño o menoscabo patrimonial que sufra el agente respecto de estas omisiones o problemáticas del cliente, el agente tendrá derecho de exigir su resarcimiento, mas daños y perjuicios ante la autoridad judicial.

11.5.- El servicio y condiciones del servicio que el cliente contrata y que el agente presta, están delimitadas en el presente contrato y descritas en la correspondiente instrucción de carga o carta de insurrecciones que acepte y autorice el cliente.

12.- LIMITACION DE RESPONSABILIDAD POR ACTOS O HECHOS DE TERCEROS.

El Agente de carga está autorizado para seleccionar y contratar transportistas, agentes aduanales y otros, si así lo requiere el transporte, almacenaje, manipulación y entrega de la carga, todos los cuales serán considerados terceros independientes del Agente de carga y la carga será confiada a tales terceros sujeta a todas las condiciones tales como limitaciones de responsabilidad por pérdida, daños, gastos o retraso en la entrega y todas las reglas, regulaciones, estipulaciones y condiciones, ya sean escritas, impresas o estampadas, que aparezcan en hojas de ruta, conocimientos de embarque y recibos expedidos por tales transportistas, y otros. En consecuencia, Bajo ninguna circunstancia el Agente de carga será responsable por ninguna pérdida, daño, gasto o retraso sufrido por la carga por cualquier motivo mientras la misma esté en custodia, tenencia o control de tales terceros seleccionados por el mencionado Agente de carga.

13.-LIMITACION DE RESPONSABILIDAD.

13.1.- En cualquier caso, la responsabilidad del Agente de carga en su actuación como Agente de Carga será limitada, siendo exclusivamente dicha responsabilidad respecto de los actos que le correspondan y sean de la naturaleza de la coordinación logística.

13.2.-En caso de que existiera alguna omisión de parte del Agente de carga respecto de su servicio ya especificado y descrito en el presente contrato, el Agente de carga podrá previa solicitud aclaración o de reclamación ante la misma agencia de carga, y previo análisis y estudio que haga el área contenciosa de la misma agencia, podrá estimar una indemnización, misma que será en razón de los siguientes términos, montos y cantidades:

13.2.1.- La indemnización que correspondiera realizar por parte de la Agencia de carga, no excederá de: USD 3 por kilogramo de peso bruto, en transporte aéreo o a 15 días de salario mínimo vigente en el distrito federal por tonelada o cuando se trate de embarques marítimos cuyo peso sea mayor de 200 kgs pero menor de 1000 kgs y a 4 días de salario mínimo por remesa cuando se trate de embarques con peso de 200 kgs. Sin exceder la suma de USD 500 por embarque. Por pérdida o daño de la mercancía. (Esto solo en caso de que dicha mercancía se encuentre bajo su custodia).

13.2.2.- Si existe documento de transporte expedido por el Agente de carga las limitaciones de su responsabilidad se limitaran a lo expresado en dicho documento.

13.3.- PERIODO DE RECLAMACIÓN. El consignatario final de las mercancías tendrá la obligación de realizar la inspección correspondiente de las referidas mercancías, las cuales deben coincidir con lo manifestado y expresado en los documentos de la operación correspondientes, como son, el conocimiento de embarque, carta de porte o guía aérea, que se le emita, así como con lo despachado por el agente aduanal, en consecuencia, en caso de que exista alguna variante, el consignatario, de las mercancías tendrá un periodo de 48 horas para realizar la notificación correspondiente al agente de carga, debiendo

acompañar, constancia fehaciente de la apertura de los contenedores o cajas en sus instalaciones, y material fotográfico del estado en que llegaron dichas mercancías, así como todos aquellos elementos que puedan servir de convicción, de que la mercancía no llegó de acuerdo a lo especificado en los documentos de la operación. Por tanto, en caso de no hacer dicho aviso al agente de carga, el derecho de la reclamación precluirá en contra del consignatario o beneficiario de los documentos de transporte.

13.4.- Los pagos de las facturas del Agente de Carga Internacional por la prestación de sus servicios bajo ningún concepto pueden ser condicionados a la atención de alguna reclamación y/o a ningún acto o hecho del Agente de Carga Internacional y/o sus empleados, agentes o subcontratistas, por tanto el efecto de que la reclamación y actos consecuentes del agente de carga sigan su curso el cliente o consignatario, deberá pagar el servicio correspondiente al agente de carga internacional, entendiendo éste pago, como la cantidad total, que incluye los servicios del agente y de los servicios accesorios que haya utilizado con proveedores, agentes, etc.. Por lo que de no hacerlo, la reclamación que se haga en caso se tendrá por no presentada, y se considerará que el cliente incurre en incumplimiento del contrato y de las obligaciones que derivan de éste.

14.-EXENCIONES DE RESPONSABILIDAD CIVIL, PENAL Y JUDICIAL, PARA EL AGENTE DE CARGA.

14.1.- El Agente de carga no será responsable con respecto a ninguna pérdida, daño o gasto, tales como pérdida de ganancia, lucro cesante, pérdida de mercado, pérdida de oportunidad, pérdida de clientes, multas, demandas por pérdidas debidas a depreciación o multas convencionales, fluctuaciones en las tasas de cambio, tasas o impuestos incrementadas por las autoridades cualquiera que sea la causa. Además son aplicables las cláusulas de exención que a continuación se describen:

14.2.- Bajo ningún concepto el Agente de Carga será responsable si se producen una o más de las circunstancias siguientes:

- a. Negligencia del cliente o de su representante autorizado.
- b. Embalaje, rotulado y estiba defectuosos o la ausencia de los mismos, siempre que no haya sido el Agente de carga, el encargado de ejecutar el embalaje, marcado y estiba de la carga. Asimismo, el Agente de carga no será responsable de la carga de la cual no pueda verificar el contenido.
- c. Terrorismo, asonada, guerra, rebelión, revolución, insurrección, usurpación de poder, confiscación o aprehensión bajo las órdenes de un gobierno o de una autoridad pública o local.
- d. Daños causados por energía nuclear.
- e. Desastres naturales.
- f. Fuerza mayor o caso fortuito.
- g. Hurto.
- h. Circunstancias que el Agente de carga no ha podido evitar, consecuencias que no ha podido prever.
- i. Vicios propios de la naturaleza de la carga.

14.3.- Bajo ninguna circunstancia el Agente de carga será responsable por daños atribuidos a retraso en la entrega de la carga.

14.4.- Bajo ninguna circunstancia el Agente de carga será responsable si la carga ha sido transportada por el cliente o su representante.

14.5.- El Agente de carga no será responsable de las consecuencias que se deriven de las operaciones de cargue/descargue que no hayan sido realizadas por él.

14.6.- El Agente de carga no será responsable, bajo ninguna circunstancia, por pérdida, daño, gastos o multas que se deriven en conexión con la información errada suministrada por el cliente respecto al número de bultos, contenido, peso, marcas, seriales, dimensiones o descripción de la carga.

15.- FORMA Y MEDIOS DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN NOTIFICACIONES Y COMUNICADOS POR MEDIO DE LOS CUALES EL AGENTE DE CARGA CUMPLE CN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.

15.1.- Las partes en éste contrato, agente de carga, cliente, proveedores y antes que intervengan en la operación de coordinación logística de transporte, incluyendo agentes corresponsales en el extranjero, en operaciones unimodales multimodales, servicios puerta a puerta o de cualquier modalidad que se contrate, admiten y aceptan, que la vía electrónica será una de las vías más importantes para establecer el contacto y estar al tanto del servicio de coordinación logística, de acuerdo a las normas aplicables a cada país ya sea de origen, destino o transito, en servicios directos, regulares o no regulares, o de reexpedición, y en particular con lo establecido en la legislación mexicana en lo relativo al comercio electrónico estipulado en el código de comercio y leyes complementarias vigentes en México, en consecuencia, cada comunicado emitido en éstos términos, se considerará un acuerdo de voluntades expreso o tácito, y en consecuencia, para cualquier aclaración queja o proceso de cualquier naturaleza, dichos intercambios de información las partes las entenderán como prueba plena bastando solo la formalidad de ley que se especifique por la autoridad judicial Mexicana.

15.2.- Respecto al intercambio de correos electrónicos comunes y habituales en las operaciones de la agencia de carga con sus clientes y sus proveedores es aplicable la siguiente NOM.

16.-Normalización

*La Ley Federal sobre Metrología y Normalización establece que las Normas Oficiales Mexicanas se constituyen como el instrumento idóneo para la protección de los intereses del consumidor, en la fecha 20 de marzo de 2002 el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Seguridad al Usuario, Información Comercial y Prácticas de Comercio, aprobó por unanimidad la norma referida es la **NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-151-SCFI-2002, PRACTICAS COMERCIALES-REQUISITOS QUE DEBEN OBSERVARSE PARA LA CONSERVACION DE MENSAJES DE DATOS.***

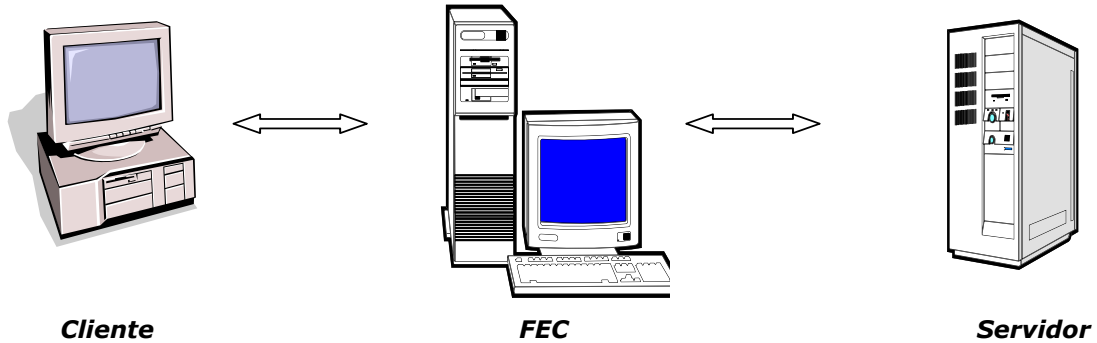
La presente norma de conformidad con lo dispuesto por los artículos 40 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización en relación con el 49 del Código de Comercio, la Secretaría de Economía emitió a Norma Oficial Mexicana que permita el cumplimiento de la obligación, a cargo de los comerciantes que utilicen mensajes de datos para realizar actos de comercio, de conservar por el plazo establecido en dicho Código, el contenido de los mensajes de datos en que se hayan consignado contratos, convenios o compromisos que den nacimiento a derechos y obligaciones; y cuyo contenido debe mantenerse íntegro e inalterado a partir del momento en que se generó por primera vez en su forma definitiva, debiendo ser accesible para su ulterior consulta. Está norma tiene como objetivo los requisitos que deben observarse para la conservación del contenido de mensajes de datos que consignen contratos, convenios o compromisos y que en consecuencia originen el surgimiento de derechos y obligaciones.

*Su **Campo de aplicación** es de observancia general para los comerciantes que deban conservar los mensajes de datos en que se consignen contratos, convenios o compromisos que*

den nacimiento a derechos y obligaciones, así como para todas aquellas personas con quienes los comerciantes otorguen o pacten dichos contratos, convenios o compromisos.

Esquema de operación

El modelo básico de operación del Front End de Comunicaciones, en adelante FEC, se muestra en la figura 1, en ella se esquematiza un programa cliente, el FEC y un programa servidor. El esquema de operación es simple: el FEC se encarga de aceptar las conexiones de los clientes, autenticar y, en caso de que el servicio al que se deseen conectar se encuentre en operación, avisar a este último de la conexión del cliente.



17.- AUTONOMIA JURÍDICA DE LA VOLUNTAD DE LAS PARTES EN MATERIA CONTRACTUAL.

Todas y cada una de las cláusulas de estas condiciones de prestación de servicio, se manifiesta que son apegadas a derecho bajo protesta de decir verdad, en consecuencia, en casos de procedimientos judiciales, se estará solamente en los casos que la autoridad lo determine al perfeccionamiento de determinadas formalidades que los procedimientos exijan, sin embargo, en cuanto a la legalidad del presente instrumento se entiende que se trata de un contrato de adhesión, perfeccionado por la aceptación electrónica, expresa o tácita de las partes que intervengan en determinada operación y en el entendido, que en el caso de que la ley no prevea determinada circunstancia, aplicable a alguna problemática en particular derivada de alguna operación de coordinación logística, este instrumento será considerado como la manifestación plena y consiente de las partes en virtud de la cual se realizarán los actos consecuentes que determinan su aceptación tácita, por tanto, a falta de regulación expresa, la voluntad de las partes en el sentido, de que cada uno se obliga en los términos y forma en que quisieron obligarse, será la base o fuente de las acciones que se tomen en juicio o en procedimientos judiciales llevados ante las autoridades competentes, asimismo, en caso de que por alguna razón no existente en éste momento o bien de la contratación del servicio al Agente de carga resultare contrario a derecho, éste no implicará que las demás partes de éste instrumento sean nulificadas o invalidas o pierdan la fuerza que la voluntad de las partes le otorgan en éste acto.

LA AUTORÍA DE CREACION Y MODIFICACION DE ÈSTE CONVENIO TIPO, SE ENCUENTRA PROTEGIDO POR LA LEGISLACION DE PROPIEDAD INDUSTRIAL Y LEGISLACION DE DERECHOS DE AUTOR, QUE ASISTEN AL GRUPO CREATIVO COMO MARCA REGISTRADA.

Derechos intelectuales reservados. Lemsabogados®.

INDA. 10634204332-36/1995. RENOV 20011,