

Agency Contract in the Forwarding modality.
CARGO & MERCHANDISE LOGISTICS, S. DE R.L. DE C.V.

Concepts.

Freight Agent or Forwarding: It is the natural or legal person that on behalf of third parties and on a regular basis projects, controls, coordinates and directs the operations necessary to carry out the international transport of goods by any means and provides the complementary services necessary to finalize and carry out the operations entrusted to it.

Evidence: It is the characteristic of this agency contract to demonstrate that the client requested the freight forwarder the logistics coordination service in the terms that this same contract establishes, limiting its responsibility in these terms, being only a coordinator of the various means of transport effective to transport a load from one place to another.

Client: It is the natural or legal person that for any circumstance requests the service and hires the freight forwarder to coordinate his transportation operations; Being able to be the shipper, the consignee or some other agency in coloader or correspondent services.

Shipper: It is the natural or legal person who by himself as the owner of the merchandise or as a commission agent for the owner of the merchandise performs the action of entering into the transport and / or agency contract with the obligations derived from the shipper.

Consignee: It is the natural or legal person who by himself or by order of another; is empowered by virtue of the master or domestic (house) bill of lading to receive and release the cargo that is addressed to him.

Effective Carrier: It is the natural or legal person who has the characteristic of being a unimodal or multimodal carrier, having the corresponding legal authorizations and directly exploiting means of transport owned by him or chartered by him, be it maritime, air, land or rail.

Coloader: It is the service that under the agency contract, the agent subcontracts on behalf of the client a service to another equal agent in order to carry out the logistics and transportation operations entrusted to the freight agent by the client.

Master Bill of Lading: It is the document issued by the physical or legal person that is constituted in accordance with the law as an effective carrier, exploiting one or more means of transport directly. It constitutes the contract for the maritime transport of goods.

Domestic (House) Bill of Lading: It is the document issued by the Freight Forwarder at origin regarding the merchandise and is issued in correlation with the Master Bill of Lading.

Air Waybill: It constitutes the contract for the air transport of goods.

Delays The economic charge generated on a daily basis and for each container charged by the shipping line that owns the containers for the non-return in time free of delays of the empty containers.

Storage or Stays. The economic charge generated on a daily basis and for each container charged by the warehouse, yard or customs area for the stay of the containers.

CLAUSES.

This is an adhesion contract for all legal purposes that may arise, so that its sole issuance or continuation of the other stages with the formalities of the specific operation be in writing, verbal or through electronic means will have the effect and legal consequence of the de facto acceptance of each and every one of the obligations derived from this document for all individuals and legal entities involved in said operation under the terms of this document, for which reason in this act it is stated and accepted by the parts.

1. Definition of the contract.

1.1. Concept. By virtue of this contract, the purpose of this contract is to provide the cargo transport agency service in the forwarding mode and in which the cargo agent is solely and strictly obliged to carry out all the activities necessary to project, control, coordinate, direct and contract on behalf of the client who will be the shipper or consignee and that they are necessary to carry out the international transport of goods by one or more means of transport, providing the complementary services necessary to achieve the fulfillment of the purpose of completing the transport operations entrusted to it.

1.2. Acceptance of this agency contract will imply that the requested service is being fulfilled in the terms that the agency has been requested to do, these terms are the responsibility of the client, shipper or consignee and as a consequence there will be the obligation of either or both depending on the case of the payment of the agency service that is generated by the performance and attention of the operation carried out. The freight forwarder is left with the right to demand the corresponding payment through legal action, in accordance with the provisions of the Commercial Code of the United Mexican States.

1.3. The acceptance of this contract does not imply that the freight forwarder is held and therefore accepts the obligations that correspond to fulfill an effective carrier in accordance with the Law of Navigation and Maritime Commerce, Law of Civil Aviation, Law of General Ways of Communication, Commercial Code, or any ordinance of the United Mexican States that refers to the obligations of an effective carrier whatever the means.

2. Applicable Legislation and Competition.

2.1. Applicable legislation. It is only enough that this cargo transport agency contract is accepted for the application of the legislation of the United Mexican States to be accepted and agreed upon by express agreement of the contracting parties, since upon being agreed and accepted within the national territory the parties expressly waive and decline any diverse jurisdiction that may compete.

2.2. Competition. The parties accept the application of Mexican legislation and for the competition in case of controversy agree to submit to the Courts based in Mexico City, the parties clearly and strictly renouncing the jurisdiction that the law grants them and any other than by reason of their present or future addresses may correspond to them. This express submission constitutes a notorious fact as the document is public knowledge because it is located at an electronic address. The foregoing is without prejudice to the right of the freight forwarder to seize assets and file legal actions in any other jurisdiction, for the collection of sums owed under this Contract.

2.3. In operations contracted abroad and breached abroad by contracting persons residing abroad, the jurisdiction by international law is that derived from the documents that protect the shipments, be it the bill of lading, air waybill or bill of lading for this. For this reason, any agreement that may exist between individuals and according to Mexican law in correlation to international regulations is void since in international legal conflicts, regulation and competition are recognized in the rules established in the same shipping documents, being then that in the character of CARGO & MERCHANDISE, S. DE R.L. DE C.V. being cargo agents, this regulation is applied in the same terms as the carrier and consequently the court of the country that corresponds to the defendant's domicile will be competent.

3. Definition and Nature of the Cargo Transport Agency service.

3.1. It is understood and it is agreed and accepted that the object of the freight agency contract in the form of re-dispatcher will be strictly to project, coordinate, control, direct and always subcontract in the name, at the expense and responsibility of the client all the operations necessary to carry out international freight transport.

3.2. For the purposes of the acceptance of this freight agency contract, it is duly expressed and accepted for all commercial and legal purposes that the freight forwarder in no case, or under any circumstance, declares itself in possession or in exploitation of some or some individual or collective means of transport, being strictly subcontracted by the freight agent, be it the shipper, the carrier or some other agent.

3.3. This contract is regulated and agreed in accordance with the legal principle of the autonomy of the will of the parties in contractual matters, stipulated in articles 1832, 1839, 1858, 1859 of the Civil Code.

4. Responsibility of the freight forwarder.

4.1. The freight forwarder will have in all cases only the relative responsibility and that corresponds to the object of the agency contract, as a consequence, his responsibility in all cases is limited and indirect and will remain strict and limited in the terms of being a coordinator of transportation services. and consequently their responsibility will only be direct with respect to the acts consequent to the coordination of transport services or logistics services but never of the carrier itself.

4.2. The express responsibility of the agent will be to assist the client, whether he is a shipper, consignee or a different agent; to carry out and fulfill its logistics operations and international cargo transportation by means of single or multimodal transport individually or jointly, controlling, coordinating, directing and subcontracting on behalf of the client the operations and activities necessary to carry out the commission. entrusted by the client to the freight forwarder, only being responsible for their service and never for the obligations and responsibilities of the actual carrier or carriers, whether individually, unimodal or in a multimodal group, isolated or jointly, whether maritime, air, land or railway.

4.3. In the cases of complementary or auxiliary services to direct transport operations, it will also be the responsibility of each individual agent involved in the service they provide, therefore, in terms of the agency contract, the freight agent will not be responsible for the errors, lack of probity or culpable acts carried out by those, but if there is an obligation of the freight forwarder to help the client or whoever he designates to solve the problem and carry out the operation. Each individual contributing agent must respond in the terms of

the applicable Mexican legislation in accordance with the nature of the activity that he or she performs.

4.4. In the cases in which the Agency service requested by the client is a shipper, consignee or a different agent, involves customs clearance, the corresponding Customs Agent will be specifically responsible for the services it provides in accordance with its nature and patent and in accordance with the Customs Law.

4.5. Modalities of the service and responsibility for them.

4.5.1. In the service provided by the freight agent, in which the subcontracting of services of effective porters is required, this contract will be understood to be carried out on behalf of the client or shipper since the transport service will be granted directly to the client, therefore the agent Cargo will only be responsible for the obligations arising from the coordination of logistics services and the coordination of services provided by effective carriers.

4.5.2. In cases in which, in order to comply with the service requested by the client, be it a shipper, consignee or a different agent, it is necessary to subcontract in turn to another freight agency under the modality of the "coloader" service, that is, the subcontracted freight forwarder will respond to this freight forwarder and its clients with the degree of obligation and responsibilities of an effective carrier.

4.5.3. In cases where there is the intervention of a freight forwarder residing outside the United Mexican States, hereinafter the Correspondent Agency, which, by virtue of an import or export logistics operation, in turn requests in collaboration or subcontracts the services of the freight agent, in order to intervene in the good completion of said operation in any aspect and above all the release of the cargo, the Correspondent Agency will be responsible for responding in turn to its clients, be they shipper, consignee or diverse agent, in the terms in which he has wanted to bind against them either through the figure of the freight agency contract or in the terms of the effective carrier, only the freight agent being obliged to respond with respect to all the specific acts which in turn have been entrusted to carry out written or by electronic means, specifically in the release of the load and not for the whole operation.

4.6. According to the cargo agency contract where it is entrusted to hire the cargo agent to coordinate the international transportation of cargo, it is declared and accepted that the contractor of the cargo agent confers the absolute right to the cargo agent in terms of this contract; to subcontract in turn the effective unimodal or multimodal transport service, either individually or coordinated, which best considers that it will fulfill the ultimate purpose of the operation, which is that of logistics coordination for the transport of cargo from its origin to its destination or from the geographical point indicated to another that refers to it, the client understanding that this service that is subcontracted will always be of quality and with porters of recognized effectiveness but, limiting its responsibility strictly to the object of the agency contract load and never absorbing or showing solidarity in responsibility with the effective carrier (s). Therefore, this is agreed in accordance with article 285 of the current Commercial Code of the United Mexican States.

4.7. Responsibility of the Freight Forwarder regarding the Cargoes and insurance.

4.7.1. It will be the responsibility of the shipper, consignee, or any agent that hires the services of the Agency of the cargo to be transported, as well as the data and characteristics

of this that it provides for the carrying out of the transport operation, so it will be understood in all the cases that the actual content of the cargo will be in all cases of the nature, volume and characteristics that the client says it is.

4.7.2. Effective carriers are legally obliged to have insurance for both the means of transport and the loads they handle, however, there is a caveat and the obligation that the owner of the loads or shipper request the contracting of the insurance of the loads. to be transported, so at all times it will be the obligation of the shipper or client who owns the cargo or consignee to notify the agent if they have insurance or wish to hire it and it will be at all times the responsibility of whoever insures or not and never the agent.

4.7.3. The client must request the Freight Forwarder in writing prior to contracting an insurance that covers the damage or loss of the cargo.

4.7.4. In the event that insurance coverage has been taken, the General Conditions for transportation, as well as the related clauses in force in the local insurance market, will apply to the insurance that covers transportation.

4.7.5. For the purpose of the responsibility of the Freight Agent with respect to those operations in which the cargo object of the service is partially or totally damaged for the purposes of the return action that derives from the fact that the insured has paid the client for the repair of the damage or compensation for the loss in this way of return that the insurer tried, the Freight Forwarder will not be responsible, since due to the nature of the activity of the logistics coordination the Freight Forwarder is not the direct or indirect cause of the cause of the damage , If not, the actual carriers who have acted with guilt or responsibility or even the omissions that have been given in instructions by the interested parties themselves.

4.7.6. In the cases in which the interested party or client or final consignee of the cargo as a result of some damage or lack in the cargo object of the service asks the Freight Forwarder for a responsive letter or presents an administrative claim regarding the service, the Freight Agent will not will be obliged to issue such responsive or respond to any claim, since due to the very nature and activity of the Freight Forwarder it is not within the limit of its obligations to determine or define any conclusion regarding the claim, so its intervention will only be to assist in favor of the client with those responsible. Excepting from this moment any legal value of attribution of responsibility that these acts are intended to be given.

5. Responsibility of the Shipowner or Effective Carrier.

5.1 The Shipowner or shipping company is the natural or legal person whose purpose is to operate and exploit one or more vessels owned or owned by them, even when it is not their main activity, in accordance with the Law of Navigation and Maritime Commerce.

5.2 Liability. The terms in which the shipping company is bound are those indicated on the face of the Master Bill of Lading (Bill of Lading) of the transportation line, in accordance with articles 98, 100 section X, 101, 102 of the Law of Navigation and Maritime Commerce of the United Mexican States and current international treaties. Every time, by virtue of a contract for the transport of goods by water, the shipping company is obliged to the shipper or shipper to move the goods from one point to another and deliver it to its recipient or consignee by paying a freight.

5.3 Extinction of the Obligation with the Shipping Company. The client, consignee or diverse agent will pay the shipping company the price of the freight contracted through the freight agent, including the payment for the provision of logistics coordination services and whose amount is covered by this document on its face or in that bill of document. Lading house or invoice that is issued.

5.4 In the case of delays in the service of the shipping company, the responsibility of the freight forwarder is to assist the client, whether it is a shipper, consignee or a different agent, in the successful completion of operations and in the release of cargo. Each individual contributing agent must respond in the terms of the applicable Mexican legislation in accordance with the nature of the activity that he carries out and in the terms in which he is bound.

5.5 It is agreed that in the cases of logistics operations where the client or consignee of the goods once they have entered the different customs offices in question and for reasons of their absolute responsibility determine the abandonment of said goods, this act does not It will free the client, consignee or owner of the same to pay the transport coordination services, understanding by them the payment of the agency service and the transport service granted by the effective transporters, as well as the accessory expenses derived from the operation such as the costs of delays, storage or stays in the premises since due to its legal nature it will always be the obligation of the consignee or contracting client of the agency service. All expenses generated by delays or storage will be paid by the client to the Freight Forwarder, whether or not the merchandise is abandoned.

5.6 The freight agency is exempt from the payment of these ancillary expenses and will have legal action in cooperation with the effective carrier (s) against the one or those who have expressly or tacitly determined the abandonment of the goods that are the object of this agency contract.

5.7 In these cases, the provider will cooperate with the agency to recover these payments and both will have action against the person who has determined the abandonment.

5.8 It is also agreed that in analogous cases where the freight agent is hired for the purpose of coordinating transport operations and where rail, air, land or multimodal means of transport are used, the obligation of the carrier will be in the same terms as It is established by the document that it issues and which in turn are the representative document of the merchandise, which individually or jointly will be called the master document; as well as in the terms that are established in the laws and / or specific international treaties and ratified by Mexico. Being the freight agent only responsible for the service in the terms of this contract.

5.9 Regarding the previous clause in cases where the IATA certified letter agent executes a service, this must be requested and commissioned by the client in the terms of these clauses and in the case of problems regarding transport, in particular the agency and the client recognize the specific regulations of the IATA as well as the international agreements that have been ratified by Mexico, in this understanding in case of conflict the parties will submit to the claim procedure before the corresponding airline and once this is exhausted instance, arbitration may be used under the terms of the regulations (International Air Transport Association).

5.10 The client accepts that with respect to the claim or arbitration before the line or with the air transport line, the client must make it directly, being the case that in this case they must issue a letter of recognition of debt in favor of the agent regarding the amount of the service, being the case that the freight in this case must be paid to the freight forwarder to in turn make the payment to the line. If for the convenience and decision of the freight forwarder, it determines that the claim and / or arbitration should be carried out by it, the client is obliged to endorse the air waybill and issue a letter of transfer of management rights in favor of the client to the Affection that it carries out the corresponding management.

5.11 The parties agree that matters relating to the air service provided by the line, as well as any circumstance that involves arbitration or claims before the line, will be affected by the Regulations established in IATA, however, regarding the client's non-compliance with the agent of Cargo regarding the service provided, its consideration and the omissions that the client has that result in the impact on the cargo agent will be regulated by this contract in the section related to competition.

5.12 It will be the responsibility of the effective carrier to determine the route that will be followed from the place where the positioning and collection of the cargo is requested, to the requested, agreed or necessary destination, to make the logistical connections or substitutions, and / or to the destination. final, which logistically must be the shortest and safest for the cargo to be transported, limiting the responsibility of the agent only to determine the time when the transport and cargo must be present, to carry out the export or import procedures of the set goods. The actual carrier is obliged to inform the agent of the route to follow as far in advance as possible before the transportation is carried out, as well as to change it when necessary.

5.13 For cases of land services where the merchandise is shipped and delivered to the consignee by this means, it is provided that for export freights the agent limits its responsibility to the national section, so in international sections until delivery, The responsibility will be of the consignee agent at destination, so the client must contract the corresponding insurance directly or through the agent that covers any eventuality or loss that may affect the goods, so in case there is an affectation to them In international sections, the freight forwarder will limit itself to advising the client of the circumstance if it is the case to enforce the insurance for which the client or owner of the merchandise will be supported by the freight forwarder in the management matter. and provision of documentation to carry out the corresponding procedure.

5.14 In case of non-compliance by the client regarding the payment of the service and the payment of the freight, he will be responsible to the freight forwarder since through these conditions there is express acceptance of the conditions and characteristics of the requested and contracted service to CARGO & MERCHANDISE LOGISTICS, S. DE R.L. DE C.V. and the quotation of rates, accepting from this moment that for the purpose of the execution of the logistics coordination service, they are made aware and are aware of the means of transport required, maneuvers and other elements necessary for the fulfillment of the requested service, obliging themselves to not to object to the payment corresponding to the services and expenses that for the purpose of their execution have been necessary and which are notified to the service request.

5.15 In the case of transportation service for a full trip or to a specific port or terminal, in all cases, it will be understood that the legal or natural person who sells or offers the service to the agent in a fixed office or in the field, to the effect that he or she in turn, it can complement the logistics coordination service, it will be understood that the person who offers it, is and will be responsible for all legal effects that may arise regarding the civil, commercial and operational obligations of the coordination, with special emphasis in the matter of insurance that by law must have and offer being obliged to specify what said insurance covers. having the obligation to respond in cases of criminal liability arising from the cargo object of the service.

5.16 For the case stipulated in the immediately preceding point, in cases where the full is made up of different providers or owners, the provider (s) must appoint a common representative, with the legitimacy to enter into this type of agreement, who will have the obligation to issue original waybill with the requirements of law, established for commercial transport services of general cargo, or special, whatever the case, stipulated by the Ministry of Communications and Transportation for these means.

6. RESPONSIBILITIES AND OBLIGATIONS OF THE SHIPPER, CONSIGNEE, CUSTOMER OR MISCELLANEOUS AGENT THAT HIRES THE FREIGHT AGENT.

6.1. It will be the responsibility of the shipper, consignee or any agent who hires the services of the freight forwarder, of the cargo to be transported, as well as the data and characteristics of this that it provides for the carrying out of the transport operation, for which it will be understood in In all cases, the actual content of the load will be in all cases what the client "claims to be".

6.2. The direct and unconditional obligation is agreed and accepted, with an expiration date in sight, recognizing "I owe and I will pay" in favor of the freight forwarder and as direct beneficiary, the amount covered by the invoices issued for the service, whose subscription date also It appears on its face as a debt to be paid by debtors who appear as shipper and / or consignees jointly or separately as the case may be for the price of the operations carried out as well as the payment to the logistics coordination service that must be paid to the freight forwarder, which was previously accepted by the client.

6.3. The costs of contracting the insurance that covers the cargo will be borne by the client, who must request it in writing to the Cargo Agency.

6.4. The cargo to be transported must be properly packed and packed according to the merchandise in question, this being the absolute responsibility of the client.

6.5. The client confirms the responsibility before the Freight Forwarder, guaranteeing the value, expenses, procedures, delays for the non-return of the containers in time free of delays and damage to the container (s) in which the merchandise object of the service is transported, as well as ancillary expenses such as delays and warehousing that are generated by the execution of the transport service in the modality of logistics coordination and re-dispatch of cargo; expressing and assuming the character of final consignees and expressing the unconditional obligation to pay any of the expenses generated other than the payment of the service and freight.

6.6. The client grants the widest and complete responsibility that in law corresponds to the effect of guaranteeing in favor of CARGO & MERCHANDISE LOGISTICS, S. DE R.L. DE C.V. protect each and every one of the direct and accessory obligations that with respect to

logistics coordination services are provided in favor of the legal or natural person they represent, as well as direct responsibility for the volume, nature and quantity of the cargo consigned to CARGO & MERCHANDISE LOGISTICS, S. DE R.L. DE C.V. as a freight forwarder. Responsibility that is also assumed before suppliers and third parties that intervene in the service.

6.7. The client expressly accepts the conditions and characteristics of the service requested and contracted to CARGO & MERCHANDISE LOGISTICS, S. DE R.L. DE C.V. and the quotation of rates, accepting that for the purpose of the execution of the logistics coordination service, he has been made known and is aware of the required means of transport, maneuvers and other elements necessary for the fulfillment of the requested service, obliging himself not to object the payment corresponding to the services and expenses that for the purpose of their execution have been necessary and which were notified to them at the request of the service.

6.8. The client accepts that the Freight Forwarder has notified him and is aware of having days free of delays according to the calendar sent; stating that as of the next day of the last day free of delays, the ancillary costs of delays and storage will begin to be generated at the rate of the amounts established by the suppliers and the terminals and for this purpose this agreement in turn makes the formal notification default in case of exceeding the referred number of days off; the delays will start counting from the day immediately after the termination date of the ship's unloading operations.

7. ACTIONS DERIVED FROM THIS CONTRACT.

7.1 The freight forwarder will at all times have in his favor the action of breach of contract and damages caused to him.

7.2 Due to the breach of the client or shipper for the non-payment of the services the Agency has provided.

7.3 Due to the error or bad faith of the correspondent in the coloader services, where due to the agent at origin or the Correspondent Agency agency, the freight agent cannot carry out its coordination of logistics services, or has to incur in improper payments or impairment of your business reputation.

7.4 Due to the failure of the client to pay the ancillary expenses that are generated from the service provided. Including delays, storage, stays.

7.5 Because the transport company incurs in negligence or in actions without rights or outside the law and the limits of its obligations and possibilities, and because of these the freight agent incurs in extraordinary expenses, responsibility towards the client, agents, shippers or consignees or that their commercial reputation is affected by direct cause.

7.6 Due to error, negligence and / or bad faith of the coloader agent, in any operation in which his service has been used; and that as a direct consequence of that error, negligence and / or bad faith, the operation in question has not been able to arrive or conclude in good order, there will be direct and unconditional responsibility of the aforementioned agent in favor of this agency and the rights of This may be added and contribute to the rights of the carrier or shipping company, the shipper, and / or the consignee, and / or the owner of the cargo through the figure of the intervening third party; but there will never be a right under these terms against the freight forwarder, so if any action is taken against him, this clause will operate as an exception in defense.

8. SERVICE INSTRUCTIONS.

8.1. The service request instruction must be delivered to the Freight Forwarder in writing, containing at least the following information: Type of cargo specifying content, quantity, weight (gross / net) and dimensions of the packages; description and its classification; type of packaging; Place of reception and delivery; Instructions and conditions concerning shipment, means of transport (sea / air / land); handling instructions, specific instructions regarding the mode of transport (FCL / LCL / Consolidated) and the issuance of documents.

8.2. In the case of transport instructions provided by the customer over the phone, the customer must confirm them to the freight forwarder in writing, within twenty-four (24) hours after requesting the service.

8.3. In the absence of precise instructions, the client will request from the Freight Forwarder the coordination of transport and logistics that includes the selection of the most appropriate means and forms to subcontract the transport.

8.4. It is the customer's responsibility to transmit this information correctly and completely to the Freight Forwarder. In the event of a discrepancy, the freight forwarder will inform the customer, in order to clarify any discrepancies that may exist.

8.5. For all legal purposes, the client will be the natural or legal person who requests the services of logistics coordination and transport, either for import or export, the client being obliged to pay for the services. In the event that in the course of the operation, there is a change of consignee mentioned or instructed by the client, this instruction of change of consignee does not exclude responsibility for compliance with the payment obligations of the service to said client, being that the obligor To pay freight and accessory charges is the customer who requested the service. It is important to mention that if these instructions are given, the operations staff of the freight forwarder must, before making any changes with suppliers, verify the authorization and if there is no impediment from legal or customs antecedents, which may affect the operation in depth. .

8.6. Regarding the service request or letter of instructions that the interested party makes to the Freight Forwarder, it must be precise and congruent in all its elements, particularly in gender, species, quantity and nature of the cargo, so that in the case of execution From the logistics coordination service, there will be any variation in any of these elements that a transport provider or customs inspector communicates to the Freight Forwarder, the Agent will report it to the client, so if this variant between what is declared by the client and the verification extra charges or service delays (ETD or ETA) will be derived from the actual cargo, these will be the responsibility of the person who issued the letter of instructions or service request at all times, being then that if this fortuitous, culpable or fraudulent discrepancy also results any affectation to the Freight Agent, generation of ancillary expenses, or any civil, administrative or criminal consequence the client d You must pay said charges, assume said responsibility, pay damages that are generated or intervene to exempt the Freight Forwarder from any legal, criminal or administrative consequence.

8.7. In the event that the Client or final consignee of the merchandise incurs in omissions of any nature, vis-à-vis the Agent, or with respect to fiscal, customs or health obligations or of any nature that may result in the detention of the merchandise and the impossibility of terminating the operation and the service by the freight forwarder, the client will be responsible to the freight forwarder and to the actual carrier or transport service provider,

for the payment of the expenses that these omissions generate, excluding the agent of obligations derived from these omissions against the shipping company or supplier or third parties, consequently, any damage or loss of property that the agent suffers with respect to these omissions or problems of the client, the agent will have the right to demand compensation and payment of damages and losses .

8.8. The service quotes do not include maneuvers in the port of loading and port of discharge, delays, stays, or any other clearly specified service. Expenses at destination are not considered unless specified I-Applies to general, stowable, non-dangerous, non-oversized cargo, unless otherwise specified.

8.9. In the positioning of containers, as well as in the collection of consolidated shipments, the costs of loading and unloading the merchandise are not included, unless specified.

8.10. For consolidated shipments, the exact measurements of the parts to be loaded must be mentioned along with the collection request to determine the type of vehicle to be shipped. If this information is not available in advance, CARGO & MERCHANDISE LOGISTICS, S. DE R.L. DE C.V. will not be responsible for any additional costs such as false freight among others that result from the merchandise not fitting in the vehicle shipped.

8.11. Transit times to the place of loading and/or unloading are subject to change with or without prior notice due to various circumstances beyond our control, so we cannot be responsible for costs such as rental of loading and/or unloading equipment. , fees from companies that have to review the goods, extra staff time, among others.

8.12. All goods collections and/or container positioning are carried out during open hours from 09:00 a.m. to 06:00 p.m. depending on each service center.

8.13. The transit time in goods collection and container positioning is considered from the moment the goods leaves the route and is adjusted exclusively to business days.

8.14. In case of generating false movements in the collection of goods or positioning of containers due to cancellation or request for a vehicle with volume/weight limitations, the service will be charged at 100%.

8.15. Rates and its validity can change with or without prior notice.

8.16. Itineraries, routes and estimated crossing time, as well as cancellations of ports of call are subject to change with or without prior notice, and without liability to the company.

8.17. For DDP or DDU shipments, the Consignee of the goods must comply with all customs regulations of the country of destination and provide the documents and information required and certificates that apply. DDP or DDU shipments may be subject to inspections that delay customs processing and generate additional costs.

8.18. For LCL/FCL shipments, the filling and emptying of the container is the responsibility of the Shipper in the country of origin and the Consignee in the country of destination.

8.19. For LCL shipments, maritime, land and customs costs may vary, both at origin and destination if the weight and measurements are different from those originally provided, as well as for dangerous goods not declared as such.

8.20. For LCL shipments with routes with transshipment, a commercial invoice is required, which will be provided by the client.

8.21. From the moment of acceptance of the quote, it is understood your authorization as Consignee of the Bill of Lading House so that, in FCL services in which the container is not removed from the port terminal within the days free of delays, the process of

deconsolidation of the container that covers the service and leave the goods in deposit in the port warehouse that is chosen at the discretion, in order to avoid charges from the Maritime Line for delays in the return of the container. All expenses generated by the maneuver of transfer and unloading of the container, as well as the storage and other necessary for the release of the cargo from said warehouse will be borne by the consignee, including without limitation, the costs of additional land freight. for All-in services since, in this case, the rates offered for this type of service would be invalid. In the same way, we disclaim any shortage, loss or damage to the merchandise, due to or as a result of said maneuver. The foregoing without prejudice to the terms and procedures set forth in article 29 of the Customs Law and other relative and applicable for abandoned cargoes.

8.22. For containers that generate storage for any reason, the terminal will charge an additional administrative fee, which the Exporter and/or Consignee will have to cover according to the agreed Inconterm.

8.23. Shipments with an invoice value greater than USD 50,000 (FIFTY THOUSAND AMERICAN DOLLARS) may be subject to additional surcharges on some specific routes. Please consult.

8.24. All shipments to/from the United States of America must comply with the regulations of the US CUSTOMS AND BORDER PROTECTION (www.cbp.gov).

8.25. For shipments with a EUR-1 certificate or others, the responsibility for its content falls on the interested parties, so our intervention is limited.

8.26. All shipments must comply with NOM-144-SEMARNAT-2012 on international phytosanitary measures for wood packaging.

8.27. Todos los embarques deben cumplir con la NOM-012-SCT-2-2014 sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

RESPONSIBILITY FOR PAYMENT.

9.1. The client will pay the Freight Forwarder for the services rendered against billing.

9.2. The Freight Agent will charge the client the concepts generated by freight, services, ancillary expenses generated, if applicable, before the shipment is released to the client.

9.3. The client is responsible for paying taxes, customs duties and direct transport not contracted by the Cargo Agency.

10. LIMITATION OF LIABILITY.

10.1. The Freight Forwarder in the exercise of its activity selects and contracts carriers, customs agents and others, in accordance with the service requested by the client, these entities will be considered independent third parties from the Freight Forwarder, the cargo being in the power of the third parties that involved is subject to the responsibility of those who have it in their possession in terms of loss, damage, expenses or delay in delivery in accordance with the stipulations and conditions of the third-party agents involved. Consequently, the Freight Forwarder will not be responsible for loss, damage, theft, expense or delay suffered in the cargo for any reason while it is in the custody, possession or control of third parties.

10.2. The responsibility of the Freight Forwarder will be limited, said responsibility being exclusively with respect to the acts that correspond to it and are of the nature of transport logistics coordination.

10.3. In the event that there is any omission on the part of the Freight Forwarder regarding its service already specified and described in this contract, the Freight Forwarder may, upon request by the client in writing, for clarification or claim to the same freight agency, and previous analysis and study carried out by the litigation area of the agency; An indemnity may be estimated, which will be based on the following terms, amounts and amounts:

- The compensation that should be made by the Freight Agency will not exceed: USD \$ 3.00 (THREE AMERICAN DOLLARS) per kilogram of gross weight, in air transport or 15 days of minimum wage in force in Mexico City per ton or when it deals with maritime shipments whose weight is greater than 200 kg but less than 1000 kg and 4 days of minimum wage per consignment when it comes to shipments weighing 200 kg. Not to exceed the sum of USD \$ 500.00 (FIVE HUNDRED AMERICAN DOLLARS) per shipment. For loss or damage of the merchandise. (This only in the event that said merchandise is in your custody).

10.3. If there is a transport document issued by the Freight Forwarder, the limitations of its liability will be limited to what is expressed in this document.

10.4. The Freight Forwarder will not be responsible in relation to any loss, damage or expense that the client says he had, such as loss of profit, loss of profit, loss of market, loss of opportunity, loss of customers, fines, claims for losses due to depreciation or conventional fines, fluctuations in exchange rates, fees or taxes increased by the authorities whatever the cause.

10.5. Under no circumstances will the Freight Forwarder be responsible if one or more of the following circumstances occurs:

to. Negligence of the client or its Authorized Representative.

b. Defective packaging, labeling and stowage or the absence of these, as long as the Freight Agent has not been in charge of carrying out the packing, marking and stowage of the cargo. Likewise, the Freight Forwarder will not be responsible for the cargo of which the content cannot be verified.

c. Terrorism, riots, war, rebellion, revolution, insurrection, usurpation of power, confiscation or apprehension under the orders of a government or a public or local authority.

d. Damage caused by nuclear energy.

and. Natural disasters

F. The release of the cargo object of the shipment when there are pending payments by the client for any concept: freight, services, ancillary expenses such as delays or storage. Without it being considered as illegal retention of merchandise or abuse of trust by the freight forwarder, being in any case controversy in civil or commercial matters and never criminal, the client having to show the payment receipts related to the cargo before the authorities.

g. Force majeure or unforeseeable circumstances. h. Theft.

i. Circumstances that the Freight Forwarder has not been able to avoid, consequences that he has not been able to foresee.

j. Vices inherent to the nature of the cargo.

10.6. Under no circumstances will the Freight Forwarder be responsible for damages attributed to delay in the delivery of the cargo.

10.7. The Freight Forwarder will not be responsible for the consequences derived from loading / unloading operations that have not been carried out by him.

10.8. Under no circumstances will the Freight Forwarder be responsible if the cargo has been transported by the customer or his representative directly.

10.9. The Freight Forwarder will not be responsible, under any circumstances, for loss, damage, expenses or fines derived in connection with the wrong information provided by the client regarding the number of packages, content, weight, brands, dimensions or description of load. Serial

11. PERIOD OF NOTIFICATION OR NOTICE OF VARIANTS IN CARGO OR SERVICE.

11.1. The final consignee of the goods will have the obligation to carry out the corresponding inspection of the aforementioned goods, which must coincide with what is stated and expressed in the corresponding operation documents, such as the bill of lading, bill of lading or air waybill. , that is issued, as well as with what is dispatched by the customs agent, consequently, in case there is any variant, the consignee, of the merchandise will have a period of 48 hours to make the corresponding notification to the freight agent, having to Accompany, reliable evidence of the opening of the containers or boxes in their facilities, and photographic material of the state in which said merchandise arrived, as well as all those elements that may serve as a conviction that the merchandise did not arrive in accordance with those specified in the transaction documents. Therefore, in case of not making said notice to the Freight Forwarder, the right to claim will preclude against the consignee or beneficiary of the transport documents.

11.2. The payments of the Freight Agent's invoices for the provision of its services may under no circumstances be conditioned on the attention of any claim and / or any act or fact of the Freight Agent and / or its employees, agents or subcontractors, therefore The effect that the claim and consequent acts of the freight forwarder continue their course, the client or consignee must pay the corresponding service, understanding this payment as the total amount, which includes the agent's services and the accessory services that he has used. with suppliers, agents, etc. Therefore, if this is not done, the claim made in the event will be considered as not presented, and it will be considered that the client is in breach of the contract and the obligations derived from it.

12. Responsibility of the Freight Forwarder.

12.1. The Freight Forwarder will promptly inform the status of shipments and their transit, specifically in exports of positioning, physical and documentary closings, as well as the departure of the ship, transit times, approximate times of arrival at destination , as well as the coordination at destination of the arrival and dispatch of the corresponding cargo, therefore, in the case of multimodal services where a comprehensive door-to-door service is requested by the client, it will also notify the arrival of land transport to the positioning of the cargo, and its departure to the cargo port for its departure to its final destination, either by sea or by air, in this case being the corresponding with respect to the modalities and specific characteristics of air transport.

12.2. In import cases, the Agent will be obliged to inform the client by means of alerts the arrival of the cargo, whether by sea or air transport, or even by land, taking into account that this notification implies the corresponding actions of the client, to The effect of being able to dispatch the merchandise upon arrival in Mexico, without any problem and within

the free times that will be granted by the shipping lines or by air or land carriers, in the event of such facilities.

13. Penalties.

13.1. When the client fails to pay ancillary expenses derived from the service provided, he will be credited with a penalty consisting of an additional 50% of the generated amount invoiced, an amount that must be paid to the Freight Agency.

13.2. The Client will be responsible for damages caused to the Freight Agency when these are derived from non-compliance with payment of services, ancillary costs such as delays or storage.

Said contract is made known to the client through the emails that were exchanged between the parties in which the electronic link of the acceptance of said terms and conditions of service refers. Electronic communication between the parties constitutes one of the predominant means of information exchange in international trade operations.

This contract constitutes, according to the law, a notorious fact as it is a document of public knowledge because it is located at the electronic address specified in the emails issued by the Freight Agency staff and is located on the electronic page:

www.cmlogistics.com.mx/clusulado-de-servicios.html

"All requests, offers, quotes and performance of agency services and coordination of transport services in the form of cargo agency, implies the acceptance of customers and suppliers of the general conditions of the service provider company established in:

www.cmlogistics.com.mx/clusulado-de-servicios.html "

Regarding the exchange of common and habitual emails in the operations of the freight forwarder with its clients and its suppliers, the following NOM is applicable.

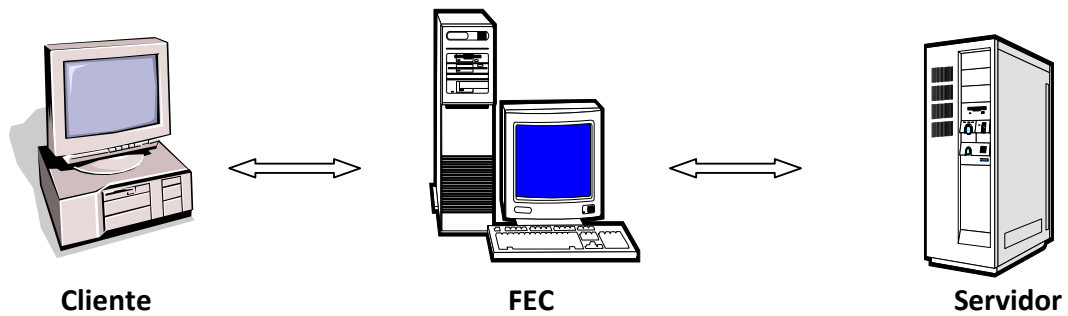
Norms.

The Federal Law on Metrology and Standardization establishes that the Official Mexican Standards are constituted as the ideal instrument for the protection of consumer interests, on March 20, 2002, the National Consultative Committee for User Safety Standardization, Commercial Information and Trade Practices, unanimously approved the referred standard is the OFFICIAL MEXICAN STANDARD NOM-151-SCFI-2002, COMMERCIAL PRACTICES-REQUIREMENTS THAT MUST BE OBSERVED FOR THE CONSERVATION OF DATA MESSAGES. This standard in accordance with the provisions of articles 40 of the Federal Law on Metrology and Standardization in relation to 49 of the Commercial Code, the Ministry of Economy issued an Official Mexican Standard that allows compliance with the obligation, in charge of the merchants who use data messages to carry out commercial acts, to keep for the period established in said Code, the content of the data messages in which contracts, agreements or commitments that give rise to rights and obligations have been consigned; and whose content must remain intact and unaltered from the moment it was generated for the first time in its final form, and must be accessible for subsequent consultation. The objective of this standard is the requirements that must be observed for the conservation of the content of data messages that contain contracts, agreements or commitments and that consequently give rise to rights and obligations.

Its field of application is of general observance for the merchants who must keep the data messages in which contracts, agreements or commitments that give rise to rights and obligations are consigned, as well as for all those people with whom the merchants grant or agree to said contracts. , agreements or commitments.

Operation scheme

The basic model of operation of the FEC is shown in Figure 1, it outlines a client program, the FEC and a server program. The operation scheme is simple: the FEC is in charge of accepting client connections, authenticating and, if the service to which they wish to connect is in operation, notifying the latter of the client's connection.



**Contrato de Agencia en la modalidad de Forwarding.
CARGO & MERCHANDISE LOGISTICS, S. DE R.L. DE C.V.**

Conceptos.

Agente de Carga o Forwarding: Es la persona natural o jurídica que por cuenta de terceros y en forma habitual proyecta, controla, coordina y dirige las operaciones necesarias para efectuar el transporte internacional de mercancías por cualquier medio y presta los servicios complementarios necesarios para ultimar y llevar a buen fin las operaciones que le sean encomendadas.

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 limitando su responsabilidad en estos términos siendo únicamente un coordinador de los diversos medios de transportes efectivos para transportar una carga de un lado a otro.

Cliente: Es la persona física o moral que por cualquier circunstancia solicita el servicio y contrata al agente de carga para coordinar sus operaciones de transportación; pudiendo ser el embarcador, el consignatario o alguna otra agencia 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: Es la persona física o moral que por sí o por mandato de otro; está facultado por virtud del conocimiento de embarque maestro (master) o domestico (house) a recibir y liberar la carga que va dirigida a él.

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.

Coloader: 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.

Conocimiento de Embarque Maestro: Es el documento que expide 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. Constituye el contrato de transporte marítimo de mercancías.

Conocimiento de Embarque Domestico: Es el documento que expide el Agente de Carga en origen respecto de la mercancía y se emite en correlación con el Conocimiento de Embarque Maestro.

Guía Aérea: Constituye el contrato de transporte aéreo de mercancías.

Demoras. El cargo económico generado de forma diaria y por cada contenedor que cobra la línea transportista dueña de los contenedores por la no devolución en tiempo libre de demoras de los contenedores vacíos.

Almacenajes o Estadías. El cargo económico generado de forma diaria y por cada contenedor que cobra el almacén, patio o recinto aduanal por la estancia de los contenedores.

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 y consecuencia 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 con la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, 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 expresamente y declinan competencia diversa alguna que pudiese concursar.

- 2.2. Competencia. Las partes aceptan la aplicación de la legislación mexicana y para la competencia en caso de controversia acuerdan someterse a los Tribunales con sede en la Ciudad de Mexico, renunciando clara y terminantemente las partes al fuero que la ley les concede y a cualquier otro que por razón de sus domicilios presentes o futuros pudiesen corresponderles. Esta sumisión expresa constituye un hecho notorio al ser el documento de conocimiento público por encontrarse en una dirección electrónica. 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. En operaciones contratadas en el extranjero e incumplidas en el extranjero por personas contratantes con residencia en el extranjero, la competencia por ley internacional es la que deriva de los documentos que amparan los embarques, sea el conocimiento de embarque, guía aérea o carta porte por esta razón cualquier acuerdo que hubiera entre particulares y de acuerdo a la ley mexicana en correlación a la normatividad internacional es nula ya que en conflictos legales internacionales la regulación y competencia se encuentran reconocidas en las reglas establecidas en los mismos documentos de embarque siendo entonces que en el carácter de CARGO & MERCHANDISE LOGISTICS, S. DE R.L. DE C.V. al ser agentes de carga esta regulación se le aplica en los mismos términos que al transportista y en consecuencia será competente el tribunal del país que corresponda al domicilio del demandado.

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 con el 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 del 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 con 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 con 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 “*coloader*”, 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 contratar al agente de carga para coordinar a la transportación internacional de cargas, se declara y se acepta que el contratante del agente de carga 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 último de la operación que es el de la coordinación logística para el transporte de 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 con el artículo 285 del Código de Comercio vigente 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 esta 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 cliente deberá solicitar al Agente de Carga previo y por escrito la contratación de un seguro que cubra el daño o la pérdida de la carga. Las mercancías y el contenedor vacío deben viajar asegurados por el Cliente. La empresa no se hace responsable de ningún cargo por daños a la carga o deducibles de seguro.

- 4.7.4. 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.
- 4.7.5. Para el efecto de la responsabilidad del Agente de Carga respecto de aquellas operaciones en las cuales resulte siniestrada parcial o totalmente la carga objeto del servicio para efectos de la acción de regreso que derive de el que la asegurada haya pagado al cliente la reparación del daño o indemnización por la pérdida en esta vía de regreso que la aseguradora intentara, el Agente de Carga no será responsable, toda vez que por la naturaleza de la actividad de la coordinación logística el Agente de Carga no es causante directo ni indirecto de la causa del daño, sino lo serán los porteadores efectivos que hubieren actuado con culpa o responsabilidad o incluso las omisiones que se hayan dado en instrucciones por los propios interesados.
- 4.7.6. En los casos en que el interesado o cliente o consignatario final de la carga como consecuencia de algún daño o faltante en la carga objeto del servicio pida al Agente de Carga alguna carta responsiva o presente alguna reclamación administrativa respecto del servicio, el Agente de Carga no estará obligado a emitir tal responsiva o responder reclamación alguna, toda vez que por la propia naturaleza y actividad del Agente de Carga no se encuentra en el límite de sus obligaciones determinar o definir alguna conclusión respecto de la reclamación por lo que su intervención será únicamente coadyuvar a favor del cliente con los responsables. Excepcionándose desde este momento cualquier valor legal de imputación de responsabilidad que a estos actos pretendiera dárseles.

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 con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 5.2 Responsabilidad. Los términos en los que se obliga la empresa Naviera son los señalados en el anverso del Conocimiento de Embarque Maestro (Bill of Lading) de la línea de transporte, de conformidad con los artículos 98, 100 fracción X, 101, 102 de la Ley de Navegación y Comercio marítimos de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales vigentes. Toda vez que, en virtud de un contrato de transporte de mercancías 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 la Naviera. 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 retrasos 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 con la naturaleza de la actividad que realice y en los términos en los que se obligó.

- 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 de responsabilidad absoluta de ellos determinen el abandono de dichas mercancías, este acto no le liberará al cliente, consignatario o dueño de las mismas de pagar los servicios de coordinación de transporte entendiendo por ellos el pago del servicio de agencia y el servicio de transporte otorgado por los transportistas efectivos, así como los gastos accesorios derivados de la operación como son los gastos de demoras, almacenajes o estadías en los recintos ya que por su naturaleza jurídica será siempre obligación del cliente consignatario o contratante del servicio de agencia. Todos los gastos generados por demoras o almacenajes serán pagados por el cliente al Agente de Carga, incurran o no en abandono las mercancías.
- 5.6 Queda exenta la agencia de carga del pago de estos gastos accesorios y tendrá acción legal está 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 proveedor coadyuvará 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 será en los mismos términos que lo establezca el documento que 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; 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 este contrato.
- 5.9 Respecto de la cláusula anterior en los casos en donde el agente carta con certificación IATA ejecuta un servicio, este deberá ser solicitado y encargado por el cliente en los términos de estas cláusulas y en el caso de problemática respecto del transporte en lo particular la agencia y el cliente reconocen la reglamentación específica de la IATA así como de los acuerdos internacionales y que hayan sido ratificados por México, en este entendido en caso de conflicto las partes se someterán al procedimiento de reclamación ante la línea aérea correspondiente y una vez agotada esta instancia se podrá recurrir al arbitraje en los términos de la reglamentación (International Air Transport Association).
- 5.10 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 afecto de que este realice la gestión que corresponde.

- 5.11 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 en el apartado relativo a la competencia.
- 5.12 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 esta cuando así sea necesario.
- 5.13 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.
- 5.14 En caso de incumplimiento por parte del cliente respecto del pago del servicio y del pago del flete este será responsable frente al agente de carga toda vez que a través de estas condiciones se tiene la aceptación expresa de las condiciones y características del servicio solicitado y contratado a CARGO & MERCHANDISE LOGISTICS, S. DE R.L. DE C.V. y la cotización de tarifas, aceptando desde este momento que a efecto de la ejecución del servicio de coordinación logística, se les hace saber y son conocedores de los medios de transporte requeridos, maniobras y demás elementos necesarios para el cumplimiento del servicio solicitado, obligándose a no objetar el pago correspondiente a los servicios y gastos que al efecto de su ejecución hayan sido necesarios y los cuales les son notificados a la solicitud del servicio.
- 5.15 En el caso del servicio de transporte para viaje completo o a puerto específico o terminal, en todos los casos, se entenderá 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 a su 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 del seguro que por ley debe tener y ofrecer estando obligado a especificar lo que cubre dicho seguro. teniendo la obligación de responder en los casos de responsabilidades penales que se deriven respecto de la carga objeto del servicio.

5.16 Para el caso estipulado en el punto inmediato anterior, en los casos de que el full sea integrado por distintos proveedores o dueños, el o los proveedores deberán nombrar un representante común, con la legitimación para celebrar éste tipo de convenio, quien 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.

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 esta 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 el cliente *“que dice ser que es”*.
- 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 amparan las facturas emitidas por el servicio, 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 para transportar deberá de estar debidamente empacada y embalada de acuerdo con la mercancía de que se trate, siendo esto responsabilidad absoluta del cliente.
- 6.5. El cliente ratifica la responsabilidad ante el Agente de Carga, garantizando el valor, gastos, trámites, demoras por la no devolución de los contenedores en tiempo libre de demoras y daños al contenedor (es) en los que se transporte la mercancía objeto del servicio, así como de los gastos accesorios como demoras y almacenajes que se generen por concepto de la ejecución del servicio de transporte en la modalidad de coordinación logística y reexpedición de carga; manifestando y asumiendo el carácter de consignatarios finales y manifestando la incondicional obligación de pago de cualquiera de los gastos generados distintos del pago del servicio y flete.

- 6.6. El cliente otorga la más amplia y completa responsabilidad que en derecho corresponda a efecto de garantizar a favor de CARGO & MERCHANDISE LOGISTICS, S. DE R.L. DE C.V. amparar todas y cada una de las obligaciones tanto directas como accesorias que respecto a los servicios de coordinación logística se prestan a favor de la persona moral o física que representen, así como la directa responsabilidad del volumen, naturaleza y cantidad de la carga que se consigne a CARGO & MERCHANDISE LOGISTICS, S. DE R.L. DE C.V. como agente de carga. Responsabilidad que se asume también ante proveedores y terceros que intervienen en el servicio.
- 6.7. El cliente acepta expresamente las condiciones y características del servicio solicitado y contratado a CARGO & MERCHANDISE LOGISTICS, S. DE R.L. DE C.V. y la cotización de tarifas, aceptando que a efecto de la ejecución del servicio de coordinación logística, se le ha hecho saber y es conocedor de los medios de transporte requeridos, maniobras y demás elementos necesarios para el cumplimiento del servicio solicitado, obligándose a no objetar el pago correspondiente a los servicios y gastos que al efecto de su ejecución hayan sido necesarios y los cuales les fueron notificados a la solicitud del servicio.
- 6.8. El cliente acepta que la Agencia de Carga le ha notificado y tiene conocimiento de contar con días libres de demoras de acuerdo con el calendario hecho llegar; manifestando que a partir del siguiente día del último día libre de demoras comenzaran a generarse los gastos accesorios de demoras y almacenajes a razón de los montos establecidos por los proveedores y las terminales y para este efecto el presente acuerdo hace a su vez de la formal notificación de mora en caso de exceder el referido número de días libres; las demoras empezaran a contar a partir del día inmediato posterior a la fecha de terminación de operaciones de descarga del buque.

7. ACCIONES QUE SE DERIVAN DE ESTE 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 de los servicios la Agencia le haya prestado.
- 7.3 Por el error o mala fe del corresponsal en los servicios coloader, en donde por causa del agente en origen o bien la agencia 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 Por el incumplimiento del cliente del pago de los gastos accesorios que se generen del servicio prestado. Incluyendo demoras, almacenajes, estadías.
- 7.5 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.
- 7.6 Por error, negligencia y/o mala fe del agente coloader, 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. INSTRUCCIONES DEL SERVICIO.

8.1. La instrucción de solicitud de servicio debe ser entregada al Agente de Carga por escrito, conteniendo al menos la siguiente información: Tipo de carga especificando contenido, cantidad, peso (bruto/neto) y dimensiones de los bultos; descripción y su clasificación; tipo de embalaje; Lugar de recepción y entrega; Instrucciones y condiciones concernientes al embarque, medio de transporte (marítimo / aéreo / terrestre); instrucciones de manejo, Instrucciones específicas en lo que corresponde al modo de transporte (FCL/LCL/Consolidado) y a la emisión de documentos.

8.2. En el caso de instrucciones de transporte sean proporcionadas por el cliente de forma telefónica, el cliente deberá confirmarlas al agente de carga por escrito, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la solicitud del servicio.

8.3. A falta de instrucciones precisas, el cliente solicitará al Agente de Carga la coordinación de transporte y logística que incluye la selección de los medios y las formas más apropiadas para subcontratar el transporte.

8.4. Es responsabilidad del cliente la transmisión de esta información en forma correcta y completa al Agente de Carga. En caso de discrepancia el agente de carga informará al cliente, con el objeto de aclarar las discrepancias que hubiere.

8.5. Para todos los efectos legales, el cliente será la persona física o moral, que le solicite los servicios de coordinación logística y transporte, ya sea para importación o exportación estando obligado el cliente a pagar los servicios. En caso de que, en el transcurso de la operación, existiera un cambio de consignatario mencionando o instruido por el 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 obligado a pagar fletes y cargos accesorios es el cliente que solicitó el servicio. Siendo importante mencionar, que en caso de darse estas 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.

8.6. Respecto de la solicitud de servicio o carta de instrucciones que haga el interesado al Agente de Carga deberá ser precisa y congruente en todos sus elementos particularmente en género, especie, cantidad y naturaleza de la carga, por lo que en caso de que en la ejecución del servicio de coordinación logística resultare alguna variación en cualquiera de estos elementos que comunicara al Agente de Carga algún proveedor de transporte o interventor aduanal, el Agente lo reportará al cliente, por lo que si de esta variante entre lo declarado por el cliente y la verificación real de la carga se derivaran cargos extras o retrasos del servicio (ETD o ETA), estos serán en todo momento

responsabilidad del que emitió la carta de instrucciones o solicitud del servicio, siendo entonces que si de esta discrepancia fortuita, culposa o dolosa también resultara alguna afectación al Agente de Carga, generación de gastos accesorios, o alguna sanción civil, administrativa o consecuencia penal el cliente deberá pagar dichos cargos, asumir dicha responsabilidad, pagar daños y perjuicios que se generen o intervenir para eximir al Agente de Carga de cualquier consecuencia legal, penal o administrativa.

8.7. 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 derive en la detención de la mercancía y la imposibilidad de dar término a la operación y el servicio por parte del agente de carga, el cliente será responsable frente al agente de carga y al transportista efectivo 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 el resarcimiento y pago de daños y perjuicios.

8.8. Las cotizaciones de servicios no incluyen maniobras en puerto de carga y puerto de descarga, demoras, estadías, ni cualquier servicio especificado claramente. No se contemplan gastos en destino a menos que se especifique I-Aplica para carga general, estibable, no peligrosa, no sobredimensionada, a menos que se especifique lo contrario.

8.9. En el posicionamiento de contenedores, así como en la recolección de embarques consolidados no se incluyen los costos de carga y descarga de la mercancía a menos que se especifique.

8.10. Para embarques consolidados se debe mencionar junto con la solicitud de recolección las medidas exactas de las piezas a cargar para determinar el tipo de vehículo a enviar. De no contar con esta información con anticipación CARGO & MERCHANDISE LOGISTICS, S. DE R.L. DE C.V. no será responsables de cualquier costo adicional tal como fletes falsos entre otros que resulten del que la mercancía no quepa en el vehículo enviado.

8.11. Los tiempos de tránsito al lugar de carga y/o descarga están sujetos a cambio con o sin previo aviso por diversas circunstancias fuera de nuestro control por lo que no podemos ser responsables de costos como pueden ser, rentas de equipo de carga y/o descarga, honorarios de empresas que tengan que hacer revisiones de las mercancías, tiempos extras de personal, entre otros.

8.12. Todas las recolecciones de mercancías y o posicionamientos de contenedores se realizan en horario abierto de 09:00 horas a 18: 00 horas según cada centro de servicio.

8.13. El tiempo de tránsito en recolecciones de mercancía y posicionamiento de contenedores es considerado a partir de que la mercancía sale a ruta y se ajustan exclusivamente a días hábiles.

8.14. En caso de generar movimientos en falso en la recolección de mercancías o posicionamiento de contenedores por cancelación o solicitud de vehículo con limitantes de volumen/peso, el servicio se cobrará al 100%.

8.15. Tarifas y vigencia de las mismas sujetas a cambios con o sin previo aviso.

8.16. Los itinerarios, rutas y tiempos estimados de travesía, así como cancelaciones de puertos de escala están sujetos a cambio con o sin previo aviso, y sin responsabilidad para la empresa.

8.17. Para embarques DDP o DDU el Consignatario de la mercancía debe cumplir con todas las regulaciones aduanales del país en destino y proporcionar los documentos e información requerida y certificados que apliquen. Los embarques DDP o DDU pueden ser sujetos a inspecciones que demoren el trámite aduanal y generen costos adicionales.

8.18. Para embarques LCL/FCL, el llenado y el vaciado del contenedor es por cuenta y responsabilidad del Embarcador en el país de origen y del Consignatario en el país destino.

8.19. Para embarques LCL los costos marítimos, terrestres y aduanales pueden variar, tanto en origen como en destino si el peso y medidas son diferentes a los proporcionados originalmente, así como por mercancía peligrosa no declarada como tal.

8.20. Para embarques LCL con rutas con transbordo se requiere factura comercial la cual proporcionara el cliente.

8.21. Desde el momento de aceptación de la cotización se entiende su autorización en calidad de Consignatario del Conocimiento de Embarque House para que, en los servicios FCL en los que no se retire el contenedor de la terminal portuaria dentro de los días libres de demoras, se inicie el trámite de desconsolidación del contenedor que ampare el servicio y dejar las mercancías en depósito en el almacén portuario que a discreción se elija, a fin de evitar cobros de la Línea Marítima por concepto demoras en la devolución del contenedor. Todos los gastos que se generen por la maniobra de traslado y descargue de contenedor, así como los almacenajes y demás necesarios para la liberación de la carga de dicho almacén serán por cuenta y cargo del consignatario, incluyendo sin limitar, los costos de flete terrestre adicional para los servicios *All in* toda vez que, en este supuesto, quedarían sin validez las tarifas ofertadas para este tipo de servicios. De igual forma nos deslindamos de cualquier faltante, pérdida o daño a las mercancías, por, o a consecuencia de dicha maniobra. Lo anterior sin perjuicio de los plazos y procedimientos marcados en el artículo 29 de la Ley Aduanera y demás relativos y aplicables para las cargas en abandono.

8.22. Para los contenedores que generen almacenajes por cualquier causa, la terminal cobrará adicional un cargo administrativo, que tendrá que cubrir el Exportador y/o Consignatario de acuerdo al Inconterm pactado.

8.23. Embarques con valor factura superior a USD 50,000 (CINCUENTA MIL DOLARES AMERICANOS) pueden estar sujetas a recargos adicionales en algunas rutas específicas. Por favor consultar.

8.24. Todos los embarques a/o vía Estados Unidos de Norte América deben de cumplir con las regulaciones del US CUSTOMS AND BORDER PROTECTION (www.cbp.gov).

8.25. Para embarques con certificado EUR-1 u otros, la responsabilidad de su contenido recae en las partes interesadas, por lo que nuestra intervención es limitada.

8.26. Todos los embarques deben cumplir con la NOM-144-SEMARNAT-2012 sobre medidas internacionales fitosanitarias para el embalaje de madera.

8.27. Todos los embarques deben cumplir con la NOM-012-SCT-2-2014 sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

9. RESPONSABILIDAD DEL PAGO.

9.1. El cliente pagara al Agente de Carga por los servicios prestados contra facturación.

9.2. El Agente de Carga cobrara al cliente los conceptos generados por concepto de fletes, servicios, gastos accesorios generados en su caso, antes de la liberación del embarque al cliente.

9.3. El cliente es responsable de pago de impuestos, derechos aduanales y transportes directos no contratados por la Agencia de Carga.

10. LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.

10.1. El Agente de carga en ejercicio de su actividad selecciona y contrata transportistas, agentes aduanales y otros, de conformidad con el servicio solicitado por el cliente, estos entes serán considerados terceros independientes al Agente de carga, la carga al estar en poder de los terceros que intervienen queda sujeta a la responsabilidad de los que la tengan en su poder en cuanto a pérdida, daños, gastos o retraso en la entrega de conformidad con las estipulaciones y condiciones de los agentes terceros que intervienen. En consecuencia, el Agente de Carga no será responsable por pérdida, daño, robo, gasto o retraso sufrido en la carga por cualquier motivo mientras la misma esté en custodia, tenencia o control de terceros.

10.2. La responsabilidad del 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 de transporte.

10.3. 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 del cliente por escrito de aclaración o de reclamación ante la misma agencia de carga, y previo análisis y estudio que haga el área contenciosa de la agencia; se podrá estimar una indemnización, misma que será en razón de los siguientes términos, montos y cantidades:

- La indemnización que correspondiera realizar por parte de la Agencia de Carga no excederá de: USD \$ 3.00 (TRES DOLARES AMERICANOS) por kilogramo de peso bruto, en transporte aéreo o a 15 días de salario mínimo vigente en la Ciudad de Mexico por tonelada o cuando se trate de embarques marítimos cuyo peso sea mayor de 200 kg pero menor de 1000 kg y a 4 días de salario mínimo por remesa cuando se trate de embarques con peso de 200 kg. Sin exceder la suma de USD \$500.00 (QUINIENTOS DOLARES AMERICANOS) por embarque. Por pérdida o daño de la mercancía. (Esto solo en caso de que dicha mercancía se encuentre bajo su custodia y se acredite la responsabilidad del agente de carga).

10.3. Si existe documento de transporte expedido por el Agente de Carga las limitaciones de su responsabilidad se limitarán a lo expresado en este documento.

10.4. El Agente de carga no será responsable en relación con ninguna pérdida, daño o gasto que diga el cliente que tuvo, 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.

10.5. 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 estos, 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.
- j. la liberación de la carga objeto del embarque cuando existan pagos pendientes por parte del cliente por cualquier concepto, fletes, servicios, gastos accesorios, demoras o almacenajes sin que pueda considerarse como retención ilegal de mercancía o abuso de confianza por parte del Agente de Carga siendo en todo caso materia de controversia mercantil o civil pero nunca penal, debiendo el cliente exhibir ante la autoridad los comprobantes de pago respectivos de la carga.

10.6. En ninguna circunstancia el Agente de carga será responsable por daños atribuidos a retraso en la entrega de la carga.

10.7. 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.

10.8. En ninguna circunstancia el Agente de carga será responsable si la carga ha sido transportada por el cliente o su representante directamente.

10.9. 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, dimensiones o descripción de la carga.

11. PERIODO DE NOTIFICACION O AVISO DE VARIANTES EN LA CARGA O SERVICIO.

11.1. 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.

11.2. Los pagos de las facturas del Agente de Carga 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 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, 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.

12. RESPONSABILIDAD DEL AGENTE DE CARGA.

12.1. El Agente de Carga informara 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.

12.2. 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.

13. PENALIZACIONES.

13.1. Cuando el cliente incumpla el pago de gastos accesorios derivados del servicio prestado, será acreedor a una penalización consistente en el 50% adicional del monto generado facturado, monto que deberá pagar a la Agencia de Carga.

13.2. El Cliente será responsable de daños y perjuicios que cause a la Agencia de Carga cuando estos se deriven de incumplimiento de pago de servicios, gastos accesorios como es el caso de demoras o almacenajes.

Dicho contrato se hace del conocimiento del cliente a través de los correos electrónicos que se intercambiaron entre las partes en donde se refiere la liga electrónica de la aceptación de dichos términos y condiciones del servicio. La comunicación vía electrónica entre las partes constituye uno de los medios de intercambio de información predominante en las operaciones de comercio internacional.

Este contrato constituye conforme a la ley un hecho notorio al ser un documento de conocimiento público por encontrarse en la dirección electrónica especificada en los correos electrónicos emitidos por el personal de la Agencia de Carga y estar radicada en la página electrónica:

www.cmlogistics.com.mx/clausulado-de-servicios.html “

“Todas las solicitudes, ofertas, cotizaciones y realización de servicios de agencia y de coordinación de servicios de transporte en la modalidad de agencia de carga, implica la aceptación de los clientes y proveedores de las condiciones generales de la empresa prestadora del servicio establecidas en: www.cmlogistics.com.mx/clausulado-de-servicios.html

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.

Normalización

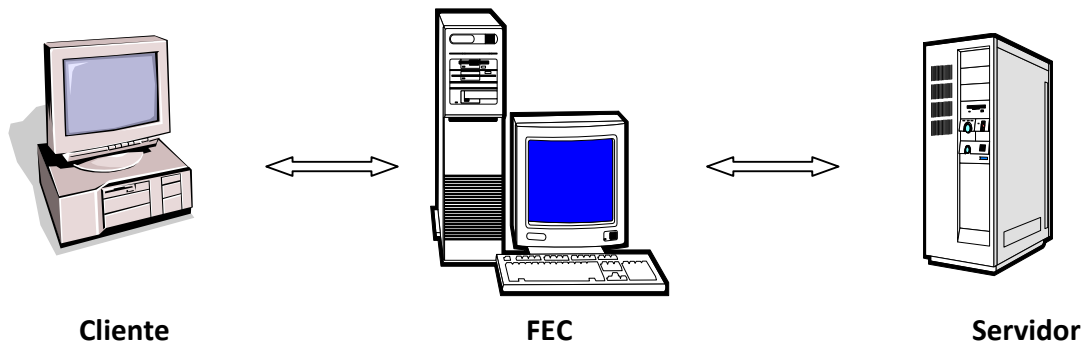
La Ley Federal sobre Metrología y Normalización establece que las Normas Oficiales Mexicanas se constituyen como el instrumento idóneo para la protección de los intereses del consumidor, en la fecha 20 de marzo de 2002 el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Seguridad al Usuario, Información 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. Esta 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 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.



Registro de derechos intelectuales en trámite. Miguel Ángel Trujillo Molina