

CONDIÇÕES GERAIS DE NEGÓCIOS ("CGN")
FCA COMERCIO EXTERIOR E LOGISTICA LTDA.
CNPJ: 00.639.367/0003-11

771055

O objetivo deste documento é definir as condições sob as quais os serviços da **FCA COMERCIO EXTERIOR E LOGISTICA LTDA.** (doravante: o prestador de serviços ou **CONTRATADA**) são prestados, em qualquer capacidade, seja como agente, transitário, despachante aduaneiro, NVOCC, afretador, agente marítimo, agente de transporte aéreo, transportador, operador logístico, armazenador, empresa de embalagem, prestador de serviços de elevação e movimentação, depósito de contêineres, operador portuário, etc., para mercadorias de todos os tipos, de todas as origens, para todos os destinos.

Salvo acordo expresso em contrário por escrito, estes termos e condições gerais prevalecerão sobre quaisquer termos e condições anteriores e sobre quaisquer termos e condições contrários estipulados pelo cliente/contratante, como os termos e condições de compra deste último, pedidos de compra ou qualquer contrato anterior. Qualquer compromisso ou transação com o prestador de serviços implica a aceitação integral e sem reservas destes termos e condições gerais pelo cliente/contratante, que concorda em se vincular a eles no momento da aceitação do orçamento fornecido pelo prestador de serviços.

Estas Condições Gerais de Negócio ("CGN") aplicam-se a embarques cuja operação seja coberta ou não por Conhecimento de Embarque emitidos pela **CONTRATADA** ou padrão da **CONTRATADA**, sendo aplicável ainda a operações de simples desconsolidação, cobertas por Conhecimentos de Embarque de terceiros (Consolidadores/NVOCC estrangeiros ou *Freight Forwarders* estrangeiros), e a operações não cobertas por Conhecimentos *House*, mas sim diretamente por Conhecimentos *Master* ou Únicos (embarques diretos agenciados ou intermediados pela **CONTRATADA** em que o **CONTRATANTE** figure como *Shipper* ou *Consignee*).

As condições ora estabelecidas são complementares aos Conhecimentos de Embarque e aos demais documentos de transporte, abrangendo os serviços acordados e obrigações assumidas, incluindo propostas comerciais e confirmações de reserva de praça (*Booking*), mas no caso de qualquer conflito entre estas "CGN" e outras regras, estas "CGN" prevalecerão.



Os termos e condições estão sujeitos a alterações a qualquer momento, a critério do prestador de serviços, e estão disponíveis em <https://fcalog.com.br/>.

Os termos e condições gerais aplicáveis são aqueles em vigor na data do pedido realizado pelo cliente/contratante.

Todos os serviços prestados são baseados nas Regras Modelo FIATA, versão mais atual, salvo estipulações em contrário acordadas com o contratante. Aplicam-se ainda as Convenções de Haia com suas modificações, a Convenção de Varsóvia conforme alterações do Protocolo de Montreal e seguintes que venham a ocorrer, e as condições previstas nos Conhecimentos de Embarque de cada operação.

No transporte de cargas pelo modal terrestre rodoviário, aplica-se a Lei n. 11.442/07. No tocante ao transporte rodoviário internacional de cargas, aplicam-se as regras da Convenção CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road), naquilo que não contrariar a Lei n. 11.442/07. Estas Condições Gerais aplicam-se a embarques cuja operação seja coberta ou não pelo Conhecimento de Embarque padrão da CONTRATADA ou de NVOCC pertencente ao seu grupo econômico ou com quem tenha acordo operacional, sendo aplicável ainda a operações de simples desconsolidação, cobertas por Conhecimentos de Embarque de terceiros (Freight Forwarders ou NVOCC estrangeiros).

1. Definições

1.1. Para todos os fins e efeitos destas "CGN", as seguintes expressões e termos definidos iniciados em letra maiúscula terão os significados indicados abaixo:

- a) "Bill of Lading" (Conhecimento de Embarque), como usado neste documento, inclui Conhecimentos de Embarque convencionais, bem como faturas eletrônicas e expressas, "Airway Bills of Lading" (AWB) e todos os documentos semelhantes, seja qual for o modal contratado.
- b) "Transporte" significa a totalidade das operações e serviços agenciados, promovidos ou realizados pela **CONTRATADA**, por si ou por meio de terceiros, em favor do **CONTRATANTE** ou de terceiros no interesse dele.



- c) "taxas" significa frete, frete morto, *Demurrage*, *Detention*, *Longstanding*, THC (capatazia) e todas as despesas e obrigações pecuniárias a serem pagas pelo **MERCADOR/CONTRATANTE**.
- d) "Contêiner" é o equipamento de bordo utilizado para acondicionar mercadorias. Não constitui embalagem, mas sim equipamento de transporte.
- e) "Bens" significa as cargas ou mercadorias recebidas para transporte e descritas no Conhecimento de Embarque, bem como qualquer recipiente não fornecidos por ou em nome da transportadora.
- f) "Comerciante/Mercador" (*Merchant*) é o contratante dos serviços e compreende o remetente ou expedidor (*Shipper*), destinatário, consignatário, titular do Conhecimento de Embarque, proprietário das mercadorias, endossatário dos Conhecimentos de Embarque ou a pessoa que tenha direito à posse ou propriedade das mercadorias. Por **CONTRATANTE** entendem-se também quaisquer terceiros que assumam solidariamente responsabilidades perante a **CONTRATADA** e/ou seus agentes e/ou o agente no porto estrangeiro. São todos conjunta e solidariamente responsáveis pelas obrigações contraídas ao contratar os serviços da **CONTRATADA** e de terceiros por ela contratados, independentemente do INCOTERM adotado para a compra e venda internacional.
- g) "Transportador" significa o armador, companhia aérea ou transportador terrestre (rodoviário, ferroviário ou dutoviário). É o emitente do Conhecimento de Embarque (independentemente do modo de transporte) e seus agentes nos portos de carga ou descarga.
- h) "Veículo" significa a embarcação, caminhão, aeronave ou outro meio designado para transportar as mercadorias.
- i) "Frete" deve ser entendido não apenas como a contribuição declarada sob essa rubrica, mas também seus componentes, como despesas de transporte interno (*inland*), manuseio, movimentação, despesas e todas as demais necessárias à realização do transporte internacional. O **CONTRATANTE** está ciente que há modelos diferentes de contratação de frete, e que a depender do modelo adotado o valor do frete é variável, e o custo final somente será definido após o embarque das mercadorias. O **CONTRATANTE** também está ciente que a diferença no modelo de contratação poderá impactar em maior demora para entrega das cargas, em razão de questões operacionais.


H

- j) "Embarque": grupo de mercadorias, embaladas (paletes, contêineres etc.) ou não, efetivamente disponibilizadas à **CONTRATADA** e listadas sob o mesmo título para o mesmo envio.
- k) "Encomenda": um objeto ou um conjunto material composto por vários objetos, independentemente de seu peso, dimensões ou volume, constituindo uma unidade de carga entregue à **CONTRATADA** (caixa, engradado, contêiner, fardo, rolo, palete cintado ou envolvido por filme plástico pelo cliente etc.), embalado pelo **CONTRATANTE** antes da aceitação, mesmo que o conteúdo seja detalhado no documento de entrega.
- l) "Convenção CMR": Convenção de Genebra sobre o Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR), de 19 de maio de 1956.

2. PREÇO DOS SERVIÇOS

Os preços são calculados com base nas informações fornecidas pelo **CONTRATANTE**, considerando os serviços a serem prestados e a natureza, peso e volume das mercadorias a serem transportadas, armazenadas, preparadas, embaladas ou acondicionadas.

As cotações dependem das taxas de câmbio vigentes no momento em que são fornecidas. Também estão sujeitas às condições e tarifas dos subcontratados, bem como às leis, regulamentos e convenções internacionais aplicáveis.

Caso um ou mais parâmetros que influenciam o preço sejam alterados após a emissão da cotação, incluindo por substitutos do prestador de serviços, de forma que sejam obrigatórios contra o último, e mediante comprovação fornecida pelo mesmo, os preços fornecidos na cotação serão ajustados nas mesmas condições; o mesmo se aplica em caso de qualquer evento imprevisto que leve, em particular, à modificação das rotas de transporte planejadas. Conforme modalidade de frete contratado, o valor poderá ser alterado para refletir a importância praticada no momento do embarque.

O preço dos serviços prestados pela **CONTRATADA** poderá sofrer acréscimo, sem que se requeira aprovação prévia do **CONTRATANTE**, se no momento da execução de qualquer serviço for identificado erro sanável (critério subjetivo da **CONTRATADA**) que permita a continuação dos serviços, mas que para tanto sejam necessários equipamentos adicionais ou diferentes, rotas alternativas, métodos mais dispendiosos, ou qualquer outra despesa não prevista em proposta.



Os preços não incluem direitos, impostos, taxas e contribuições devidas em aplicação de qualquer regulamentação fiscal ou aduaneira (como tarifas de importação, selos etc.).

3. OBRIGAÇÕES DO CONTRATANTE

As responsabilidades e obrigações do **CONTRATANTE** consistem em:

- a) A descrição e as informações sobre as mercadorias declaradas no Conhecimento de Embarque são de responsabilidade do **MERCADOR** (Merchant)/**CONTRATANTE**, que responderá por quaisquer ônus decorrentes de informações ou declarações inexatas, inclusive multas aduaneiras e custos operacionais para correção de tais dados (taxa de carta de correção e multas aduaneiras).
- b) A inclusão e a exatidão de qualquer informação que seja inserida no Conhecimento de Embarque a pedido do **CONTRATANTE** (tais como: NCM, descrição, temperatura, dados a respeito de Carta de Crédito, Licença de Importação, Contrato Comercial, Certificados de Qualidade e outros, Fatura e/ou número de ordem de compra, detalhes de outro contrato do qual a **CONTRATADA** não faça parte) são de total responsabilidade do **CONTRATANTE**. A **CONTRATADA** não se responsabiliza pela exatidão das informações recebidas e fará jus ao recebimento de indenização no caso de dados inexatos no Conhecimento de Embarque ou Contrato de Transporte. O **CONTRATANTE** reconhece que a **CONTRATADA** não tem conhecimento sobre o valor da carga e não tem conhecimento dos negócios e compromissos relacionados à carga.
- c) O **CONTRATANTE** garante ter cumprido todas as leis, regulamentos e exigências das autoridades intervenientes na operação de comércio e transporte internacional, e pagará todos os impostos, taxas, multas, despesas e prejuízos incorridos ou sofridos por razão de qualquer ilicitude, incorreção ou insuficiência de informações, marcação, numeração, estufagem, endereçamento ou quaisquer outros elementos relativos às mercadorias e à operação.
- d) O **CONTRATANTE** garante ainda que as mercadorias sejam embaladas e estufadas de forma adequada para suportar os riscos inerentes ao transporte, tendo em conta a sua natureza e em conformidade com as leis, regulamentos e exigências (legais e técnicas) aplicáveis. Está ciente que embalagens para comercialização final poderão não ser adequadas ao transporte, por sua fragilidade a pressões e outros elementos externos que poderão prejudicar a qualidade e apresentação das mercadorias.




- e) O **CONTRATANTE** está ciente que no caso de contêineres refrigerados, deverá atentar às regras técnicas de pré-refrigeração (pre-cooling), bem como fornecer carta de temperatura para assegurar que os contêineres sejam ajustados para a temperatura desejada (set point), sem prejuízo do registro fotográfico no momento da estufagem. O **CONTRATANTE** está ciente, ainda, que a correta distribuição das cargas dentro dos contêineres é fator essencial para que a refrigeração seja adequada. Para cargas ventiladas, deverá apresentar carta de ventilação
- f) O **CONTRATANTE** reconhece ainda que a **CONTRATADA** não tem conhecimento sobre eventual periculosidade das cargas, o que deve ser expressamente informado no momento da contratação, inclusive para avaliação de viabilidade técnica e segurança do transporte.
- g) As mercadorias que são ou podem tornar-se perigosas, inflamáveis, prejudiciais ou que sejam ou possam se tornar passíveis de danificar qualquer propriedade ou quem quer que seja, devem ser oferecidas ao transportador para o transporte com o consentimento expresso prévio por escrito da **CONTRATADA** ou do transportador. O contêiner ou outro equipamento de transporte utilizado para acondicionar as mercadorias deve ser corretamente marcado de forma a indicar a natureza e o caráter de tais artigos, permitindo assim a imediata identificação de seu conteúdo. Caso as mercadorias sejam entregues para transporte sem autorização por escrito ou sem as devidas marcações, ou, se na opinião do transportador (armador, companhia aérea, transportador terrestre, outro) ou da **CONTRATADA**, os artigos são ou podem tornar-se de natureza perigosa, inflamável ou prejudicial, os mesmos podem, em qualquer momento, ser destruídos, eliminados, abandonados ou tornados inofensivos, sem compensação para o **CONTRATANTE** e sem prejuízo daquilo que seja devido ao transportador ou à **CONTRATADA**.
- h) O **CONTRATANTE** será responsabilizado por qualquer perda ou dano de qualquer natureza, inclusos, mas não limitados, a contaminação, sujeira, *Detention*, *Longstanding* e *Demurrage* antes, durante e após o transporte das mercadorias, bem como avarias ao veículo e seus equipamentos, contêineres e danos a interesses de terceiros.
- i) Em caso de avaria no contêiner, independentemente de seu estado, será obrigatória a devolução ao armador em local por ele designado, para que haja avaliação técnica das condições do equipamento e se defina eventual valor a ser indenizado (por reparos, lavagem ou até mesmo perda total). Somente o pessoal técnico do armador está autorizado a definir se o contêiner tem condições de reparo ou se deverá ser reconhecida perda total do equipamento. Independentemente do estado do contêiner, o **CONTRATANTE** obrigatoriamente deverá devolvê-lo ao armador no local por ele apontado.



j) O **CONTRATANTE** deverá defender, indenizar e isentar de responsabilidade o transportador e a **CONTRATADA** contra qualquer perda, dano, reclamação, responsabilidade ou despesa de qualquer natureza decorrentes de qualquer violação, quer do Conhecimento de Embarque (ou outro documento de transporte) e/ou destas "CGN", bem como em caso de descumprimento de qualquer obrigação legal, ou de qualquer causa relacionada aos produtos para que a transportadora e a **CONTRATADA** não sejam responsáveis. Em caso de correções necessárias para o Conhecimento de Embarque ou o Manifesto de Carga, o **CONTRATANTE** será responsável tanto pelas multas quanto pelas taxas que possam ser lavradas e/ou cobradas como resultado daquelas. A fim de executar as alterações solicitadas, o transportador ou a **CONTRATADA** podem solicitar uma carta de indenização e uma garantia financeira, tal como um depósito. Essas garantias visam proteger o transportador e a **CONTRATADA** contra as multas que podem ser aplicadas de acordo com a legislação aduaneira Brasileira ou do porto/aeroporto de destino.

k) A **CONTRATANTE** declara conhecer e atender os requisitos dos Critérios de Segurança do Programa Brasileiro OEA e ABNT NBR ISO 28000 Especificação para Sistemas de Gestão de Segurança para a Cadeia Logística, visando a segurança das operações ligadas a cadeia logística. Para isso, a mesma se dispõe a cumprir todos os procedimentos no que diz respeito ao Programa Brasileiro OEA e ABNT NBR ISO 28000 Especificação para Sistemas de Gestão de Segurança para a Cadeia Logística, assim como gerar todos os registros necessários, mediante auditoria periódica por parte da **CONTRATADA**.

Responsabilidade de Substitutos ou subcontratados

l) O **CONTRATANTE** deve contratar Seguro de Cargas com cláusula DDR (dispensa de direito de regresso) para garantir indenização integral em caso de perdas ou avarias. A indenização máxima a ser paga pela **CONTRATADA** em caso de danos ou perdas de mercadorias será de 02 (dois) Direitos Especiais de Saque (DES) por quilo de mercadoria transportada no modal aquaviário e/ou terrestre, e de 22 (vinte dois) DES no modal aéreo, sempre limitado a 5.000 (cinco mil) DES por ocorrência, de acordo com as regras da FIATA. Esta regra deve ser estritamente observada para que o interesse da carga seja devidamente segurado ao longo da execução dos serviços contratados. Por essa razão, o **CONTRATANTE** deverá sanar quaisquer dúvidas a este respeito antes do início da execução dos serviços prestados pela **CONTRATADA**.

Seguro Internacional de Cargas

m) Nenhum seguro para a mercadoria é contratado pela **CONTRATADA** sem uma ordem escrita e repetida do **CONTRATANTE** para cada remessa ou operação, especificando os riscos a serem


H

cobertos (comuns e/ou especiais) e os valores a serem garantidos. No caso de um relacionamento contínuo, mediante instrução prévia por escrito do **CONTRATANTE**, cada remessa é considerada sujeita às instruções iniciais.

n) O **CONTRATANTE** deverá informar à sua seguradora, no momento da contratação do seguro (desde a proposta), a existência de limitação de valor indenizável, pois esta limitação faz parte do risco contratado. Em caso de falha em informar tal fato à seguradora, o **CONTRATANTE** poderá ser condenado a ressarcir a **CONTRATADA** por valores que venham a ser cobrados pela seguradora além dos limites estabelecidos neste contrato, acrescidos de custas e honorários de advogados.

o) Os valores de seguro (opcional ou não) contratados por intermédio da **CONTRATADA** serão calculados com base nas informações de volume, descrição das mercadorias e valores fornecidos pelo **CONTRATANTE**. Qualquer variação e/ou discrepância nestas informações implicará na não aplicação da cobertura securitária.

p) A **CONTRATADA** não será responsável pelo pagamento de qualquer remuneração, bem como franquias, referentes aos seguros de responsabilidade e/ou contratados pelo cliente.

q) Na ausência de especificação precisa dos riscos a cobrir, apenas os riscos normais (excluindo os riscos de guerra e de greve) serão segurados. Na falta de especificação precisa dos valores a cobrir, o prestador de serviços terá a opção de avaliar o valor a cobrir de forma discricionária, de montante fixo, em função dos bens que lhe foram confiados. Este valor constituirá então o limite máximo de indemnização para o cliente, após dedução de qualquer franquia e nas condições da apólice de seguro contratada, que será considerada conhecida e aprovada pelo cliente. Se tal ordem for dada, o prestador de serviços agindo em nome do **CONTRATANTE** faz um seguro com uma companhia de seguros que é conhecida por ser solvente no momento da cobertura. Atuando como agente, o prestador de serviços não pode, em caso algum, ser considerado uma seguradora. Os termos e condições da apólice são considerados conhecidos e aceitos pelos diretores, remetentes e consignatários, que arcam com o custo.

r) Em todas as hipóteses de contratação de seguros pelo **CONTRATANTE**, este ficará obrigado em entregar, durante todo o tempo em que a presente proposta estiver em vigor, as respectivas Cartas de Renúncia ao Direito de Regresso.




H

s) O **CONTRATANTE** que cobre ele próprio os riscos de transporte e outros riscos deve especificar às suas seguradoras que estas só podem invocar o recurso contra o prestador de serviços nas condições e nos limites especificados nas presentes condições gerais de venda.

Controle de Prazos

- t) Ciente de que os prazos indicados pelos transportadores são estimados, e estão sujeitos a alterações, o **CONTRATANTE** tem o dever de acompanhar a programação de chegada dos navios, de modo a gerir de forma eficiente o prazo livre (*freetime*) de sobrestadia concedido pela **CONTRATADA**.
- u) Caso haja atraso na chegada de navios, o terminal poderá não permitir a entrada de contêineres em suas dependências, e, neste caso, o **CONTRATANTE** deverá arcar com custos de sobrestadia de contêiner caso ultrapole o período livre acordado, além de suportar seus custos pessoais e aqueles necessários ao armazenamento das cargas.
- v) É de responsabilidade do **CONTRATANTE** avaliar a pertinência das datas em que retirará contêineres vazios para exportação, levando em consideração o prazo livre de que dispõe.
- x) É de responsabilidade do **CONTRATANTE** avaliar a pertinência das datas em que entregará os contêineres cheios para exportação. O depósito dos equipamentos no terminal designado para embarque deverá ocorrer exclusivamente a partir da data de início da validade do frete pactuado, sendo de responsabilidade do contratante o gerenciamento do cumprimento desse prazo. A entrega dos contêineres cheios em data anterior ao início da validade do frete poderá resultar no aumento da tarifa originalmente acordada, cujo custo adicional deverá ser integralmente suportado pelo **CONTRATANTE**.
- z) É de responsabilidade do **CONTRATANTE** fazer reservas regulares e suficientes, confirmar as referidas reservas na forma e no prazo legais ou contratuais e, em geral, realizar todos os atos necessários para a preservação do recurso na forma e no prazo legais ou contratuais, sob pena de não poder ser exercido qualquer recurso contra o prestador de serviços ou os seus substitutos.
- aa) O **CONTRATANTE** se responsabiliza por eventuais despesas que a **CONTRATADA** tenha que pagar ao transportador no caso de confirmações de reservas (*Booking*) em que a **CONTRATADA** peça reservas no interesse do **CONTRATANTE**, e nesses casos deverá isentá-la de custos e responsabilidades em caso de cobranças extrajudiciais ou em caso de processos judiciais,



AR

buscando sua exclusão do polo passivo de qualquer demanda e arcando com despesas processuais, inclusive honorários contratuais de advogado (eleitos pela CONTRATADA).

Custos, taxas e despesas

ab) FRETE MORTO: Em caso de cancelamento do contrato de transporte após o fechamento da reserva de praça (*Booking*), o **CONTRATANTE** será responsável pelo pagamento integral do frete e taxas locais. Poderá ainda ser cobrada uma taxa de cancelamento, conforme políticas do transportador. Nesta hipótese, o prazo livre de sobrestadia não se aplica, e diárias de sobrestadia deverão ser pagas, contando-as a partir da retirada dos contêineres vazios até sua devolução ao transportador. No caso de afretamento, esta obrigação surgirá mesmo sem que o *Booking Note* seja assinado, sendo reconhecida sua aplicabilidade imediatamente após a definição das condições de contratação finais (*Clean Fixture*).

ac) LACRES: O **CONTRATANTE** está ciente que a retirada de lacres e sua utilização é de sua inteira responsabilidade. Caso não venha a utilizar algum lacre já retirado, o **CONTRATANTE** deverá informar imediatamente à **CONTRATADA**, sob pena de ter que pagar por estes dispositivos de segurança, conforme políticas do armador designado para o embarque.

ad) TRANSFERÊNCIA DE RESERVA PARA OUTRO NAVIO: Ao cancelar uma reserva ou solicitar que o embarque seja postergado para um próximo navio, o **CONTRATANTE** está ciente que poderá não haver espaço suficiente no navio imediatamente seguinte ou nos próximos, e que, neste caso, deverá aguardar até que haja um navio disponível, e nessa hipótese terá que pagar as despesas de Armazenagem e Detention (sobrestadia de exportação) ou Longstanding até o efetivo embarque. O valor a ser pago para transferência (*Amendment Fee*) é de US\$ 300,00 (trezentos dólares americanos). Em caso de aumento, o valor será alterado sem aviso ou notificação prévia.

ae) CANCELAMENTO DE RESERVAS OU REDUÇÃO NO NÚMERO DE CONTÊINERES A SEREM EMBARCADOS: Em caso de cancelamento de *Booking/reserva* ou redução de volume (contêineres) por solicitação do **CONTRATANTE**, será aplicada a penalidade de 15% sobre o valor total do frete, com valor mínimo de US\$ 300,00 (trezentos dólares americanos).

af) DESTINAÇÃO DE CARGAS: A pedido do **CONTRATANTE**, a **CONTRATADA** poderá solicitar a destinação de cargas para porto ou armazém por ele selecionado. Contudo, a **CONTRATADA** não será responsável por eventual impedimento na realização de tal procedimento, inclusive no tocante à solicitação de TC4. Assim sendo, eventuais custos extraordinários de remoção, armazenamento e/ou guarda das cargas deverão ser suportados pelo **CONTRATANTE**.



ag) **LATE SI**: caso o draft/VGM seja enviado após o deadline do Booking, o mesmo estará sujeito a cobrança de "Late SI" (multa por atraso no envio das instruções - Draft/VGM) e/ou não embarque da mercadoria devido ao envio tardio. O não embarque da carga e a cobrança da "Late SI" poderão ocorrer/incidir mesmo nos casos em que for concedido extensão para recebimento por parte do armador.

4. DAS OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADES DA CONTRATADA

4.1. A **CONTRATADA** só será responsabilizada por atos ou omissões estritamente pertinentes ao desempenho dos serviços de agenciamento acordados, e restando provado que a **CONTRATADA** agiu com culpa grave ou dolo específico no cumprimento de suas obrigações.

Prestação de serviço

4.2. Para os fins e efeitos das presentes Condições Gerais, a **CONTRATADA** prestará serviços de logística, agenciamento de cargas e atividades correlatas para o **CONTRATANTE**, que incluem, mas não estão limitadas ao desembaraço aduaneiro e à intermediação e encaminhamento de carga aérea, marítima e terrestre, mediante contratação de terceiros. A **CONTRATADA** não garante a entrega das mercadorias em prazos específicos, em razão de dependerem de terceiros contratados, no interesse do **CONTRATANTE**.

Os intermediários e subcontratados escolhidos pelo prestador de serviços são considerados aprovados pela **CONTRATANTE**. As datas de partida e chegada do transporte fornecidas pelo prestador de serviços são meramente indicativas.

4.3. O contratante é obrigado a fornecer à **CONTRATADA** as instruções necessárias e precisas com antecedência adequada para a execução dos serviços de transporte e dos serviços auxiliares ou complementares. O prestador de serviços não é obrigado a verificar os documentos (fatura comercial, nota de embalagem etc.) fornecidos pelo **CONTRATANTE**.

4.4. Quaisquer instruções que restrinjam a entrega (como pagamento contra entrega etc.) devem ser objeto de uma ordem por escrito, registrada em um recibo e reiterada para cada remessa, devendo ser expressamente aceitas pelo prestador de serviços. Em qualquer caso, tal ordem será considerada apenas acessória ao serviço principal de transporte.

4.5. No exercício de suas atividades, a **CONTRATADA** poderá lançar no sistema Mercante taxas e sobretaxas que não tenham sido manifestadas no Conhecimento de Embarque ou na



negociação com o cliente, especialmente quando necessária adequação aos valores cobrados pelo transportador marítimo (NVOCC).

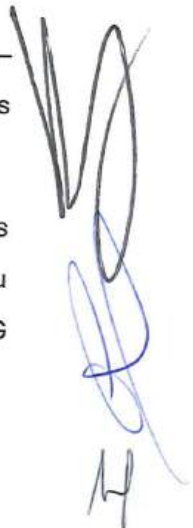
4.6. A **CONTRATADA** não se responsabiliza pela inexatidão de qualquer informação que seja inserida no Conhecimento de Embarque a pedido do **CONTRATANTE**, tais como: NCM, descrição, temperatura, dados a respeito de Carta de Crédito, Licença de Importação, Contrato Comercial, Certificados de Qualidade e outros, Fatura e/ou número de ordem de compra, detalhes de outro contrato do qual a **CONTRATADA** não faça parte. A inclusão de tais informações é de total responsabilidade do **CONTRATANTE**, que fica sujeito a cobrir qualquer indenização à **CONTRATADA** consequente de dados inexatos no Conhecimento de Embarque ou Contrato de Transporte. O **CONTRATANTE** reconhece que a **CONTRATADA** não tem conhecimento sobre o valor da carga e não tem conhecimento dos negócios e compromissos relacionados à carga. O **CONTRATANTE** reconhece ainda que a **CONTRATADA** não tem conhecimento sobre eventual periculosidade das cargas, o que deve ser expressamente informado no momento da contratação, inclusive para avaliação de viabilidade técnica e segurança do transporte.

Responsabilidade perante terceiros

4.7. Na qualidade de *Freight Forwarder* ou Agente de Cargas, a **CONTRATADA** irá agenciar os serviços de terceiros, sempre no melhor interesse do **CONTRATANTE**, nos termos do Art. 37 do Decreto-Lei nº 37/66, ou norma que venha substituí-lo. Todos os serviços subcontratados estão sujeitos a condições especiais que podem ser exigidos pelas partes envolvidas. Por isso, os serviços contratados podem ser cancelados, adiados ou alterados sem qualquer aviso prévio. A utilização forçada de alternativas operacionais e de normas para o cumprimento das obrigações nas mesmas rotas solicitadas ou a utilização forçada de rotas e padrões diferentes podem implicar em custos adicionais a serem suportados pelo **CONTRATANTE**. Em caso de dívidas cobradas contra a **CONTRATADA** pelo transportador marítimo ou outro prestador, a **CONTRATADA** terá direito de regresso contra o **CONTRATANTE**, que deverá ingressar na lide e assumir a responsabilidade pelos danos ou despesas cobradas.

4.8. A **CONTRATADA** declara ser membro da Associação Internacional de Transporte Aéreo – IATA (*International Air Transport Association*), seguindo e obedecendo, portanto, todas as regulamentações e normativas emitidas e em vigor ou que venham a ser emitidas.

4.9. A **CONTRATADA** não é responsável por quaisquer alterações relativas a preços e condições de transporte aplicadas por terceiros, tais como linhas aéreas, companhias marítimas, ou relacionados com a TAG (Taxa de Aumento Geral), STA (Sobretaxa de Alta Temporada), SRG



(Sobretaxa de Risco de Guerra) nem quaisquer outros encargos adicionais que podem ser exigidos por terceiros. A **CONTRATADA** se compromete a informar e encaminhar ao **CONTRATANTE** qualquer alteração que ocorra em tais condições ou preços, o mais rápido possível. Estas disposições são igualmente aplicáveis a *Demurrage, Detention e Longstanding* cujas tarifas podem ser alteradas sem aviso prévio.

4.10. Em caso de perda, avaria ou qualquer outro dano sofrido pelas mercadorias confiadas à **CONTRATADA**, ou em caso de atraso, o prestador de serviços só pode ser responsabilizado pelos danos ou prejuízos que tenham sido objeto de reservas escritas precisas e fundamentadas formuladas junto do prestador de serviços ou dos seus substitutos, na nota de entrega ou serviço, confirmada por carta registrada com aviso de recebimento no prazo de 10 (dez) dias da data de chegada da carga ao destino. Caso contrário, presume-se que o prestador de serviços e seus substitutos entregaram as mercadorias de maneira conforme.

Responsabilidade de Substitutos ou subcontratados

4.11. Quando a responsabilidade é reconhecida, ela é limitada àquela incorrida pelos substitutos ou subcontratados no âmbito da operação a eles confiada.

4.12. Quando os limites de indenização aplicáveis aos intermediários, substitutos ou subcontratados não são conhecidos ou não resultam de disposições obrigatórias ou legais, presume-se que são idênticos aos estabelecidos na cláusula 3.8.

4.13. A **CONTRATADA** em hipótese alguma será responsável por indenizar o **CONTRATANTE** por qualquer perda de lucro, dor ou sofrimento, perdas e danos suplementares, ou também perdas diretas ou indiretas, ou danos consequentes. A responsabilidade da **CONTRATADA** não poderá ultrapassar o limite fixado nesta CGN, e em nenhuma circunstância irá exceder a responsabilidade assumida perante a empresa de navegação, aviação, ferrovia, empresa de transporte rodoviário, ou de qualquer outro fornecedor envolvido no transporte.

4.14. No caso de transporte aéreo, a **CONTRATADA** não será responsável pela obtenção de tratamento especial de armazenagem (TC4 ou outro que venha substituí-lo), cabendo tão somente solicitá-lo à companhia aérea quando requerido pelo **CONTRATANTE**, mas sem responsabilidade por sua efetivação.

4.15. Fica ajustado que a **CONTRATADA** não será responsável pela remoção de cargas para outros terminais.

4.16. No tocante à prestação de serviço de desembaraço aduaneiro, quando contratado, fica estabelecido, para fins de limitação de responsabilidade, que eventuais danos decorrentes da



execução dos serviços destacados, desde que devidamente comprovados e causados por culpa exclusiva da **CONTRATADA**, serão limitados aos tributos, multas alfandegárias, ou fiscais, observado o limite de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por evento e R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais) por ano no total de eventos. Prejuízos relacionados a atraso na prestação dos serviços, comprovada a responsabilidade direta e exclusiva da **CONTRATADA**, fica estabelecido o limite referente ao valor da remuneração do respectivo serviço do qual decorreu o atraso

Transporte rodoviário internacional de mercadorias

4.17. A responsabilidade do transportador é determinada pelo artigo 17º da Convenção CMR. Em especial, o transportador não é responsável por perdas ou danos decorrentes de um dos fundamentos gerais de exoneração previstos no artigo 17 §2º da Convenção CMR, ou de um dos riscos especiais previstos no artigo 17º §4º deste texto. Os motivos gerais de exoneração previstos no artigo 17º, n.º 2, não constituem força maior, não sendo necessária a prova do seu caráter fortuito pelo transportador.

Para todos os transportes

4.18. O transportador e a **CONTRATADA** também não são responsáveis por qualquer perda ou dano de mercadorias entregues sem qualquer vestígio externo de dano ou falta, nem por qualquer diferença de peso com o indicado a ele pelo principal, se a pesagem não tiver sido solicitada por escrito pelo remetente quando a mercadoria for tomada a cargo pelo transportador. A aceitação de mercadorias sem reservas não dá origem a responsabilidade por parte do transportador, nomeadamente se este puder provar culpa por parte do expedidor ou um defeito inerente às mercadorias transportadas. O transportador não pode ser responsabilizado por perdas ou danos à mercadoria na entrega se tiver assumido o comando de um contêiner fechado lacrado pelo remetente, se o contêiner foi entregue com o selo intacto.

Percurso conjugado e veículos adicionais

4.19. Quando a mercadoria, após seu desembaraço aduaneiro de exportação, for embarcada em aeronave ou embarcação que faça percurso interno conjugada com outra completamente a operação de transporte no percurso internacional, será considerado o local de embarque aquele em que a mercadoria for carregada no veículo que fará a viagem internacional, mesmo que venha a escalar em outro ponto do território nacional.

4.20. Especificamente nos casos em que o **CONTRATANTE** utilizar a ferrovia e houver sobreestadia gerada por falha da empresa férrea, o **CONTRATANTE** deverá pagar a

A large, stylized handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke, located on the right side of the page.

Sobreestadia/Detention a **CONTRATADA** de imediato e solicitar a empresa férrea o reembolso das quantias dispendidas, visto que o contrato utilizado na ferrovia é do **CONTRATANTE** diretamente com a empresa férrea.

4.21. Caso sejam gerados custos extras em decorrência de inspeções, escaneamentos e/ou vistorias da carga nos portos de origem e/ou transbordo, como despesas de substituição de lacres, correções no BL ou manifesto, movimentação de contêiner, tais custos deverão ser integralmente suportados pelo **CONTRATANTE**.

Perda indenizável

4.22. Mesmo em caso de culpa, o prestador de serviços só será responsável pela indenização por danos materiais diretos causados às mercadorias que ele foi capaz de prever quando o contrato foi formado, excluindo expressamente qualquer dano imaterial, perdas operacionais ou qualquer outro dano. O prestador de serviços não pode ser responsabilizado por qualquer atraso na entrega, a menos que tenha sido notificado de um interesse especial na entrega e o tenha aceitado validamente. Em qualquer caso, a compensação não excederá o preço do serviço e o provedor de serviços não pode ser responsabilizado por qualquer dano intangível causado. Os limites de responsabilidade acima mencionados aplicam-se a danos diretos e indiretos, previsíveis ou imprevisíveis. Todas as cotações, ofertas específicas e tarifas gerais são elaboradas e/ou publicadas levando em consideração as limitações de responsabilidade acima.

Risco Cibernético

4.23. Estes termos e condições gerais excluem qualquer perda, dano, responsabilidade, custos ou despesas de qualquer natureza resultantes, direta ou indiretamente, de um ataque cibernético ou tentativa de ataque cibernético contra o provedor de serviços ou seus substitutos, qualquer que seja a fonte, e em particular se isso o impedir de realizar seus serviços. Em particular, apesar de todas as precauções que possam ser tomadas pelo prestador de serviços, o cliente reconhece que as transmissões eletrônicas de informações e dados podem conter vírus ou intrusões maliciosas, e que, a este respeito, o prestador de serviços não pode ser responsabilizado em caso de prejuízo sofrido.

5. EXIGÊNCIA VGM (VERIFIED GROSS MASS)

5.1. Para fins de cumprimento da emenda do comitê SOLAS (Salv guarda da Vida Humana no Mar) da Organização Marítima Internacional, o **CONTRATANTE** deverá prestar informações



acerca do PESO BRUTO VERIFICADO (*Verified Gross Mass*) "VGM" (tara, cargas, dunagem, entre outros) para o embarque das mercadorias.

5.2. As informações de pesagem apresentadas deverão estar de acordo com as regras dispostas pela Organização Marítima Internacional (IMO – *International Maritime Organization*) e o **CONTRATANTE** declara estar ciente que o descumprimento da exigência imposta, na forma e prazos estabelecidos pelos armadores, poderá resultar no não embarque das mercadorias.

5.3. O **CONTRATANTE** também declara estar ciente que todas as despesas decorrentes do não embarque das mercadorias em virtude do descumprimento da exigência VGM serão de sua responsabilidade, inclusive *Detention, Demurrage, Longstanding*, armazenamento, reembalagem, movimentação portuária e todas outras relacionadas a permanência da mercadoria no terminal para embarque.

6. SOBRESTADIA

Demurrage

6.1. Para efeitos de *Demurrage*, a **CONTRATADA** concede ao **CONTRATANTE** 04 (quatro) dias corridos para contêineres Dry (padrão, cargas não refrigeradas), Box, High Cube, Flat Rack, Open Top e refrigerados, e 03 (três) dias em se tratando de cargas perigosas, para uso dos contêineres livre de incidência de sobrestadia, salvo se expressamente acordado de forma diversa pelas partes. Para gozo do período livre de *Demurrage (freetime)* e uso dos contêineres após sua descarga, contudo, o **CONTRATANTE** deverá cumprir os procedimentos administrativos da **CONTRATADA**, entregando o Termo de Responsabilidade e prestando caução correspondente ao valor dos contêineres por ela utilizados, visando cobrir eventuais danos aos equipamentos e despesas a eles relacionadas, como sobrestadias, fretes, taxas etc. As cauções prestadas poderão ser utilizadas para abater dívidas diversas (amortização), como frete, *Demurrage*, ressarcimento de avarias e outras que constem em nome do **CONTRATANTE**. No entanto, não isentarão o **CONTRATANTE** do pagamento total das dívidas.

6.2. O tempo livre começa logo que os contêineres são descarregados no porto de desembarque (data de descarga). Após o tempo livre, o **CONTRATANTE** pagará diárias de *Demurrage* (importação), conforme tabela de tarifas abaixo indicada. Este custo diário será cobrado até que os contêineres sejam devolvidos para o transportador no local indicado por este, estando tais equipamentos limpos, incólumes e aptos a utilização imediata.



6.3. Os contêineres devem ser devolvidos sem danos, prontos para serem imediatamente utilizados para o transporte. Se os contêineres forem perdidos ou extraviados, ou se for declarada sua perda total, ou se não forem devolvidos em condições adequadas, as diárias de sobrestadia (*Demurrage* ou *Detention*) serão cobradas até que seja paga indenização integral pelos contêineres, ou até que reparos adequados sejam realizados e aprovados pelo transportador. Em caso de perda total não será aceita dação em pagamento (substituição por outro equipamento), salvo se expressamente autorizado pelo armador. Ainda, o **CONTRATANTE** deverá pagar o *per diem* cobrado pelo transportador marítimo caso os contêineres tenham sido objeto de *leasing* (arrendamento).

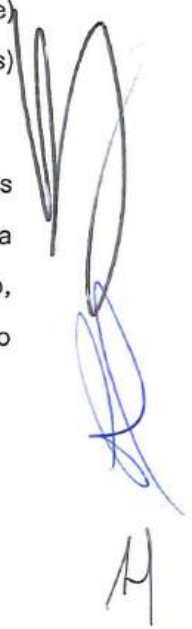
6.4. A tabela abaixo representa os valores devidos a título de *Demurrage* (tabela 6.8). Em caso de aumento de tarifas, as tabelas atualizadas serão imediatamente aplicadas. As tarifas praticadas pelo armador, transportador marítimo efetivo, serão imediatamente aplicadas se forem superiores aos valores constantes desta CGN. Havendo acordo em contrário, este prevalecerá, desde que expresso e formalizado por representante legal da **CONTRATADA**. Em caso de dúvidas, os nossos escritórios devem ser contatados para informações adicionais.

Contagem do Período Livre e Incidência da Tabela de Diárias.

6.5. A contagem do período livre e a incidência da tabela de diárias se iniciam na data de descarga dos contêineres. O **CONTRATANTE** está ciente que dependendo do número de dias livres acordados, o primeiro dia em *Demurrage* poderá ser calculado já pela segunda ou terceira fase de incidência da Tabela de Sobrestadia, e isto porque o período de utilização sem despesas é mais longo. Ou seja, a contagem do tarifário e a contagem do período livre ocorrem em paralelo, e ao final do período livre o **CONTRATANTE** já poderá ser cobrado pelo segundo ou terceiro período da tabela em virtude da quantidade de dias livres acordados.

6.6. O **CONTRATANTE** está ciente de que os valores devidos a título de *Demurrage* (tabela 6.8) não incidirão de forma escalonada. A diária aplicada na cobrança (após o free time) corresponderá àquela representada no período em que se der a efetiva devolução/entrega do(s) contêiner(es).

6.7. O **CONTRATANTE** também está ciente que eventual período livre superior aos prazos mencionados nesta cláusula são concedidos a título de bonificação para pagamento na data do vencimento das faturas, e que em caso de atraso tal benefício poderá ser cancelado, gerando o cancelamento das faturas já emitidas e o refaturamento com base nos prazos não bonificados.



6.8. Tabela de Demurrage:

TABELA DE PREÇOS MÍNIMOS - DIÁRIA / MOEDA USD						
TIPO DE CNTR.	05º / 09º	10º / 15º	16º / 20º	21º/25º	26º/29º	APÓS 30º
DRY / FR / OT / SPECIAL / REEFER - 04 DIAS LIVRES						
20' DV	90,00	95,00	105,00	130,00	160,00	170,00
40' DV	180,00	190,00	200,00	210,00	230,00	240,00
20' FR / OT	150,00	185,00	190,00	210,00	250,00	260,00
40' FR / OT	270,00	345,00	360,00	370,00	380,00	390,00
20' SPECIAL	150,00	185,00	190,00	210,00	260,00	270,00
40' SPECIAL	250,00	260,00	310,00	340,00	350,00	360,00
20' REEFER/NOR	180,00	200,00	260,00	270,00	300,00	310,00
40' REEFER/NOR	450,00	460,00	480,00	500,00	520,00	530,00
TABELA DE PREÇOS MÍNIMOS - DIÁRIA / MOEDA USD						
TIPO DE CNTR.	04º / 09º	10º / 20º	21º/25º	26º/29º	APÓS 30º	
CARGA PERIGOSA - 03 DIAS LIVRES						
20'	180,00	200,00	260,00	270,00	310,00	
40'	450,00	460,00	480,00	500,00	530,00	

6.9. Deverá, ainda, ser considerado e exigido do **CONTRATANTE**:

6.9.1. A limpeza interna de container tipo TANK possui o custo estimado em USD 300,00 (trezentos dólares americanos) por unidade, incluindo resíduo máximo de 20 litros. Esta é apenas uma estimativa referencial. Serão cobrados os valores requeridos pelo arrendador dos equipamentos ou pelo armador. Caso o resíduo do produto exceda 20 litros, todas as despesas com limpeza e descarte de resíduos, serão por conta do pagador do frete (**CONTRATANTE**). A amortização do tanque resultante disso também será cobrada. No caso de limpeza de contêineres de outros tipos, o custo será informado pelo respectivo armador conforme seu tarifário vigente.

6.9.2. Nas operações de importação em que houver *Detention* na origem, e em caso do não pagamento pelo exportador/fornecedor, a responsabilidade do pagamento das despesas passará ao **CONTRATANTE** (tomador do frete/importador/Consignatário), o qual é solidário aos custos independentemente do INCOTERM (Termo Internacional de Comércio) da operação.

6.9.3. Nas operações de exportação em que houver *Demurrage* no destino, e em caso do não pagamento pelo importador/Consignatário/Comprador, a responsabilidade do pagamento das despesas passará ao **CONTRATANTE** (tomador do frete/exportador/embarcador), o qual é





solidário aos custos independentemente do INCOTERM (Termo Internacional de Comércio) da operação.

6.9.4. Caso haja cobrança judicial em face da **CONTRATADA** por dívidas de sobrestadia de contêineres (*Demurrage e/ou Detention*) ou por outros custos relativos à operação e de responsabilidade do **CONTRATANTE**, este, desde já, está ciente e concorda com a sua nomeação para integrar o polo passivo, excluindo a **CONTRATADA** de toda responsabilidade e da demanda que contra si foi promovida, nos termos dos artigos 338 a 339 do Código de Processo Civil (ou outra norma que venha a substituí-los ou que melhor se ajuste ao caso), ou, ainda, se na hipótese de vir a sofrer quaisquer prejuízos decorrentes de condenação judicial ou obrigada a efetuar pagamentos de débitos originários de qualquer conduta dolosa ou culposa, será sempre responsável por imediatamente restituir os valores desembolsados pela **CONTRATADA**, incluindo honorários advocatícios ou até mesmo oferecer garantia processual. Fica estabelecido ainda que a **CONTRATADA** poderá denunciar à lide o **CONTRATANTE** (ou algum de seus componentes, sem ordem de prioridade), a seu exclusivo critério, nos termos do artigo 125, II, também do Código de Processo Civil.

Detention

6.10. Da mesma forma, para efeitos de *Detention* (sobrestadia de exportação) a **CONTRATADA** concede ao **CONTRATANTE** 04 (quatro) dias corridos para contêineres *Dry* (padrão, cargas não refrigeradas), *Box, High Cube, Flat Rack, Open Top* e refrigerados, e 03 (três) dias em se tratando de cargas perigosas, para uso dos contêineres livre de incidência de *Detention*, salvo se expressamente acordado de forma diversa pelas partes.

6.11. Para gozo do período livre de *Detention* e uso dos contêineres no período anterior ao embarque das mercadorias, contudo, o **CONTRATANTE** deverá cumprir os procedimentos administrativos da **CONTRATADA**, prestando caução correspondente ao valor dos contêineres por ela utilizados. As cauções prestadas poderão ser utilizadas para abater dívidas diversas, como frete, *Demurrage, Detention*, ressarcimento de avarias e outras que constem em nome do **CONTRATANTE** mas que, no entanto, não isentará o **CONTRATANTE** do pagamento total das dívidas.

6.12. O tempo livre começa quando os contêineres são retirados do armazém/terminal de contêineres (*Depot*). Após o tempo livre, o **CONTRATANTE** pagará diárias de *Detention* conforme tabela de tarifas abaixo indicada. Este custo diário será cobrado até que os contêineres sejam entregues nas instalações do Porto (*gate in*) para o transporte no navio



designado. As cargas deverão estar aptas (desembarçadas) a serem imediatamente embarcadas.

6.13. Caso o **CONTRATANTE** não entregue as cargas designadas no período estabelecido pelo transportador e/ou Terminal de Cargas (“*janela*” / “*abertura do gate*”), este será responsável pelo pagamento da taxa de “*no show*” e/ou “*late arrival*”, dependendo do caso e de acordo com as regras estabelecidas em cada Terminal indicado. Neste caso, a cobrança de *Detention* ocorrerá até o efetivo embarque das cargas.

6.14. O agendamento de entrega de contêineres para embarque é de responsabilidade do **CONTRATANTE**. Importante notar ainda que o **CONTRATANTE** deverá acompanhar com diligência as datas previstas de chegada das embarcações e as atualizações relativas à abertura de *Gate*, pois isto influenciará diretamente na incidência ou não em sobrestadia.

6.15. Caso as mercadorias sejam designadas para embarque em outro navio por não estarem liberadas ou por qualquer outro motivo imputável ao **CONTRATANTE**, o período de *free time* será cancelado e as diárias de sobrestadia serão contadas desde a retirada do contêiner vazio até o embarque efetivo das mercadorias no próximo navio disponível ou, em caso de desistência ou cancelamento do embarque, até a data em que os contêineres sejam devolvidos ao transportador no local indicado por este.

6.16. No caso de os contêineres serem utilizados em um pedido de reserva diferente, ou seja, caso sejam transferidos para outra reserva, o tempo livre não será reiniciado e a contagem será sempre considerada a partir da saída do *Depot* para o **CONTRATANTE** na reserva original. Os contêineres devem ser devolvidos sem danos, prontos para serem imediatamente utilizados para o transporte. Se os contêineres forem perdidos ou extraviados, ou se for declarada sua perda total, ou se não forem devolvidos em condições adequadas, as diárias de sobrestadia serão cobradas até que seja paga indenização integral, ou até que a reparação adequada seja realizada e aprovada pelo transportador, conforme padrões internacionais aplicáveis a estes equipamentos (notadamente padrão ISO). Ainda, o **CONTRATANTE** deverá pagar o *per diem* cobrado pelo transportador marítimo caso os contêineres tenha sido objeto de leasing (arrendamento).

6.17. A tabela abaixo representa os valores devidos a título de *Detention* (tabela 6.20). Em caso de aumento de tarifas, as tabelas atualizadas serão imediatamente aplicadas. As tarifas praticadas pelo armador, transportador marítimo efetivo, serão imediatamente aplicadas se forem superiores aos valores constantes desta CGN. Havendo acordo em contrário, este



prevalecerá, desde que expresso e formalizado por representante legal da

CONTRATADA. Em caso de dúvidas, os nossos escritórios devem ser contatados para informações adicionais.

6.18. O **CONTRATANTE** está ciente de que os valores devidos a título de *Detention* (tabela 6.20) não incidirão de forma escalonada. A diária aplicada na cobrança (após o free time) corresponderá àquela representada no período em que se der a efetiva devolução/entrega do(s) contêiner(es).

6.19. O **CONTRATANTE** também está ciente que eventual período livre superior aos prazos mencionados nesta cláusula são concedidos a título de bonificação para pagamento na data do vencimento das faturas, e que em caso de atraso tal benefício poderá ser cancelado, gerando o cancelamento das faturas já emitidas e o refaturamento com base nos prazos não bonificados.

6.20. Tabela de Detention

TABELA DE PREÇOS MÍNIMOS - DIÁRIA / MOEDA USD						
TIPO DE CNTR.	05º / 09º	10º / 15º	16º / 20º	21º/25º	26º/29º	APÓS 30º
DRY / FR / OT / SPECIAL / REEFER - 04 DIAS LIVRES						
20' DV	90,00	95,00	105,00	130,00	160,00	170,00
40' DV	180,00	190,00	200,00	210,00	230,00	240,00
20' FR / OT	150,00	185,00	190,00	210,00	250,00	260,00
40' FR / OT	270,00	345,00	360,00	370,00	380,00	390,00
20' SPECIAL	150,00	185,00	190,00	210,00	260,00	270,00
40' SPECIAL	250,00	260,00	310,00	340,00	350,00	360,00
20' REEFER/NOR	180,00	200,00	260,00	270,00	300,00	310,00
40' REEFER/NOR	450,00	460,00	480,00	500,00	520,00	530,00
TABELA DE PREÇOS MÍNIMOS - DIÁRIA / MOEDA USD						
TIPO DE CNTR.	04º / 09º	10º / 20º	21º/25º	26º/29º	APÓS 30º	
CARGA PERIGOSA - 03 DIAS LIVRES						
20'	180,00	200,00	260,00	270,00	310,00	
40'	450,00	460,00	480,00	500,00	530,00	

7. INDENIZAÇÃO POR PERDA/DANO AO CONTÊINER

7.1. Em caso de perda total, roubo, furto, extravio ou quaisquer outras causas, o **CONTRATANTE** compromete-se em indenizar a **CONTRATADA** pelo valor residual dos equipamentos, conforme seja exigido por seu proprietário ou arrendatário. Fica expressamente estabelecido que a contagem dos dias em *Demurrage* (importação) ou *Detention* (exportação),



bem como a cobrança de *per diem* (contêineres arrendados), somente cessará após o efetivo pagamento da indenização devida.

7.2. Na ocorrência da perda total do(s) contêiner(es), conforme aventado na cláusula 7.1, serão devidos minimamente os seguintes valores a título de indenização:

Tipo Container	Valor da indenização
20' DRY / HQ / DV / HC / GP / GOH / VENT / ST	USD 7.000,00
40' DRY / HQ / DV / HC / GP / GOH / VENT / ST	USD 9.500,00
20' FR / FT / OT / HARDTOP	USD 12.000,00
40' FR / FT / OT / HARDTOP	USD 18.000,00
20' REF / RF / // RFH / RHQ / NOR / RHN / RFN / HCRF / HQRF / HCRE / HQRE	USD 35.000,00
40' REF / RF / RE / RFH / RHQ / NOR / RHN / RFN / HCRF / HQRF / HCRE / HQRE	USD 45.000,00
20', 40', 50', 60', 80' MF / PL	USD 50.000,00

8. INADIMPLEMENTO

8.1. Os pagamentos deverão ser realizados em até 05 (cinco) dias corridos a partir do recebimento da respectiva nota de débito.

8.2. O não pagamento de qualquer montante devido à **CONTRATADA** dentro do prazo citado no item 8.1 implicará no pagamento do valor principal acrescido de correção monetária e juros mensais de 1% (um por cento) ao mês até a data efetiva do pagamento, além de multa por atraso de pagamento (Late Payment Fee) no importe de 10% sobre o valor total da fatura.

8.3. O atraso no pagamento das faturas poderá resultar em custos adicionais decorrentes do atraso na liberação da mercadoria, os quais serão de inteira responsabilidade do **CONTRATANTE**.

8.4. No caso de as dívidas precisarem ser coletadas por meio de terceiros, em procedimento Extrajudicial ou Judicial, um adicional de 10% (dez por cento) será devido a estes terceiros a título de honorários.

8.5. Os títulos em aberto poderão ser levados a protesto e inscritos nos órgãos de proteção ao crédito, independentemente de notificação prévia, tendo em vista a constituição automática em mora após seu vencimento.

8.6. No mesmo prazo, a **CONTRATADA** terá o direito de suspender imediatamente a prestação de serviços para o **CONTRATANTE**, bem como suspender ou recusar quaisquer outras ordens





colocadas pelo **CONTRATANTE** e, ainda, cancelar eventuais condições especiais de *freetime* e tarifa.

8.7. Os valores devidos pela **CONTRATANTE** poderão ser exigidos através de processo de execução, reconhecendo os contratantes, desde já, que os aludidos valores podem ser apurados através de simples cálculo aritmético, constituindo este instrumento título executivo extrajudicial, nos termos do artigo 784, III, do Código de Processo Civil.

Perda de Confiabilidade

8.8. O atraso e/ou inadimplemento das taxas locais, Frete, Cancellation Fee, No Show, Detention, Demurrage, Longstanding e/ou de qualquer pendencia financeira por parte do **CONTRATANTE** poderá comprometer sua confiabilidade perante a **CONTRATADA**. Como medida de proteção financeira, a **CONTRATADA** poderá, sem aviso prévio, exigir a apresentação de uma *Letter of Guarantee*.

9. DA TAXA DE CONVERSÃO

Para pagamentos que necessitem de conversão para a moeda nacional (Real), o **CONTRATANTE** deverá solicitar a taxa de câmbio aplicável à **CONTRATADA** na data do pagamento.

10. DA PRESTAÇÃO DE CAUÇÃO E RESPONSABILIDADE POR MULTAS

10.1. O **CONTRATANTE** poderá ser solicitado a prestar caução para o uso de contêineres após sua descarga no porto de destino e gozo do *freetime Demurrage* que tenha sido acordado entre as partes, bem como no caso de mudanças no manifesto de carga ou descarga, ou correções/alterações no CE Mercante. Tendo em vista que pedidos de alteração e/ou correção de dados perante a RFB poderão implicar em penalidades aduaneiras (multa e penas administrativas), o **CONTRATANTE** desde já se compromete a pagar, em nome da **CONTRATADA**, eventuais multas que sejam lançadas contra, bem como reembolsar o armador pelas multas contra ela lançadas em virtude do mesmo fato gerador.

10.2. No caso de multas, o pagamento deverá ser feito por ocasião do lançamento tributário, comprovado pelo auto de infração lavrado em desfavor da **CONTRATADA** e/ou do armador. Alternativamente ao pagamento imediato, o **CONTRATANTE** poderá requerer a discussão judicial do auto, pelo que se compromete a arcar com custas e despesas judiciais, honorários



de advogados e realizar o depósito judicial do montante integral da dívida para fim de suspensão da exigibilidade do tributo.

11. MEDIADOR

11.1. Na sua qualidade de *Freight Forwarder* ou Agente de Carga, a **CONTRATADA** será responsável até o limite de obrigações assumidas como agente mediador e conforme os limites de indenização acordada, como previsto nestas "CGN". No exercício de suas funções, porém, o *Freight Forwarder* é legítimo para cobrar em seu nome as despesas de *Demurrage*, *Detention*, Frete e outros créditos relativos ao ou decorrentes do transporte.

11.2. Em caso de danos às cargas, ou outras perdas, como extravios, atrasos, etc, o **CONTRATANTE** deverá buscar indenização diretamente contra o transportador físico (armador, companhia aérea, transportador terrestre), isentando a **CONTRATADA** de qualquer responsabilidade.

11.3. Em casos de Embarque Direto em que a **CONTRATADA** figure como *Booking client* e seja responsável pela reserva em nome do **CONTRATANTE**, na hipótese de ocorrer cobranças por parte do Armador, a **CONTRATADA** poderá interpelar o Importador/Exportador para responder pessoalmente pelas cobranças, isentando a **CONTRATADA** de quaisquer responsabilidades.

12. RESPONSABILIDADES

Qualquer dano ou perda da mercadoria causada pelo armador, companhia aérea, transportador terrestre, terminal de carga, ou qualquer outro fornecedor envolvido na cadeia logística, não será atribuído à **CONTRATADA**. Após a ocorrência de danos ou prejuízos, o **CONTRATANTE** deve informar imediatamente a parte culpada e iniciar o procedimento de reclamação adequado ao caso. O **CONTRATANTE** deve manter a **CONTRATADA** devidamente informada, sempre por escrito.

13. CASO FORTUITO E/OU FORÇA MAIOR

13.1. A **CONTRATADA** não será responsável por quaisquer perdas ou danos causados por circunstâncias fora de seu controle, tais como, mas não limitado a atrasos na liberação de carga, inspeções aduaneiras, greves, bloqueios, epidemias, pandemias, e casos fortuitos ou de força maior.

13.2. O **CONTRATANTE**, porém, reconhece que atrasos na liberação das cargas (seja por greves, vistorias aduaneiras, etc) e outros eventos corriqueiros de operações logísticas

Three handwritten signatures in black, blue, and black ink are located on the right side of the page, overlapping the text of the 13.1 and 13.2 clauses.


configuram risco do seu próprio negócio e não a isentam do dever de pagar
Demurrage e Detention.

13.3. Na hipótese de o armador/transportador encerrar o contrato de transporte em porto ou aeroporto diverso do contratado por impossibilidade no cumprimento das disposições inicialmente acordadas (*Stoppage in Transitu*), a **CONTRATADA** não poderá ser responsabilizada, eis que fatos alheios à sua vontade (*force majeure*), podendo, todavia, a seu critério, direcionar eventual cobrança ao cliente final.

14. ABANDONO DE MERCADORIAS

14.1. Se o **CONTRATANTE** não retirar suas mercadorias em até 30 (trinta) dias após o término do período livre de utilização (*free time*), ou se o **CONTRATANTE** estiver sujeito a processos judiciais ou administrativos que possam, ainda que potencialmente, atrasar o retorno dos contêineres, a **CONTRATADA** ou seus agentes terão direito de solicitar a desunitização das mercadorias (desova) e a devolução dos contêineres imediatamente, em nome do **CONTRATANTE** e às suas expensas, a fim de retomar a posse das unidades.

14.2. As despesas decorrentes serão sempre de responsabilidade do **CONTRATANTE**, especialmente quanto à armazenagem e manuseio das cargas. As presentes "CGN", somadas aos Conhecimentos de Embarque, serão reconhecidas como procuração para os fins da presente cláusula.

14.3. Em caso de recusa das mercadorias pelo destinatário ou de inadimplência do destinatário, por qualquer motivo, todos os custos iniciais e adicionais, em particular os custos de retenção, armazenamento, refrigeração, conexão e sobrestadia, entre outros, incorridos pelo prestador de serviços ou seus substitutos, permanecerão a cargo do **CONTRATANTE**.

14.3. O abandono deliberado ou a não liberação das cargas por quaisquer motivos não isenta o **CONTRATANTE** das responsabilidades inerentes à utilização e devolução dos equipamentos de transporte (contêineres).

14.4. Na qualidade de **CONTRATANTE**, embarcador ou responsável pela contratação do transporte, será seu dever, como contratantes do serviço de transporte ou não, arcar com todos os custos gerados no destino pela não liberação das cargas, tornando-se solidariamente responsável por todas e quaisquer despesas e custos gerados antes, depois ou durante o transporte, ou ainda em razão dele.




14.4.1. Tal responsabilidade é independente também do INCOTERM (Termo Internacional de Comércio) eleito entre comprador e vendedor. Portanto, responsável pelo pagamento dos seguintes custos em caso de abandono deliberado ou de não liberação das cargas (por qualquer motivo, inclusive apreensão): frete, THC, *demurrage*, armazenagem, multas alfandegárias, despesas para destinação das cargas (leilão, adjudicação, destruição, entre outros), energia elétrica para manutenção de cargas refrigeradas (*plugging*), outros. A título de aplicação de sobrestadia de contêiner no destino (*demurrage*), serão utilizados os valores e condições estabelecidos no porto de destino.

15. NOTIFICAÇÃO FORMAL

15.1. Em caso de qualquer perda ou dano que se presume ter ocorrido durante o período de execução dos serviços intermediados pela **CONTRATADA**, o **CONTRATANTE** deverá apresentar notificação formal, por escrito, no momento da entrega das mercadorias.

15.2. No caso de perda ou dano que não seja aparente, a notificação deverá ser realizada em até 10 (dez) corridos após a descarga no porto de destino, sob pena de decadência do direito de reclamação, nos termos da legislação aplicável.

15.3. Caso a notificação não seja feita no prazo legal, a entrega será prova *prima facie* de quitação e entrega em boa ordem pelo transportador e conclusão dos serviços da **CONTRATADA**.

15.4. Em qualquer caso, a **CONTRATADA** será isenta de qualquer responsabilidade de qualquer natureza se o processo não for aberto no prazo de até 01 (um) ano após a descarga das mercadorias ou a data em que as mercadorias deveriam ter sido descarregadas.

16. CONDIÇÕES ESPECIAIS PARA EMBARQUES BREAKBULK

16.1. Todas as cotações e/ou propostas estão sujeitas às seguintes condições:

- a) Sujeitas à disponibilidade de espaço e saídas junto ao armador;
- b) Sujeitas à disponibilidade de equipamento;
- c) Sujeitas a alterações de acordo com o peso e dimensões finais da carga;
- d) Sujeitas ao recebimento do desenho de transporte da carga;
- e) Sujeitas a variações nas tarifas portuárias;
- f) Sujeitas à obtenção de permissões especiais para transporte terrestre (quando aplicável);
- g) Sujeitas a flutuações no preço de combustível.

Substituição de navio



16.2. O armador tem a liberdade de transportar a carga do afretador até o porto de descarga através do navio originalmente nomeado ou eventualmente por outro navio, ou até mesmo outro meio de transporte que lhe permita cumprir com a entrega da mercadoria no porto de destino, observadas as hipóteses de interrupção de transporte em local diverso.

Transbordo ou Baldeação

16.3. O armador tem a liberdade de realizar baldeação ou transbordo, armazenar a carga em terra ou embarcação, e em seguida encaminhá-la ao porto de descarga sob seu custo, porém o risco continua sendo do **CONTRATANTE**.

Carga e descarga

16.4. O **CONTRATANTE** deve, sob seu custo e risco, providenciar a armazenagem da mercadoria nos portos de origem e destino.

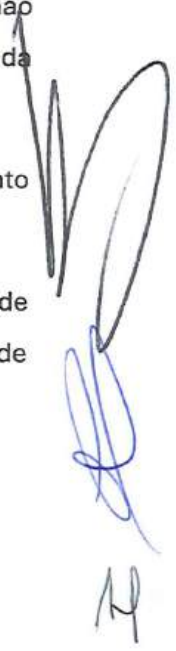
16.5. No carregamento, o **CONTRATANTE** deve disponibilizar a carga ao costado na cadência exigida pelo armador/operador, não impedindo o navio de recebê-la o mais rápido que conseguir, inclusive fora do horário comercial, a fim de *performar* a operação de acordo com a prancha prévia de operação e produtividade.

16.6. No caso de falha na disponibilização da carga, o armador e a **CONTRATADA** se eximem da obrigação de colocá-la a bordo para que não haja prejuízo aos outros embarcadores e o navio poderá zarpar a qualquer momento, sem aviso prévio. Em tal hipótese o **CONTRATANTE** terá que pagar o frete morto, hora extra da mão-de-obra e outros custos oriundos desta falha, inclusive sobrestadia do navio, no valor estipulado em proposta. Em caso de não ter sido acordado valor específico, será cobrada diária de USD 25.000,00 (vinte e cinco mil dólares americanos) por dia ou por fração, pelo tempo de espera.

16.7. Quando o carregamento e a estivagem forem de responsabilidade do **CONTRATANTE**, ou realizados em seu nome, o prestador de serviços não terá obrigação de verificá-los, e não poderá ser responsabilizado por quaisquer danos causados às mercadorias em decorrência da execução incorreta dessas operações.

16.8. Salvo ajuste em contrário, o engate do guindaste que efetuará o carregamento no ponto de içamento da carga (*hooking on*) deve ser providenciado pelo **CONTRATANTE**.

16.9. Na descarga, o **CONTRATANTE** deve disponibilizar veículos ou outros meios de recebimento da mercadoria na cadência exigida pelo armador, não impedindo o navio de descarregá-la o mais rápido que conseguir, inclusive fora do horário comercial.



- 16.9.1. Caso o **CONTRATANTE** ou seu representante não providencie os meios necessários para o recebimento da carga em ritmo ideal, ele estará sujeito aos custos de Detention no valor de USD 25.000,00 (vinte e cinco mil dólares americanos) por dia ou por fração, bem como horas extras de mão-de-obra e outros custos oriundos desta falha. Caso haja negligência no recebimento da mercadoria, o armador se vê com sua obrigação contratual devidamente cumprida e pode providenciar a venda da carga através de leilão ou privadamente.
- 16.9.2. O desengate da carga após retirada do navio (hooking off) deve ser providenciado pelo **CONTRATANTE**.
- 16.10. Salvo estipulação expressa em contrário, o **CONTRATANTE** deve prover todo equipamento necessário para o carregamento e a descarga de sua mercadoria, incluindo, mas não limitado a separadores (spreader bars), estruturas de içamento (lifting frames), correias (slings) e descansos (saddles). Estes deverão ser devidamente certificados para o uso nesta operação.
- 16.11. A menos que seja previamente acordado, é entendido que a carga é totalmente empilhável, que pode ser estivada abaixo ou sobre outras cargas a bordo, podem ser estivadas no convés (*on deck*), e não há restrição para manuseio com empilhadeira. Estiva *under deck* (no porão) estará sujeita a contratação especial e custos adicionais.
- 16.12. O **CONTRATANTE** assegura que a embalagem de seu produto é apropriada para o transporte em questão, bem como garante que ela contém todas as informações corretas (exemplo: peso, pontos de içamento e centro de gravidade), e será responsabilizado caso a inexatidão nestas informações ocasione algum dano ao pessoal, ao navio ou aos equipamentos.
- 16.13. O navio emitirá o aviso de chegada e prontidão (NOR – *Notice of Readiness*) a qualquer momento, dia ou noite, sábados, domingos e feriados incluídos, salvo se expressamente contratado de forma diversa. Este comunicado será válido estando no porto ou não, estando no berço ou não, tendo liberação da alfândega ou não, tendo livre prática ou não, independentemente do clima (chuva ou não), a depender das peculiaridades da carga.
- 16.14. Caso o navio não esteja apto a atracar por qualquer razão, incluindo congestionamento, após 72 horas de sua chegada ao porto de carregamento ou em prazo menor se assim definido em proposta, o armador tem a opção de zarpar o navio e cancelar o contrato, no entanto o **CONTRATANTE** permanecerá responsável pelo pagamento de *Detention* no valor acordado, e se não houver estipulação expressa nesse sentido, pagará o valor de USD 25.000,00 (vinte e

A large, stylized handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long vertical stroke, located on the right side of the page.

cinco mil dólares americanos) por dia ou por fração pelo período entre a chegada do navio até o momento da decisão pelo cancelamento.

16.15. Sobrestadia do navio também será devida, no valor de USD 25.000,00 por dia ou por fração, por qualquer atraso no carregamento ou descarga, incluindo tempo perdido por congestionamento, *swell*, variação de maré, deslocamento da embarcação (*shifting*), renomeação de berço por solicitação do **CONTRATANTE** ou questão alheia à vontade da **CONTRATADA**, impossibilidade de deixar o berço após o carregamento ou descarga, ou qualquer outra razão que não seja falta do armador. O **CONTRATANTE** ainda permanece responsável por qualquer custo extraordinário enquanto o navio estiver em *Detention*.

16.16. Caso o navio não esteja apto a descarregar a mercadoria dentro de um (1) dia após a chegada ao porto de destino, o armador terá a liberdade de desviar a qualquer outro porto próximo e ali efetuar a descarga, que será custeada pelo **CONTRATANTE**. Ao exercer esta opção, o armador estará em total cumprimento com o contrato.

Pagamento de frete, frete morto, custos, taxas, gastos, penalidades e multas.

16.17. O frete, já liquidado ou não, deve ser considerado integralmente devido após o carregamento do material e não será devolvido em qualquer hipótese. A menos que haja algum acordo contrário, o frete ou qualquer outra cobrança regida por este contrato deverá ser paga pelo **CONTRATANTE** quando requisitado pela **CONTRATADA**. Qualquer cobrança de juros pelo armador devido ao atraso no pagamento será repassada integralmente ao **CONTRATANTE**.

16.18. O **CONTRATANTE** será responsável por todos os custos e despesas com fumigação, recheio, separação de carga solta e pesagem a bordo, reparos, troca de embalagem, e qualquer manuseio extra na carga. O **CONTRATANTE** será responsável por quaisquer custos, despesas, perdas e penalidades resultantes de madeira (*dunnage*) não fumigada, ou contaminada, ou infestada, que tenha sido fornecida pelo mesmo, incluindo custos de transporte para outro porto, caso seja necessário.

16.19. O **CONTRATANTE** é responsável pelo pagamento de qualquer taxa ou imposto que incida sobre a carga seja calculado de acordo com a quantidade dela.

16.20. O armador e a **CONTRATADA** tem o direito de retenção da carga (*lien*) como forma de garantia caso haja pendências de qualquer natureza (frete, frete morto, *Detention*, *Demurrage*, etc.).

17. CONFIDENCIALIDADE





17.1. O **CONTRATANTE** reconhece que ~~todas~~ as informações trocadas com a **CONTRATADA** em relação a estas Condições Gerais e dos serviços contratados, especialmente as informações relativas às condições especiais, serão tratados como confidenciais e sob o mais absoluto sigilo.

17.2. Qualquer infração a esta disposição sujeitará o **CONTRATANTE** ao pagamento dos prejuízos causados à **CONTRATADA**.

18. CITAÇÕES, INTIMAÇÕES E NOTIFICAÇÕES

Todas as citações, intimações ou notificações destinadas ao **CONTRATANTE** poderão ser efetivados por meio de correio eletrônico, nos endereços utilizados em comunicações anteriores com a **CONTRATADA** ou terceiros envolvidos na operação.

19. PRESCRIÇÃO

Todas as ações que o **CONTRATANTE** possa ter contra a **CONTRATADA** prescrevem no prazo de um ano a contar da data de entrega das cargas, ou data em que deveriam ter sido entregues. No caso de direitos e impostos cobrados a posteriori, a contar da data de notificação da regularização.

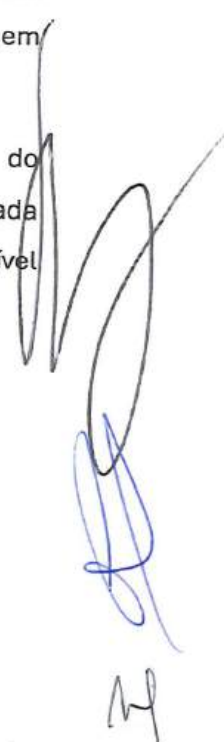
20. LEI APLICÁVEL E FORO DE ELEIÇÃO

Estas Condições Gerais e os serviços prestados pela **CONTRATADA** são regidas e interpretadas de acordo com as leis do Brasil. Em caso de qualquer litígio, as partes elegem desde já a Comarca de Santos/SP, como foro e praça de pagamento das obrigações acordadas, renunciando a qualquer outro por mais privilegiado que seja.

21. CONSIDERAÇÕES FINAIS

21.1. A nulidade declarada de qualquer uma das cláusulas ou condições acordadas não causará nulidade das presentes Condições Gerais, que permanecerão válidas e aplicáveis em todos os seus demais termos e condições.

21.2. Qualquer eventual aceitação pela **CONTRATADA** do não cumprimento ou do cumprimento diverso de qualquer cláusula ou condição das presentes CGN será interpretada como mera indulgência, sem que isso implique renúncia, novação ou perdão, sendo possível que o pleno cumprimento da obrigação possa ser requerido a qualquer tempo.



Santos/SP, 13 de janeiro 2025.

FCA COMERCIO EXTERIOR E LOGISTICA LTDA.

Arion de Sant'anna Ferraz



Luis Gustavo Batista



RTDCPJ Santos
REGISTRO N°

...771055

TABELIONATO CERON
6º TABELIÃO DE NOTAS

6º TABELIÃO DE NOTAS DE COMARCA DE SANTOS
Av. Washington Luis, 316 - Gonzaga Santos - SP - CEP 110
Fone: (13) 2028-2004 • e-mail: cartorio@ceron.com.br
Tabelião: Lucas Freire Ceron

Reconheço por semelhança Com Valor a(s) firma(s) de: (1) ARION DE SANT ANNA FERRAZ, (1) LUIS GUSTAVO BATISTA, SANTOS, 7 de fevereiro de 2025. Pedido: Valor: 26,32 Em Teste da verdade. LETICIA RODRIGUES FRANÇA DO AMARAL - TABELIÃ SUBSTITUTA

6º TABELIÃO DE NOTAS
LETICIA RODRIGUES FRANÇA DO AMARAL
TABELIÃ SUBSTITUTA