

59B293946B13917TLB



Booking Confirmation

Termos & Condições

Os Termos e condições do Conhecimento Marítimo do Transportador Marítimo ou Conhecimento Não Negociável (Contrato de Transporte - disponível no site <https://www.msc.com/che/contract-of-carriage>) se aplicam a partir da emissão desta Confirmação de Fechamento de Praça, como se incorporados por referência.

1) DAS PARTES E TERMOS DO CONTRATO

Esta confirmação de fechamento de praça constitui um contrato entre o Transportador Marítimo e o Negociante como definido no Contrato de Transporte.

2) DA DESCRIÇÃO DAS MERCADORIAS (VER CLÁUSULA 14 E 15 DO CONHECIMENTO DE EMBARQUE)

Caso a descrição das Mercadorias fornecida por ocasião do fechamento de praça ou retificada esteja incorreta, o Negociante será responsável pelo aumento de taxas, custos, despesas, faltas e avarias resultantes.

3) DOS PESOS DAS MERCADORIAS, EMBALAGENS E CONTÊINERES:

(a) As mercadorias perigosas são aceitas pelo Transportador Marítimo em confiança da notificação do Negociante sobre sua natureza completa e verdadeira. As declarações de mercadorias perigosas do Negociante devem estar no formato exigido por todas as regulamentações aplicáveis - sem as quais o embarque não será permitido.

(b) As mercadorias incluem quaisquer embalagens ou materiais de embalagem utilizados para proteger a carga no Contêiner. O Negociante é responsável por garantir que a embalagem e os materiais, especialmente madeira, estejam em conformidade com as exigências aplicáveis e que sua importação seja permitida no país de destino. O peso da embalagem deve ser incluído no peso total declarado para cada Contêiner.

(c) Pesos de Mercadorias declarados incorretamente afetam diretamente a segurança do navio e de todos envolvidos no transporte das Mercadorias. O Negociante deve tomar cuidado para avaliar o peso das Mercadorias corretamente.

(d) Contêineres sobrecarregados não têm seu transporte autorizado por lei e o Negociante não deve exceder o limite de peso máximo indicado em cada contêiner. Caso o Negociante deixe de cumprir essas disposições, o Transportador Marítimo se reserva o direito de lidar com essas Mercadorias como julgar necessário, inclusive, entre outros não as embarcar, interromper seu trânsito, descarregá-las no próximo porto e/ou embalar-las novamente, vindo a cobrar taxas adicionais. O Negociante é estritamente responsável por indenizar o Transportador Marítimo por todos os custos, perdas, atrasos, avarias, multas, aumento de taxas e quaisquer outras consequências que possam vir a surgir.

4) DO FRETE E TAXAS

O frete e as taxas têm como base as instruções fornecidas na data desta **Confirmação de Fechamento de Praça**, podendo ser modificados se houver alteração nas instruções da negociante. Salvo se acordado em contrário antecipadamente, a tarifa aplicável para o frete e as taxas das Mercadorias é aquela em vigor na data em que o Transportador Marítimo tomar posse das Mercadorias. O Transportador Marítimo se reserva o direito de alterar o frete e as taxas caso sua tarifa seja modificada após a data deste documento até o Transportador Marítimo tomar posse das Mercadorias, caso o negociante não atente o prazo inicialmente tratado na reserva de praça.

5) DO USO DE AGENTES PARA FECHAMENTO

Ao utilizar-se de um agente para fechamento, o Negociante garante que o referido agente está autorizado a celebrar este contrato, receber os Conhecimentos Marítimos originais e fornecer instruções de confirmação à Transportadora, até o Negociante notificar o Transportador Marítimo do contrário, por escrito.

5.1) Os Negociantes da reserva de praça (*Booking Client e/ou Shipper*) são solidariamente responsáveis por todos os pagamentos derivados da respectiva reserva, tais como, sobrestadia, frete e taxas locais, além do ressarcimento de eventuais avarias geradas no contêiner.

6) DA AVARIA À CARGA DEVIDO ÀS CONDIÇÕES ATMOSFÉRICAS E CLIMÁTICAS

O Transportador Marítimo não terá qualquer responsabilidade por faltas ou avarias às Mercadorias causadas derivadas de: (i) vício de origem e variações naturais atmosféricas/climáticas, inclusive durante o período de inverno, (ii) causadas pelo inadequado acondicionamento/estufagem das cargas em contêineres do tipo DRY e/ou REEFER.

7) DO(S) LACRE(S) DO CONTÊINER

Não obstante o fornecimento de lacre(s) de Contêiner pelo Transportador Marítimo, a Negociante é responsável por garantir que o tipo de Lacre afixado aos Contêineres esteja em conformidade com todas as regulamentações aplicáveis. "Caso o Negociante não utilize o(s) lacre(s) disponibilizados pelo Transportador Marítimo, o Negociante deverá utilizar o(s) lacre(s) que é (são) compatível(is) com as mais recentes normas ISO PAS 17712 ou com requisitos de segurança equivalentes. O Negociante deverá indenizar o Transportador Marítimo contra qualquer perda, dano, responsabilidade ou despesas de qualquer natureza e quaisquer atos decorrentes causados pelo uso de um lacre que não esteja de acordo com esta disposição."

O procedimento de fixação do lacre poderá ser obtido no site de agendamento de retirada de contêineres: <http://mscclibdev.mschr.com.br>, através do ícone "**sealing procedure**".

IMPORTANTE: Recomendável sempre checar se o lacre foi devidamente fixado, puxando a parte do lacre que foi inserida no mecanismo de travamento.

7.1) FORNECIMENTO DE LACRES

a) O fornecimento de lacres não implica em conhecimento ou quaisquer responsabilidades por parte da MSC/GVA, MSC/BRA, seus agentes locais ou representantes quanto às cargas contidas ou assim declaradas no(s) contêiner(es).

b) Para cada unidade de lacre MSC, sujeito a cobrança.

Obs: Tal taxa será cobrada juntamente com as taxas locais, em caso de dúvidas sobre essa cobrança favor consultar.

8) DA FUMIGAÇÃO / FITOSSANITÁRIO

O Negociante é responsável por fornecer os certificados fitossanitários e/ou de fumigação em tempo para apresentação às autoridades como solicitado, sendo ainda responsável pelas consequências da não apresentação dos referidos certificados.

9) DAS TAXAS ADICIONAIS

O Negociante é informada que taxas adicionais podem ser arrecadadas pelas autoridades locais além do frete e taxas relacionadas na Folha 1 ou descritas na tarifa do Transportador Marítimo, sendo a pagar antes da entrega das Mercadorias. O Transportador Marítimo pode ser solicitado a cobrar as taxas adicionais em nome das autoridades locais.

10) DAS SANÇÕES E LEIS DE CONTROLE DE IMPORTAÇÃO/EXPORTAÇÃO

O Negociante é responsável por assegurar que esta Confirmação de Fechamento de Praça cumpra todas as sanções comerciais e das leis de controle de importação/exportação (Sanções) aplicáveis. O Negociante é estritamente responsável por indenizar o transportador marítimo por todos os custos, faltas, avarias e quaisquer consequências resultantes de quaisquer descumprimentos das Sanções por parte do Negociante. O Transportador Marítimo se reserva o direito de garantir o cumprimento das Sanções a ela aplicáveis.

Na hipótese do Negociante omitir quaisquer informações relativas a destinos, partes ou cargas sancionadas - envolvidos de forma direta ou indireta - o Transportador Marítimo poderá interromper o embarque ou transporte da mercadoria em qualquer fase que se encontre - recaindo sobre o Negociante toda a responsabilidade e custos advindos desta omissão.

11) DO ENVIO DE CONHECIMENTOS MARÍTIMOS E CONHECIMENTOS NÃO NEGOCIÁVEIS

Os Conhecimentos Marítimos ou Conhecimentos Não Negociáveis estarão disponíveis para o Negociante retirar no escritório da Agência MSC, entretanto, caso o Negociante deseje que os mesmos lhe sejam enviados, será por sua conta e risco. O Transportador Marítimo e a Agência MSC não aceitarão nenhum tipo de imputação de responsabilidade.

Em caso de extravio dos Conhecimentos Marítimos, o armador deve ser imediatamente comunicado e consultado sobre os procedimentos



Booking Confirmation

aplicáveis para a nova emissão desses documentos, caso seja necessário.

12) DO MODO DE TRANSPORTE, NAVIO E NÚMERO DA VIAGEM

As informações fornecidas nestes campos são antecipadas no momento do fechamento. O Transportador Marítimo se reserva o direito de alterá-las.

13) DAS MULTAS POR DECLARAÇÃO ADUANEIRA ATRASADA

Quando a entrega das declarações aduaneiras for de responsabilidade do Negociante e o Transportador Marítimo for multado em consequência do preenchimento atrasado, incorreto ou incompleto causado pelo Negociante, este último deverá indenizar o Transportador Marítimo por todos os custos, prejuízos, multas e despesas incidentais relacionadas.

14) CLÁUSULA COMPENSATÓRIA APLICÁVEL PARA MERCADORIAS DE ALTO VALOR AGREGADO

Pela não declaração de mercadoria de alto valor: qualquer carga com valor comercial excedendo a USD 250,000 por container (com exceção de Farmacêuticos, na faixa de USD 200,000 por container) deve ser declarada para a MSC ou seu agente. Qualquer falha do cliente em informar a MSC resultará no pagamento de USD 25,000 pela não declaração da mercadoria de alto valor, sem prejuízo da reparação total de qualquer outro dano comprovadamente sofrido pelo armador.

15) DO CONTRATO DE TRANSPORTE

As informações contidas nesta Confirmação de Fechamento de Praça serão utilizadas na emissão do Conhecimento de Carga.

16) A SEGUIR, TABELAS DE TAXAS NA EXPORTAÇÃO:

TAXAS	TAXAS - EXPORTAÇÃO					
	THC 20'DV/OT/FR	THC 40'DV/HC/ OT/FR	THC 20'RF	THC 40'RF/HR	Adm Fee	ISPS
<i>Taxa cobrada por:</i>	<i>Container</i>	<i>Container</i>	<i>Container</i>	<i>Container</i>	<i>BL</i>	<i>Container</i>
<i>Moeda</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>
RIO GRANDE	995	995	1,165	1,165	11	-
NAVEGANTES	740	740	890	890	11	28
ITAJAÍ	865	865	1,080	1,080	11	-
ITAPOÁ	765	765	945	945	11	26
PARANAGUÁ	1,045	1,045	1,160	1,160	11	42
SANTOS (BTP)	892	892	1,154	1,154	11	86
SANTOS (SANTOS BRASIL)	892	892	1,154	1,154	11	44
SANTOS (DP WORLD)	892	892	1,154	1,154	11	42
RIO DE JANEIRO	590	590	725	725	11	32
ITAGUAÍ	590	590	725	725	11	-
VITORIA	1,080	1,080	1,465	1,465	11	87
SALVADOR	1,000	1,000	1,550	1,550	11	36
SUAPE	1,290	1,290	1,484	1,484	11	-
PECEM	825	825	970	970	11	54
VILA DO CONDE	900	900	1,070	1,070	11	-
MANAUS	780	780	1,030	1,030	11	-
PORTO VELHO	1,080	1,080	1,330	1,330	11	-

1 de 3

TAXAS	TAXAS - EXPORTAÇÃO							
	Casualty Storage	B/L Fee	Certt f.	ELF 20'	ELF 40'	Man. Corr.	Corr. Lett.	Seal Fee
<i>Taxa cobrada por:</i>	<i>Ctir</i>	<i>BL</i>	<i>Certificado</i>	<i>Container</i>	<i>Container</i>	<i>BL</i>	<i>BL</i>	<i>Seal</i>
<i>Moeda</i>	<i>USD</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>
RIO GRANDE	100	420	437	60	82	437	5,964	34
NAVEGANTES	100	420	420	76	119	420	5,946	34
ITAJAÍ	100	420	420	76	119	420	5,946	34
ITAPOÁ	100	420	420	76	104	420	5,946	34
PARANAGUÁ	100	420	420	76	125	420	5,946	34
SANTOS (BTP)	100	420	420	97	147	420	5,946	34
SANTOS (SANTOS BRASIL)	100	420	420	97	147	420	5,946	34
SANTOS (DP WORLD)	100	420	420	97	147	420	5,946	34
RIO DE JANEIRO	100	420	420	82	125	420	5,946	34
ITAGUAÍ	100	420	420	97	139	420	5,946	34
VITORIA	100	420	420	82	125	420	5,946	34
SALVADOR	100	420	420	119	190	420	5,946	34
SUAPE	100	420	420	82	125	420	5,946	34
PECEM	100	420	420	82	125	420	5,946	34
VILA DO CONDE	100	420	420	82	104	420	5,946	34
MANAUS	100	420	420	76	104	420	5,946	34
PORTO VELHO	100	420	420	76	104	420	5,946	34

2 de 3



TAXAS	TAXAS - EXPORTAÇÃO							
	Upgrade Fee 20'	Upgrade Fee 40'	VGM Latte Fee	VGM Misdeclaratton	Cancel Equipmentt 20"	Cancel Equipmentt 40"	Latte Paymentt	Latte SI
<i>Taxa cobrada por:</i>	<i>Container</i>	<i>Container</i>	<i>Container</i>	<i>Container</i>	<i>Container</i>	<i>Container</i>	<i>BL</i>	<i>SI</i>
<i>Moeda</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>	<i>BRL</i>
RIO GRANDE	215	280	98	194	203	405	170	420
NAVEGANTES	215	280	98	194	203	405	170	420
ITAJAÍ	215	280	98	194	203	405	170	420
ITAPOÁ	215	280	98	194	203	405	170	420
PARANAGUÁ	215	280	98	194	203	405	170	420
SANTOS (BTP)	215	280	98	194	203	405	170	420
SANTOS (SANTOS BRASIL)	215	280	98	194	203	405	170	420
SANTOS (DP WORLD)	215	280	98	194	203	405	170	420
RIO DE JANEIRO	215	280	98	194	203	405	170	420
ITAGUAÍ	215	280	98	194	203	405	170	420
VITORIA	215	280	98	194	203	405	170	420
SALVADOR	215	280	98	194	203	405	170	420
SUAPE	215	280	98	194	203	405	170	420
PECEM	215	280	98	194	203	405	170	420
VILA DO CONDE	215	280	98	194	203	405	170	420
MANAUS	215	280	98	194	203	405	170	420
PORTO VELHO	215	280	98	194	203	405	170	420

3 de 3



Booking Confirmation

a) Atendendo ao requerido e, em conformidade com as informações a nós prestadas por V. Sa(s). acima discriminadas, vimos por meio desta confirmar sua reserva de praça (*booking confirmation*) registrada conforme número supramencionado, para o navio acima informado, ou embarcação similar ou substituta.

b) Informamos que o embarque e o transporte da carga, objetos da presente reserva estão condicionados à disponibilidade de equipamentos (contêineres), condições climáticas favoráveis, bem como aspectos operacionais insitos ao transporte.

c) Caso as informações acima referenciadas não estejam em conformidade com àquelas prestadas por V. Sas., bem como com o que fora requerido, ou ainda, caso existam alterações a serem processadas em quaisquer dos dados informados, devemos ser formal e urgentemente contatados, sob pena dos dados informados presumirem-se corretos.

d) Sem prejuízo do quanto ajustado na presente confirmação de reserva, o transporte marítimo contratado por V. Sa(s). será regido, pelas cláusulas do Conhecimento de Embarque (B/L - Bill of Lading) do transportador **MSC Mediterranean Shipping Company S.A.**, cuja tradução juramentada encontra-se registrada no Ofício de Registro de Títulos e Documentos de Santos sob o nº 670.474 em 19/10/2015.

PAISES COM SANÇÕES: (Compliance - revisão)

Síria/Syria: Mercador declara ao transportador que as mercadorias, pessoas, entidades e organismos para os quais esta reserva aplica-se, estão em plena conformidade com o Regulamento Europeu (EU) 2017/1327 (EU) e suas eventuais alterações.

Irã/Iran: Mercador declara ao transportador que as mercadorias, pessoas, entidades e organismos não envolvem nem direta nem indiretamente este país - onde o Transportador Marítimo poderá interromper o embarque ou transporte da mercadoria em qualquer fase que se encontre - recaindo sobre o Negociante toda a responsabilidade e custos advindos.

Criméia e Sevastopol/Crimea & Sevastopol: Mercador declara ao transportador que as mercadorias, pessoas, entidades e organismos para os quais esta reserva aplica-se, estão em plena conformidade com o Regulamento Europeu (EU) 208/2014 e suas eventuais alterações.

17) RETIRADA DE CONTÊINERES VAZIOS

a) Para retirada de contêineres vazios fineza acessar o site <http://msclibdev.mschr.com.br/> e caso ocorra algum problema gentileza enviar e-mail para: BR241-mscsantos.logistic@msc.com/

b) A retirada de contêiner(es) vazio(s) junto ao depósito indicado por nós ou nossos agente(s) local(is), será(ão) processada(s) mediante apresentação de **MINUTA DE RETIRADA DE CONTÊINER VAZIO - PADRÃO MSC**, entregue pelo negociante ou representante legal em papel timbrado e devidamente assinada.

18) DEVOLUÇÃO DE CONTÊINERES EM LOCAL DIVERSO DO INDICADO PELA MSC/GVA, MSC/BR OU AGENTE LOCAL

a) Nos portos nacionais, os contêineres retirados e utilizados pelo negociante devem ser devolvidos em local previamente determinado pela MSC/GVA, MSC/BRA ou agentes locais. Caso haja interesse por parte do negociante em efetuar a devolução dos contêineres em local diverso do indicado, será exigido o pagamento de uma **TAXA DE DEVOLUÇÃO DE CONTÊINER EM LOCAL DIVERSO DO INDICADO** (Drop off fee), conforme segue:

I - R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) por contêiner de 20' (vinte pés de comprimento).

II - R\$ 500,00 (quinhentos reais) por contêiner de 40' (quarenta pés de comprimento).

b) A devolução dos contêineres em local diverso do indicado, somente será permitida mediante prévia autorização da MSC/GVA, MSC/BRA ou agente local.

b) Caso a determinação retro seja desrespeitada, o negociante ficará sujeito ao pagamento de todos os custos decorrentes da operação.

19) INFORMAÇÕES QUANTO A CARGA E SUAS RESTRIÇÕES

a) O peso da carga deverá ser corretamente informado pelo negociante no ato da solicitação de reserva de praça (booking). Caso haja necessidade de qualquer alteração após o fechamento da reserva de praça, a comunicação deverá ser efetuada antes do depósito da unidade de carga (cheia) no terminal para o embarque.

b) Caso o peso declarado na solicitação de reserva seja diverso do aferido no momento do embarque ou posterior a este, será exigido do Negociante uma multa no valor de USD 200,00 (duzentos dólares norte-americanos) por unidade, bem como o pagamento de eventuais custos gerados em razão do descumprimento contratual.

c) Se a divergência de peso for detectada antes do efetivo transporte marítimo, a MSC em nenhuma hipótese prosseguirá com o embarque da unidade, bem como aplicará a multa mencionada no parágrafo anterior.

d) Restrições de peso das cargas, dimensão, natureza e composição, bem como outras reguladas pela legislação aplicável (no Brasil ou nos portos de transbordo ou de destino) devem ser estritamente observadas pelo negociante, não cabendo qualquer responsabilidade ao transportador por tais informações.

e) Caso sejam embarcadas cargas em dissonância com tais exigências legais, a MSC se reserva ao direito de exigir o ressarcimento de eventuais prejuízos em face do negociante.

f) A título meramente exemplificativo, informamos a seguir as restrições de peso impostas para cargas destinadas aos Estados Unidos da América e Espanha.

19.1) Restrições de peso nos Estados Unidos da América

a) Conforme dispõe a legislação aplicável, lembramos a seguir os limites de peso para cargas destinadas a portos norte-americanos (entrega porta - door delivery e rampa):

§ Entrega na Porta: Trem-caminhão (Rail-Motor) ou somente caminhão (All-Motor)

§ Entrega no terminal ferroviário: Trem-Rampa (Rail-Ramp) * Chassis Usage Charge: CUC * Tri-axle: Três-Eixos * ON DOCK: Terminal ferroviário localizado dentro da zona portuária * OFF DOCK: Terminal ferroviário localizado fora da zona portuária (sujeito à limitação de peso de rodovia)

§ Somente caminhão (All-Motor) 20 'DV/OT: 38,200lb / 17,327Kgs (CUC = US\$ 80.00) 20 'DV/OT: 44,000lb / 19,958kgs (Tri-axle = US\$ 300.00) 40 'DV: 44,000lb / 19,958kgs (CUC = US\$ 80.00) 40 'OT/HC: 43,903lb / 19,914kg (CUC = US\$ 80.00)

§ Trem-caminhão (Rail-Motor ON DOCK) 20 'DV/OT: 38,200lb / 17,327Kgs (CUC = US\$ 80.00) 20 'DV/OT: 44,000lb / 19,958kgs (Tri-axle = US\$ 300.00) 40 'DV: 44,000lb / 19,958kgs (CUC = US\$ 80.00) 40 'OT/HC: 43,903lb / 19,914kg (CUC = US\$ 80.00)

§ Trem-caminhão (Rail-Motor OFF DOCK) 20 'DV/OT: 38,200lb / 17,327Kgs (CUC = US\$ 80.00) 20 'DV/OT: 44,000lb / 19,958kgs (Tri-axle = US\$ 600.00) 40 'DV: 44,000lb / 19,958kgs (CUC = US\$ 80.00) 40 'OT/HC: 43,903lb / 19,914kg (CUC = US\$ 80.00)

§ Trem-Rampa (Rail-Ramp ON DOCK) 20 'DV/OT: 47,400lb / 21.5T (CUC = US\$ 80.00) 40 'DV/HC/OT: 53,000lb / 24T (CUC = US\$ 80.00)

§ Trem-Rampa (Rail-Ramp OFF DOCK) 20 'DV/OT: 38,200lb / 17,327Kgs (CUC = US\$ 80.00) 20 'DV/OT: 44,000lb / 19,958kgs (Tri-axle = US\$ 300.00) 40 'DV: 44,000lb / 19,958kgs (CUC = US\$ 80.00) 40 'OT/HC: 43,903lb / 19,914kg (CUC = US\$ 80.00)

b) Lembramos que para algumas rampas o peso a ser observado deverá ser o do Tri-axle. Havendo dúvidas gentileza checarem nossa circular já enviada ou contatar diretamente seu agente no porto de destino.

c) Caso a carga seja embarcada com peso acima do permitido, toda e qualquer responsabilidade ou ônus, bem como custos adicionais serão de responsabilidade do negociante.

19.2) Restrições de peso na Espanha

a) Conforme dispõe a legislação aplicável, lembramos a seguir os limites de peso para cargas destinadas a portos da Espanha: Peso máximo permitido:

§ 20 'DV 23 T + Tara (25 T + Tara com Plataforma de Três-Eixos - Tri-Axle Platform e com adicional de tarifa de 25% sobre o peso extra



Booking Confirmation

excedido) 40 'DV 20 T + Tara (23 T + Tara com Plataforma de Três-Eixos - Tri-Axle Platform e com adicional de tarifa de 25% sobre o peso extra excedido)

19.3) Da carga militar e/ou paramilitar

É obrigatório o envio dos documentos abaixo elencados, como condição de análise de toda e qualquer reserva de praça referente ao transporte de carga militar e/ou paramilitar - definida no sentido mais amplo como: (i) carga que tenha ou possa ter como objetivo a utilização para fins militares ou afins, (ii) carga destinada ou originada por autoridades militares ou paramilitares ou (iii) cargas também conhecidas como carga dupla utilização:

§ **a)** *Packing list*; **b)** fatura comercial; **c)** HS code/NCM de, no mínimo, 6 dígitos; **d)** informações completas do fabricante e usuário final da carga; **e)** cópia da licença de importação e/ou licença de exportação do importador/exportador da carga e **f)** destino final das mercadorias.

Em qualquer caso, nenhuma reserva de praça relativa a carga militar/paramilitar poderá ser aceita sem que a MSC tenha recebido a aprovação prévia das autoridades competentes.

Além disso, os requisitos da política de *compliance* do transportador MSC deverão ser respeitados.

Qualquer cotação obtida com base em informações incompletas ou imprecisas, quanto à natureza ou valor das mercadorias, não será reconhecida pela MSC e/ou será considerada uma violação material do contrato, autorizando a MSC a suspender, modificar ou cancelar o transporte/embarque, cujos riscos e despesas inerentes serão suportados pelo Comerciante.

20) VALOR INDENIZÁVEL REFERENTE A PERDA TOTAL DE CONTÊINER

a) Na ocorrência de furto, roubo ou qualquer (quaisquer) caso(s) fortuito(s) ou força maior que importem na **PERDA TOTAL** do contêiner arrendado ou, de propriedade da MSC/GVA, durante a vigência do contrato de transporte, cuja responsabilidade não seja imputada à MSC/GVA, MSC/BRA ou seus Agentes Locais, será exigido, ao mínimo, a título de indenização dos bens (ou valores orçados pelo armador ou pessoa por este indicada), os seguintes valores:

- I. US\$ 3,500.00 (três mil e quinhentos dólares americanos) por contêiner de 20' (vinte pés de comprimento), tipo DV;
- II. US\$ 5,500.00 (cinco mil e quinhentos dólares americanos) por contêiner de 40' (quarenta pés de comprimento), tipo DV/HC;
- III. US\$ 4,800.00 (quatro mil e oitocentos dólares americanos) por contêiner de 20' (vinte pés de comprimento), tipo OT;
- IV. US\$ 7,500.00 (sete mil e quinhentos dólares americanos) por contêiner de 40' (quarenta pés de comprimento), tipo OT;
- V. US\$ 5,500.00 (cinco mil e quinhentos dólares americanos) por contêiner de 20' (vinte pés de comprimento), tipo PL;
- VI. US\$ 6,500.00 (seis mil e quinhentos dólares americanos) por contêiner de 20' (vinte pés de comprimento), tipo FR;
- VII. US\$ 7,500.00 (sete mil e quinhentos dólares americanos) por contêiner de 40' (quarenta pés de comprimento), tipo PL;
- VIII. US\$ 9,000.00 (nove mil dólares americanos) por contêiner de 40' (quarenta pés de comprimento), tipo FR;
- IX. US\$ 26,000.00 (vinte e seis mil dólares americanos) por contêiner de 20' (vinte pés de comprimento), tipo RE/HR;
- X. US\$ 30,000.00 (trinta mil dólares americanos) por contêiner de 40' (quarenta pés de comprimento), tipo RE;
- XI. US\$ 32,000.00 (trinta e dois mil dólares americanos) por contêiner de 40' (quarenta pés de comprimento), tipo HR.

21) TARIFA DE SOBRESTADIA DE CONTÊINERES (DETENTION) - EXPORTAÇÃO

A SOBRESTADIA DE CONTÊINERES DE EXPORTAÇÃO, doravante simplesmente denominada "**DETENTION**", será aplicada a todos os contêineres retirados vazios junto aos locais indicados pela MSC/GVA, MSC/BRA ou seus agentes locais, nos termos desta Confirmação de Reserva, observadas as regras a seguir expostas:

a) Fica concedido ao negociante um período de franquia (free time) durante o qual não haverá incidência de cobrança de **DETENTION**, conforme cada tipo e tamanho de contêiner retirado, nos termos da tabela de valores e utilização que se encontra devidamente registrada no Cartório de Registro de Títulos e Documentos e Civil de Pessoas Jurídicas de Santos/SP. Os valores e prazos constantes na tabela acima mencionada são reproduzidos no item "O" da presente cláusula.

O free time (período livre) somente será aplicado entre o período da retirada do contêiner vazio e o depósito do contêiner cheio no Terminal Portuário para embarque, exceto nas hipóteses de cancelamento do transporte ou devolução do contêiner vazio, que não será aplicado o período livre.

b) O período de franquia visa conceder ao negociante um prazo razoável para que unitize as mercadorias, ou seja, armazene-a(s) no(s) contêiner(es) retirados para realização do transporte marítimo e, ato contínuo, sejam entregues ao Operador Portuário designado, para posterior embarque.

c) Para o devido embarque as mercadorias deverão estar devidamente **DESEMBARAÇADAS**, ou seja, que estejam completamente aptas a serem embarcadas, em conformidade com todas as exigências da Receita Federal do Brasil e dos demais órgãos intervenientes.

d) O fato das mercadorias não estarem aptas para embarque não enseja a interrupção ou suspensão da contagem dos dias incorridos em detention, por quaisquer razões que sejam, ainda que resultantes de caso(s) fortuito(s) ou força maior, cessando esta somente no momento em que o(s) contêiner(es) forem efetivamente embarcados, responsabilizando-se o negociante por tais fatos.

e) A cobrança de sobrestadia de contêiner(es) (**DETENTION**) poderá(ão) ocorrer em várias hipóteses, dentre as quais:

- I. O(s) contêiner(es) são entregue(s) ao Operador Portuário após o período de franquia;
- II. O(s) contêiner(es) são entregue(s) ao Operador Portuário dentro do período de franquia, mas sem que as mercadorias estejam devidamente desembaraçadas, independentemente de quaisquer razões, ainda que sejam resultantes de caso(s) fortuito(s) ou força maior, hipótese na qual a contagem dos dias incorridos em **DETENTION** somente cessará após o efetivo embarque do contêiner, de acordo com a disponibilidade de navios para o transporte e, respeitando-se a ordem cronológica/técnica dos embarques;
- III. Em havendo desistência do embarque por quaisquer razões que sejam, ainda que sejam resultantes de caso(s) fortuito(s) ou força maior, a contagem de **DETENTION** somente cessará na data da efetiva devolução do(s) contêiner(es), limpo(s), vazio(s) e incólume(s) no local designado pela MSC/GVA, MSC/BRA ou seu(s) agente local, bem como, em condições de imediata utilização;
- IV. Contêineres entregues ao Operador Portuário, devidamente desembaraçadas, mas cujo embarque seja postergado em razão de solicitação do negociante. Neste caso, a contagem dos dias de **DETENTION** cessará somente na data de embarque dos contêineres no navio disponível para a rota contratada;
- V. Contêiner(es) cujo(s) embarque(s) seja(m) recusado(s) em razão de avaria(s) cuja(s) origem(ns) não seja(m) atribuída(s) à MSC. A contagem dos dias em **DETENTION** cessará somente com a devolução dos contêineres, limpos, vazios e devidamente reparados nos padrões de especificações técnicas ISO (International Organization for Standardization) ou I.I.C.L (Institute of International Container Lessors), assumindo o negociante o cumprimento destas normas, sob pena de não ser(em) aceito(s) no(s) local(is) indicado(s) pela MSC/GVA, MSC/BRA ou seu agente(s) local(is) e, ainda que aceito(s) por este(s), não importará tal fato em cumprimento pelo negociante das normas supracitadas, caso estas não tenham sido observadas, oportunidade na qual a MSC/GVA, MSC/BRA ou agente(s) local(is) realizará(ão) o(s) reparo(s) necessário(s) às expensas do negociante.
- VI. Em caso de perda total do equipamento por avaria(s), furto, roubo, ou quaisquer outros caso(s) fortuito(s) ou força maior, somente se cessará a **DETENTION** com a efetiva indenização, conforme valores definidos no item 20, subitens I a VI, ou, pelo valor faturado pelo armador, mais despesas administrativas/contratuais.
- VII. Em caso de reutilização/reaproveitamento de contêineres por V.Sas., a data de início da contagem de tempo para efeitos de aplicação



Booking Confirmation

do **DETENTION**, será a partir da data da autorização formal da MSC/GVA ou MSC/BR para o referida reutilização, e o encerramento dar-se-á na data de entrega do(s) contêiner(es), no porto/terminal de atracação do navio onde será(ão) realizada(s) a(s) operação(ões) de embarque.

VIII. Tratando-se de embarque contratado por empresa estrangeira, a empresa brasileira que venha a representá-la será considerada responsável pelas despesas de sobrestadia de exportação (**DETENTION**). Na hipótese acima indicada enquadram-se os embarques em que sejam adotados os termos **CARE OF, C/O, ON BEHALF OF, AS REPRESENTATIVE OF**, ou outros termos qualquer a estes assemelhado.

f) O abandono da mercadoria ou desistência de embarque por parte do negociante não o isenta do pagamento de **DETENTION**, a qual será aplicada desde a data de retirada do(s) contêiner(es) vazio(s) ou recebimento de autorização para reutilização/reaproveitamento, até a data da efetiva devolução do(s) contêiner(es) vazio(s), limpo(s), incólume(s) e em condição imediata de reutilização/reaproveitamento, no local indicado pela MSC/GVA, MSC/BRA ou seus agentes locais. Ocorrendo atrelamento do(s) contêiner(es) à novas reservas, não implicará em nenhuma hipótese em interrupção ou renovação da contagem do prazo relativo a sobrestadia (**DETENTION**).

g) Armazenagens, movimentação de contêiner(es) cheio(s) ou vazio(s), transporte(s) terrestre(s), multas alfandegárias, assim como eventual(is) avaria(s) causada(s) ao(s) Contêiner(es), correrão sob total responsabilidade do negociante, não se confundindo com a cobrança de **"DETENTION"**.

h) A contagem dos períodos (livre e de incidência) representados pela tarifa de sobrestadia se inicia no mesmo dia da retirada do contêiner vazio no depot. A concessão de eventual período livre superior ao representado na referida tabela não altera a contagem prevista para o início e o fim dos demais períodos de incidência. O início da cobrança de sobrestadia observará o valor correspondente ao período de incidência em que recair o dia seguinte ao término do período livre, ainda que superior ao indicado na tabela, mas respeitando a contagem dos demais períodos de incidência fixados. Dessa forma, a contagem do período em sobrestadia será sempre realizada à partir da data de retirada do contêiner vazio no depot seguindo-se até o fim do período livre concedido, sendo que o dia imediatamente subsequente a ele representará o valor inicial devido, a ser identificado dentro dos períodos de incidência referenciados na tarifa vigente, prosseguindo-se a contagem até a devolução do container cheio no terminal de embarque.

i) Caso a carga permaneça mais de 30 dias no terminal após a entrega da unidade cheia para embarque, será devida a sobrestadia suplementar, aplicando-se a tarifa correspondente em vigor, contando-se o período integral desde o depósito do container no terminal até a efetiva data de embarque, conforme disposto na cláusula 21ª, "F".

j) Booking Cancellation (Cancelamento do Booking Confirmation): Caso o(s) container(es) não seja(m) embarcado(s) por culpa exclusiva do Negociante e consequentemente haja o cancelamento do Booking Confirmation, o freetime não será aplicado. Sendo assim, será devida a sobrestadia (DETENTION) desde a data de retirada do(s) contêiner(es) vazio(s) até a data da efetiva devolução do(s) contêiner(es), limpo(s), incólume(s) e em condição imediata de utilização, no local indicado pela MSC/GVA, MSC/BRA ou seus agentes locais.

Além da detenção será exigido o pagamento da TAXA DE CANCELAMENTO, conforme segue:

I - R\$ 203,00 (duzentos e três reais) para contêiner de 20' (vinte pés de comprimento).

II - R\$ 405,00 (quatrocentos e cinco reais) para contêiner de 40' (quarenta pés de comprimento).

k) Nos termos da cláusula 21ª, item "a" o período livre (free time) somente será aplicado entre a retirada do contêiner vazio e o depósito do contêiner cheio no Terminal Portuário. Após o depósito do contêiner, caso o mesmo seja retirado do Terminal pelo Negociante, será cobrada a sobrestadia suplementar desde o depósito do container cheio no terminal até a efetiva devolução ou embarque, sem a aplicação do período livre (freetime).

l) **A SOBRESTADIA DE GENSET NA EXPORTAÇÃO**, será aplicada a todos os equipamentos retirados junto aos locais indicados pela MSC/GVA, MSC/BRA ou seus agentes locais, nos termos desta Confirmação de Reserva, sendo que será concedido ao Negociante um período de franquia (free time) durante o qual não haverá incidência de cobrança de **SOBRESTADIA**.

m) A contagem dos períodos (livre e de incidência) representados pela tarifa de sobreestadia se inicia no mesmo dia da retirada do GENSET vazio no depot. A concessão de eventual período livre superior ao representado na referida tabela não altera a contagem prevista para o início e o fim dos demais períodos de incidência. O início da cobrança de sobreestadia observará o valor correspondente ao período de incidência em que recair o dia seguinte ao término do período livre, ainda que superior ao indicado na tabela, mas respeitando a contagem dos demais períodos de incidência fixados. Dessa forma, a contagem do período em sobreestadia será sempre realizada à partir da data de retirada do equipamento no depot seguindo-se até o fim do período livre concedido, sendo que o dia imediatamente subsequente a ele representará o valor inicial devido, a ser identificado dentro dos períodos de incidência referenciados na tarifa vigente, prosseguindo-se a contagem até a devolução do equipamento no mesmo lugar de sua retirada.

n) Os valores e prazos constantes na tabela acima mencionada são reproduzidos no item "O" da presente cláusula.

o) A seguir, tabela de tarifa de sobrestadia de contêineres **"DETENTION"** na exportação:

TARIFA DE SOBRESTADIA DE CONTÊINER (DETENTION) - MSC/GVA			
CONTÊINER (DRY)	1º AO 7º DIA	8º AO 12º DIA	A PARTIR DO 13º DIA
TIPO / TAMANHO	(PERÍODO LIVRE)	(PRIMEIRO PERÍODO DE INCIDÊNCIA)	(SEGUNDO PERÍODO DE INCIDÊNCIA)
20'DV	PERÍODO LIVRE	USD 39.00 POR DIA	USD 48.00 POR DIA
40'DV	PERÍODO LIVRE	USD 72.00 POR DIA	USD 107.00 POR DIA
40'HC	PERÍODO LIVRE	USD 72.00 POR DIA	USD 107.00 POR DIA
20'HC/OT/FR/PL	PERÍODO LIVRE	USD 51.00 POR DIA	USD 76.00 POR DIA
40'OT/FR/PL	PERÍODO LIVRE	USD 84.00 POR DIA	USD 135.00 POR DIA
CONTÊINER (REEFER)	1º AO 5º DIA	A PARTIR DO 6º DIA	
TIPO / TAMANHO	(PERÍODO LIVRE)	(PRIMEIRO PERÍODO DE INCIDÊNCIA)	
20'RE	PERÍODO LIVRE	USD 129.00 POR DIA	-
40'RE/HR	PERÍODO LIVRE	USD 193.00 POR DIA	-

22) ABANDONO DE MERCADORIA NO PORTO DE DESTINO

a) O abandono ou apreensão de mercadorias no porto de destino por autoridades locais não isenta o negociante de quaisquer responsabilidades inerentes à utilização do(s) equipamento(s) de transporte (contêiner(es)), sendo este inclusive o responsável pelo pagamento de eventuais custos gerados pelo inadimplemento, tais como sobrestadia de contêiner, armazenagem no terminal, energia elétrica, multas alfandegárias e outros.

b) A título de aplicação de sobrestadia de contêiner no destino (demurrage), serão utilizados os valores segundo as regras estabelecidas pelo transportador MSC/GVA para os respectivos portos de destino.

c) Dúvidas quanto aos valores ou cálculos utilizados, solicite a MSC/GVA, MSC/BRA ou Agente Local a TABELA DE SOBRESTADIA DE



Booking Confirmation

CONTÊINERES do porto de destino.

23) PAGAMENTO DE FRETE E OUTRAS OBRIGAÇÕES

- a) O pagamento de frete e outros haveres devidos ao armador estão condicionados à apresentação da documentação exigível para conclusão das operações cambiais de praxe, segundo determinação das Autoridades Governamentais envolvidas na operação.
- b) Em se tratando de Contrato Internacional de Transporte, todas as despesas com este relacionadas deverão ser pagas integralmente em dólares norte-americanos, convertidos à moeda nacional na data do efetivo pagamento.
- c) Competirá ainda ao negociante:

- I. desinfetar/desodorizar/limpar devidamente o(s) contêiner(es) antes de devolvê-lo(s) ao transportador;
- II. utilizar embalagens herméticas ou forrar o(s) contêiner(es) para acondicionamento de suas mercadorias, eliminando assim qualquer (quaisquer) risco(s) de infecção/odorização/corrosão ou derramamento de fluido(s), que cause(m) dano(s) ou, que impossibilite(m) a imediata utilização do(s) mesmo(s);
- III. indenizar o transportador ou pessoa por este indicada, por todos os prejuízos que vier a sofrer resultante de tais fatos, notadamente indenizá-lo pelo descumprimento das cláusulas acima estabelecidas, notadamente item f.6 supra;
- IV. Sobre os débitos do contrato de transporte marítimo ou relativos à utilização do(s) contêiner(es), não quitados à data do faturamento, incidirão encargos administrativos de 2% (dois por cento) sobre o seu valor integral, mais juros de 1% (um por cento) ao mês, até a data do seu efetivo pagamento.
- V. Serão ainda cobrados encargos jurídicos da ordem de 2% (dois por cento), caso seja(m) necessária(s) a propositura de qualquer(quaisquer) medida(s) judicial(is) para satisfação do(s) crédito(s), independentemente de prévia notificação.

24) PRAZO LIMITE PARA A ENTREGA DE INSTRUÇÃO DE EMBARQUE (DRAFT DE B/L) - SISCARGA

Em atenção aos novos prazos estabelecidos no SISCARGA (Siscomex Carga), solicitamos que enviem as Instruções de Embarque (Draft de B/L) em até 72 horas úteis (compreendidas entre as 08h e 17h) antes da previsão de chegada do navio e/ou conforme prazos publicados em nosso website; ressaltando-se que o não atendimento ao quanto acima solicitado, resultará no cancelamento do embarque e a cobrança de todas as respectivas despesas, por parte do negociante. Para entrega de documentos solicitamos contatarem: MSC Santos - Av. Ana Costa, nº 291, Gonzaga - Santos/SP

25) PRAÇA DE PAGAMENTO E FORO COMPETENTE

A praça de pagamento para todos e quaisquer efeitos legais e o foro competente para dirimir eventuais divergências será o da cidade/comarca de **SANTOS/SP**.

Aviso: Para os portos da Bélgica os termos e condições deste Bill of Lading foram alterados para permitir um Número de Identificação Pessoal (PIN) que foi fornecido ao invés de uma ordem de entrega na obtenção da entrega física da carga do terminal. O negociante é o responsável por manter um controle rigoroso sobre o PIN e sua utilização na obtenção da entrega do container, dessa forma o transportador não aceitará qualquer responsabilidade por sua apropriação e uso indevidos após o PIN ser emitido para o negociante ou qualquer pessoa autorizada por ele para receber o PIN. O negociante deverá indenizar a MSC por todas as consequências de apropriação indevida e mal-uso do PIN.

26) CONDIÇÕES PARA O VGM

- a) Como enviar as instruções do VGM:
- b) Portal web do INTTRA
- c) Prazos para envio de instruções VGM:
- d) 2 horas antes do deadline da carga (conforme regras locais)
- e) Taxas e custos de administração:
- f) Não será cobrada taxa de administração.
- g) Custos extras resultantes do não envio do VGM a tempo serão responsabilidade do negociante.
- h) Recomendações e guia de orientações:
- i) A agência local da MSC deve ser informada com antecedência sobre a opção de indicar terceiros para fornecer o VGM.
- j) Caso a agência não tenha recebido o VGM do cliente, a unidade não será embarcada.
- k) Caso uma única unidade pertencente a um lote não possua o VGM, a MSC não poderá embarcar nenhuma outra unidade desse lote, e custos adicionais de terminal serão arcados pelo cliente.
- l) Caso alguma unidade seja carregada em condição de embarque direto de rua, o deadline para a submissão do VGM permanece o mesmo referido no item 10.
- m) Caso alguma unidade seja submetida a inspeção física pelas Autoridades Alfandegárias, seja no terminal portuário ou no porto seco (Redex), e o VGM já tenha sido enviado, estamos aptos a receber retificações.
- n) Importante: todos os contêineres com data de saída programada para 1º de julho já devem possuir o VGM, - e para tal, gentileza programar-se com no mínimo uma semana de antecedência.
- o) Informações de contato: MSC Customer Service Desk: Tel.: 55 13 3211 9500 (BR241-distribution@msc.com <mailto:BR241-distribution@msc.com>)

Atenciosamente,

MSC Mediterranean Shipping do Brasil Ltda.