

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	1 de 16
Documento Complementar à Proposta Comercial			

CLÁUSULA PRIMEIRA – CONDIÇÕES GERAIS DE TRANSPORTE

- 1.1. A Proposta Comercial terá validade de 30 (trinta) dias, contados a partir do aceite do frete pela CONTRATANTE.
- 1.2. Os valores constantes da Proposta Comercial não incluem impostos (ISS ou ICMS).
- 1.3. As cargas de propriedade da CONTRATANTE estarão sujeitas a eventual fiscalização por parte das Secretarias de Fazenda dos estados por onde circular, bem como quaisquer outras autoridades locais, sendo que quaisquer custos decorrentes de referida fiscalização serão de responsabilidade exclusiva da CONTRATANTE.
- 1.4. Os transportes realizados entre os portos do eixo Sul-Sudeste do Brasil estão sujeitos ao pagamento de AFRMM, adicional de frete para renovação da Marinha Mercante, conforme legislação específica do Ministério dos Transportes, sendo este adicional no importe de 8% (oito por cento) do valor do serviço de transporte contratado, e consiste em responsabilidade exclusiva da CONTRATANTE.
- 1.5. Devido às alterações climáticas na região amazônica do Brasil, durante os meses de setembro a dezembro, todas as cargas com origem/destino MANAUS estarão sujeitas à cobrança de taxa sazonal, a ser definida sobre a tarifa vigente da CONTRATANTE.
- 1.6. Em função das variações no preço do petróleo no mercado internacional, e o consequente impacto nos valores de combustível do navio Bunker, as cargas transportadas estarão sujeitas à cobrança de sobretaxa de combustível, a ser informada pela contratante sobre a tarifa vigente.
- 1.7. Para cargas transportadas na modalidade PORTO, o valor informado é baseado na tabela pública do Terminal, apenas para referência, e que está sujeita à alterações mesmo durante o período de vigência da Proposta Comercial. As condições de armazenagem na modalidade PORTO devem ser sempre negociadas diretamente com o Terminal, sendo que a CONTRATADA não possui qualquer responsabilidade sobre este tópico.
- 1.8. A cobrança de armazenagem será retroativa: (i) na modalidade PORTA, nos portos de Itapoá e Salvador; e (ii) na modalidade PORTO, nos portos de Rio Grande, Itapoá, Paranaguá e Salvador.
- 1.9. Conforme resolução do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) nº 219 de 2010, que dispõe sobre o seguro obrigatório RCTR-C, recai sobre o TRANSPORTADOR a responsabilidade de comunicar à seguradora sobre todos os embarques, antes da saída do veículo do mesmo, por

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	2 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

meio de cópia do Conhecimento Eletrônico (CT-e). Para que o processo de comunicação ocorra devidamente, é indispensável o recebimento dos dados da nota fiscal do produto. Por isso, é de responsabilidade da CONTRATANTE enviar à CONTRATADA, de forma eletrônica (xml ou NOTFIS), a Nota Fiscal do produto (NFe), além da DANFE, no período até 3 horas antes do fim do carregamento, evitando, assim, atrasos ou custos adicionais (por exemplo: estadia de carreta). Quaisquer custos decorrentes de atraso no envio da Nota Fiscal serão direcionados à CONTRATADA.

1.10. A CONTRATANTE declara que aceita a validade do canhoto do DANFE e/ou DACTE digitalizado ("canhoto digital") para comprovar a entrega do contêiner transportado, reconhecendo sua equiparação ao canhoto físico, estando de acordo com a cobrança de valores aplicados pela CONTRATADA caso venha a optar pelo recebimento do retorno físico do canhoto, conforme eventualmente acordado entre as Partes.

1.11. O recebimento e o uso do presente termo, embora não assinado pelo Titular da Carga, importa de na aceitação por parte deste, bem como de qualquer portador, de todas as cláusulas e aqui impressas, manuscritas ou carimbadas.

1.12. Fica eleito o foro da cidade do Rio de Janeiro para dirimir quaisquer disputas ou conflitos oriundos do presente termo, aplicando-se, em qualquer hipótese, a lei brasileira.

CLÁUSULA SEGUNDA – DAS OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA

2.1. São obrigações da CONTRATADA, sem prejuízo de outras identificadas ao longo deste documento:

- a) Providenciar toda a mão de obra necessária à execução dos serviços oferecidos;
- b) Utilizar veículos adequados que garantam a integridade da carga da CONTRATANTE durante o transporte;
- c) Caso a CONTRATANTE opte pela emissão da carta DDR em conjunto com sua seguradora, consequentemente isentando a CONTRATADA e seus subcontratados de responsabilidade, haverá redução do valor devido à título de ad valorem, ficando a CONTRATADA e seus subcontratados obrigados a atender à eventual plano de gerenciamento de risco constante do DDR;
- d) Receber da CONTRATANTE as informações quanto ao peso exato da mercadoria e do material de peação antes do planejamento da estiva do navio (VGM).

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	3 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

2.2. A CONTRATADA não se responsabilizará por avarias oriundas de má estiva ou faltas, nos casos em que não executar o serviço de ova e o lacre tiver chegado intacto ao recebedor, ficando, também, isenta de responsabilidade sobre avarias causadas na ova/desova, quanto não for responsável pela mesma.

2.3. Cargas avariadas não poderão ser devolvidas, mesmo que a responsabilidade da avaria seja da CONTRATADA. Nesta hipótese, a CONTRATADA responderá somente pelo ressarcimento do percentual avariado.

2.4. Da Penalidade "NO-SHOW"

a) As Partes, de comum acordo, estabelecem, na ocasião da celebração desta Proposta Comercial, a penalidade a ser paga pela CONTRATANTE no caso de ela não embarcar com a CONTRATADA dentro das condições explicitadas neste documento, sendo esta de natureza jurídica empresarial, em pleno respeito aos princípios da boa-fé, autonomia da vontade das Partes, liberdade econômica e respeito aos contratos.

b) Para cada contêiner não embarcado, a CONTRATANTE deverá pagar à CONTRATADA o valor de R\$ 350,00 (trezentos e cinquenta reais), aplicáveis aos contêineres de 20' (vinte pés) e/ou 40' (quarenta pés), no caso de cancelamento de embarque informado pela CONTRATANTE dentro de até 2 (dois) dias úteis antes da data prevista de deadline da carga para o respectivo navio e porto. Essa tarifa só será aplicável aos clientes com modalidade de contratação PORTO na origem. Como exemplo, se o deadline cair em uma sexta-feira, a cobrança da taxa poderá incidir sobre cancelamentos solicitados pela CONTRATANTE a partir da quarta-feira imediatamente anterior.

c) A penalidade será cobrada por meio de fatura e/ou boleto a ser(em) emitido(s) pela CONTRATADA. O prazo de pagamento é de 15 (quinze) dias contados a partir da geração do documento de cobrança. Neste caso, não será enviado EDI, apenas o PDF do documento de cobrança.

CLÁUSULA TERCEIRA – DAS OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE

3.1. São obrigações da CONTRATANTE, sem prejuízo de outras identificadas ao longo deste documento:

a) Providenciar desembaraço junto ao DFMM, ou nomear a CONTRATADA como sua representante legal para esta finalidade, apresentando os documentos exigidos pelo DFMM para referida representação;

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	4 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

b) Serão de total responsabilidade do embarcador da mercadoria a emissão da nota fiscal, seu conteúdo e idoneidade, inclusive a informação quanto ao exato peso da carga e do material de peação antes do planejamento da estiva do navio (VGM), por intermédio de sistema a ser determinado pela CONTRATADA. Da mesma forma, fica sob responsabilidade da CONTRATANTE a veracidade da efetiva carga colocada dentro do contêiner, bem como do exato peso informado à CONTRATADA, que deve estar em total acordo com o declarado nas Notas Fiscais. Assim, fica declarado que toda e qualquer penalidade imposta pelas autoridades por erro, omissão, imprecisão ou falsa declaração de mercadorias e do peso das mesmas e do material de peação, será de total responsabilidade do embarcador da mesma. Caberá à CONTRATANTE reembolsar a CONTRATADA por quaisquer penalidades ou prejuízos imputados à mesma por conta da não observância deste quesito;

c) Disponibilizar a documentação da carga (Nota Fiscal e comprovante de entrega) em caso de auditoria do Ministério dos Transportes sofridas pela CONTRATADA;

d) Respeitar os limites especificados de prazos para execução do serviço de ova e desova, períodos livres para armazenagem, sobrestadia de contêiner e monitoramento de cargas refrigeradas, e, ainda, capacidade de carga dos equipamentos (contêineres) quando estes se aplicarem ao serviço contratado, sendo que a não observância destes limites implicará na cobrança de custos extras, conforme cláusula 6XX abaixo;

e) Efetuar o pagamento dos custos extras que venham a ocorrer durante a prestação dos serviços, independentemente da ocasião que lhe deu causa (seja na origem, seja no destino da carga);

f) Especificar formalmente para a CONTRATADA toda e quaisquer condições especiais de transporte e armazenagem as quais suas cargas estejam submetidas na ocasião da solicitação do serviço. Na hipótese dos serviços de estufagem e/ou desova serem realizados pela CONTRATADA, a CONTRATANTE fornecerá à CONTRATADA as informações necessárias para a devida execução do serviço, tais como empilhamento máximo, forma de peação, etc., mas não se limitando a essas, com prazo de 05 (cinco) dias de antecedência da realização dos serviços. Serviços adicionais de estufagem e desova, tais como carregamento e descarregamento das cargas entre locais distantes do contêiner objeto do serviço, estarão sujeitos à tarifa de serviço adicional.

3.2. No caso de cargas perigosas (cargas IMO), providenciar a documentação necessária para o transporte, embalagens adequadas e instruções para o correto manuseio destas cargas, tudo de acordo com o IMDG Code. A CONTRATADA poderá recusar a execução do serviço de transporte das cargas e embalagens que estejam em desacordo com as especificações do IMDG Code;

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	5 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

3.3. No caso de observância de falta ou avaria em sua carga, a CONTRATANTE deverá efetuar reclamação formal para a CONTRATADA, com todos os dados que identificam o serviço, relacionando os itens avariados ou faltantes, assim como seus respectivos valores;

3.4. Os contêineres devem ser devolvidos e ou disponibilizados vazios e limpos (da mesma forma em que foram recebidos), caso contrário será cobrado valor adicional para limpeza / remoção de resíduos.

CLÁUSULA QUARTA – DA REMUNERAÇÃO PELOS SERVIÇOS

4.1. O pagamento pelos serviços prestados será feito pela CONTRATANTE à CONTRATADA de acordo com as tarifas expressas em reais (R\$), até a data de vencimento acordada entre as Partes. A não observância do prazo de vencimento implica no pagamento de 3% (três por cento) de juros ao mês e 2% (dois por cento) de multa, sem prejuízo da possibilidade de suspensão da prestação de serviços pela CONTRATADA até o adimplemento dos pagamentos em aberto, ficando a seu exclusivo critério.

4.2. Ultrapassados 10 (dez) dias corridos da data do vencimento, sem o devido pagamento ou justificativa razoável aceita pela CONTRATADA, esta última poderá cancelar a Proposta Comercial, sem prejuízo da cobrança dos débitos em aberto com os devidos acréscimos, podendo, inclusive, determinar o protesto dos valores pendentes.

4.3. É vedado à CONTRATANTE proceder qualquer desconto no pagamento dos valores devidos à CONTRATADA em razão dos serviços prestados, independentemente do motivo, considerando-se pendente a sua quitação até a regularização do pagamento integral. Eventuais reclamações ou diferenças deverão ser tratadas em separado ao pagamento dos serviços.

4.4. O local e o prazo do pagamento deverão considerar os dados informados no Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e).

CLÁUSULA QUINTA – DAS CONDIÇÕES ESPECÍFICAS DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CABOTAGEM

5.1. A tomada do booking não é garantia de reserva de espaço a bordo. Se, por qualquer motivo, a mercadoria não houver sido embarcada, o Transportador não pode ser obrigado a restituir o frete eventualmente já pago, tampouco reembolsar as despesas de permanência ou outras quaisquer ou indenizar eventuais prejuízos, mas tão somente a dar preferência à mercadoria deixada em terra para embarque no primeiro navio sucessivo que, na ocasião, tenha ainda espaço disponível.

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	6 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

5.2. As mercadorias deverão ser entregues a bordo do navio no prazo indicado para embarque, acompanhadas da nota fiscal ordem de embarque e de todas as licenças exigidas pelas autoridades competentes brasileiras, reservando-se o Transportador ao direito de recusar o recebimento das mercadorias que forem apresentadas fora destas condições. Nestes casos, será considerado devido o frete eventualmente já recebido, podendo o Transportador, ainda, exigir indenização por perdas e danos ocasionados em virtude da falta de embarque.

5.3. No âmbito da cláusula 5.2 acima, o Transportador pode, dentro do limite da razoabilidade, executar o transporte de qualquer modo e por qualquer meio, podendo inverter a rotação de escalas e descarregar a mercadoria em porto diferente do inicialmente acordado, caso seja necessário, considerando, então, terminada a viagem. O Transportador poderá, ainda, proceder ao desvio da rota original, seja para o salvamento de vidas humanas, propriedade ou por qualquer outro motivo justificado por legislação ou pelo costume. O Transportador reserva-se o direito, ainda, de transbordar a mercadoria para qualquer outro navio ou meio de transporte, antes, durante ou no fim da viagem.

5.4. Quando constar no conhecimento portos de destino opcionais, o titular da carga deverá notificar o destino escolhido ao Transportador com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas da chegada do navio no primeiro porto de destino opcional, sendo que, não o fazendo, a carga será transportada para o último porto opcional. Em qualquer hipótese, toda a carga constante do conhecimento emitido com opção de portos de destino será descarregada em sua totalidade em um só porto.

5.5. O Capitão e o Transportador não são responsáveis por danos devidos a fortuna do mar ou força maior, caso fortuito, vício oculto da mercadoria, inadequabilidade da embalagem, fato ou ato de terceiro, calor ou suor dos porões, ordem de Príncipe ou de Governo, reconhecido ou não reconhecido, a inimigos e piratas, à barataria, abalroação, incêndio a bordo ou nas chatas ou em terra anteriormente ao embarque, se a mercadoria já tivesse sido considerada entregue ao navio, por avarias ou perdas causadas por acidente ou aparelhos geradores e motores, por combustíveis de qualquer natureza, por vapor, pela chuva, por veia d'água, ratos, traças ou qualquer inseto, por contato ou exalações de outras mercadorias ou por pressão de carga. O Transportador não é responsável por fatos, culpas, negligências, erros profissionais do Capitão, dos Maquinistas, do Piloto, da equipagem e de quem quer que esteja a bordo, seja a serviço do navio, seja por qualquer outro motivo e especialmente pelos erros profissionais, negligências ou omissões de práticos, guincheiros, capatazes ou estivadores que não sejam individualmente escolhidos pelo Transportador, por terem sido enviados pelas associações de praticagem e sindicato de classe. O

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	7 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

Transportador e o Capitão não respondem de forma alguma por quebra de objetos de vidro, porcelana ou copos frágeis de qualquer espécie, nem por falta que se verifiquem em caixas ou barricas não reforçadas com cinta de ferro nas respectivas extremidades ou com malhas de segurança devidamente colocadas, nem tão pouco de açúcar, farinha, café, cereais, sementes e outros artigos transportados em sacos.

5.6. O Capitão e o Transportador não são responsáveis por derramamento de líquidos, escoamento de barris, espargimento das mercadorias, eximindo-se outrossim de toda e qualquer responsabilidade relativa ao conteúdo, ao peso, à medida, ao estado, qualidade, e ao valor das mercadorias, garantindo somente o número dos volumes ou quantidades das mercadorias recebidas a bordo, à exceção das ressalvas a esse respeito que foram inseridas neste conhecimento por motivo das condições em que se operou o carregamento. O Transportador e o Capitão não são responsáveis pelos danos que se originarem do embarque da mercadoria em mau estado (ou perdas, danos ou roubos, riscos, esses que poderão ser cobertos por seguros).

5.7. Em nenhuma circunstância o Transportador será responsável por qualquer avaria e/ou extravio de ouro, prata, metais preciosos, dinheiro, documentos, jóias ou obras de arte.

5.8. O Transportador tem liberdade de subcontratar no todo ou em parte o transporte e/ou quaisquer serviços acessórios ao transporte, sem que para isso necessite notificar o Titular da Carga.

5.9. O frete e todos os seus acessórios é devido por inteiro sobre a carga contratada para embarcar e deve ser pago por ocasião do embarque se for na modalidade "frete pagável na origem"; ou por ocasião da apresentação do conhecimento original no porto de descarga, se for na modalidade "frete pagável no destino". A entrega das mercadorias ao destinatário deverá ser precedida do pagamento do frete e de todas as despesas e encargos que as mercadorias estiverem sujeitas. O frete continua sendo devido mesmo com a carga perdida, no todo ou em parte. O Titular da Carga pagará frete em dobro do total contratado, se, se verificar que prestou declarações ao Transportador sobre peso, medida ou natureza da carga que não correspondam à carga contratada não embarcada) mesmo que o Transportador tenha conseguido carga alternativa substituta. O frete, se estipulado em moeda estrangeira, será calculado a taxa mais alta do dia do embarque, ou, se for pago no lugar de destino, do dia de descarga. O carregador, recebedor ou o consignatário são responsáveis pelo pagamento do frete, sobreestadia dos containers e demais despesas relacionadas ao transporte, cobertas por este conhecimento de embarque, podendo ser eles demandados solidária ou individualmente por tal obrigação. Ao transportador é facultado o direito de retenção da mercadoria no porto de destino até o

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	8 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

recebimento do valor total do frete e/ou contribuição de avaria grossa, conforme preceitua o art. 8º do Dec. Lei 116/67 e o art. 619 do Código Comercial Brasileiro.

5.10. O Transportador poderá, por razões de segurança e com o propósito de verificar as bases de cálculo do frete, mandar inspecionar a qualquer momento o conteúdo de qualquer container, embalagem, trailer ou similar unidade de transporte, a fim de conferir o peso, medida, valor ou natureza da mercadoria.

5.11. Quando a mercadoria a ser entregue ao Transportador for de natureza perigosa, o Titular da Carga deverá fornecer por escrito ao Transportador a classificação I.M.O. da carga e a exata natureza do perigo, indicando as necessárias precauções a serem tomadas.

a) A mercadoria de natureza perigosa, que for entregue ao Transportador sem a devida comunicação acerca da sua natureza, poderá a qualquer momento e lugar ser desembarcada, destruída ou alijada sem direito a qualquer indenização, permanecendo o Titular da Carga responsável por todas as despesas, perdas e avarias provenientes da manipulação da mercadoria.

b) Caso qualquer mercadoria, embarcada com o conhecimento do Transportador e que em consequência da sua natureza perigosa, venha a oferecer perigo à segurança do navio, tripulação e/ou outras cargas, o Transportador poderá a qualquer momento mandar descarregar, destruir, alijar ou tornar a carga inócua à segurança do transporte, sem implicar em qualquer prejuízo com relação ao Transportador, exceto em caso de Avaria Grossa.

5.12. O titular da carga responderá pelos danos ao navio, às pessoas ou à carga de terceiros, causados por seus prepostos, empregados, estivadores, agentes, operadores, por ele contratados, sem prejuízo das responsabilidades previstas na legislação brasileira. Da mesma forma responderá o titular da carga por deixar de informar ao transportador ou ao seu agente, por escrito, sobre as características de periculosidade da carga ou sobre cargas que requeiram condições especiais de transporte; compreendem nesta responsabilidade os danos emergentes e os lucros cessantes, resultantes de eventuais atrasos do navio em decorrência das causalidades acima descritas.

5.13. Quando o container não tiver sido consolidado pelo transportador, o mesmo não será responsável por qualquer falta ou avaria ao seu conteúdo. Neste caso, o titular da carga responderá por todas as faltas, avarias, perdas ou despesas que o transportador venha a incorrer. O transportador também será exonerado de toda a responsabilidade pelas perdas ou danos às mercadorias e outras despesas, quando ocorrer qualquer das circunstâncias seguintes:

a) Inadequabilidade da mercadoria para o transporte em container;

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	9 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

- b) Vício oculto do container fornecido pelo Transportador, que não tiver sido detectado em diligente inspeção antes ou no momento da estivagem/consolidação do container pelo Titular da Carga e/ou seu preposto;
- c) Erro ou negligência do titular da carga, seus prepostos ou subcontratados;
- d) Cumprimento de instruções emanadas de autoridades competentes ou de pessoas que tenham poderes para tanto;
- e) Ausência ou inadequação da embalagem;
- f) Vício próprio da mercadoria;
- g) Manuseio, embarque, estivagem ou descarga das mercadorias ou do container executados diretamente pelo importador, consignatário, ou seus prepostos;
- h) Estar a mercadoria em container que não esteja sob controle do transportador e que não possua documentação em ordem;
- i) Greves, lock-out ou dificuldades opostas aos serviços de transporte de caráter parcial ou total, por qualquer causa; ou
- j) Explosão nuclear ou qualquer acidente decorrente do uso da energia nuclear.

5.13.1. Aplicar-se-á os dispositivos acima, além do container, aos trailers, pallets, pré-lingados e quaisquer outras unidades de transporte similares.

5.14. O Transportador encarregar-se-á de assegurar, através de diligente inspeção, as condições físicas do container, de sua propriedade ou por ele alugado, antes ou no momento da entrega do container para consolidação ao Titular da Carga e/ou seu preposto. O recebimento do container, sem ressalvas, por parte do Titular da Carga e/ou seu preposto em local designado pelo mesmo, pressupõe a aceitação do container em perfeitas condições físicas e de carregamento, permanecendo o Titular da Carga responsável por toda e qualquer avaria/perda que venha a ocorrer com o container enquanto o mesmo permanecer sob custódia do Titular da Carga e/ou seu preposto.

5.15. O Titular da Carga será responsável perante o Transportador e/ou seu agente pela devolução do container com seu interior devidamente limpo e em perfeitas condições de carregamento, podendo o Transportador mandar inspecionar o container antes de aceitar a sua devolução por parte do Titular da Carga. Se o container for devolvido ao Transportador fora das

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	10 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

especificações estabelecidas nesta cláusula, o Titular da Carga será responsável por todas e quaisquer despesas daí decorrentes, inclusive os custos de limpeza.

a) O container-tanque deverá ser devolvido pelo Titular da Carga ao Transportador devidamente limpo e desprovido de qualquer tipo de gás e produto químico de qualquer espécie, certificado por entidade classificadora internacional.

b) O Transportador poderá providenciar a completa limpeza e neutralização do interior do container tanque, permanecendo o Titular da Carga responsável por todos os custos.

5.16. Quando o container de propriedade do Transportador ou por ele alugado, for desconsolidado a pedido do Titular da Carga em local de sua conveniência, este último será responsável pelo retorno do container, com seu interior devidamente limpo, para o local designado pelo Transportador e/ou seu agente, dentro do prazo de 7 dias úteis. Caso o container não seja retornado dentro do prazo estabelecido, o Titular da Carga responderá por todas e quaisquer despesas daí decorrentes, bem como lucros cessantes decorrentes da detenção e sobrestadia ("demurrage") do container.

5.17. As disposições sanitárias emanadas das autoridades antes da saída do navio, devem considerar-se conhecidas dos titulares de carga. Todas as medidas da polícia sanitária ou administrativa a que o navio for submetido, antes ou depois da saída ou da chegada ao destino, serão consideradas e reguladas como sendo casos de força maior. No caso de quarentena ou outras medidas sanitárias, todas as despesas relacionadas à carga serão suportadas pelos interessados na mesma, os quais deverão reembolsá-las ao Transportador, Capitão ou Agente que as houver adiantado.

5.18. Nos casos de transporte de carga a granel, sendo a quantidade de carga embarcada quantificada por balança e por arqueação de calado, se houver discrepância de resultados, prevalecerá sempre os dados da arqueação, mesmo que feita unilateralmente pelo Transportador, quer no embarque, quer na descarga.

5.19. São da exclusiva conta e risco do Titular da Carga as operações de embarque e descarga quer no cais/barcaças/silos, quer a bordo.

5.20. As mercadorias deverão ser retiradas do navio no dia da chegada. Em caso de atraso, o Capitão tem o direito de desembarcá-las e depositá-las em saveiros, pontões ou Armazéns da Alfândega ou outro qualquer depósito público ou particular, por exclusiva conta e risco dos recebedores, os quais não poderão invocar razão alguma ou direito por qualquer dano ou despesa que esse fato lhe acarrete. O Capitão tem o direito de descarregar ininterruptamente, quer de dia

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	11 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

quer de noite, em dias úteis e feriados, e com qualquer tempo. O Capitão e o Transportador, para cobrirem-se eventualmente do frete, reservam-se o direito de mandar vender em leilão público as mercadorias sujeitas à deterioração, que não tenham sido retiradas dentro de 48 (quarenta e oito) horas, contadas a partir da chegada do navio. Reserva-se o mesmo direito para todas as mercadorias que não tenham sido retiradas dentro de 30 (trinta) dias da descarga. No caso em que o Capitão e o Transportador não queiram mandar vender em leilão as ditas mercadorias, ou outras que por qualquer motivo não foram retiradas pelos consignatários, mesmo sendo o conhecimento à ordem do prazo de 30 (trinta) dias da chegada do vapor, terão o direito de exigir dos embarcadores o pagamento do não pago adiantadamente, e de toda e qualquer despesa de descarga, estadia e depósito das mercadorias.

5.21. A mercadoria transportada em frigorífico o é por conta e risco do Titular da Carga e o Transportador não responderá pela sua eventual deterioração, mesmo quando resultante de oscilações de temperatura devidas às diferentes causas, inclusive mal funcionamento de containers frigoríficos. O Titular da Carga reconhece, pela aceitação deste termo, a impossibilidade de se evitarem acidentes dessa natureza.

5.22. O Titular da Carga concorda que as mercadorias embarcadas sob este conhecimento, sejam veículos, carretas, vagões ou containers, poderão ser estivadas tanto sob o convés quanto sobre o convés, expostas ao tempo, sem aviso prévio ao Titular da Carga, a não ser que seja solicitado especificamente por escrito, pelo próprio Titular da Carga. As mercadorias estivadas no convés expostas ao tempo serão consideradas para todos os fins, inclusive Avaria Grossa, como se estivessem sob o convés.

5.23. Consideram-se incorporados neste conhecimento os provimentos do Código Comercial Brasileiro; do Decreto-Lei 116/67, Lei 8.630/93 e Lei 9.611/98, bem como todas as outras normas aplicáveis à espécie. Nas cargas suscetíveis de perda natural ou operacional, será aceita, para efeitos de responsabilidade, uma quebra de 5% (cinco por cento) do total declarado em cada conhecimento. Somente poderão ser aceitos como prova de extravio da carga os laudos de arqueação de calado mencionados na Cláusula 5.18 supra.

5.24. Nos casos em que configurar a responsabilidade do Transportador nas reclamações de faltas e/ou avarias, deverão ser considerados os seguintes aspectos indenizatórios:

a) A indenização terá como base o valor declarado na fatura comercial ou na nota fiscal respectiva;

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	12 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

b) Se o Titular da Carga deixar de pagar o frete na base "ad valorem", beneficiando-se da tarifa mais barata baseada na relação peso/medida, tal indenização não poderá ser superior a cem libras esterlinas (£100) por volume ou por tonelada/metro cúbico, no caso de mercadoria embarcada a granel e não carregada em container, convertidas à moeda nacional à taxa cambial média entre o valor de compra e o valor de venda em vigor na data de descarga do navio.

5.25. O transportador aquaviário poderá representar o Contribuinte perante o DMM, exclusivamente para fins de não incidência, pagamento da taxa de utilização do sistema MERCANTE e do AFRMM, em cumprimento aos termos da Lei 10.893 de 13/07/2004.

5.26. Para todos os efeitos, aplica-se ao contrato de transporte o Código Comercial Brasileiro, mais quaisquer outros provimentos legais concernentes ao transporte aquaviário, exceção feita ao caso de avaria grossa, em que serão aplicadas as regras de York-Antuérpia, 1994, conforme facultado pelo Artigo 762 do mencionado Código Comercial. As avarias grossas serão reguladas por árbitros reguladores apontados pelo transportador.

5.27. O Titular da Carga não poderá, em hipótese alguma, abandonar sua mercadoria ao Transportador, mesmo em caso de avaria, sob pena de responder por todas as despesas/perdas/lucros cessantes incorridos pelo Transportador.

CLÁUSULA SEXTA – DAS CONDIÇÕES PARA COBRANÇA DE CUSTOS EXTRAS

6.1. Todo e qualquer custo decorrente da prestação de serviços acordada com a CONTRATANTE, quando não incluso na Proposta Comercial formalizada entre as Partes, será cobrado pela CONTRATADA na modalidade de "custos extras".

6.2. Referido custo extra, dentre várias hipóteses, pode ser caracterizado pela sobreestadia de caminhões, necessidade de armazenagem nas dependências do terminal e frete-morto.

6.3. Os custos extras serão cobrados a cada ocorrência, de forma individualizada, por meio de Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) complementar ou Nota Fiscal de Serviço (NFS) seguindo as diretrizes da SEFAZ.

6.4. Quando identificada a necessidade de serviço/atividade não prevista na Proposta Comercial por parte da CONTRATADA, considerando a operação de transporte acordada e as necessidades para melhor e completa execução da mesma, a CONTRATADA deverá comunicar tal fato à CONTRATANTE e colher o seu "de acordo" para prosseguimento. A CONTRATANTE está ciente de que a CONTRATADA não prosseguirá com a execução do serviço enquanto não receber

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	13 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

autorização da CONTRATANTE, e que não será responsável por quaisquer prejuízos que a mesma eventualmente venha a sofrer pela não execução de referida atividade.

6.5. Para fins de contabilização da estadia, segue a fórmula aplicável:

Data/hora de saída do veículo do local de atendimento – Data e hora da programação + free time da CONTRATANTE = R\$ 120,00 (cento e vinte reais;.) + hora cheia excedente

6.5.1. Ainda que o caminhão da CONTRATADA chegue nas dependências da CONTRATANTE antes do horário programado, o free time será considerado a partir do horário de agendamento da operação.

6.5.2. O atraso será considerado sempre que o caminhão da CONTRATADA chegar ao local de atendimento após o horário programado para a operação.

6.5.3. O valor a ser cobrado pela CONTRATADA será o valor total de horas extras + impostos aplicáveis, sendo que, quando acordado que o faturamento será realizado em face da CONTRATANTE por meio de CT-e complementar, o imposto incidente será o ICMS. Quando o faturamento for realizado via Nota Fiscal de serviços, o imposto incidente será o ISS.

6.6. O frete morto será cobrado quando a operação for cancelada pela CONTRATANTE com antecedência igual ou inferior a 24 (vinte e quatro) horas, ou, ainda, quando houver uma entrega e/ou coleta frustrada.

6.7. Para o cálculo do frete morto, será considerado a tabela padrão acordada entre as Partes.

6.8. Para aprovação de custos não previstos (custos extras) relacionados aos Serviços prestados pela CONTRATADA, bastará a respectiva autorização pelo CONTRATANTE através de e-mail enviado ao time do atendimento da CONTRATADA.

6.9. Para estadia da carreta serão apresentados os custos detalhados com base na tabela de valores constante na proposta comercial e nos horários registrados no rastreador do cavalo mecânico. Se houver discordância sobre os valores cobrados entre as partes envolvidas, cabe ao CONTRATANTE apresentar evidências que embasem a contestação da cobrança (necessariamente, tal(is) evidência(s) deve(m) conter a identificação e relação do veículo com a operação prestada pela CONTRATADA). Após a apresentação da contestação pela CONTRATANTE e análise das respectivas evidências pela CONTRATADA, caberá à CONTRATADA decidir sobre eventual discordância, apresentando à CONTRATANTE as respectivas razões que fundamentam sua respectiva deliberação sobre o assunto.

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	14 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

6.10 Para o cálculo de estadia em casos de atraso na chegada do veículo no local da coleta ou entrega em relação ao horário agendado, será concedido ao cliente 50% a mais no free time de estadia (EX: o cliente tem acordado o free time de 6 horas, o free time passará a ser 9 hs) e caso o veículo ultrapasse as 9 horas concedidas, iniciará a cobrança a partir da 9:31 hs)

6.11. No caso de armazenagem, são apresentados os custos com base na tabela de valores constante na proposta comercial e no período de armazenagem, conforme registro de data de descarga do navio e saída do terminal. É considerada evidência o aviso de chegada pelo time de atendimento. É responsabilidade da CONTRATANTE manter a lista de contatos atualizada.

6.12 Na incidência de custo extra (estadia, frete morto, armazenagem ou demais custos não previstos em proposta comercial), o valor deste custo extra será faturado com documento fiscal homologado ao tipo de serviço prestado, com a devida aplicação de imposto vigente.

O cliente terá o prazo máximo de 15 dias corridos (clientes com requisitos previamente acordados) a contar a partir da data de notificação de cobrança do serviço para retornar com a análise e/ou qualquer discordância frente as cobranças de serviços extras enviadas. Após o 16º dia, caso o cliente não retorne neste prazo, a fatura será emitida automaticamente. Caso o cliente não possua requisito previamente acordado, o prazo máximo de retorno com a análise é de 6 dias corridos e cobrança automática ocorrerá a partir do 7º dia.

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	15 de 16
Documento Complementar à Proposta Comercial			

CLÁUSULA SÉTIMA – DAS CONDIÇÕES PARA SERVIÇO DE MONITORAMENTO REEFER – *CAPTAIN PETER*

7.1. *Versão gratuita:* As Partes, de comum acordo, estabelecem, na ocasião da celebração desta Proposta Comercial, a contratação do serviço de monitoramento de cargas refrigeradas ou que necessitem de acompanhamento especial.

7.1.1. A visualização das condições de temperatura, umidade, condições atmosféricas e provas de carga estará disponível na plataforma Captain Peter (acesso pelo site <https://remotecontainermanagement.com>), bastando que a CONTRATANTE utilize o login e senha disponibilizados (dados particulares e intransferíveis);

7.1.2. A CONTRATANTE terá acesso às informações supracitadas com atualizações diárias;

7.1.3. Será possível compartilhar externamente os dados de até 5 contêineres por mês;

7.1.4. A plataforma disponibilizará os principais eventos da viagem para número ilimitado de usuários;

7.1.5. As notificações sobre o status das cargas serão padronizadas e não-customizáveis;

7.1.6. O suporte será realizado via e-mail.

7.2. *Versão Premium:* Caso a CONTRATANTE tenha optado pela versão *premium*, terá acesso aos benefícios listados anteriormente, acrescidos de:

7.2.1. Download e compartilhamento ilimitados dos dados de quantas unidades forem necessárias;

7.2.2. Notificações personalizadas sobre o status das cargas;

7.2.3. Suporte em tempo integral - via chat.

PARÁGRAFO ÚNICO: O valor do serviço premium está incluso no frete negociado, não havendo documento adicional de cobrança e nem prazo diferenciado de pagamento.

7.3. *Downloads pontuais:* Se a CONTRATANTE optar pelo serviço gratuito, mas desejar o download de dados de unidade(s) específica(s), poderá solicitá-lo na plataforma Captain Peter.

7.3.1. O custo é de \$ 250,00 (duzentos e cinquenta dólares americanos) por contêiner solicitado, sendo emitidas faturas semanais para cobrança por parte da CONTRATADA. A conversão da moeda

Documento Complementar à Proposta Comercial

se dará segundo a taxa de câmbio em voga para a CONTRATADA no período de emissão da fatura. O prazo de pagamento segue o acordo comercial em vigor entre as partes.

CLÁUSULA OITAVA – CONDIÇÕES PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE ESCOLTA**8.1 Escopo**

A prestação de serviço de escolta se dá quando o seguro da carga é responsabilidade da Aliança e o perfil da carga dentro do PGR exige o envio da mesma. As empresas prestadoras deste serviço tem como padrão a cobrança de um valor fixo e condições referente ao free time de estadia no local do início ou fim da operação + Km adicional em caso de exceder a distância acordada para a rota. Quando for demandada o envio da escolta e o tempo ou km, seja ele na coleta para entrega no porto ou coleta no porto para entrega no cliente, ultrapassar as condições mínimas acordadas, o custo a maior será repassado ao cliente.

Operação Urbana Padrão: Franquias: Percurso - 100 km / Tempo - 03 horas;

b. Operação Rodoviária: Valor do Km Rodoviário x Km rodado (base de cálculo para franquias de tempo: 40 km/h);

c. Deslocamentos: Será considerado a partir de 30 km a cobrança total de deslocamentos, do local da base de cada parceiro para o local de origem da missão;

d. Preservação: Valor da hora excedente x 12 horas de operação, limitado a 50 km de deslocamento da base ao local de origem. Passando essa quilometragem, será cobrado km excedente da UF em referência;

e. Operação Cancelada: 50% do valor da operação urbana da UF em referência. Haverá franquias de 30 km e/ou 01 hora para operações canceladas. Passando este percurso e/ou tempo, será cobrado km e/ou hora excedentes, caso a equipe tenha saído da base;

f. No caso da entrega, a escolta só será liberada a partir do momento que o veículo adentrar a planta do recebedor da carga. Caso o veículo fique aguardando a liberação e ultrapasse o período de franquias acordado será cobrado o over time mínimo conforme abaixo:

ROTA		FRANQUIAS		EXCEDENTES	
ORIGEM	DESTINO	HORA	KM	HORA	KM
Operação São Paulo / SP	100 Km	3 horas	100	R\$ 190,00	R\$ 9,00
Operação Rio de Janeiro / RJ	100 km	3 horas	100	R\$ 195,00	R\$ 10,00
Para qualquer outra franquias será considerado referência acima					

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	17 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

h. Para aplicação da cobrança acima, será considerado o horário de agendamento da entrega/coleta x o horário de liberação da viatura e caso o tempo/ km excedido seja evidenciado que o causador foi o cliente.

CLÁUSULA NONA – CONDIÇÕES DE FREE TIME DE ESTADIA DE VEÍCULOS PARA MACAPÁ/SANTARÉM

9.1 No escopo de transportes para entregas em Macapá AP/ Santarém PA , o processo de transporte se inicia no porto de Vila do Conde e o container segue via transporte fluvial (balsa) para Macapá ou Santarém. Nestes locais os containers ficam na base do provedor e sobre rodas (sobre as carretas) aguardando o agendamento da entrega pelo cliente.

Desta forma o free time dos containers sobre rodas são 5 dias para a carreta (Trailer) e acima deste período cobrança de R\$ 300,00 por dia/fração

CLÁUSULA DÉCIMA – CONDIÇÕES DE FREE TIME DE ESTADIA DE VEÍCULO EM MANAUS/ BOA VISTA RR

10.1 Há duas formas de operacionalizar o processo de entrega/coleta em Manaus:

1) Carreta desatrelada: processo onde o cavalo é desatrelado da carreta e posteriormente o implemento é retirado após a solicitação do recebedor. Para este modelo, a condição de carreta desatrelada são 24 horas de free time para a carreta e acima deste período, cobrança de R\$ 250,00 por dia/ fração

2) Cavalo atrelado: processo onde o cavalo mecânico fica atrelado a carreta no recebedor até que seja finalizada a carga ou descarga. Para este modelo de carreta atrelada , a condição são 2 horas de free time e acima deste período, cobrança de R\$ 150,00 por hora/ fração.

10.2 Para entregas em Boa Vista RR, a condição para free time de estadia são sempre cavalo atrelado e 5 horas de free time, e após este período, cobrança de R\$ 120,00 hora/ fração

Importante : devido aos impactos da legislação trabalhista referente ao período de descanso dos motoristas, na modalidade de atendimento com cavalo atrelado a carreta, o limite para que o veículo aguarde a descarga no cliente é até as 17:30 hs. Caso não haja um retorno do recebedor neste período, o veículo será retirado do local e o container será levado para um local seguro, onde ficará aguardando o reagendamento da entrega. Será considerado NO SHOW e os custos

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	18 de 16
Documento Complementar à Proposta Comercial			

gerados de frete morto, armazenagem do container, reentrega, se tiver reenvio de equipe, serão cobrados posteriormente do cliente.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – REGRAS PARA ENVIO DE AJUDANTES PARA CARGA/DESCARGA DE CONTAINERS

11.1 Para o processo de envio de ajudantes, a quantidade de ajudantes pode variar, mas o padrão é:

1) 2 ajudantes – (desova manual leve)

2) 4 ajudantes – (desova manual pesada)

A quantidade padrão pode variar por região e caso seja solicitado uma quantidade maior, haverá a cobrança de custo para envio do ajudante a mais.

SOBRE O ESCOPO DE ATUAÇÃO DA EQUIPE DE OVA/DESOVA

Equipe de desova: somente desovar o container, sem conferência, arrumação ou separação por tamanho, cor, código de barra e outros. No máximo, poderão colocar a carga sobre paletes, conforme solicitação do cliente.

O conferente: conferir quantitativamente e qualitativamente e identificar superficialmente se há avarias (não há conferência nas cargas paletizadas constante no centro do palete e a equipe não é responsável por vícios de carregamento ou de embalagem).

Abaixo breve resumo sobre as atividades:

- Desova - retirada da carga do contêiner. Nesse processo, o contêiner é aberto e a carga é removida cuidadosamente, seguindo os procedimentos de segurança e manipulação adequados.
- Ova do container – O cliente disponibiliza a carga próxima ao local de carregamento do container, sendo a mesma batida ou paletizada. Sendo paletizada, o cliente deve disponibilizar os carrinhos hidráulicos necessários para carregamento no container. Sendo carga batida, o ajudante carregará conforme solicitação do cliente, não sendo responsável por eventuais avarias que possam ocorrer, devido um plano de carregamento incorreto, feito pelo cliente.

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	19 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial

- Conferente – confere-se se a carga está completa de acordo com NF, quantitativamente, e identifica-se, superficialmente se há avarias. Identificada a avaria, o cliente é informado, ficando a critério do mesmo seguir ou não com o carregamento da mercadoria avariada, ficando a Aliança isenta de qualquer responsabilidade sobre a carga.
- A separação, arrumação do material e limpeza do local, deve ser responsabilidade do cliente

DISTÂNCIA ACEITA PARA MOVIMENTAÇÃO DA CARGA DESOVADA (dentro da obra/planta) – Conforme previsto legalmente:

- NR11 - 11.2.1 Denomina-se, para fins de aplicação da presente regulamentação a expressão "Transporte manual de sacos" toda atividade realizada de maneira contínua ou descontínua, essencial ao transporte manual de sacos, na qual o peso da carga é suportado, integralmente, por um só trabalhador, compreendendo também o levantamento e sua deposição;
- 11.2.2 Fica estabelecida a distância máxima de 60,00m (sessenta metros) para o transporte manual de um saco;
- 11.2.2.1 Além do limite previsto nesta norma, o transporte descarga deverá ser realizado mediante impulsão de vagonetes, carros, carretas, carros de mão apropriados, ou qualquer tipo de tração mecanizada.

LIMITES NA ATUAÇÃO DA EQUIPE – somente um lance de escada pode ser percorrido pela equipe

- NR11 - 11.2.8 Quando não for possível o emprego de processo mecanizado, admite-se o processo manual, mediante a utilização de escada removível de madeira, com as seguintes características:
 - a) lance único de degraus com acesso a um patamar final; deverá possuir, lateralmente, um corrimão;

PARÁGRAFO ÚNICO: HORÁRIOS PARA A OPERAÇÃO - 8h às 17: 30h, excedido o horário das 17h os custos adicionais serão replicados ao cliente, sendo considerado o custo de desova integral

Classificação da Informação	Versão	Data	Página
Pública	22	18 de novembro de 2024	20 de 16

Documento Complementar à Proposta Comercial**CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – AGENDAMENTO DE COLETAS COM O GATE DO PORTO FECHADO**

12.1 No momento da solicitação da coleta, o cliente deve sempre observar se a previsão de abertura do gate no porto, pois caso haja a coleta e no momento da entrega do container o mesmo esteja fechado, o container será enviado para um pré stacking para entrega posterior no porto e o custo de pré stacking será repassado ao cliente. O valor do pré stacking pode variar de porto para porto.

Documento Complementar à Proposta Comercial**EVENTOS EXCEPCIONAIS:**

Serviço	free time	Cobrança	Tarifa/Unidade
Estadia Carreta (exceto Região Norte)	5 horas	por hora	R\$ 120,00
Estadia Cavalos desatrelado Manaus	2 4 hrs	por dia	R\$ 250,00
Estadia Cavalos atrelado Manaus	2 horas	por hora	R\$ 150,00
Estadia Carreta Boa Vista	5 horas	por hora	R\$ 120,00
Estadia Macapá e Santarém	5 dias	por dia	R\$ 300,00

Sobrestadia de Container				
	Detention		Demurrage	
Carga Refrigerada	FREE TIME	Valor (R\$) - Dia Corrido adicional	FREE TIME	Valor (R\$) - Dia Corrido adicional
20' RF	7	R\$ 195,00	7	R\$ 195,00
40' RH/RF		R\$ 370,00		R\$ 370,00
Carga Seca	FREE TIME	Valor (R\$) - Dia Corrido adicional	FREE TIME	Valor (R\$) - Dia Corrido adicional
20'DC	15	R\$ 100,00	10	R\$ 100,00
20'OT / FR		R\$ 120,00		R\$ 120,00
40'DC / HC		R\$ 170,00		R\$ 170,00
40'OT / FR		R\$ 220,00		R\$ 220,00

Armazenagem de Terminal - Modal PA
Conforme acordado em Proposta Comercial

IMPORTANTE

- Os valores cobrados serão sempre os válidos no momento da ocorrência do evento.