



Booking Confirmation

EXPORTADOR AD SHIPPING AGENCIAMENTO DE CARGAS LTDA (CNPJ: 24875425000102)		DOCUMENT No. Nr. Booking: EBKG16408287														
Contato: VANESSA Cabral Fone: 51 39024008		DESPACHANTE AD SHIPPING AGENCIAMENTO DE CARGAS														
Código de autorização para agendamento da liberação e retirada do vazio: 25223127B139X17517P		Contato: VANESSA Cabral Fone: 51 39024008														
DATA PREVISTA DE CHEGADA DEAD LINE PARA CARGA 23/04/2026 6:00PM 26/04/2026 DEAD LINE PARA DOC		CONSIGNATÁRIO DO BOOKING														
NR. CONTRATO R83626030012759 <small>DEADLINES ACIMA INFORMADOS SUJEITOS A ALTERAÇÕES. CONSULTE NOSSO SITE PARA INFORMAÇÕES ATUALIZADAS.</small>																
NAVIO E VIAGEM COIPIAPO MM617R , ou substituto																
PORTO DE EMBARQUE Itapoa PORTO DE TRANSBORDO BARCELONA																
PORTO DE DESCARGA Jeddah, Saudi Arabia (SAJED)																
DESTINO FINAL Para entrega no terminal portuário, considerar porto de destino : BARCELONA																
<table border="1"> <thead> <tr> <th>QTDE. CONTÊINER</th> <th>DESCRIÇÃO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BL# MEDUSF662366</td> <td>Carga Perigosa:</td> </tr> </tbody> </table>		QTDE. CONTÊINER	DESCRIÇÃO	BL# MEDUSF662366	Carga Perigosa:	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMENTÁRIOS DE LOGÍSTICA</th> <th>DATA DA RETIRADA VAZIOS</th> <th>Terminal de Embarque</th> </tr> <tr> <th></th> <th>LOCAL DE RETIRADA VAZIOS</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		COMENTÁRIOS DE LOGÍSTICA	DATA DA RETIRADA VAZIOS	Terminal de Embarque		LOCAL DE RETIRADA VAZIOS				
QTDE. CONTÊINER	DESCRIÇÃO															
BL# MEDUSF662366	Carga Perigosa:															
COMENTÁRIOS DE LOGÍSTICA	DATA DA RETIRADA VAZIOS	Terminal de Embarque														
	LOCAL DE RETIRADA VAZIOS															

1	40' HIGH CUBE	25,000.00 Kgs	ITAPOÁ TERMINAIS PORTUÁRIOS S/A
	paper		
			, Itapoa

SUBJECT TO ISPS
 MSC WILL GRANT 14 FREE DAYS OF PER DAY ONLY FOR THE EQUIPMENTS AT ORIGIN
 MSC WILL GRANT 14 FREE DAYS OF PER DAY ONLY FOR THE EQUIPMENTS AT DESTINATION
 Clause for Winter Restrictions

Carrier has no liability or responsibility whatsoever for thermal loss or damage to the goods by reason of natural variations in atmospheric temperatures during the winter period, and / or caused by inadequate packing of the Goods for carriage in dry-van containers, and / or inherent vice of the Goods, in such temperatures.
 CARGA GERAL

TOTAL 20'S	
TOTAL 40'S	1
TOTAL 45'S	
TOTAL 48'S	
TOTAL	1

Closing Date Rail :
 Closing Date Yard : 23/04/2026

FREIGHT & CHARGES	BASIS	RATE	PREPAID	COLLECT
Ocean Freight	1	1,700.00		1,700.00 USD **
Terminal Handling Charge	1	942.00	942.00 BRL	
War Risk Premium	1	2,000.00		2,000.00 USD **
Low Sulphur Fuel Contribution	1	40.00		40.00 USD **
Carrier Security Fee	1	11.00		11.00 USD **
Operations Cost Contribution	1	129.00		129.00 USD
Emergency Fuel Surcharge	1	236.00		236.00 USD **
Pilotage Service Cost	1	37.00		37.00 USD **
Emissions Trading System	1	126.00		126.00 USD **
Fuel EU Surcharge	1	28.00		28.00 USD **
Ad Valorem Charges if Any:				
				129.00 USD
				942.00 BRL

MOTORISTA

RESERVA EFETUADA POR: Gabriela Cruz
 EM : 1-Apr-2026

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/en/carrier-terms>) se aplicam a partir da emissão da Confirmação de Fechamento de Praça, como se incorporados por referência.

1) DAS PARTES E TERMOS DO CONTRATO

A 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. O Negociante deverá ainda assegurar que a carga, embalagens e contêineres estejam devidamente identificados, rotulados e sinalizados conforme as regulamentações aplicáveis. O Transportador Marítimo reserva-se o direito de recusar, suspender ou interromper o transporte a qualquer momento, caso identifique qualquer não conformidade. Todos os custos, riscos, perdas, danos, atrasos e consequências decorrentes de qualquer falha ou inexactidão serão de exclusiva responsabilidade do Negociante

(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.

(b.1) Para embarques contendo pellets plásticos (grânulos plásticos), o Negociante deverá, obrigatoriamente, declarar a carga como "PLASTIC PELLETS" no Booking e nas Shipping Instructions (instruções de embarque), garantir embalagens de boa qualidade e resistentes e solicitar previamente a estiva especial (sob o convés ou em área protegida), em conformidade com o IMO MEPC.1/Circ.909 e com o Regulamento Europeu de Pellets Plásticos.

(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 da Confirmação de Fechamento de Praça, podendo ser modificados se houver alteração nas instruções da negociante. Salvo acordo antecipado em contrário, a tarifa aplicável para o frete e as taxas é aquela em vigor na data em que o Transportador Marítimo tomar posse das Mercadorias. O cliente deve sempre se atentar aos deadlines tratados na reserva de praça. Na hipótese de transferência de carga, novos valores de frete e taxas poderão ser aplicados.

Desde já, o negociante fica ciente sobre todas as regras e leis específicas ao destino escolhido, seja ele sancionado ou não.

Os embarques com destino aos USA e Porto Rico são monitorados pela Federal Maritime Commission (FMC) e devem seguir suas diretrizes, inclusive sobre o valor de frete: <https://www.fmc.gov/>

Ao contêiner embarcado como "NOR" (Non-Operating Reefer - Contêiner Refrigerado Desligado), serão aplicadas as tarifas de sobrestadia de contêiner Reefer.

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.

6.1) Das condições de entrega de contêiner "reefer" no terminal portuário (ver cláusula 12 do conhecimento de embarque)

O Negociante é responsável pela estufagem da carga observando a temperatura acordada no *Booking Confirmation*, portanto, o depósito do contêiner no terminal fora da temperatura designada na reserva de praça, poderá acarretar a recusa do embarque tanto pelo terminal quanto pelo comando do navio, gerando custos e/ou despesas adicionais que serão de responsabilidade exclusiva do Negociante.

7) DO(S) LACRE(S) DO CONTÊINER

Não obstante o fornecimento de laque(s) de Contêiner pelo Transportador Marítimo, a Negociante é responsável por garantir que o tipo de Laque afixado aos Contêineres esteja em conformidade com todas as regulamentações (nacionais e internacionais) aplicáveis, incluindo, mas não limitada, à utilização do laque correspondente e vinculado à unidade vazia retirada. "Caso o Negociante não utilize o(s) laque(s) disponibilizados pelo Transportador Marítimo, o Negociante deverá utilizar o(s) laque(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 laque que não esteja de acordo com esta disposição ou **procedimentos de segurança divulgados**". "O procedimento de fixação do laque poderá ser obtido no site de agendamento de retirada de contêineres: <http://msclibdev.mschr.com.br>, através do ícone "sealing procedure". IMPORTANTE: Recomendável sempre verificar se o laque foi devidamente fixado, puxando a parte do laque que foi inserida no mecanismo de travamento. Caso o Negociante descumpra tais orientações e incorra em divergência material, incorrerá na cobrança da penalidade ISC/T36 - Incorrect Seal Charge, cuja verificação se dará momento do depósito da unidade cheia e lacrada, no respectivo terminal portuário.

7.1) Fornecimento De Lacs

a) O fornecimento de lacs 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 laque 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

Booking Confirmation

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

a) O negociante é responsável por assegurar que esta Confirmação de Reserva de Praça cumpra todas as sanções comerciais e leis de controle de importação/exportação (Sanções) aplicáveis, bem como responsabiliza-se por indenizar o transportador marítimo por todos os custos, faltas, avarias e quaisquer consequências decorrentes do descumprimento das regras de sanções, incluindo a omissão de informações por ocasião de qualquer etapa relacionada ao contrato de transporte marítimo, que possa direta ou indiretamente acarretar em violação das regras de sanções. Estão compreendidas, mas não limitadas nesse conceito, o envolvimento de países/pessoas sancionados(as) com seguintes modalidades de transporte: (i) destino final (diferente do Porto de Destino), (ii) "via", (iii) "através de" ou (iv) "em trânsito para" - mesmo que a MSC não seja responsável pelos demais modais correlacionados.

b) É dever do Negociante compartilhar com o transportador todas as informações solicitadas relativas ao destino, partes envolvidas ou cargas sancionadas, **sendo direito do transportador marítimo a interrupção do embarque ou do transporte de mercadorias** - independentemente do estágio que se encontre - que envolva a violação de regras de sanções ou contrarie as políticas internas da MSC. Toda a responsabilidade e os custos advindos destes transportes marítimos, em andamento ou concluídos, recairão sobre o Negociante.

c) O Negociante deve seguir rigorosamente as instruções da fatura, inclusive quanto a indicação os dados bancários, para todos os pagamentos, especialmente os relacionados aos países sancionados. Em caso de pagamento em conta incorreta, deverá realizar imediatamente novo depósito na conta indicada na fatura. O valor pago indevidamente será reembolsado ou convertido em crédito mediante solicitação. Pagamentos realizados após o vencimento estarão sujeitos a multa e/ou encargos por atraso.

10.1) PAÍSES SANCIONADOS E/OU QUE PODEM ENVOLVER PROCEDIMENTOS ESPECIAIS - Rol não exaustivo, sendo obrigação do Negociante buscar as informações atualizadas acerca de regulamentos internacionais sancionadores - especialmente, mas não limitadas, sobre: Síria, Irã, Criméia, Sebastopol (Ucrânia), Afeganistão, Coreia do Norte, Rússia (incluindo Kaliningrado), Bielorrússia, Líbia, Sudão, Sudão do Sul, Cuba, Venezuela, Mianmar/Burma, República Democrática do Congo, Iraque, Ucrânia, República Centro-Africana, Eritreia, Líbano, Iêmen, China, Haiti, Somália, Zimbábue, Estados Unidos da América (assim como todos os seus territórios) e Gaza/Palestina (apenas de forma indireta).

10.2) PAÍSES COM OS QUAIS A MSC OPTA POR NÃO TER RELAÇÃO DIRETA OU INDIRETA - São países com os quais a empresa não oferece quaisquer serviços direta ou indiretamente: Irã, Criméia & Sebastopol, Lugansk/Donetsk/Kherson/Zaporíjia (Ucrânia), e Coreia do Norte - 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.

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

11.1) TRF/T37 - TRANSMISSION RELEASE FEE

a) DO PEDIDO DE LIBERAÇÃO DE CARGA COM TRANSMISSÃO DE DADOS (*Telex Release, Print at POD, Print Elsewhere*): Nos casos em que o negociante, para atender sua própria conveniência comercial ou operacional, requeira a liberação das cargas exportadas no destino (a saber: *Telex Release, Print at POD, Print Elsewhere*), caberá a cobrança da TRF/T37 - Transmission Release Fee e o atendimento dos respectivos procedimentos. Trata-se de um **serviço facultativo**, onde sempre será garantida a entrega da via original do conhecimento de embarque/BL no porto de origem (POL), sem geração de outros custos, além daqueles já existentes/conhecidos e compartilhados no momento da reserva de praça.

12) DO MODO DE TRANSPORTE, NAVIO E NÚMERO DA VIAGEM E DAS QUESTÕES QUE AFETEM O TRANSPORTE MARÍTIMO

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

12.1) O Negociante reconhece que o escopo da viagem aqui contratada pode ou não incluir portos de escala/transbordo (ainda que não previstos inicialmente). Além disso, o Transportador não garante carregar, transportar ou descarregar as mercadorias em embarcação, data ou hora específica, sendo que as viagens, navios e datas anunciadas são apenas informações estimadas, de tal forma que podem ser adiadas, atrasadas ou canceladas sem aviso prévio.

Portanto, cientes de possíveis imprevistos do modal contratado, em nenhum caso o Transportador será responsável pela reparação de danos decorrentes de alterações de navios, datas de partidas ou chegadas.

12.2) Se o transporte for ou puder ser afetado por obstáculo, risco, greves em geral, perigo, atraso ou qualquer outro motivo que não possa ser evitado pelo Transportador Marítimo, este poderá adotar as providências previstas na cláusula 19 do Conhecimento de Embarque.

12.3) Em caso de guerra, conflito armado (declarado ou não), atos de hostilidade, sanções internacionais, bloqueios, instabilidade política grave ou quaisquer outros eventos de natureza similar que passem a afetar, direta ou indiretamente, a execução desta reserva ou do transporte, poderão ser adotadas, nos termos previstos no Conhecimento de Embarque, medidas operacionais e comerciais emergenciais, incluindo, mas não se limitando a, alterações de rotas, suspensão de serviços e aplicação de taxas ou encargos adicionais.

Tais medidas poderão ser implementadas de forma imediata, quando justificadas pela urgência ou pela natureza do evento, inclusive sem aviso prévio, sendo os respectivos custos suportados pelo Negociante.

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 na Confirmação de Fechamento de Praça serão utilizadas na emissão do Conhecimento de Carga.

16) A SEGUIR, TABELAS DE TAXAS NA EXPORTAÇÃO:

a) Taxas cobradas pelo Armador (MSC GVA) e remetidas ao exterior:



TAXAS	TAXAS - EXPORTAÇÃO		
Sigla	Descrição	Taxa cobrada por	Todos os portos
FQS	Upgrade Fee	Container	USD 150
T36	Incorrect Seal Charge	Container	USD 1,267.00
CST	Casualty Storage	Container	USD 100
CAE	Cancel Export Equipment DRY	Container	BRL 303
CAE	Cancel Export Equipment REEFER	Container	BRL 603
BCF	Booking Cancellation Fee	TEU	USD 180.00
T42	No-Show Charge DRY	Container	USD 241.18
T42	No-Show Charge REEFER	Container	USD 361.18
IRC	iReefer Pro	Container	BRL 50
IRC	iReefer Ultimate	Container	BRL 100

TAXAS	TAXAS - EXPORTAÇÃO		
Descrição	ISPS Code	ELF 20'	ELF 40'
Sigla	SPS	ELF	ELF
Taxa cobrada por	Container	Container	Container
RIO GRANDE	N/A	-	-
IMBITUBA	BRL 33	-	-
NAVEGANTES	BRL 33	-	-
ITAJAÍ	BRL 55	-	-
ITAPOÁ	BRL 32	-	-
PARANAGUÁ	BRL 56	-	-
SANTOS (BTP)	BRL 125	-	-
SANTOS (SANTOS BRASIL)	BRL 125	-	-
SANTOS (DP WORLD)	BRL 125	-	-
RIO DE JANEIRO - MULTI RIO	N/A	-	-
RIO DE JANEIRO - ICTSI RIO BRASIL 1	BRL 40	-	-
ITAGUAÍ	BRL 61	-	-
VITORIA	BRL 143	-	-
SALVADOR	BRL 48	-	-
SUAPE	N/A	-	-
PECEM	BRL 74	-	-
VILA DO CONDE	N/A	-	-
MANAUS	N/A	-	-
PORTO VELHO	N/A	-	-

Obs.: Em caso de pagamento local (MSC BR) das taxas em USD, haverá incidência de spread na conversão dos valores e serão remidos integralmente ao Armador (MSC GVA).

b) Taxas cobradas por serviços prestados pela Agência (MSC BR), perfazendo receita local:

TAXAS	TAXAS - EXPORTAÇÃO		
Sigla	Descrição	Taxa cobrada por	Todos os portos
ADM	Administration Fee	BL	BRL 20
TDL	Taxa de Liberação de BL (B/L Fee)	BL	BRL 640
SEL	Seal Fee	Container	BRL 75
T08	Extra Seal Fee	Container	BRL 75
ABF	Amend booking Fee	bl	BRL 265
T13	VGM Late Submission	Container	BRL 157
T15	VGM Misdeclaration	Container	BRL 306
LSI	Late Shipping Instruction	BL	BRL 625
T37	Transmission Release Fee	BL	BRL 527



Booking Confirmation

TAXAS	TAXAS - EXPORTAÇÃO		
Descrição	Certificado	Manifest Corrector	Corrector Letter*
Sigla	T01	T02 / T32 / AMD	T03
Taxa cobrada por	BL	BL	BL
RIO GRANDE	BRL 625	BRL 625	BRL 8,433
IMBITUBA	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
NAVEGANTES	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
ITAJAÍ	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
ITAPOÁ	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
PARANAGUÁ	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
SANTOS (BTP)	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
SANTOS (SANTOS BRASIL)	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
SANTOS (DP WORLD)	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
RIO DE JANEIRO - MULTI RIO	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
RIO DE JANEIRO - ICTSI RIO BRASIL 1	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
ITAGUAÍ	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
VITORIA	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
SALVADOR	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
SUAPE	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
PECEM	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
VILA DO CONDE	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
MANAUS	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827
PORTO VELHO	BRL 625	BRL 625	BRL 8,827

* A partir do 6º dia após a saída do navio

Booking Confirmation

c) 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.

d) 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.

e) 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.

f) Sem prejuízo do quanto ajustado na 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.

17) RETIRADA DE CONTÊINERES VAZIOS

a) Para retirada de contêineres vazios fineza acessar o site <https://msclibdev.mschr.com.br/> e caso ocorra algum problema gentileza enviar e-mail para: BR.EQC@MSC.COM.

b) Compete exclusivamente ao embarcador, ou quem a sua ordem, a gestão sobre a retirada dos contêineres vazios no depot. Assim, na hipótese de o(s) contêiner(es) vazios terem sido retirados em prazo superior ao período livre/free time concedido ou sem considerar as datas atualizadas estimadas de chegada dos navios, a NEGOCIANTE assume o risco e a responsabilidade por eventuais sobreestadia decorrentes de seu ato de gestão.

c) A retirada de contêiner(es) vazio(s) junto ao depósito indicado por nós ou nosso(s) 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.

d) Ao aceitar o contêiner, o Negociante atesta que a unidade está limpa e livre de qualquer praga ou contaminante e adequada para uso de acordo com os padrões exigidos pelo transportador.

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 valores estipulados na cláusula 16.

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

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\$ 110.00**) 20 'DV/OT: 44,000lb / 19,958kgs (Tri-axle = US\$ 300.00) 40 'DV: 44,000lb / 19,958kgs (CUC = **US\$ 110.00**) 40 'OT/HC: 43,903lb / 19,914kg (CUC = **US\$ 110.00**)

§ Trem-caminhão (Rail-Motor ON DOCK) 20 'DV/OT: 38,200lb / 17,327Kgs (CUC = **US\$ 110.00**) 20 'DV/OT: 44,000lb / 19,958kgs (Tri-axle = US\$ 300.00) 40 'DV: 44,000lb / 19,958kgs (CUC = **US\$ 110.00**) 40 'OT/HC: 43,903lb / 19,914kg (CUC = **US\$ 110.00**)

§ Trem-caminhão (Rail-Motor OFF DOCK) 20 'DV/OT: 38,200lb / 17,327Kgs (CUC = **US\$ 110.00**) 20 'DV/OT: 44,000lb / 19,958kgs (Tri-axle = US\$ 600.00) 40 'DV: 44,000lb / 19,958kgs (CUC = **US\$ 110.00**) 40 'OT/HC: 43,903lb / 19,914kg (CUC = **US\$ 110.00**)

§ Trem-Rampa (Rail-Ramp ON DOCK) 20 'DV/OT: 47,400lb / 21.5T (CUC = **US\$ 110.00**) 40 'DV/HC/OT: 53,000lb / 24T (CUC = **US\$ 110.00**)

§ Trem-Rampa (Rail-Ramp OFF DOCK) 20 'DV/OT: 38,200lb / 17,327Kgs (CUC = **US\$ 110.00**) 20 'DV/OT: 44,000lb / 19,958kgs (Tri-axle = US\$ 300.00) 40 'DV: 44,000lb / 19,958kgs (CUC = **US\$ 110.00**) 40 'OT/HC: 43,903lb / 19,914kg (CUC = **US\$ 110.00**)

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 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

Booking Confirmation

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.

19.4) Carga exportada para o Peru

Com relação aos embarques de exportação destinados aos portos do Peru, considerando o disposto no Decreto-Lei nº 1492/20 publicado pelo Governo do Peru, as partes estão cientes que a responsabilidade do transportador cessará após a descarga das mercadorias no terminal portuário, portanto, pelo qual não será responsável pela entrega da carga sem a apresentação do Bill of Landing original.

19.5) Carga destinada direta ou indiretamente ao Paquistão

Em relação as cargas destinadas, direta ou indiretamente ao Paquistão, o Negociante confirma ter conhecimento que: (i) deverá seguir as regras internacionais de sanções e restrições impostas ao e/ou pelo país, referentes as cargas estufadas relacionadas ao embarque contratado (ii) qualquer alteração no tipo de carga e NCM/HS será obrigatoriamente objeto aprovação prévia, como condição de aceitação e (iii) o Transportador Marítimo se reserva no direito de garantir o cumprimento das Sanções aplicáveis.

19.6) Do embarque de mercadorias de couro:

Para a realização do transporte de mercadorias de couro (sobretudo relacionado ao NCM: 41), o Negociante deverá enviar, no momento da solicitação do Booking Confirmation, Termo de Responsabilidade específico (Letter of Indemnity and acknowledgment for loading containers stuffed with dry salted or wet skins) assinado por seu representante legal, sob pena do embarque não ser realizado.

Não sendo atendida esta exigência, todos os custos e/ou despesas adicionais em razão do não embarque da(s) unidade(s) de carga serão de responsabilidade exclusiva do Negociante.

19.7) Embarques com utilização de Flexitank

Nos embarques que utilizarem flexitank, o Negociante deverá assegurar que o equipamento utilizado esteja em conformidade com as normas de transporte vigentes, regulamentações aplicáveis, orientações do fabricante do flexitank/flexibag e procedimentos operacionais do Transportador, bem como seja adequado para o transporte marítimo da mercadoria, conforme orientações publicadas pela MSC em seu website (<https://www.msc.com/en/solutions/liquid-cargo-solution>).

O Negociante deverá ainda garantir que o contêiner esteja devidamente identificado externamente, mediante etiqueta ou marcação visível indicando a utilização de flexitank e a presença de carga líquida.

Quaisquer danos, vazamentos, contaminações, avarias ao contêiner, à carga ou a terceiros, bem como custos operacionais adicionais decorrentes da utilização do flexitank, de sua instalação inadequada ou da ausência de identificação da unidade, serão de exclusiva responsabilidade do Negociante.

19.8 REEFER - MERCADORIAS PERIGOSAS

Para cargas perigosas acondicionadas em contêiner refrigerado, deverão ser observadas as seguintes premissas:

(i) Para gases tóxicos (Classe 2.3) e substâncias tóxicas (Classe 6.1), o contêiner deverá ser devolvido vazio com certificado de limpeza a vapor (steam cleaning).

(ii) Para substâncias com ponto de fulgor inferior a 23°C, o Negociante declara estar ciente de que os equipamentos do Transportador não são à prova de explosão, devendo assegurar que a carga seja previamente resfriada e transportada a temperatura mínima de 10°C abaixo do ponto de fulgor.

(iii) O Negociante será integral e exclusivamente responsável por quaisquer custos, despesas, perdas, danos, prejuízos, multas, penalidades ou consequências de qualquer natureza decorrentes do descumprimento das obrigações acima, incluindo, mas não se limitando, a danos ao equipamento, à carga, a terceiros ou ao próprio Transportador.

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/HG;
- 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

Booking Confirmation

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 detenção, 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.1) A contagem dos prazos é ininterrupta, incluindo sábados, domingos e feriados. Para fins de cobrança serão considerados os seguintes eventos:

§ Será cobrada a sobre-estadia, de acordo com a tarifa em vigor, caso o **NEGOCIANTE** permaneça com o contêiner além do período livre concedido, entre a data da retirada do contêiner vazio até o primeiro depósito do contêiner cheio no Terminal (único período que será aplicado o free time);

§ Após o depósito do contêiner cheio, sempre que o mesmo for retirado do Terminal pelo **NEGOCIANTE**, será cobrada a Sobre-estadia Suplementar desde o depósito do container cheio no Terminal até o retorno do equipamento cheio para embarque, sem a aplicação do período livre (free time) e aplicando o último período da tarifa vigente;

§ Após o último depósito do contêiner cheio no Terminal Portuário, caso o equipamento permaneça por mais de 30 (trinta) dias no respectivo Terminal, será devida a Sobre-estadia Suplementar, contando o período integral, isto é, desde a data do último depósito do contêiner cheio no terminal até a data do respectivo embarque, sem a concessão de período livre (free time) e aplicando o último período da tarifa vigente;

§ Caso não haja o embarque do contêiner, será devida a Sobre-estadia por cancelamento, contando o período integral, isto é, desde a retirada do container vazio no Depot até a data da efetiva devolução do equipamento, sem período livre (free time) e aplicando o último período da tarifa vigente. Importante destacar que o mesmo deverá ser devolvido limpo, incólume e em condição imediata de utilização, no local indicado pela MSC/GVA, MSC/BRA ou seus agentes locais.

Além da Detention será exigido o pagamento da TAXA DE CANCELAMENTO, conforme indicado nas Tabelas de Taxas de Exportação (Item 16).

e.2) A contagem dos períodos (livre e de incidência) para contêiner(es) retirado(s) em Porto Velho/RO (PVH), representados pela tarifa de sobre-estadia do item **"O" da cláusula 21**, se dará de forma ininterrupta, incluindo sábados, domingos e feriados, seguindo os seguintes parâmetros:

· **Precarriage (transporte de PVH até MAO) - com liberação das mercadorias em PVH:**

(i) A sobre-estadia (Detention) se inicia no mesmo dia da retirada do(s) contêiner(es) vazio(s) no Depot e somente se encerra com o depósito do(s) contêiner(es) cheio(s), em **Porto Velho/RO**;

(ii) Após o depósito do contêiner cheio em Porto Velho/RO, caso o equipamento permaneça por mais de 30 (trinta) dias no terminal, será devida a Sobre-estadia Suplementar, contando o período integral, isto é, desde a data do depósito do contêiner cheio no terminal até a data do respectivo embarque na Barcaça/Balsa, sem a concessão de período livre (free time) e aplicando o último período da tarifa vigente na tabela do item **"O" da cláusula 21**;

· **Precarriage (transporte de PVH até MAO) - com liberação das mercadorias em MAO:**

(i) A sobre-estadia (Detention) se inicia no mesmo dia da retirada do(s) contêiner(es) vazio(s) no Depot e somente se encerra com o depósito do(s) contêiner(es) cheio(s), em **Porto Velho/RO**;

(ii) Após o depósito do contêiner cheio em Porto Velho/RO, caso o equipamento permaneça por mais de 30 (trinta) dias no terminal, será devida a Sobre-estadia Suplementar, contando o período integral, isto é, desde a data do depósito do contêiner cheio no terminal até a data do respectivo embarque na Barcaça/Balsa, sem a concessão de período livre (free time) e aplicando o último período da tarifa vigente na tabela do item **"O" da cláusula 21**;

(iii) Após a descarga do(s) contêiner(es) da Barcaça/Balsa em Manaus, caso o equipamento permaneça por mais de 30 (trinta) dias no Terminal, será devida uma nova Sobre-estadia Suplementar, contando o período integral, isto é, desde a data da descarga do(s) contêiner(es) cheio no Terminal (em Manaus) até a data do respectivo embarque no navio, sem a concessão de período livre (free time) e aplicando o último período da tarifa vigente;

f) 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.

g) 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.

h) Em caso de reutilização/reaproveitamento de contêineres por V.Sas., a data de início da contagem de tempo para efeitos de aplicação 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.

i) 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.

j) 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**).

k) 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"**.

l) A contagem dos períodos (livre e de incidência) representados pela tarifa de sobreestadia 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 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 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.

m) Aplica-se ao **GENSET** as mesmas regras estabelecidas aos **CONTÊINERES**;

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

Booking Confirmation

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

TARIFA DE SOBRESTADIA DE CONTÊINERES (DETENTION) - MSC/GVA			
TODOS OS PORTOS BRASILEIROS	20'	40'	45'
	DV / BV / HC / HH / HP / IS / PW / VE	DV / BV / HC / HH / HP / IS / PW / VE	HC / HP / PW
DIAS LIVRES PERÍODO LIVRE	5 dias	5 dias	5 dias
POSTERIORMENTE PERÍODO DE INCIDÊNCIA	USD 100 / dia	USD 150 / dia	USD 150 / dia

TODOS OS PORTOS BRASILEIROS	20' SPECIAL	40' SPECIAL
	OT / FL / HF / HO / OS / PP / PL	OT / FL / HF / HO / OS / PP / PL
DIAS LIVRES PERÍODO LIVRE	5 dias	5 dias
POSTERIORMENTE PERÍODO DE INCIDÊNCIA	USD 115 / dia	USD 180 / dia

TODOS OS PORTOS BRASILEIROS	20'	40'	45'
	RE / HR	RE / HR	HR
DIAS LIVRES PERÍODO LIVRE	4 dias	4 dias	4 dias
POSTERIORMENTE PERÍODO DE INCIDÊNCIA	USD 180 / dia	USD 350 / dia	USD 350 / dia

22) DETENTION NÃO PAGA NO VENCIMENTO

Havendo incidência de sobrestadia, o Negociante deverá efetuar o pagamento no até a data de vencimento que consta na emissão da fatura. Vencida e não liquidada a fatura no prazo estipulado, o Negociante ficará constituído em mora, **incidindo multa de 5% sobre o valor devido**. Além disso, condições especiais eventualmente concedidas serão canceladas (inclusive eventual período livre "free time" especial), aplicando-se a tabela padrão, conforme valores e dias estabelecido na cláusula 21, item "o".

23) 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 CONTÊINERES do porto de destino.

24) 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. LPP - LATE PAYMENT

Exclusivamente sobre os débitos, de frete e taxas locais manifestadas no Conhecimento de Embarque (B/L - Bill of Lading), devidos na data de operação do navio e não cobertas pelo LLP (Item V), incidirá Late Payment (LPP) pelo atraso no pagamento, calculado por Conhecimento de Embarque (B/L - Bill of Lading). Os valores serão aplicados de forma escalonada, conforme os dias de atraso e valores abaixo especificados:

Períodos	Valor LPP
De 7 a 14 dias	BRL 703
De 15 a 21 dias	BRL 997
De 22 a 30 Dias	BRL 1,416
Acima de 30 dias	BRL 2,277



Booking Confirmation

V. LLP (T41) - LOCAL LATE PAYMENT

Exclusivamente sobre as taxas locais abaixo identificadas (consignadas em nota fiscal), incidirá Local Late Payment (T41) pelo atraso no pagamento, calculado por Conhecimento de Embarque (B/L - Bill of Lading). O valor será aplicado a partir do 7º dia, contado o dia da operação do navio, conforme abaixo especificado:

Período	Taxa Local Incidente	Trigrama	Valor
A partir do 7º dia	Seal Fee - Taxa de entrega de lacre do contêiner	SEL	BRL 200
	Taxa de Liberação de BL - Taxa de liberação, emissão e emolumentos de conhecimento de embarque	TDL	

d) Os pagamentos devem, obrigatoriamente, ser realizados através do respectivo boleto e dentro do vencimento estipulado para correta identificação e baixa.

Em casos excepcionais onde o pagamento for realizado via depósito em conta, o Negociante deverá identificá-lo através do "FORMS SOLICITAÇÃO DE BAIXA" (no mesmo dia em que efetuado), observando ainda que, nas cobranças em moeda estrangeira, o pagamento deverá ser realizado em reais com a taxa de câmbio vigente na data do pagamento - a qual é disponibilizada diariamente no site da MSC.

Não sendo observada estas instruções, o pagamento não será identificado, ficando sujeito, além das penalidades já previstas, a cobrança de variação cambial.

FORMS SOLICITAÇÃO DE BAIXA:

https://forms.office.com/Pages/ResponsePage.aspx?id=AJuOCND_jkW_oaz0xZbTy1DFIGqWThMlii02Lhra9VUNzICWUJTINXNFJGV1R-RNVkxUVIwQ1NFQ54u

Site da MSC:

<https://www.msc.com/en/local-information/america/brazil#ExchangeRate>

25) 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.

Caso o prazo supracitado não seja cumprido, será aplicada multa LSI (Late Shipping Instruction) no valor indicado nas Tabelas de Taxas de Exportação (Item 16) por cada B/L.

Além disso, poderá resultar na transferência da reserva para o próximo navio ou até mesmo o cancelamento do embarque, com cobrança de todas as respectivas despesas, de responsabilidade do Negociante.

26) 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.

27) 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).

28) ESCANEAMENTO DE CONTÊNERES EM PAÍSES EUROPEUS

Em vista do escaneamento de contêineres ser inerente a carga, desde já booking client e embarcador ficam cientes e concordam em suportar quaisquer custos a título de passagem da(s) respectivas unidades(s) em scanner, que poderão ser aplicados conforme legislação das autoridades locais, especialmente em havendo transbordo em quaisquer países dos continentes europeu ou africano por conveniência operacional.

29) SOLICITAÇÃO DE AJUSTE DE RESERVA (AMEND BOOKING)

Em caso de dúvidas sobre esta reserva, favor consultar:

Sillas Cananea

Código de autorização para agendamento da liberação e retirada do vazio:

25223127B139X17517P



Booking Confirmation

Todas as solicitações de Ajuste de Reserva devem ser realizadas através das plataformas e-Commerce do Transportador Marítimo, tendo 1 (um) pedido de alteração gratuito (com exceção das solicitações realizadas via e-mail, que serão cobrados todos os processamentos, ainda que seja o primeiro). A partir do segundo pedido de ajuste para a mesma reserva, será cobrada a Taxa de Ajuste de Reserva, conforme valores da tabela constante na cláusula 16.

30) DO CANCELAMENTO DA RESERVA DE PRAÇA

A MSC se reserva no direito de considerar cancelada a reserva de praça do Booking Client/Negociante que não retirou a unidade de carga vazia e houver reprogramado o embarque da reserva de praça, de forma expressa ou tácita, pela terceira vez, consecutiva ou não.

30.1) DO BOOKING CANCELATION FEE (BCF)

O Booking Cancellation Fee será aplicado nos casos em que o Booking Client/ Negociante solicitar o cancelamento da reserva de praça, após 48 horas de sua efetiva confirmação (emissão do booking confirmation).

31) DO EMBARQUE DE "SHIPPER OWNED CONTAINER (SOC)"

Caso o(s) equipamento(s) da reserva seja(m) "Shipper Owned Container (SOC)", o Negociante deverá enviar formulário específico (Shipper's Owned Container SOC Request Form) em até 72 (setenta e duas) horas úteis antes do deadline do draft, sob pena do embarque não ser realizado. O formulário poderá ser obtido na agência local MSC, sendo obrigatório constar as informações do número do(s) Container(es), ISO Code do(s) Equipamento(s), Tara e Payload.

Não sendo atendida esta exigência, todos os custos e/ou despesas adicionais em razão do não embarque da(s) unidade(s) de carga serão de responsabilidade exclusiva do Negociante.

32) NO SHOW CHARGE (NSC/T42)

Será devido o No Show Charge, por parte do Booking Client/Negociante, quando: **(i)** deixar de cumprir os prazos de deadline de draft ou carga, pela terceira vez, consecutiva ou não; **(ii)** houver reprogramado o embarque da reserva de praça, de forma expressa ou tácita, pela terceira vez, consecutiva ou não.

Parágrafo único: Por sua vez, quando por conviência e controle operacional do transportador marítimo, esse pela terceira vez - consecutiva ou não - reprogramar a viagem relativa à reserva de embarque, compromete-se a pagar a compensação, vide item 16 a.

33) DO TERMINAL HANDLING CHARGE - THC

Informamos que o preço do THC é resultado da soma de custos incorridos na operação do terminal, dividido pelo volume consolidado de contêineres cheios de exportação e importação, do ano anterior (de 01/Janeiro a 31/Dezembro).

Atenciosamente,

MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.