



CMACGM BKG CONFIRMATION - SSZ - AD SHIPPING AGENCIAMENTO DE CARGAS - IMBITUBA /ALTAMIRA /  
SSZ1722089

**From:** bra.bookings@cma-cgm.com

**To:** sales11@adshipping.com.br

Prezado Cliente,

Leia com atenção os termos abaixo sinalizados quanto aos procedimentos a serem adotados por vossa empresa evitando assim problemas diversos que podem contribuir para o não embarque da carga, problemas /atrasos de pagamento ou ainda a não liberação da carga no destino.

As retiradas de vazios nos portos abaixo devem ser feitas exclusivamente através da nossa plataforma Easy Container - <https://easy-container.mercosulline.com.br/containers>.

PT.

- Rio Grande (BRRIG)
- Vila do Conde (BRVCO)
- Vitória (BRVIX)

EN:

Empty container pickups at the ports below must be made exclusively through our Easy Container platform - <https://easy-container.mercosulline.com.br/containers>.

- Rio Grande (BRRIG)
- Vila do Conde (BRVCO)
- Vitória (BRVIX)

#### SCRAP BOOKING

De acordo com as regras das autoridades locais da Índia, é obrigatória a emissão do certificado de inspeção pré-embarque - PreShipment Inspection Certificate (PSIC) para todos os embarques de scrap. Ele deve ser informado no envio do draft do BL. Nenhum embarque ocorrerá se esse certificado não estiver mencionado na descrição do BL.

#### EMBARQUES PARA SERRA LEOA

De acordo com as regras das autoridades locais de Guiné/Serra Leoa, é obrigatória a emissão do certificado de CTN para todos os embarques. Ele deve ser informado no envio do draft do BL. Nenhum embarque ocorrerá se esse certificado não estiver mencionado na descrição do BL.

#### EMBARQUES PARA CHINA

A partir de 01 de Junho de 2018 é mandatória a adição do código do Consignatário, a saber: USCC (Uniform Social Credit Code) ou USCI (Uniform Social Credit Identifier) ou OC (Organization Code).

O código deve ser adicionado ao campo Consignatário no envio da Instrução de Embarque. A Falta desse código inviabiliza o embarque da carga no porto de origem.

#### EMBARQUES PARA CONGO

Gentileza notar que para embarques destinados ao Congo, se faz necessário envio do Waiver Number (ECTN – Eletronic Cargo Tracking note), para que seja possível gerenciar o trefego de exportação/importação ao país.

#### LOGÍSTICA - RETIRADA DE CONTAINERS VAZIOS:

A liberação das unidades vazias está autorizada a partir de 10 dias antes do ETA e deve ser solicitada através do e-mail [bra.service@cma-cgm.com](mailto:bra.service@cma-cgm.com)

#### TRANSMISSÃO AMS/DRAFT:

Informamos que para os embarques com destino México e USA e para as cargas que transbordem no Panama (Manzanillo), onde transitam por águas americanas, se faz necessário enviar todas as informações completas no momento do envio da SI no deadline de draft para que seja efetuada a transmissão do AMS.

Alertamos que caso não tenhamos as informações completas dentro do prazo, o embarque correrá riscos de não embarque e os custos serão de responsabilidade do exportador.

#### PAGADORES E PRAÇA DE PAGAMENTO:

Para evitarmos atrasos na liberação do BL ou ainda da carga no destino, precisamos receber informações claras e completas quanto aos pagadores envolvidos no processo, (pagador das taxas locais, pagador do frete e pagador das taxas no destino), além das praças de pagamento para cada taxa existente. É de responsabilidade do cliente prover todas as informações necessárias ao processo, portanto caso não as tenham enviado inicialmente em sua solicitação e houver a necessidade de uma alteração após o embarque da carga esta ação estará sujeita a custos.

#### VALORES DE FRETE:

O frete deve ser conferido para assegurar que a negociação correta foi considerada no processo. Solicitamos a gentileza de checar os valores e a modalidade informados (Prepaid ou Collect). A CMA-CGM não se responsabiliza por divergências de frete em caso de não comunicação até o deadline de DRAFT deste navio.




#### DATAS & DEADLINES:

Trabalhamos com data estimada de chegada, sendo assim, pedimos a gentileza de verificar as atualizações em nosso site.

#### DISCLAIMERS :

\* Please note that Shipper reference is missing on your booking request

	Voyage <b>1GB18N1MA</b>		Vessel <b>CMA CGM MERCANTOUR</b>
---	----------------------------	---	-------------------------------------

		POL
<b>23-Dec-25</b>		<b>IMBITUBA</b>
		Transhipment
<b>26 Days</b>		<b>KINGSTON</b>
		POD
<b>18-Jan-26</b>		<b>ALTAMIRA</b>

Booking Ref. [SSZ1722089](#)

Booking Party [AD SHIPPING AGENCIAMENTO DE CARGAS](#)

# Booking Confirmation



CMA CGM do Brasil Agencia Maritima Ltda  
RUA GUAIAO 66 22 ANDAR  
APARECIDA  
SANTOS  
Phone:  
Fax:  
Contact:  
Customer Service:

Attn:  
AD SHIPPING AGENCIAMENTO DE  
CARGAS  
RUA ERNESTO CARLOS ISERHARD 526  
SALA 203 204  
SANTA CRUZ DO SUL  
Cabral Vanessa

Booking Number: **SSZ1722089** SCAC Code: CMDU B/L Number: SSZ1722089  
Bkg Pty Ref: Booking Date: 04-Dec-25

Vessel/Voyage: CMA CGM MERCANTOUR / 1GB18N1MA  
Connecting Vessel / Voyage: ELBBRIDGE/0BR7KN1MA

Receipt:  
Alternate Base Port: Ramp Cut-Off Date/Time:  
Alternate Base Pool: ETD:  
Feeder Vessel/Voyage: Earliest Receiving Date/Time: 16-Dec-2025 01:00 PM  
Port Of Loading: IMBITUBA  
Loading Terminal: SANTOS BRASIL - TECON IMBITUBA VGM Cut-Off Date/Time: 19-Dec-2025 12:00  
Port Cut-Off Date/Time: 19-Dec-2025 12:00  
Transshipment: KINGSTON ETD: 23-Dec-2025 19:00  
Port Of Discharge: ALTAMIRA ETA: 10-Jan-2026 22:00  
ETA: 18-Jan-2026 00:00  
Final Place Of Delivery: FPD ETA :

(All times are in local time)

Payable at: MEXICO CITY, DIF

Merchant Haulage	By: Road	Eqp Available Date*: From - 09-Dec-2025 To - 09-Dec-2025	
Quantity:	2 x 40'HC	HS Commodity: Bakery machinery and machinery	Container Grade: General Cargo
Net Weight:	54000 KGM	Gross Weight: 61800 KGM	

Container Number:  
Quote: QSPOT9690461  
Service Contract:  
Hazardous: N  
Fumigation: N  
Reefer: N  
OverSized Cargo: N  
Flexitank: N

Booking Number: **SSZ1722089**Pick up Place: **IMBITUBA****PLEASE NOTE**

PT:

O grupo CMA CGM oferece as funcionalidades de solicitação de reserva, instrução de embarque, publicação de B/L Draft para conferência (antes do embarque) e B/L Original e Não Negociável, assinadas eletronicamente (após o embarque), através da sua própria plataforma (<http://www.cma-cgm.com>).

Com essas funcionalidades, sua empresa alcança um significativo ganho em agilidade pois o sistema já preenche várias informações, tais como Origem, Destino, Mercadoria e Tipo de Equipamento.

Trata-se de um novo e interessante conceito que estamos entregando para nossos clientes.

Completa ainda o nosso conjunto de funcionalidades do eBusiness, "Invoices", "Alertas e Notificações Personalizadas" e "TO DO". Isto, combinado com ações tomadas na transparência e integridade dos dados nos permite

realmente oferecer uma gama mais ampla e confiável de informações e serviços que visam simplificar e otimizar o relacionamento com o cliente.

EN:

CMA CGM Group offers electronic functionalities such as: booking request, Shipping Instruction, Draft B/L verification (prior loading), Original B/L and Non-Negotiable electronically signed (after loading), through our own platform (<http://www.cma-cgm.com>)

With these features, your company achieves a significant gain in flexibility because the system provides basic information like: Origin, Destination, Commodity and Equipment Type.

This is a new and interesting concept that we are delivering to our customers.

Completing our eBusiness functionalities: "Invoices", "Alerts & Notifications" and "TO DO". This, combined with actions taken in the transparency and integrity of data will allow us to offer a wider and more reliable range of information and services to simplify and optimize our customer relationship.

**CLAUSES:**

1 The Carrier is committed to comply with all applicable International and National Economic Sanctions such as, but not limited to, United Nations, European Union and U.S. legislations ("Sanctions") and their corresponding banned entities lists such as, but not limited to, the Special Designated National and Blocked Persons List (OFAC) the European Union List of Persons and Entities Subject to Financial Sanctions.

2 Hence, the Carrier reserves its right to decline or cancel, at any time, any booking involving listed entities or breaching any Sanctions. If cargo is loaded, it may be discharged at any place and time the Carrier may deem convenient and Clause 10 Matters Affecting Performance of the Carrier's Bill of Lading shall apply.

3 Receipt of an CMA CGM booking confirmation shall not be construed as a confirmation of acceptance of Hazardous / Dangerous cargo. Such cargo will only be accepted subject to the shipper or his agent supplying correctly completed and signed Multimodal Dangerous Goods Forms and receiving written acceptance from CMA CGM notifying that such hazardous / dangerous cargo as described on the relevant Multimodal Dangerous Goods Forms has been accepted by the Vessel Operator for the particular ocean voyage as per booking. Any costs, expenses, fines and penalties associated with cargo presented for shipment without such written acceptance from CMA CGM confirming the acceptance of hazardous / dangerous cargo, incorrectly completed and / or signed Multimodal Dangerous Goods Forms or containers not having correct placards shall be for cargo interests' account. CMA CGM shall not be liable for any consequential losses or damages arising from the rejection or refusal to load hazardous / dangerous cargo by the Vessel Operator.

4 This Booking Confirmation and all services to be provided thereof are subject to CMA CGM bill of lading terms and conditions. Such terms and conditions are available on CMA CGM web site ([www.cma-cgm.com](http://www.cma-cgm.com)) or in any CMA CGM agency. By tendering cargo for shipment the Merchant acknowledges and agrees that all the terms and conditions of the CMA CGM are applicable.

5 The Shipper warrants to the Carrier that the particulars relating to the Goods as set out overleaf have been checked on receipt of this Bill of Lading and that such particulars, and any other particulars furnished by or on behalf of the Shipper, are adequate and correct. The Shipper also warrants that the Goods are lawful Goods and contain no contraband. Without prejudice to any other rights and defenses afforded by the Bill of Lading - and irrespective of any loss, damages, fines and expenses suffered or incurred by the Carrier that may always be claimed - in case of any failure of the Shipper to comply with the above, the Carrier shall be entitled to charge the Shipper, or any party which is jointly liable with the Shipper, at any time an amount of USD 2,000 as processing and operational fees in addition to a penalty of 15,000 USD per dangerous container and 5,000 per non dangerous container misdeclared.

6 Examples of misdeclaration are set out below:

7 • Part or all of the cargo actually stuffed inside the container is dangerous cargo, but is declared as general cargo at the time of booking.

8 • The name, the class number or the UN number declared at the time of booking is different from the one that shall be applicable to the dangerous cargo actually stuffed inside the container, and has not been corrected before our release of the empty container.

9 • The cargo is declared as general cargo at the time of booking but is requested to be amended to dangerous cargo after our release of the empty container.

10 • The cargo is discovered or determined by any domestic or foreign authority (including but not limited to customs, MSA, port and terminal, etc.) or any carriers as the mis-declared dangerous cargo.

11 366. Merchant is reminded that in case of discrepancy between the Verified Gross Mass (VGM) sent to the Carrier, or the weight declared to the Carrier for non-containerized cargo, and the weight declared by the Merchant in any shipping instruction or otherwise weighted during the Carriage, the Carrier shall be entitled to charge the fees referred to in clause 25(5) of the Bill of Lading.

12 This booking confirmation shall not be construed as a guarantee given by the Carrier that the equipment will be available for loading of goods at the estimated time herein specified.

13 Unless Merchant has expressly disclosed otherwise in writing to the Carrier at the time of requesting a booking, all goods are deemed to be declared by Merchant as not being "Military Cargo and assimilated" as that term is defined on the CMA CGM website at <https://www.cma-cgm.com/shipping/special-cargo>. Carriage of Military Cargo and assimilated is subject to the Carrier's prior written approval. Carrier reserves the right to cancel bookings for misdeclared Military Cargo and assimilated at any time without any liability whatsoever. Merchant is reminded that any misdeclared cargo may be stopped in transit at any time with prejudice to the Carrier's rights under clauses 25 and 26 of the Carrier's Bill of Lading terms and conditions available at <https://www.cma-cgm.com/products-services/shipping-guide/bl-clauses>.

14 374. Merchant undertakes and warrants that, in no circumstance whatsoever, the Goods and the Container(s) listed in this Bill of Lading shall be destined and on-carried to Russian Federation territory or Republic of Belarus after unloading at port of discharge.

15 375. Merchant undertakes and warrants that, in no circumstance whatsoever, the Goods listed in this Bill of Lading shall be stuffed and on-carried from the Russian Federation territory or Republic of Belarus before loading at port of loading.

16 379. Merchant is reminded that pursuant to the Terms and Conditions of this Bill of Lading Carrier may, in its discretion and at any time, proceed by any route. If the voyage is, or is likely to be affected by any risk, the Carrier may, without prior notice to the Merchant and at its sole discretion, carry the Goods by an alternative route to that initially foreseen. The Carrier shall be entitled to charge additional Freight, as the Carrier may determine.

17 [versão em português]

18 [Cl.1ª] **TERMOS E CONDIÇÕES DA CONFIRMAÇÃO DE BOOKING** - Definições: Reserva (Booking): ato de reserva de espaço para transporte de carga em container realizado pelo Embarcador à Transportadora. Conhecimento de Embarque (Bill of Lading): O documento que sob a denominação de "Conhecimento de Embarque" (Bill of Lading) ou "Conhecimento de embarque não negociável" (Waybill) que estabelece as regras e modalidades contratuais do transporte. Transportadora: a parte em nome de quem o Bill of Lading é emitido; Embarcador (shipper): parte que contrata o transporte perante a Transportadora e que constará do Conhecimento de Embarque como tal; Free time (prazo livre): o período de tempo concedido ao embarcador livre de pagamento, aplicável tanto no período de sobreestadias de retenção de unidades vazias antes do embarque ou da permanência das unidades cheias antes do embarque, já no terminal

portuário (detention), como no período de retenção de contentores cheios após o desembarque (Demurrage). Sobreestadia de unidade vazia ou estufada prévia ao embarque – (Detention): Valor pago pelo embarcador e/ou solicitante da reserva (booking agent) pela retenção do equipamento da transportadora além do Free time (prazo livre). O valor de detention não inclui custos de armazenagem e serviços de monitoramento e plugging no caso de container refrigerado. A sobre estadia de Detention também será cobrada do embarcador quando a unidade estufada for mantida fora do prazo de free time dentro da área portuária sem poder embarcar por exclusiva responsabilidade do embarcador.

19 [Cl. 2ª] - O transporte é regulado pelos termos do Conhecimento de embarque emitido pela CMA CGM, disponíveis em todas as agências de CMA CGM ou no site: [www.cma-cgm.com](http://www.cma-cgm.com). Em caso de conflito entre os presentes termos e condições e aqueles previstos no Conhecimento de embarque prevalecerão os segundos.

20 [Cl. 3ª] – É de exclusiva responsabilidade do Embarcador a prestação das informações sobre as cargas a serem embarcadas, tais como, mas não se limitando a, peso, volume, natureza da carga. As consequências quanto à prestação de informações incompletas, errôneas e/ou falsas serão de exclusiva responsabilidade do embarcador devendo este, caso necessário, ressarcir a Transportadora por todas e quaisquer perdas e danos.

21 [Cl. 4ª] - Utilize a opção de booking em nosso website <http://www.cma-cgm.com>, através de nossa ferramenta de e-Business.

## 22 [Cl. 5ª] DOCUMENTAÇÃO

23 [Cl. 5.1ª] - O Deadline (prazo final) para apresentação de DRAFT de Conhecimento marítimo deve ser acompanhado pelo exportador através das informações disponíveis em nosso Daily Position / Posição de Navios disponível no site oficial, podendo sofrer alterações diariamente. O não cumprimento do prazo acarretará automaticamente, ao não embarque da mercadoria sem aviso prévio, excluindo a transportadora de toda e quaisquer consequências decorrentes do não embarque por intempetividade. Todos e quaisquer custos que possam surgir ainda em decorrência do desrespeito dos prazos pelo embarcador, tais como, mas não se limitando a multas, armazenagem, sobreestadia de unidade vazia – detention são de sua exclusiva responsabilidade.

24 [Cl. 5.2ª] – O consignatário ou a parte a ser notificada a serem mencionados no Conhecimento de embarque devem impreterivelmente estar presentes fisicamente no país de destino da carga.

25 [Cl. 5.3ª]- A emissão de Seaway Bill deve ser solicitada especificamente no ato da reserva da praça e devidamente mencionada no draft do Conhecimento de Embarque, desde que autorizada pela legislação vigente e competente no Porto de destino.

26 [Cl. 5.4ª] - A emissão de certificados é sujeita à prévia aprovação do armador e ensejará custos adicionais de responsabilidade do embarcador.

27 [Cl. 5.5ª] - O(s) porto(s) de transbordo deverá(ão) constar claramente na minuta de Transporte a ser entregue pelo Embarcador, ao Terminal portuário.

28 [Cl. 5.6ª]-Devem ser informados os dados completos (endereço/telefone/fax/e-mail) do recebedor declarado no Conhecimento de embarque. A omissão desta informação, caso não seja identificado o recebedor por porto de descarga, poderá acarretar despesas de armazenagem de responsabilidade exclusiva do embarcador.

29 [Cl. 5.7ª] - A solicitação de despacho original desembarçada deve ser entregue diretamente no escritório do terminal de Pre-Stacking.

30 [Cl. 5.8ª]– Com base na Convenção Solas, somente poderão embarcar os contentores carregados devidamente pesados de acordo com os métodos propostos pela Convenção Solas e cujo peso (VGM) tenha sido informado ao Armador (por meio do site [www.cma-cgm.com](http://www.cma-cgm.com)). Todos os custos eventualmente devidos (tais como mas não se limitando a Armazenagem, Detention etc...) pelo não embarque do Contentores em decorrência na não apresentação do VGM pelo Embarcador ao Armador serão por conta do Embarcador.

31 [Cl.5.8.1ª] Todos os custos incluindo-se multas decorrentes de sobrepeso da carga embarcada e/ou discrepância das informações contidas no VGM e o peso efetivo da carga são de exclusiva responsabilidade do Embarcador.[Cl. 5.9ª]-A inserção da menção "clean on board" no Conhecimento de embarque não é autorizada. Caso solicitado pelo Embarcador poderá ser inserida, desde que em cumprimento com os regulamentos da Transportadora a menção: "clean on board declared by shipper".

32 [Cl. 6ª] – REEFER - O transportador deve seguir as instruções de temperatura, umidade, ventilação, informadas pelo Embarcador no pedido de reserva ou diretamente em nossa ferramenta de e-Business em <http://www.cma-cgm.com>, sendo que a inclusão destas informações é de exclusiva responsabilidade do Embarcador.

33 [Cl.6.1ª] – Cabe ao Embarcador verificar antes do início do procedimento de estufagem da carga no contêiner, se a temperatura da carga programada no contêiner está de acordo com as instruções requeridas no ato de reserva.

34 [Cl. 6.2ª] Caso o container reefer adentrar no terminal com temperatura de retorno divergente da temperatura setada / programada conforme informação constando das instruções de booking e BL draft, sendo confirmado que esta divergência não é decorrente de mal funcionamento do container e sendo o embarque da unidade confirmado pelo Embarcador apesar da divergência de temperatura, o Armador não será responsável por eventual dano à carga em consequência da divergência, durante o transporte marítimo.

## 35 [Cl. 7ª] - CARGA PERIGOSA

36 [Cl. 7.1ª] - Todo e qualquer embarque de carga perigosa é sujeito à apresentação de informações tais como, mas não se limitando a, características da carga, embalagem usada, classe, sub-classe, IMO, dados para contato em casos de urgências, cuidados necessários para manuseio da carga e procedimentos a serem adotados em caso de emergência assim como procedimentos médicos.

37 [Cl. 7.2ª] – Todos os embarques de carga perigosa são sujeitos à aprovação prévia da Transportadora.

38 [Cl. 7.3ª] - As informações e documentos relativos à carga perigosa devem ser enviados à agência local competente da CMA CGM no momento do booking: - os dados dos contentores, tais como mas não se limitando a, número do container, tara, peso, número e tipo e classificação da embalagem, a denominação técnica e regulamentar da mercadoria perigosa de acordo com a classificação IMO-UN, a classificação do subsidiary risk, o flash point, o marine pollutant, o código EMS; - a declaração de carga perigosa, carimbada e assinadas no número de vias a ser informada pela agência local da CMA CGM; - a ficha de emergência de preferência em inglês e português, no número de vias a ser informada pela agência local da CMA CGM; - o certificado de Homologação, no número de vias a ser informada pela agência local da CMA CGM; - o certificado de Inspeção de Tanque no número de vias a ser informada pela agência local da CMA CGM; - a FISPQ (Ficha de informação de segurança de produtos químicos); - a MSDS (Material Safety Data Sheet); - Multimodal Dangerous Goods Form devidamente carimbado e assinado pelo representante legal do exportador

39 [Cl. 7.4ª] - As cargas que sofrerem procedimento de fumigação também estarão sujeitas à aprovação da transportadora, salva se estas forem areadas, mediante emissão do certificado de aeração antes do DEADLINE do navio. Caso as cargas e os contentores fumigados, não tenham sido propriamente arejados, serão classificados como IMO 9 -NOVE.

40 [Cl. 7.5ª] - A transportadora se reserva o direito de rejeitar qualquer carga perigosa que não estiver devidamente acompanhada da documentação pré-exigida, de acordo com a cláusula 7.3, acima, e caso necessário, com outras exigências informadas previamente ao booking.

41 [Cl. 7.6ª] - O embarque de carga perigosa confirmada ficará sujeita às condições mínimas de estivagem exigidas para regular segregação das cargas e para cumprimento dos regulamentos internacionais vigentes. Nesta hipótese, a transportadora não poderá ser responsabilizada pela exclusão da carga.

## 42 [Cl. 8ª] - CARGA FORA DE DIMENSÃO PADRÃO – OOG [out of gauge] CARGO:

43 [Cl. 8.1]Para todo embarque de containers Flat Rack, é mandatório apresentação de um certificado de amarração / Lashing, emitido por uma empresa certificada também conhecida como Marine Surveyor. Para embarques de containers Open Top, será necessário apresentação do certificado de lashing somente para carga fora de dimensão , com altura da carga maior a 4 m ou se solicitado pelo time operacional no momento da confirmação de reserva.

44 [Cl. 8.2] O dead line para envio do certificado de lashing ao time do Cargo Care (CGR) é similar ao deadline de Carga e VGM, devendo o cliente verificar por meio do Daily position o prazo para apresentação das informações. São informações mandatárias no certificado de lashing: Número do container, número do Booking, fotos da carga, detalhes do Excessos (comprimento, largura e altura) e configuração dos mesmos, se as abas são abaixadas ou levantadas e dimensões totais por container (preferencialmente em cm).

45 [Cl. 8.3] E de responsabilidade do embarcador atualizar as informações presentes no momento da reserva de acordo com o Certificado de Lashing. A atualização pode ser realizada até a data e hora do dead line da carga

46 [Cl. 8.3.1] IQualquer divergência entre as informações constando na reserva, com o Lashing Certificate (se aplicável) e as reais dimensões da carga verificada pelo terminal no ato do recebimento do container, poderá acarretar a perda do embarque, sendo que qualquer custo gerado pela divergência será de exclusiva responsabilidade do cliente.

47 [Cl. 9ª] - TRANSPORTE MULTIMODAL - Para prestação de transporte multimodal, solicitada à CMA CGM, o agendamento para envio de CONTAINER, e consequente COLETA/RETIRADA de carga, deve ser requerido dependendo da localidade do início da prestação de serviço, no mínimo entre 15 (quinze) dias e 48 horas úteis de antecedência da data prevista para Estufagem (acondicionamento da mercadoria no container).

## 48 [Cl. 10ª]- RETIRADA DE CONTAINERES VAZIOS

49 [Cl. 10.1ª] – A solicitação de retirada de contentores deve ser encaminhada à agência local da CMA CGM devendo conter as seguintes informações: exportador, POL, POD, destino final, quantidade, peso, tipo do container, número da reserva, nome, data de ETA do navio e no caso de container refrigerado temperatura, umidade e ventilação conforme mencionado na cláusula 6ª.

50 [Cl. 10.2ª] - A retirada de container vazio deve ser realizada 07 (sete) dias antes da atracação ou deadline de data estimada de chegada do ETA do navio., sendo o booking cancelado em caso de descumprimento do prazo de retirada.

51 [Cl. 10.3ª] - O container vazio deve ser retirado nos horários de funcionamento no endereço e local indicados pela agência e conforme orientação desta.

## 52 [Cl. 11ª] - PRE-STACKING / DATA ESTIMADA DE CHAGADA NO TERMINAL DE EMBARQUE

53 [Cl. 11.1ª] - O embarcador deve programar diretamente com o terminal portuário indicado pela transportadora para a entrega do container para embarque, sempre observando os prazos estipulados tais como, mas não se limitando aquele previsto na cláusula 4.

54 [Cl. 11.2ª] - Os detalhes do booking devem ser informados na entrega do container cheio a ser embarcado.

55 [Cl. 11.3ª] -Os prazos de saída e chegada dos navios são estimados, portanto sujeitos à alteração em decorrência de, mas não se limitando a, condições climáticas, operações nos portos, greves. No objetivo de evitar a geração de despesas adicionais, cabe exclusivamente ao Embarcador, consultar e acompanhar as possíveis alterações de data de chegada e saída dos navios, bem como dos deadlines de Carga e Draft por meio do Daily Position / Posição de Navios. Eventuais despesas adicionais serão de exclusiva responsabilidade do embarcador.

56 [Cl. 12ª]- CANCELAMENTO

57 [Cl. 12.1ª] – Todo e qualquer cancelamento de embarque após emissão da confirmação de reserva e/ou transferência de embarque pelo embarcador deverá ser notificada por este, por escrito, à agência da Transportadora que emitiu a confirmação de booking no prazo de 72 horas úteis.

58 [Cl. 12.2ª] - Em caso de devolução de container vazio decorrente de cancelamento de embarque por parte do Embarcador, será cobrado uma taxa de cancelamento de embarque referente aos custos sofridos pela Transportadora visando à disponibilizar e liberar o Container ao Embarcador, tais como, mas não se limitando, aos custos handling in/out, posicionamento de container.

59 [Cl. 12.2.1ª] – A taxa de cancelamento para containers dry nos portos do Norte e Nordeste, Sepetiba, Vitória, Santos, Paranaguá e Rio Grande será equivalente a BRL 250,00 por unidade e no Porto do Rio de Janeiro a BRL 300,00 por unidade. A taxa de cancelamento para containers reefers em todos os portos será equivalente a BRL 480,00 por unidade. A taxa de cancelamento para containers reefers + genset em todos os portos será equivalente a BRL 600,00 por unidade.

60 [Cl. 12.2.2ª] - No caso de devolução de container vazio Reefer decorrente de cancelamento de embarque de Container, será cobrado além da taxa de cancelamento de embarque acima descrita, uma taxa equivalente a BRL 230,00 referente aos custos de manutenção técnica de container reefer, tais como mas não se limitando aos custos de fornecimento de energia, vistoria "Pre Trip Inspection".

61 [Cl. 12.2.3ª] - No caso de devolução de container reefer com GENSET decorrente de cancelamento de embarque de Container, será cobrado, além das taxas acima descritas referente ao container, uma taxa de BRL 120,00 referente aos custos sofridos pela Transportadora visando à disponibilizar e liberar o Genset ao Embarcador, tais como, mas não se limitando à: handling in/out, posicionamento de equipamento, acoplagem e desacoplagem.

62 [Cl.12.3ª] O Armador se reserva o direito de a qualquer momento cancelar um booking caso for verificado quaisquer pendências financeiras junto ao Armador e/ou seu agente, do Embarcador, Consignatário e/ou Parte notificada constando do Conhecimento de Embarque.

63 [Cl. 13ª] – FRETE

64 [Cl. 13.1ª] -Os valores de frete e taxas, tais como, mas não se limitando ao adicional de bunker, devem ser conferidos no ato de confirmação do booking; havendo divergência entre o valor informado e o acordado, o embarcador deverá entrar imediatamente em contato com o customer service da CMA CGM.

65 [Cl. 13.2ª] - Após a emissão da documentação/manifesto da carga junto à Receita Federal, nenhum valor de frete poderá ser alterado, sob pena de aplicação ao embarcador das multas e penalidades previstas pela legislação e regulamentação em vigor.

66 [Cl. 13.3ª] – A condição de "freight as per agreement", deve ser solicitada pelo embarcador no ato da reserva de praça e no draft do Conhecimento de Embarque.

67 [Cl. 13.4ª] – A autorização para pagamento de frete na modalidade elsewhere deve ser solicitada à transportadora e expressamente autorizada por esta em função de restrições legais internacionais. Para maiores detalhes, solicitar informações ao Customer service da CMA CGM. Ademais, as praças de pagamento de frete ELSEWHERE somente são aceitas com identificação do pagador do Frete.

68 [Cl. 13.5ª] – A opção de pagamento no destino - "frete collect" é sujeita à aprovação prévia da CMA CGM.

69 [Cl. 13.6ª] - Pagamento de FRETE E TAXAS: O cliente deverá acessar o site da CMA CGM a fim de receber as orientações de pagamento. Toda e qualquer liberação de documentação dar-se-á 24 horas após a entrega do comprovante de pagamento. O comprovante de depósito deve ser identificado com o NOME do pagador do frete.

70 [Cl. 13.7ª] – Salvo condições específicas de crédito, aplicáveis eventualmente ao embarcador, o pagamento do frete e taxas é devido no dia da emissão do Conhecimento de Embarque. Não tendo sido pago o frete e as taxas no prazo de 5 (cinco) dias da emissão do Conhecimento de Embarque será aplicada uma penalidade de mora de 4%, mais 1% de juros a partir do 15 (décimo quinto) dia de atraso a ser aplicado mensalmente a partir daquele dia e até o efetivo pagamento do frete.

71 [Cl. 13.8ª] O não pagamento do frete implicará na retenção da carga no destino assim como na cobrança de despesas incluindo, mas não se limitando a, demurrages, armazenagem, monitoring, fornecimento de energia que serão da responsabilidade do contratante até efetivo pagamento do valor total devido para liberação do container.

72 [Cl. 14ª] - TAXAS DE DETENTION - Após a retirada do container vazio pelo Embarcador para estufagem, será cobrado do Embarcador uma taxa diária de sobre estadia de contêineres vazios – detention, caso seja ultrapassado o free-time, conforme descrito em nosso website (abaixo descrito) e devidamente registrado em no Cartório de Títulos e Documentos salvo em caso de condições especiais <http://www.cma-cgm.com/local/brazil/tariffs-local-charges>

73 [Cl. 14.1ª] - Em caso de devolução de container vazio decorrente de cancelamento de embarque pelo Embarcador, será cobrado do Embarcador e/ou do solicitante da reserva também denominado Booking Agent, além das taxas de cancelamento anteriormente previstas, o valor de sobreestadia "detention" sem desconto do free time, com base no valor diário da referida sobre estadia e durante toda a permanência da unidade junto ao Embarcador e até sua efetiva devolução.

74 [Cl. 15ª] – DIVERSOS

75 [Cl. 15.1ª]- Caso uma cláusula for declarada nula, os outros termos ora previstos permanecerão válidos;

76 [Cl. 15.2ª] - Em caso de litígio quanto à interpretação e execução destes termos, será designada como jurisdição competente aquela estipulada nos termos e condições do Conhecimento de embarque, com exceção dos litígios decorrentes de cobrança de sobreestadia sobre o contêiner e prévio ao embarque (Detention), para os quais o foro da Cidade de Santos será competente.

77 [Cl. 16ª] - A Transportadora se reserva o direito de declinar qualquer booking envolvendo entidades "SDN" (OFAC), entretanto, caso a carga venha a embarcar anteriormente ao recebimento do DRAFT final, esta poderá ser descarregada em um porto alternativo – de acordo com a possibilidade – e retornada ao porto de origem onde os custos incorrerão por conta do Embarcador. A lista das entidades "SDN" pode ser obtida em <http://www.treasury.gov/ofac/downloads/t11sdn.pdf>

78 [Cl. 17ª] – A Transportadora está comprometida em cumprir com as Sanções Econômicas Nacionais e Internacionais aplicáveis, tais como, mas não se limitando a, legislações das Nações Unidas, União Europeia, dos USA, ora denominadas "Sanções" e suas respectivas listas de entidades banidas, tais como, mas não se limitando a lista de pessoas bloqueadas e especificamente designadas (OFAC), a lista da União Europeia das pessoas e entidades sujeitas a sanções financeiras. A Transportadora se reserva, portanto o direito de declinar ou cancelar, a qualquer momento qualquer booking envolvendo entidades listadas ou infringindo quaisquer sanções. Caso a carga tiver sido embarcada, esta poderá ser descarregada em qualquer lugar e momento julgado conveniente pela Transportadora e a Clausula 10 do Conhecimento de Embarque referente aos assuntos que podem afetar a performance da transportadora será aplicada.

79 [Cl. 18ª] O Embarcador reconhece que a Transportadora está autorizada a transportar as mercadorias no convés do navio. Oferecendo as mercadorias à Transportadora para embarque (existindo um Conhecimento de Embarque emitido ou não), o Embarcador, agindo por conta própria, bem como para e em nome do Consignatário e do titular do Conhecimento de Embarque, expressamente aceita e concorda com todos os termos e condições, seja impresso ou carimbado, ou do contrário incorporado no verso do Conhecimento de Embarque da Transportadora e dos termos e condições da tarifa aplicável da Transportadora, com os quais o Embarcador e ainda confirma expressamente o seu consentimento incondicional e irrevogável para o transporte das mercadorias no convés de qualquer navio.

80 [Cl. 19ª] - Lembramos que se o embarque foi fechado na modalidade "frete COLLECT", o Embarcador manifestado no B/L será integralmente responsável pelo pagamento do frete e quaisquer taxas pertinentes ao embarque, caso os valores não sejam pagos pelo recebedor no prazo de três (3) dias após a descarga do container no porto de destino.

81 [Cl. 20ª] Para cargas destinadas à China e de acordo com as instruções da Autoridades Aduaneiras Chinesa é mandatório desde 01.06.2018 o registro das seguintes informações referente ao consignatário e/ou parte notificada [notify] da Carga nos Bills of Lading ? USCC – Uniform Social Credit Code; ou? USCI – Uniform Social Credit Identifier; ou? OC – Organization Code. Portanto, para todos os embarques destinados à China, o embarcador deverá encaminhar à CMA CGM as informações acima descritas por meio da Instrução de Embarque -SI. Na falta destas informações mandatórias, a carga não poderá ser embarcada, sendo o embarcador será responsável por todos os custos e responderá por quaisquer irregularidades.

82 [Cl. 21ª] - Nos casos de exportação, permanecendo a carga em eventual porto de transbordo no território Brasileiro por omissão, culpa ou inércia do embarcador quanto à alteração do recinto aduaneiro de embarque, arcará o embarcador com todos os custos decorrentes do prolongamento da estadia da carga no porto de transbordo brasileiro, incluindo-se custos de armazenagem cobrados pelo respectivo terminal.

83 [English version]

84 [Cl. 1st] BOOKING CONFIRMATION TERMS AND CONDITIONS - DEFINITIONS: Booking: arrangement made by the Shipper with Carrier for space reservation with regard to containerized cargo transportation; Bill of Lading: a document that establishes the terms, rules and conditions of the contract of carriage; it is also named Waybill when non-negotiable; Carrier: the party on whose behalf the Bill of Lading is issued; Shipper: the party who enters a transportation agreement with the Carrier and who will appear in such capacity on the Bill of Lading; Free Time: the amount of time allowed to the Shipper without incurring charges, applicable in case of empty units retained prior to the cargo boarding or during the stay of the stuffed container prior to the boarding, already inside the port terminal (Detention), as well as during the stuffed container retention after discharge (Demurrage). Detention: amount charged to the Shipper and/or the Booking Agent for detaining the Carrier's equipment beyond Free Time. The Detention amount does not include costs of warehousing, monitoring services, and plugging in case of reefer containers. In the event that a full container remains within the port area for a period in excess of the agreed free time, detention will also be charged from the shipper/booking agent should he be directly responsible for the delay in loading.

85 [Cl. 2nd] – The carriage is governed by the terms and conditions of the Bill of Lading issued by CMA CGM, available on request from any CMA CGM agencies or at the site: [www.cma-cgm.com](http://www.cma-cgm.com). In case of discrepancy between terms and conditions herein and those provided in the Bill of Lading, the latter shall prevail.

86 [Cl. 3rd] – The Shipper shall be solely responsible for any information on the cargoes to be shipped, including, but not limited to, weight, measurement, and cargo nature. The Shipper shall solely bear all consequences for incomplete, false and/or inaccurate information and, if necessary, the Shipper shall refund to the

Carrier any and all loss and damage.

87 [Cl.4th] – For inquiries, use the 'Booking' option in our website available at <http://www.cma-cgm.com>, through our e-Business tool.

88 [Cl.5th] – DOCUMENTATION

89 [Cl.5.1st] - Deadline for submission of the Draft Bill of Lading is seventy-two (72) working hours before the ship is berthed alongside each port of loading. Failure to comply with said period of time shall automatically cause the merchandise not to be shipped on board without previous notice, and the Carrier shall be exempted from any and all consequences deriving from non-shipment due to untimeliness. Any and all costs that may be charged as a result of Shipper's noncompliance with the deadline - including, but not limited to, fines, warehousing costs, and Detention – shall be solely borne by the Shipper.

90 [Cl.5.2nd] – Whether the Consignee or the Notify to be indicated in the Bill of Lading shall necessarily be physically present in the cargo destination country.

91 [Cl.5.3rd] - The issue of a Seaway Bill should be specifically requested upon Booking and duly stated in the draft Bill of Lading, provided it is authorized by the applicable laws currently in force in the port of destination.

92 [Cl.5.4th] – The issue of certificates is subject to previous approval by the shipowner and shall give rise to additional costs, for which the Shipper shall be liable.

93 [Cl.5.5th] – Any transshipment port(s) shall be clearly stated in the draft carriage document to be rendered by the Shipper to the port terminal.

94 [Cl.5.6th] - Receiver's data shall be stated in full (address/telephone/fax/e-mail) on the Bill of Lading. Should the receiver not be identified in the port of discharge by omission of information, then warehousing expenses may be incurred and the Shipper shall be solely liable for them.

95 [Cl.5.7th] – The original customs-cleared dispatch request shall be delivered directly to the Pre-Stacking terminal office.

96 [Cl.5.8th] Based on the Solas Convention, only the containers duly weighed as per methods proposed by the Convention and duly informed to Carrier (through the website [www.cma-cgm.com](http://www.cma-cgm.com)) will be able to load. All the costs eventually due (such as but not limited to Storage, Detention etc...) in consequence of the non-loading of Containers will be under Shipper liability.

97 [Cl. 5.8.1st] The Shipper shall be solely liable for all costs, including any fines, deriving from overweight cargoes shipped on board and/or any discrepancy between the information provided in the VGM and the effective weight of cargo.

98 [Cl.5.9th] – Any mention of the phrase "clean on board" inserted in the Bill of Lading is not authorized. If the Shipper so requires, it may be inserted since modified to "clean on board declared by Shipper" in accordance with the Carrier's regulations.

99 [Cl.6th] – REEFER - The Carrier shall follow the instructions concerning temperature, moisture, ventilation, as informed by the Shipper in his application for Booking or directly in our e-Business tool at <http://www.cma-cgm.com>. The Shipper shall be solely liable for the inclusion of any such instructions.

100 [Cl.6.1st] – It is shipper duty to check before the cargo stuffing into the container, whether the temperature set up within the container is conform to the instructions provided when booking has been requested.

101 [Cl. 6.2d]- In case the reefer container enters in terminal premises with a discrepancy between the set up and the return temperature as per information set forth in the booking instruction and BL draft, being confirmed that the discrepancy is not consequent of a container malfunction and being also confirmed, despite the discrepancy, the loading of the unit by Shipper, Carrier will not be held liable for any cargo damage during the maritime voyage and consequent of the discrepancy.

102 [Cl.7th] - DANGEROUS GOODS

103 [Cl.7.1st] – Any and all shipments consisting of dangerous goods shall be subject to the submission of information, including, but not limited to, goods characteristics, packaging being used, class and sub-class of risk, IMO number, contact data for emergencies, necessary handling care and measures to be taken in case of emergency as well as any medical emergency care.

104 [Cl.7.2nd] – All shipments involving dangerous goods shall be subject to previous consent of the Carrier

105 [Cl.7.3rd] – Information and documents relating to dangerous goods shall be forwarded to the relevant local CMA CGM agency at the time of Booking and shall comprehend the following:- Container data, including, but not limited to, the container number, tare, weight, number/type & classification of packaging, technical and regulatory name of the dangerous goods according to IMO-UN classification, classification of subsidiary risk, the product flash point, the marine pollutant, EMS code;- Dangerous cargo declaration, duly stamped and signed in such number of copies as will be informed by CMA CGM local agency;- Emergency card, preferably written in English and Portuguese, in such number of copies as will be informed by CMA CGM local agency;- Homologation certificate, in such number of copies as will be informed by CMA CGM local agency;- the tank inspection certificate in the number of sets instructed by the CMA CGM local Agency - FISPQ (Safety data sheet for chemicals);- MSDS (Material Safety Data Sheet);- Multimodal Dangerous Goods Form duly stamped and signed by the exporter legal representative

106 [Cl.7.4th] – Cargoes undergoing fumigation treatment shall also be subject to the Carrier's approval, unless they are ventilated and then upon issue of a ventilation certificate before the ship's Deadline. If fumigated cargoes and containers have not been properly ventilated, they shall be treated as IMO Hazardous Class 9 (NINE).

107 [Cl.7.5th] – The Carrier reserves the right to reject any dangerous goods that is not accompanied with proper documentation as pre-required, according to clause 7.3 above, and for which any other required information, if necessary, has not been previously provided upon Booking.

108 [Cl.7.6th] – Shipment of any confirmed dangerous goods shall be subject to the minimum required stowage conditions as to normal cargo segregation and compliance with any international regulations in force. Otherwise, the Carrier may not be deemed liable for cargo exclusion.

109 [Cl.8th] – OOG - Out of Gauge Cargo:

110 [Cl. 8.1] For all Flat Rack container shipments, it is mandatory to present a Lashing certificate, issued by a Marine Surveyor. For shipments of Open Top containers, the presentation of the Lashing certificate is necessary for Out Of Gauge cargoes higher than 4.0m - or when requested by the operational team at the time of booking confirmation.

111 [Cl. 8.2] The dead line for the forwarding of the Lashing certificate to the Cargo Care team (CGR) is the same as the Cargo and VGM deadlines, being customer duty do check such deadline for presentation of information by means of the Daily position. Following information are mandatory in the Certificate of Lashing: Container number, Booking number, pictures of the cargo, Excesses (length, width and height) and their configuration, if it is with end walls down and total dimensions per container (preferably in cm).

112 [Cl. 8.3] It is Shipper duty to update the information presented at time of the booking in accordance with the Certificate of Lashing. The update may be done up to the time of the cargo dead line.

113 [Cl. 8.3.1] Any discrepancy between the information included in the booking, the one in the Lashing Certificate (if applicable) and the real dimension checked by the terminal upon receipt of the container, may result in the loss of the loading, being any cost generated by the discrepancy under exclusive customer liability.

114 [Cl.9th] - MULTIMODAL CARRIAGE - In case CMA CGM is contracted to provide multimodal carriage, the request for sending the CONTAINER and consequent cargo PICKUP/REMOVAL shall be made between 15 (fifteen) days and 48 hours previous to the date scheduled for stuffing (loading of cargo in the container), depending on the location where the service shall start.

115 [Cl.10th] - REMOVAL OF EMPTY CONTAINERS

116 [Cl.10.1st] – Applications for container removal shall be referred to CMA CGM local agency and shall include the following data: exporters, POL, POD, final destination, quantity, weight, container type, Booking number, name, vessel's ETA and, in case of reefer containers, temperature, moisture and ventilation requirements, as provided in clause 6th herein.

117 [Cl.10.2nd] – Empty container removal shall take place 10 (ten) days before berthing or ship's ETA deadline.

118 [Cl.10.3rd] – Empty containers shall be removed during working hours at such address and location as indicated by the agency and according to its instructions.

119 [Cl.11th] - PRE-STACKING / ESTIMATED TIME OF ARRIVAL OF VESSEL

120 [Cl.11.1st] – The Shipper should schedule the delivery of the container directly with the port terminal indicated by the Carrier, always in compliance with the times fixed, but not limited to such period as provided in clause 4 herein.

121 [Cl.11.2nd] – Booking particulars shall be informed upon delivery of the full container to be shipped.

122 [Cl.11.3rd] – Vessels' arrival and sailing dates are all estimated and, therefore, subject to change because of, but not limited to, weather conditions, port operations, strikes. In order to avoid any additional expenses, their is Shipper exclusive duty to check, consult and follow any possible date changes, such as the cargo deadlines and draft by means of the Daily position / Vessel position , Shipper shall be solely liable for any additional expense

123 [Cl.12th] – CANCELLING

124 [Cl.12.1st] - Any and all shipment cancellation after a Booking confirmation is issued and/or shipment transference by Shipper shall be notified by the latter, in writing, to the Carrier's agency that issued the Booking confirmation within 72 working hours.

125 [Cl. 12.2nd] - In case of Empty Container return in consequence of loading cancelation caused by Shipper, a Cancelation fee will be charged against Shipper. These fees correspond to the cost incurred by Carrier in order to arrange and release unit to Shipper, such as, but not limited to handling in/out, container positioning.

126 [Cl.12.2.1st] – The Cancelation fees for containers dry for the ports of Sepetiba, Vitória , Santos, Paranaguá, Rio Grande, North and Northeast will be

equivalent to BRL 250,00 per unit and in the Port of Rio de Janeiro to BRL 300,00 per unit. The Cancellation fees for containers reefer for all ports will be equivalent to BRL 480,00 per unit. The Cancellation fees for containers reefer + genset for all ports will be equivalent to BRL 600,00 per unit.

127 [Cl. 12.2.2nd] - In case of Reefer Empty Container return and in consequence of loading cancellation caused by Shipper, besides the Cancellation fees to be charged against Shipper, a tax equivalent to BRL 230,00 and referent to the reefer technical maintenance, such as but not limited to plugging and Pre Trip Inspection Survey costs

128 [Cl. 12.2.3rd] - In case of Reefer Empty Container with Genset return, in consequence of loading cancellation caused by Shipper, it will be charged besides the above-mentioned fees, a fee equivalent to BRL 120 referent to the costs incurred by Carrier in order to arrange and release Genset to Shipper, such as, but not limited to handling in/out, equipment positioning, genset plugging and unplugging.

129 [Cl. 12.3d] Carrier is entitled to cancel booking at any time when it is verified that Shipper, Consignee and/or Notify Party on the Bill of Lading have financial pendency towards Carrier or its agent

130 [Cl. 13th] – FREIGHT

131 [Cl. 13.1st] – Any freight and charge values, including, but not limited to, the bunker adjustment factor, shall be checked upon Booking; and in case of any discrepancy between the amount informed and the agreed one, Shipper shall immediately contact CMA CGM customer service.

132 [Cl. 13.2nd] – After the applicable documents/cargo manifest are issued to the Federal Revenue Service, no freight value can be modified under penalty of fines and other sanctions to the Shipper, as provided in the laws and regulations in force.

133 [Cl. 13.3rd] – The "freight as per agreement" condition shall be requested by Shipper upon Booking and included in the draft Bill of Lading.

134 [Cl. 13.4th] – Authorization for an "elsewhere" freight payment mode shall be requested to the Carrier and so expressly authorized by the latter in view of international statutory restrictions. For further details, information shall be requested to CMA CGM customer service. Moreover, ELSEWHERE freight payment locations shall only be accepted with the identification of freight payers.

135 [Cl. 13.5th] – The "freight collect" option is subject to the previous consent of CMA CGM.

136 [Cl. 13.6th] – Payment of FREIGHT AND CHARGES: Customer shall access CMA CGM Brazilian website to obtain payment instructions. Release of documentation will occur within 24 hours after the presentation of the proof of payment. Deposit vouchers shall state the NAME of freight payer.

137 [Cl. 13.7th] – Except for specific credit conditions eventually applicable to shipper, the freight and taxes payment is due as from the day of Bill of Lading Issuance. In case the freight and taxes are not paid within 5 (five) days as from the Bill of Lading issuance day, a penalty for delay equivalent to 4% will be due and after the 15th day of the Due Date, a 1% monthly interest shall apply in a monthly basis until the effective payment of the freight.

138 [Cl. 13.8th ] Non payment of freight will result in the retention of the cargo at destination as well as the collection of expenses such as, but not limited to, demurrage, warehousing, monitoring, and power supply, for which the contracting party shall be liable until effective payment of the total amount due so that the container be released.

139 [Cl. 14th] - DETENTION CHARGES - Upon removal of the empty container for stuffing, the Shipper and/or booking requestor, also named as Booking Agent shall be liable for a daily Detention charge beyond such Free Time as set forth in our website (link below mentioned and duly registered at Public Notary, except in case of specific conditions. <http://www.cma-cgm.com/local/brazil/tariffs-local-charges>

140 [Cl. 14.1st] - In case of Empty Container return in consequence of loading cancellation caused by Shipper, it will be charged besides the cancellation fees previously set forth, and during the whole period Container is maintained under Shipper guard and until effective Container release to Carrier, Detention fees to be charged without any discount of free time and based of the Detention daily value.

141 [Cl. 15th] – MISCELLANEOUS

142 [Cl. 15.1st] - If any clause herein may be declared null and void, the other provisions in these terms and conditions shall remain valid and in force.

143 [Cl. 15.2nd] - All disputes with regard to the construction and execution of the terms and conditions herein shall be brought before the competent jurisdiction established in the terms and conditions of the Bill of Lading, with exception to the dispute related to Detention amount recovery on container, previous to loading for which the Jurisdiction of the Court of Santos will be competent.

144 [Cl. 16th] - The Carrier reserves its right to decline any booking involving a SDN (OFAC) entity, nevertheless if cargo is loaded prior to receiving final shipping instructions, cargo may be discharged in an alternative port and - subject to possibility - returned to the port of origin at the Merchant cost and expenses. The List of SDN entities can be obtained at <http://www.treasury.gov/ofac/downloads/t11sdn.pdf>

145 [Cl. 17<sup>a</sup>] – The Carrier is committed to comply with all applicable International and National Economic Sanctions such as, but not limited to, United Nations, European Union and U.S. legislations ("Sanctions") and their corresponding banned entities lists such as, but not limited to, the Special Designated National and Blocked Persons List (OFAC) the European Union List of Persons and Entities Subject to Financial Sanctions. Hence, the Carrier reserves its right to decline or cancel, at any time, any booking involving listed entities or breaching any Sanctions. If cargo is loaded, it may be discharged at any place and time the Carrier may deem convenient and Clause 10 Matters Affecting Performance of the Carrier's Bill of Lading shall apply.

146 [Cl. 18<sup>a</sup>] The Shipper acknowledges that the Carrier is authorized to carry the Goods on the deck of any vessel. In tendering the Goods to the Carrier for shipment (whether a bill of lading is issued or not), the Shipper, acting for his own account as well as for and on behalf of the Consignee and of the Holder of the Bill of Lading, expressly accepts and agrees to all the terms and conditions, whether printed or stamped or otherwise incorporated on the face and on the reverse side of the Carrier's Bill of Lading and the terms and conditions of the Carrier's applicable tariff as if they were all signed by the Shipper and further expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the carriage of the Goods on the deck of any vessel.

147 [Cl. 19th] - It is reminded that if this shipment has been booked on a "freight COLLECT" basis the Shipper mentioned in the B/L guarantees and will be responsible for the payment of all freight and additional charges proceeding with the full payment of all outstanding payments in case they remain unpaid for more than three (3) consecutive days after cargo discharge at port of destination.

148 [Cl. 20<sup>a</sup>] For cargo destined to China and according to Chinese Customs Authorities instructions, as from 06.01.2018 it is mandatory to include in the Bills of Lading (as from June 01st, 2018) the following details related to consignee and/or Notify party: USCC – Uniform Social Credit Code; or? USCI – Uniform Social Credit Identifier; or? OC – Organization Code. Therefore, for loadings heading China, the shipper shall send to CMA CGM the above-mentioned information through the Shipping Instruction. No cargo will be loaded without the mandatory information and the shipper will bear the full costs and will be held liable in case of any irregularity.

149 [Cl. 21st] - For export, when the cargo stays in a transshipment port in the Brazilian territory due to omission, fault or inertia of the shipper, regarding the change in the customs area of shipment, the shipper will bear all costs resulting from the extension of the stay of the cargo in the Brazilian transshipment port, including storage costs charged by the respective terminal.