

TERMO DE TRANSPORTE

1. DEFINIÇÕES

TRANSPORTADOR – é a empresa emitente do conhecimento, incumbido de transportar a mercadoria da origem ao destino;

TITULAR DA CARGA – qualquer uma das pessoas que se sucedem na propriedade da mercadoria dada a transporte, incluindo o embarcador, o consignatário, o recebedor, outro portador deste conhecimento ou alguém de outro modo titular do direito de propriedade sobre a carga.

SACADO – Principal responsável pelo pagamento do frete.

CAPITÃO – o Comandante do navio.

AGENTE – É o agente marítimo portuário que atua em nome do Transportador.

CONTÊINER – inclui os contêineres em geral, trailers, pallets, flat racks e outros quaisquer equipamentos utilizados no transporte unitizado de carga, multimodal ou não.

TRANSPORTE MULTIMODAL – é aquele que, evidenciado por este conhecimento marítimo, utiliza outras modalidades de transporte para levar a mercadoria da origem ao destino.

CONSOLIDAÇÃO – atividade de acondicionamento das mercadorias em contêineres para o seu transporte marítimo ou multimodal.

DESCONSOLIDAÇÃO – atividade de esvaziamento das mercadorias contidas em contêineres ao final do respectivo transporte.

2. CONDIÇÕES PARA O TRANSPORTE EM CONTÊINERES:

(a) **PO/PO** ^{HC/HC} – transporte porto-a-porto, com início e fim ao costado do navio, nos portos de embarque e descarga, cabendo ao Titular da Carga tanto a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem como na desconsolidação no destino;

(a.1) **PO/PO** ^{PIER/PIER} COM **consolidação e desconsolidação** ^{PIER/PIER} - de mercadorias nos contêineres na origem como a desconsolidação no destino realizados em terminais do transportador, depots ou terminais portuários;

(a.2) **PO/PO** ^{HC/PIER} - transporte com início ao costado do navio e fim no terminal do transportador, depots ou terminais portuários, cabendo ao embarcador a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem e ao transportador a desconsolidação no destino;

(a.3) **PO/PO** ^{PIER/HC} - transporte com início no terminal do transportador, depots ou terminais portuários e fim ao costado do navio, cabendo ao transportador a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem e ao destinatário a desconsolidação no destino;

(b) **PO/PA** ^{HC/HI} - transporte com início ao costado do navio e fim nas dependências do destinatário, cabendo ao Titular da Carga tanto a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem como a desconsolidação no destino;

(b.1) **PO/PA** ^{HC/HU} - transporte com início ao costado do navio e fim nas dependências do destinatário, cabendo ao embarcador a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem e ao transportador a desconsolidação no destino;

(b.2) **PO/PA** ^{PIER/HI} - transporte com início no terminal do transportador, depots ou terminais portuários e fim nas dependências do destinatário, cabendo ao transportador a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem e a desconsolidação no destino;

(b.3) **PO/PA** ^{PIER/HU} - transporte com início no terminal do transportador, depots ou terminais portuários e fim nas dependências do destinatário, cabendo àquele tanto a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem como a desconsolidação no destino;

(c) **PA/PA** ^{HV/VI} – transporte com início e fim nas dependências do Titular da Carga (porta-a-porta), cabendo a este tanto a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem como a desconsolidação no destino;

(c.1) **PA/PA** ^{HS/HU} - transporte com início e fim nas dependências do Titular da Carga (porta-a-porta), cabendo ao transportador tanto a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem (serviço de ova), como a desconsolidação no destino (serviço de desova);

(c.2) **PA/PA** ^{HV/HU} - transporte com início e fim nas dependências do Titular da Carga (porta-a-porta), cabendo ao embarcador a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem e ao transportador a desconsolidação no destino;

(c.3) **PA/PA** ^{HS/VI} - transporte com início e fim nas dependências do Titular da Carga (porta-a-porta), cabendo ao transportador a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem e ao destinatário a desconsolidação no destino;

(d) **PA/PO** ^{HV/HC} - transporte com início nas dependências do embarcador e fim ao costado do navio, cabendo àquele a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem e ao destinatário a desconsolidação no destino;

(d.1) **PA/PO** ^{HS/PIER} - transporte com início nas dependências do embarcador e fim no terminal do transportador, cabendo àquele a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem e a este a desconsolidação no terminal do transportador, depots ou terminais portuários;

(d.2) **PA/PO** ^{HS/HC} - transporte com início nas dependências do embarcador e fim ao costado do navio, cabendo ao transportador a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem e ao destinatário a desconsolidação no destino;

(d.3) **PA/PO** ^{HS/PIER} - transporte com início nas dependências do embarcador e fim no terminal do transportador, depots ou terminais portuários, cabendo a este tanto a consolidação das mercadorias nos contêineres na origem como a desconsolidação no destino;

(e) **FIOS (FREE IN/OUT STOWAGE)**: todas as despesas com o embarque e com a descarga por conta do titular da carga;

(f) **LIFO (LINER IN/FREE OUT)**: todas as despesas com o embarque por conta do transportador e todas as despesas com a

descarga por conta do titular da carga;

(g) **FILO (FREE IN/LINER OUT)**: todas as despesas com o embarque por conta do titular da carga e todas as despesas com a

descarga por conta do transportador;

THC - TERMINAL HANDLING CHARGES (Despesas Portuárias) - Para as condições de “a” a “p” mencionadas supra, para o transporte em contêineres, o THC está incluso, tanto no porto de origem (embarque), quanto no porto de destino (descarga).

3. TARIFA DO TRANSPORTADOR

O transporte de mercadorias sob este conhecimento fica sujeito aos termos da tarifa do transportador à qual se reporta e a qual se considera, para todos os efeitos (inclusive valores de frete e de retenção de contêineres), aqui plenamente incorporada. O Titular da Carga declara ter pleno conhecimento desses termos, e, de toda sorte, o inteiro teor da tarifa está disponível aos interessados mediante pedido ao transportador ou seus agentes.

4. CONDIÇÕES/ROTA DE TRANSPORTE

(a) As mercadorias devem ser entregues a bordo no prazo indicado para o embarque, acompanhadas da ordem de embarque e de todas as licenças do porto, sanitárias ou fiscais, reservando-se o transportador o direito de recusar as que forem apresentadas, depois de vencido o dito prazo, e considerar ganho o frete eventualmente já recebido ou exigir indenização dos danos pela falta de embarque.

(b) A reprogramação do embarque da mercadoria não sujeita o transportador a restituir o frete eventualmente já pago ou a reembolsar as despesas de permanência ou outras quaisquer, ou indenizar prejuízos, e sim somente a dar preferência à mercadoria deixada em terra para embarque no primeiro navio sucessivo que na ocasião tenha ainda espaço disponível.

(c) O Titular da Carga é responsável pela exatidão da descrição da carga (marcas, quantidades, pesos, natureza, etc.), bem assim pelo seu correto acondicionamento e embalagem para o transporte marítimo ou multimodal. Todos os danos ou despesas a que o transportador ficar sujeito por falta de papéis aduaneiros ou outros documentos eventualmente necessários, ou causados por errôneas ou insuficientes marcas nos volumes, ou decorrentes declarações falsas, erradas ou incompletas a respeito do conteúdo, peso, natureza, medição ou marca dos volumes, ou pela ausência de qualquer outra formalidade exigida pelas autoridades tanto nos volumes como nos conhecimentos, serão indenizados, solidariamente, pelo embarcador e o atual proprietário das mercadorias, assistindo ao transportador o direito de retenção sobre a totalidade ou parte das mesmas, em garantia do pagamento das importâncias correspondentes.

(d) Todos os volumes devem levar impressos a marca, o número ou qualquer outro distintivo, e indicar os lugares de procedência e de destino com clareza e exatidão tais que evitem qualquer confusão ou extravio. No caso de inexatidão das mencionadas prescrições, o transportador não responderá pelas conseqüências que daí possam derivar.

(e) Quando a mercadoria entregue para o transporte for inflamável, explosiva, corrosiva ou, em geral, a que for considerada perigosa ou nociva, o Titular da Carga deverá fornecer por escrito ao transportador, se for o caso, a sua classificação IMO e a exata natureza do perigo, indicando as necessárias precauções a serem adotadas. Caso qualquer mercadoria, em conseqüência de sua natureza perigosa ou nociva, venha oferecer perigo à segurança do navio e da tripulação, e/ou a outras cargas e ao meio ambiente, o transportador poderá a qualquer momento recusar o seu embarque, ou, se durante a viagem, mandar descarregá-la, destruí-la, alijá-la ou torná-la inócua à segurança do transporte, sem qualquer responsabilidade por parte do transportador e correndo todas as despesas decorrentes à conta do Titular da Carga, que também responderá por todos os prejuízos, perdas e danos causados ao navio e à sua tripulação, a terceiros e ao meio ambiente.

(f) As disposições sanitárias emanadas das autoridades antes da saída do navio, devem considerar-se conhecidas do Titular da Carga. Todas as medidas da polícia sanitária ou administrativa provocadas pela mercadoria antes ou depois da saída ou da chegada ao destino deverão ser cumpridas pela Titular da Carga e serão consideradas e reguladas como casos de força

maior. No caso de quarentena ou outras medidas sanitárias tais como fumigações, descontaminação e sanitização, todas as despesas pertinentes à carga serão suportadas pelos interessados na mesma, os quais deverão reembolsá-las ao transportador se este as houver adiantado.

(g) Salvo expressa convenção em contrário neste conhecimento, as fainas de embarque e a descarga das mercadorias em qualquer porto, seja no cais/barcaças/silos, seja a bordo, serão efetuadas exclusivamente pelo Titular da Carga ou por sua conta e risco, sem responsabilidade do transportador. As mercadorias são consideradas entregues ao Capitão somente quando postas a bordo.

(h) O transportador se reserva o direito de, por necessidades operacionais, suprimir escalas já anunciadas. A mercadoria já embarcada que se destine à escala suprimida será descarregada no porto mais próximo à opção do transportador e transportada ao seu destino. Se, porém, a mercadoria ainda não estiver a bordo, o transportador ficará livre de qualquer compromisso, sem obrigação de reembolsar despesas ou indenizar danos.

(i) Capitão e o transportador ficam autorizados por razões operacionais a: 1-inverter a rotação de escalas e, em caso de necessidade, tais como greves, congestionamento e outros motivos, descarregar a mercadoria em porto diferente do designado neste conhecimento, considerando aí terminada a viagem; 2-desviar da rota por necessidade de reabastecimento, reparo ou outra razão operacional, tocando em qualquer outro porto, mesmo fora da rota ordinária ou para o qual tenha sido o navio despachado ou anunciado, e nele permanecer o tempo necessário; 3-substituir o navio ou transbordar as mercadorias para outro navio, antes do início ou durante a viagem, independente de aviso a qualquer do Titular da Carga; 4-tomar reboque; 5-docar em seco o navio com parte ou a totalidade da carga a bordo; 6-proceder a desvio de rota para o salvamento de propriedades ou vidas humanas em perigo no mar; 7-fazer os desvios que forem necessários por motivos sanitários ou pelo estado do mar.

(j) O transportador tem liberdade de subcontratar, no todo ou em parte, o transporte e/ou quaisquer serviços acessórios ao transporte, independentemente de notificação ao Titular da Carga.

(l) No caso de quarentena, bloqueio, interdição ou falta de segurança no porto de destino por motivo de guerra, revoluções, greves, "lock-out", inclusive os declarados pelos armadores do navio, o transportador terá a faculdade de descarregar as mercadorias em qualquer porto considerado livre e conveniente, seja no depósito de quarentena, seja em pontões, saveiros ou outros depósitos, conforme o exigir o mais rápido desembarcado do navio. E isto sempre por conta e risco das mercadorias, ficando o frete ganho para o Transportador e garantido pelas próprias mercadorias, no caso de não ter sido pago na ocasião do embarque ou da descarga.

(m) Quando, por termos expressos, a mercadoria tenha sido embarcada com duplo destino, o Titular da Carga deverá notificar o destino escolhido antes da chegada do navio no primeiro porto, sem o que a opção pelo porto de descarga passará para o transportador. Em qualquer caso, toda a mercadoria constante do conhecimento emitido com opção, será descarregada num só porto. A opção deverá sempre ser notificada ao transportador ou seu agente marítimo mediante a apresentação do conhecimento original, com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas da chegada prevista do navio no primeiro porto opcional.

(n) Titular da Carga não poderá, em hipótese alguma, abandonar sua mercadoria a bordo, mesmo em caso de avaria, sob pena de responder por todas as despesas, perdas e danos incorridos pelo transportador.

(o) As mercadorias deverão ser retiradas do navio no dia da chegada; em caso de atraso o transportador tem o direito de desembarcá-las e depositá-las em saveiros, pontões e armazéns da alfândega ou outros depósitos públicos ou particulares, por exclusiva conta e risco dos recebedores, os quais não poderão invocar razão alguma ou direito por qualquer dano ou despesa que esse fato lhes acarrete. O transportador tem o direito de descarregar ininterruptamente, quer de dia, quer de noite, em dias úteis ou feriados e com qualquer tempo.

(p) Salvo se de outra forma estipulado neste conhecimento, o transportador não se compromete a entregar a carga no destino dentro de um prazo determinado, nem a tempo de atender algum mercado específico.

(q) A entrega das mercadorias no destino deverá ser precedida do pagamento do frete e da liquidação de todas as despesas e encargos, inclusive eventual retenção de contêineres, sobrestadias e contribuição por avaria grossa a que as mercadorias estiverem sujeitas.

5. RESPONSABILIDADES

(a) Salvo expressa disposição em contrário constante deste conhecimento, a responsabilidade do transportador se inicia com o recebimento da mercadoria a bordo e se encerra com sua entrega, ao costado do navio, no porto de destino, observada a propriedade dos aparelhos de movimentação de carga. No transporte de granéis, exceto se de outro modo estabelecido, a responsabilidade se encerra com a abertura dos porões e a retirada da carga do seu interior pelo destinatário, sem cogitar-se da colocação da mercadoria ao costado da embarcação.

(b) A responsabilidade do transportador é delimitada na forma do Código Comercial Brasileiro e das normas específicas para transporte multimodal, além da restante legislação aplicável, não sendo, pois responsável, dentre

outras circunstâncias, por caso fortuito ou de força maior, vício próprio ou oculto da carga, insuficiência de embalagem, fato anterior ou posterior ao transporte, ato ou fato imputável ao embarcador ou destinatário, avarias ou faltas decorrentes do embarque, manuseio, estiva e descarga executados pelo embarcador e destinatário, bem assim seus agentes ou prepostos.

(c) O transportador não é responsável por problemas relativos ao conteúdo, ao peso, à medida, ao estado, à qualidade e ao valor das mercadorias tal como declarados pelo embarcador, garantindo somente o número dos volumes ou quantidade das mercadorias efetivamente recebidas a bordo, observadas as reservas a esse respeito inseridas neste conhecimento relativas à operação de carregamento.

(d) O transportador também não é responsável pela quebra natural das mercadorias transportadas a granel e suscetíveis de perder peso durante o transporte marítimo por razões intrínsecas ou operacionais, como é o caso de grãos, produto químico, sal, etc. As mercadorias transportadas a granel não são normalmente pesadas à vista do Capitão, não sendo, portanto, por ele verificadas. Sendo assim, o peso anotado neste conhecimento é simplesmente aquele declarado pelo carregador, mas desconhecido do Capitão, pelo que as mercadorias são carregadas sob a ressalva "diz pesar". Conseqüentemente, em decorrência desta condição contratual, o Capitão ficará somente obrigado a entregar no porto de descarga a mercadoria que então efetivamente se encontrar a bordo de conformidade com o art. 582 do Código Comercial Brasileiro, ficando desde já fixado pelas partes como sendo quebra natural a diminuição de até 5% (cinco por cento) do total de carga declarado neste conhecimento.

(e) Nos casos em que se configurar a responsabilidade do transportador nas reclamações de faltas e/ou avarias na mercadoria transportada, fica expressamente pactuado que a indenização será calculada com base na fatura comercial e limitada ao valor da mercadoria declarado neste conhecimento. A indenização por atraso na entrega é limitada a um valor que não excederá o equivalente ao frete pago.

(f) Na hipótese do embarcador não declarar o valor da mercadoria para efeito de preenchimento deste conhecimento, a responsabilidade do transportador ficará limitada a 666,67 DES (Direitos Especiais de Saque) por volume de mercadoria avariado ou perdido. Não sendo declarado o número de volumes contido em contêineres, todas as mercadorias contidas no contêiner serão consideradas como um só volume.

6. FRETE, SOBRESTADIA E DESPESAS

(a) Fica estipulado, conforme autorizado pelo art. 622 do Código Comercial que o frete é considerado sempre devido, navio e/ou carga perdidos ou não perdidos. Salvo estipulação em contrário o frete é sempre pago adiantadamente, e mesmo quando deva ser pago no porto de destino, reputa-se sempre ganho para não ser restituído no caso de perda do navio e para não contribuir em avaria grossa. O não embarque da carga, a despeito de feito o correspondente pedido de praça a bordo, sujeita o contratante do transporte ao pagamento do frete-morto.

(b) Além de ter direito à indenização pelos danos que possam derivar de falsas indicações, o transportador fará jus ao dobro do frete de todas as mercadorias falsamente declaradas quanto ao seu peso ou volume.

(c) A mercadoria, enquanto não dada a consumo, representa a garantia de pagamento do frete, sobrestadia, despesas e contribuição por avaria grossa, ficando, pois estabelecido pelas partes o direito convencional de retenção do transportador sobre ela, a tornar-se efetivo caso se conceda ao Titular da Carga prazo de graça para pagamento superior aos 30 (trinta) dias para o exercício do direito legal de retenção a que aludem os Artigos 527, 619 e 626 do Código Comercial. Este direito convencional de retenção é oponível a qualquer portador deste conhecimento, autorizando o transportador a embargar a mercadoria desde que ainda não retirada das áreas portuárias de depósito ou outro local final de entrega fora do porto, independentemente de prazo. Para a preservação do seu crédito o transportador fica ademais autorizado a requerer, em regime de urgência, a venda judicial das mercadorias sujeitas a deterioração e que não tenham ainda sido retiradas a partir de 5 (cinco) dias da chegada do navio, cabíveis, quanto às mercadorias não perecíveis, as demais providências cabíveis em lei.

Na hipótese do transportador, por qualquer motivo, não lograr haver o frete, sobrestadia, despesas e contribuição por avaria grossa mediante a venda judicial da carga, ou em sendo o resultado desta insuficiente, fica o embarcador solidariamente responsável pelo pagamento do débito integral ou do saldo remanescente, conforme o caso.

7. AVARIA GROSSA

Avaria grossa, se houver, conforme autorizado pelo art. 762 do Código Comercial, será regulada de acordo com as Regras de YORK/ANTUÉRPIA de 1994, no Rio de Janeiro ou em outro local à opção do transportador, a quem se outorga, de forma irrevogável, os necessários poderes para nomear regulador a quem incumbirá a regulação extrajudicial da avaria grossa.

8. ENCARGOS FINANCEIROS

O não pagamento das importâncias devidas ao Transportador segundo o prazo previsto neste CTAC, sujeitará a parte inadimplente ao pagamento da importância em atraso acrescida de multa de mora de 5% (cinco por cento), e

ainda juros de mora pela SELIC, incidentes a partir da data de vencimento até a data do efetivo pagamento, calculados pro ratie die.

9. GENERALIDADES

(a) Quando a mercadoria não houver sido acondicionada no contêiner pelo transportador este não será responsável pelo conteúdo da unidade, que se entenderá automaticamente embarcada sob a ressalva “diz conter”. Ademais, o transportador igualmente não será responsável por perdas ou avarias decorrentes da inadequabilidade da mercadoria para transporte em contêiner, do mau escoramento interno da carga ou de qualquer outra causa imputável ao embarcador, ou ocorrência de quaisquer das circunstâncias previstas no Art. 20 da Lei 6.288/75. Aplicar-se-á os dispositivos mencionados na cláusula 8 (a) supra aos trailers, engradados e quaisquer outras similares unidades de transporte que não tiverem sido estivados/consolidadas pelo Transportador.

(b) O Titular da Carga será responsável perante o Transportador e/ou seu agente pela devolução do contêiner com seu interior devidamente limpo e em perfeitas condições de carregamento, podendo o Transportador solicitar inspeção do contêiner antes de aceitar sua devolução por parte do Titular da Carga. Se o contêiner for devolvido ao Transportador fora das especificações estabelecidas nesta cláusula, o Titular da Carga será responsável por todas e quaisquer despesas inclusive custos de limpeza do contêiner.

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

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

(e) O presente conhecimento submete-se aos termos da respectiva carta-partida, se houver. O recebimento e o uso deste conhecimento, embora não assinado pelo embarcador, importa, de pleno direito, na aceitação, por parte destes, bem como de qualquer portador, de todas as cláusulas e condições aqui impressas, manuscritas ou carimbadas.

(f) Reputam-se incorporadas neste conhecimento, como se estivessem aqui transcritas, para terem aplicação quando não forem afastadas por incompatibilidade ou por força de normas e princípios imperativos da lei nacional, as notórias cláusulas padronizadas internacionais denominadas “Both to Blame Collision Clause”, “New Jason Clause”, “U.S. Trade Drug Clause” e “War Clause”, tal como constante dos formulários padronizados NYPE 1993 e GENCON 1994.

(g) A entrega deste conhecimento não configura para o Transportador garantia de reserva de espaço a bordo. Se por qualquer motivo a mercadoria não tiver sido embarcada, o Transportador não poder ser obrigado a restituir o frete eventualmente já pago ou reembolsar as despesas de permanência ou outras quaisquer, ou indenizar prejuízos, e sim somente a dar preferência à mercadoria deixada em terra para embarque no primeiro navio sucessivo que na ocasião tenha ainda espaço disponível.

(h) Ao Transportador assiste o direito de recusar mercadorias inflamáveis, explosivas, corrosivas, ou em geral as que forem consideradas perigosas ou nocivas à tripulação, às demais mercadorias ou ao navio. No caso de serem descobertas durante a viagem mercadorias perigosas ou nocivas, poderão as mesmas ser alijadas ou descarregadas no primeiro porto de escala, à opção do Capitão.

(i) O embarque das mercadorias em qualquer porto será efetuado pelos carregadores ou por sua conta e risco, sem responsabilidade do Transportador. As mercadorias são consideradas entregues ao Capitão somente quando postas a bordo. O Capitão fica desde já devidamente autorizado pelos carregadores a carregar as mercadorias e animais vivos no convés, por conta e risco dos mesmos carregadores.

(j) O Capitão e o Transportador não são responsáveis por acidentes no embarque ou desembarque de animais vivos, nem por acidentes, fuga ou morte dos mesmos em viagem.

(k) O Capitão e o Transportador não são responsáveis por danos devidos à fortuna do mar, calor ou suor dos porões, ordem de Príncipe ou de Governo, reconhecido ou não reconhecido, a inimigos e piratas, à barataria, abalroação, incêndio a bordo ou nas chatas ou em terra anteriormente ao embarque, se a mercadoria já tivesse sido considerada entregue ao navio, por avarias ou perdas causadas por acidente ou aparelhos geradores ou motores, por combustíveis de qualquer natureza, por

vapor, pela chuva, por meio d’água, ratos, traças ou qualquer inseto, por contato ou exaltações de outras mercadorias ou por pressão de carga. O Transportador não será responsável por fatos, atos ou omissões, intencionais ou não, do Prático, de guincheiros, capatazes ou estivadores que não sejam individualmente

escolhidos pelo Transportador, por terem sido enviados pelas associações ou sindicatos de classe. O Transportador e o Capitão não respondem de forma absoluta por quebra de objetos de vidro, porcelana ou objetos frágeis de qualquer espécie, nem por faltas que se verifiquem em caixas ou barricas não reforçadas com cinta de ferro nas respectivas extremidades ou com malhas de segurança devidamente colocadas, nem tampouco de açúcar, farinha, café, cereais, sementes e outros artigos transportados em sacos.

(l) O Capitão e o Transportador não são responsáveis por derramamento de líquidos, escoamento de barris, espargimento das mercadorias e declinam, outrossim, toda e qualquer responsabilidade relativa ao conteúdo, ao peso, à medida, ao estado, qualidade e ao valor das mercadorias, garantido somente o número dos volumes ou quantidade das mercadorias recebidas efetivamente a bordo, salvo as reservas a esse respeito insertas neste conhecimento por motivo das condições das mercadorias quando se operou o carregamento. O Transportador e o Capitão não são responsáveis pelos danos que se originarem do embarque das mercadorias em mau estado, podendo ser objeto de ressalva neste conhecimento, a critério do capitão.

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

(n) As cargas transportadas em frigoríficos são por conta e risco dos interessados nas mesmas, não respondendo o Transportador por sua eventual deterioração, mesmo quando resultante de oscilações de temperatura ou mau funcionamento das câmaras frigoríficas, pela impossibilidade (que se considera reconhecida pelos interessados na carga, pela aceitação e uso deste conhecimento) de se evitarem acidentes desta natureza.

(o) Os carregadores ou recebedores declaram dispensar o Capitão de proceder a qualquer exame de estiva nos portos de embarque, de transbordo e de destino e, se por uso do porto ou interesse do Transportador, for necessário proceder-se a esse exame, o mesmo será feito independentemente de formalidades judiciais e de reservas, prescindindo-se da presença dos interessados na carga.

(p) Consideram-se incorporados neste conhecimento os provimentos do Código Comercial Brasileiro, do Decreto-Lei 116/67, bem como todas as outras normas aplicáveis à espécie. Nas cargas suscetíveis de perda natural ou operacional será aceita para efeitos de responsabilidade uma quebra de 5 % (cinco por cento) do total declarado em cada conhecimento. Somente poderão ser aceitos como provas de extravio de carga os laudos de arqueação de calado.