

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, o portador atual do conhecimento de transporte ou alguém de outro modo titular do direito de propriedade sobre a carga.

CAPITÃO – O Comandante do navio.

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

MERCADORIA – São os bens dados a transporte, incluindo veículos como carros, ôniibus, caminhões ou motocicletas, livres ou acondicionados sobre equipamentos.

EQUIPAMENTO – São aparelhos como carretas, trailers, semi-trailers, vagões, estrados volantes e outros quaisquer implementos utilizados no transporte de veículos, multimodal ou não.

TRANSPORTE MULTIMODAL – É aquele que, sob contrato único, envolve a utilização de duas ou mais modalidades de transporte para levar a mercadoria da origem ao destino.

CONDIÇÕES PARA O TRANSPORTE EM EQUIPAMENTO:

(a) HC/HC – transporte porta-a-porta, com início e fim ao costado do navio, nos portos de embarque e descarga, cabendo ao Titular da Carga tanto o acondicionamento da Mercadoria sobre o Equipamento na origem como o descondicionamento no destino;

(b) PIER/PIER – transporte com início e fim nos terminais do Transportador, cabendo a este o acondicionamento da Mercadoria sobre o Equipamento na origem como o descondicionamento no destino;

(c) HI/HI – transporte porta-a-porta, com início e fim nas dependências do Titular da Carga, cabendo a este tanto o acondicionamento da mercadoria sobre o Equipamento na origem como o descondicionamento no destino;

(d) HS/HU – transporte porta-a-porta, com início e fim nas dependências do Titular da Carga, cabendo ao Transportador tanto o acondicionamento da Mercadoria sobre o Equipamento na origem como o descondicionamento no destino;

(e) HC/PIER – transporte com início ao costado do navio e fim no terminal do Transportador, cabendo ao embarcador o acondicionamento da Mercadoria sobre o Equipamento na origem e ao Transportador o descondicionamento no destino;

(f) HI/HU – transporte com início ao costado do navio e fim nas dependências do destinatário, cabendo ao Titular da Carga tanto o acondicionamento da Mercadoria sobre o Equipamento na origem como o descondicionamento no destino;

(g) HC/HU – transporte com início ao costado do navio e fim nas dependências do destinatário, cabendo ao embarcador o acondicionamento da Mercadoria sobre o Equipamento na origem e ao Transportador o descondicionamento no destino;

(h) PIER/HU – transporte com início no terminal do Transportador e fim ao costado do navio, cabendo ao Transportador o acondicionamento da Mercadoria sobre o Equipamento na origem e ao destinatário o descondicionamento no destino;

(i) PIER/HI – transporte com início no terminal do Transportador e fim nas dependências do destinatário, cabendo aquele o acondicionamento da Mercadoria sobre o Equipamento na origem e a este o descondicionamento no destino;

(j) PIER/HU – transporte com início no terminal do Transportador e fim nas dependências do destinatário, cabendo ao aquele o acondicionamento da Mercadoria sobre o Equipamento na origem como o descondicionamento no destino;

(k) HI/HU – transporte com início nas dependências do embarcador e fim ao costado do navio, cabendo aquele o acondicionamento da Mercadoria sobre o Equipamento na origem e ao destinatário o descondicionamento no destino;

(l) HI/PIER – transporte com início nas dependências do embarcador e fim no terminal do Transportador, cabendo aquele o acondicionamento da Mercadoria sobre o Equipamento na origem e a este o descondicionamento no destino;

(m) HI/HU – transporte porta-a-porta, com início e fim nas dependências do Titular da Carga, cabendo ao embarcador o acondicionamento da Mercadoria sobre o Equipamento na origem e ao Transportador o descondicionamento no destino;

(n) HS/HU – transporte com início nas dependências do embarcador e fim ao costado do navio, cabendo ao Transportador o acondicionamento da Mercadoria sobre o Equipamento na origem e ao destinatário o descondicionamento no destino;

(o) HS/PIER – transporte com início nas dependências do embarcador e fim no terminal do Transportador, cabendo a este tanto o acondicionamento da Mercadoria sobre o equipamento na origem como o descondicionamento no destino;

(p) HS/HI – transporte porta-a-porta, com início e fim nas dependências do Titular da Carga, cabendo ao Transportador o acondicionamento da Mercadoria sobre o Equipamento na origem e ao destinatário o descondicionamento no destino;

(q) FIOS (FREE IN/OUT STORAGE): todas as despesas com o embarque e com a descarga por conta do Titular da Carga;

(r) 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;

(s) FLO (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 Charge: é preço cobrado pelo serviço de movimentação de cargas entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas até o momento do embarque, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário, no caso da importação.

BOX RATE: preço cobrado pelo serviço de movimentação das cargas entre o portão do terminal portuário e o portão da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas até o momento do embarque, no caso da exportação, ou entre o portão da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário, no caso da importação.

2. TARIFA DO TRANSPORTADOR

(a) O transporte de mercadorias sob o conhecimento de transporte marítimo fica sujeito aos termos da tarifa do Transportador a qual se reporta e a qual se considera, para todos os efeitos, 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.

(b) O THC e o BOX RATE, seja no porto de origem, seja no de destino, somente estarão incluídos quando expressamente indicado na proposta comercial, na tarifa do Transportador ou no documento de transporte.

3. CONDIÇÕES/ROTA DE TRANSPORTE

(a) A Mercadoria deve ser entregue a bordo no prazo indicado para o embarque, acompanhada da ordem de embarque e de todas as licenças do porto, fiscais ou outras, reservando-se o Transportador o direito de recusar as mercadorias ou licenças que forem apresentadas depois de vencido dito prazo, e considerar ganho o frete eventualmente já recebido ou exigir indenização dos danos pela falta de embarque.

(b) A data programada para embarque não é definitiva. A reprogramação do embarque da Mercadoria por necessidades operacionais 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, salvo contratação em contrário, é responsável pela exatidão da descrição da Mercadoria (marcas, quantidades, pesos, natureza, etc.), bem assim pelo seu correto acondicionamento para o transporte marítimo ou multimodal. Todos os danos ou despesas que o Transportador ficar sujeito por falta de papéis aduaneiros ou outros documentos eventualmente necessários, ou causados por marcação errônea ou

insuficiente da Mercadoria, ou decorrentes de declarações falsas, erradas ou incompletas a seu respeito ou pela ausência de qualquer outra formalidade exigida pelas autoridades tanto nas Mercadorias 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) A Mercadoria deve ser identificada por elementos distintivos, indicados com clareza e exatidão os lugares de procedência e de destino, para evitar qualquer confusão ou extravio. No caso de inexatidão das mencionadas prescrições, o Transportador não responderá pelas consequências que daí possam derivar.

(e) Quando a Mercadoria entregue para o transporte venha oferecer perigo à segurança do navio e da tripulação, e/ou a outras cargas ou ao meio ambiente, o Transportador poderá a qualquer momento recusar o seu embarque, ou, se durante a viagem, mandar descarregar-la, destruí-la, alijá-la ou tomá-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. No caso de quarentena ou outras medidas sanitárias tais como descontaminação e sanitização, todas as despesas pertinentes à carga serão suportadas pelos interessados na mesma, os quais deverão reembolsá-la ao Transportador se este as houver adiantado.

(g) Salvo expressa convenção em contrário no conhecimento de transporte, as fainas de embarque e a descarga das mercadorias em qualquer porto, seja no país/barcaças, 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 no conhecimento de transporte, considerando a) terminada a viagem; 2-desviar da rota por necessidade de reabastecimento, reparo, questão sanitária, estado do mar 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-doar em seco o navio em 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.

(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.

(k) 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 facultade 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 desembarque 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.

(l) 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 qual 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.

(m) O 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.

(n) A Mercadoria deverá ser retirada 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 de 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.

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

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

4. RESPONSABILIDADES

(a) Salvo expressa disposição em contrário constante no conhecimento de transporte, a responsabilidade do Transportador se inicia com o recebimento da Mercadoria a bordo e se encerra com sua entrega, na rampa roll-on/ roll-off, no porto de destino.

(b) A responsabilidade do Transportador é delimitada na forma do Código Comercial Brasileiro e das normas específicas para transporte multimodal, quando aplicável, além da restante legislação cabível, não sendo, pois responsável, dentre outras circunstâncias, por caso fortuito ou de força maior, vício próprio ou oculto da carga, inadequação ou 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, às características, 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 insertas no conhecimento de transporte relativas à operação de carregamento.

(d) Nos casos em que se configurar a responsabilidade do Transportador nas reclamações de faltas e/ou avarias da Mercadoria transportada, a indenização será calculada com base na fatura comercial e limitada ao valor da Mercadoria declarado no conhecimento de transporte nos termos do artigo 750 do Código Civil Brasileiro ou da legislação de transporte multimodal. A indenização por atraso na entrega é limitada a um valor que não excederá o equivalente ao frete pago. Em nenhuma hipótese o Transportador não compensará o Titular da Carga por danos indiretos tais como danos emergentes, lucros cessantes e danos morais.

(e) Na hipótese do embarcador não declarar o valor da Mercadoria para efeito de conhecimento de conhecimento de transporte, a responsabilidade do Transportador ficará limitada a 666,67 DES (Dígitos Especiais de Saque) por unidade de Mercadoria avariada ou perdida ou qualquer outro índice que venha a substituí-lo.

(f) No caso de cargas ilegais ou cargas não manifestadas serem encontradas como parte da Mercadoria ou dentro dos Equipamentos que condicionam as Mercadorias do Titular da Carga, este será responsável civil e criminalmente por tais cargos, bem como

por toda e qualquer multa, penalidade, tributo e/ou demais custos incorridos, além de eventuais prejuízos sofridos pelo Transportador.

5. FRETE, SOBRESTADIA E DESPESAS

(a) Fica estipulado, conforme autorizado pelo art. 622 do Código Comercial Brasileiro que o frete é considerado sempre devido, navio e/ou Mercadoria 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 Mercadoria, a despeito de feito o correspondente pedido de praza 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 número, 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, criado 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 Brasileiro. Este direito convencional de retenção é oponível a qualquer portador do conhecimento de transporte, autorizando o Transportador a embarcar 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 ademas 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 05 (cinco) dias da chegada do navio, cabíveis, quanto as 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 insütil, fica o embarcador solidariamente responsável pelo pagamento do débito integral ou do saldo remanescente, conforme o caso.

6. AVARIA GROSSA

Avaria grossa, se houver, conforme autorizado pelo artigo 762 do Código Comercial Brasileiro, será regulada de acordo com as Regras de YORK/ANTWERPIA 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.

7. ENCARGOS FINANCEIROS

O não pagamento das importâncias devidas ao Transportador segundo o prazo previsto no conhecimento de transporte, sujeitará a parte inadimplente ao pagamento da importância em atraso acrescida de multa de 5% (cinco por cento), a ainda juros de mora pela SELIC, incidentes a partir da data de vencimento até a data do efetivo pagamento, calculados pro rata die.

8. GENERALIDADES

(a) Se a Mercadoria for acondicionada em trailers, semi-trailers, vagões ou qualquer outro equipamento de transporte pelo Titular da Carga, o Transportador não será, de qualquer forma, responsável por perdas ou danos causados à Mercadoria em razão do seu mau acondicionamento.

(b) Se a Mercadoria for acondicionada em trailers, semi-trailers, vagões ou qualquer outro equipamento de transporte pelo Titular da Carga, o Titular da Carga deverá inspecionar tais equipamentos de transportes antes do acondicionamento da Mercadoria. A utilização de tais equipamentos de transporte pelo Titular da Carga configura prova inequívoca de que o Titular da Carga inspecionou tais trailers, semi-trailers, vagões ou qualquer outro equipamento de transporte, concordando com seu estado e adequação ao transporte da Mercadoria.

(c) O Titular da Carga concorda que as mercadorias embarcadas sob o conhecimento de transporte, sejam veículos, carretas, trailers, vagões ou outras, poderão ser estivadas tanto sob o comvés quanto sobre o comvés, expostas ao tempo, sem aviso prévio ao Titular da Carga, a não ser que seja solicitado, especificamente por escrito, pelo próprio Titular da Carga. A Mercadoria estivada no comvés exposta ao tempo será considerada, para todos os fins, inclusive Avaria Grossa, como se estivessem sob o comvés.

(d) O conhecimento de transporte submete-se aos termos da respectiva carta-partida, se houver. O recebimento e o uso do conhecimento de transporte, 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.

(e) Reputam-se incorporadas ao conhecimento de transporte, como se estivessem aqui transcritas, para serem aplicadas 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.

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

(g) O Capitão e o Transportador não são responsáveis por danos devidos à fortuna do mar, calor ou suor dos comesses, ordem de príncipe ou de Governo, reconhecido ou não reconhecido, a inimigos e piratas, a distúrbios civis, a barataria, abaloação, incêndio a bordo 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, por contato com outras Mercadorias. O Transportador não será responsável por fatos, atos ou omissões, intencionais ou não, do Prático, da capitania ou estivadores que não sejam individualmente escolhidos pelo Transportador, por terem sido enviados pelas associações ou sindicatos de classe.

(h) O Transportador e o Capitão não são responsáveis pelos danos que se originarem do embarque das Mercadorias em mau estado ou com problemas relativos ao seu peso, medida, quantidade, qualidade e valor, podendo tais fatos ser objeto de ressalva no conhecimento de transporte, para efeito de prova.

(i) 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 Equipamento ou similar unidade de transporte a fim de conferir o peso, medida, valor ou natureza da Mercadoria.

(j) 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.

(k) Consideram-se incorporados no conhecimento de transporte os provimentos do Código Comercial Brasileiro, do Decreto-Lei 116/67, Código Civil Brasileiro, bem como todas as outras normas aplicáveis a espécie.

(l) O conhecimento é eletrônico, sendo que, quando emitido em via física, o será feito em Série Única de 6 (seis) vias.

9. JURISDIÇÃO E LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

Em caso de disputa aplicar-se-á a este conhecimento de transporte a legislação brasileira, sendo o foro competente a cidade do Rio de Janeiro.