

1. CONDIÇÕES GERAIS PARA EMBARQUE DE IMPORTAÇÃO MARÍTIMA

1º Esta proposta está sujeita a confirmação de disponibilidade de espaço e equipamento por parte do armador, que ocorrerá após a sua concordância por escrito por parte do cliente.

2º Esta proposta não se aplica a cargas perigosas (incluindo magnetizadas), perecíveis, extradimensionais ou frágeis, que não possam sofrer empilhamento, a menos que explicitamente descritos.

3º Salientamos que a navegação marítima está sujeita a diversos fatores externos e internos tais como greves/paralisações dos órgãos intervenientes, impedimentos operacionais, condições climáticas desfavoráveis, casos fortuitos, forças maiores, acidentes/fatos da navegação, bem como qualquer outra situação alheia à vontade do transportador marítimo efetivo. Tais fatores caracterizam os variados riscos envolvidos no transporte marítimo, que podem motivar alterações na(s) operação(ões), tais como mudanças de rota, de datas, dos locais de embarque e/ou de desembarque, dentre outras.

4º Os valores e condições descritos poderão ser alterados se houver a criação de novos tributos, alteração dos já existentes, de suas alíquotas, bases de cálculo ou novas instruções dos órgãos competentes, por alteração ou criação de tarifas, taxas portuárias, aeroportuárias ou alfandegárias, de Marinha Mercante, ou, ainda, por reajuste de preços de frete e taxas de frete por parte dos armadores (GRI, PEAK SEASON, BUNKER, GLOBAL FUEL SURCHARGE, IMO2020), passando a vigorar tais alterações para os embarques que sucederem aos aumentos dos preços e condições especificadas.

5º São de responsabilidade do contratante, nos termos acordados com o transportador, o pagamento de todas as despesas acessórias ou eventuais aos embarques, tais como assessorias técnicas, fumigação, traduções de documentos, taxas e emolumentos, despesas com sobreestadias de contêineres (detention e *demurrage*), contribuições por avaria grossa (salvo de contratado o Seguro Well Cargo), taxas diversas, armazenagens ou quaisquer outras necessárias à sua execução, inclusive nos casos fortuitos ou de força maior.

6º A Well Cargo Logística Internacional Ltda, na condição de agente de carga, não se responsabiliza por atrasos no embarque, na entrega das mercadorias, ou por alteração do veículo de transporte, decorrentes de reprogramações ou alterações dos cronogramas de embarque pelas companhias marítimas, ou problemas em suas embarcações, assim como por cancelamentos ou alterações de rotas por decisão dos transportadores marítimos efetivos, pois fogem ao alcance dos serviços ora contratados onde a contratante manifesta ciência e concordância ao contratar os serviços de agenciamento.

7º Os dados dos agentes eventualmente citados nesta oferta são comerciais. É necessário que o *shipper* contate o escritório antes de fazer qualquer entrega de mercadoria, para verificar o endereço correto do armazém.

8º Caso tenha havido a reserva de praça (*booking confirmation*) e se deixe de efetuar o embarque no local e prazo acordados, poderá ser cobrado *cancellation fee* no valor de USD 200,00 (duzentos dólares) por contêiner em caso de cancelamento com 7 (sete) dias ou mais de antecedência ao início do transporte.

9º Caso tenha havido a reserva de praça (*booking confirmation*) e se deixe de efetuar a carga no local e prazo acordados para o embarque, poderá ser cobrado o valor integral devido a título de frete (frete morto), ainda que o transporte da carga não tenha sido realizado, em caso de cancelamento faltando apenas 6 (seis) dias ou menos ao início do transporte.

10º Para fins do recolhimento do Adicional de Frete para Renovação de Marinha Mercante - AFRMM, o Ministério dos Transportes utiliza como base de cálculo, a remuneração para o transporte da carga declarada no master BL ou *house BL*, o que for maior, de acordo com a Lei 10.893. Entende-se por remuneração, inclusive, todas as despesas com a manipulação da carga, anteriores e posteriores ao transporte aquaviário.

2. EMBARQUES FRACIONADOS (LCL – *Less Container Loaded*)

1º As mercadorias devem ser entregues em embalagem apropriada para embarque de carga consolidada, conforme a legislação brasileira vigente. Sendo necessário material de peação especial, específico para a segurança da carga, o custo adicional será de total responsabilidade do contratante. Cargas não paletizadas estão sujeitas a aplicação de custos adicionais caso haja qualquer exigência por parte dos terminais de origem, transbordo ou destino. Estes custos serão de responsabilidade do contratante.

2º Para cargas que não podem ser remontadas, empilhadas ou viradas, os volumes devem ter marcação de acordo e os embarques destas estão sujeitos à aplicação de custos extras, sendo base de cálculo o metro linear.

3º Embarques de bagagem devem ser feitos por empresas especializadas em mudanças, estando sujeitos à cobrança de adicional e a modalidade de frete deve ser, obrigatoriamente, *Prepaid*. Não aceitamos embarques de pessoa física e as mercadorias devem estar embaladas em Liftvan.

4º Para cargas perigosas a armazenagem cobrada no terminal de destino será diferenciada e será repassada proporcionalmente à carga embarcada.

5º Informamos que não está incluso nesta oferta o custo da pesagem. Caso seja do interesse do contratante que este procedimento seja realizado, por gentileza informar-nos para que possamos incluir na oferta.

6º Os embarques LCL são unitizados em um container junto com outros embarques LCL. Estes embarques estarão sujeitos as regulamentações locais de origem e destino, e se forem selecionados para fiscalização/inspeção poderão ocasionar atrasos no embarque ou na desova do container em relação às datas previstas e informadas inicialmente pela Well Cargo Logística Internacional Ltda.

7º Para embarques com INCOTERM EXW (*Ex Works*), os quais contemplam coleta da carga na origem, o tempo livre para carregamento e descarga, caso os termos principais não informem prazo diferente, é de 4 horas, sendo 2 horas carregamento e 2 horas descarga.

8º Embarques LCL com destino a Itajaí, poderão ser descarregados no porto de Navegantes com posterior DTC para o porto de Itajaí. Custos relativos a esta remoção podem ser cobrados pelo porto de Itajaí.



9º Embarques Origem EUA: conforme regulamentação interna dos EUA, transportadoras não têm obrigatoriedade de contratar seguro para transporte rodoviário que executam, conseqüentemente não se responsabilizam por qualquer avaria à carga. Sugerimos a contratação de Seguro para embarques EXW desta origem.

10º Embarques FCL e LCL que na operacionalização tiverem mais de um exportador envolvido será cobrado um adicional de USD 50,00 (cinquenta dólares) por exportador.

11º Para embarques efetuados via Santos com DTA para outros recintos, a partir de janeiro/2018, os terminais em Santos cobrarão taxa administrativa entre R\$ 1400,00 (mil e quatrocentos reais) e R\$ 1900,00 (mil e seiscentos reais). Esta taxa será faturada pelo terminal diretamente ao contratante. Para embarques com volume total excedente a 15m³ ou 6 toneladas poderá incidir uma taxa adicional por w/m também cobrada pelo terminal em Santos, nos casos de DTA para outros recintos. Temos total conhecimento e desde já concordamos que os valores expostos acima são os valores mínimos de referência e concordarmos, que em caso de eventual alteração as tarifas aplicáveis serão as praticadas pelo terminal.

12º Para embarques efetuados via Santos com DTA para outros recintos, para as cargas que não puderem ser remontadas/empilhadas terão acréscimo no valor da DTA de acordo com a cubagem ocupada no veículo transportador.

13º Para embarques efetuados via Santos com DTA para outros recintos, o terminal de desconsolidação em Santos fornece um tempo livre de 10 (dez) dias para que seja efetuado o tramite necessário para a DTA e dado o início de trânsito. Após este tempo livre o terminal poderá cobrar custo de armazenagem que será devidamente repassado ao contratante. O transporte para o terminal de destino só terá início após o pagamento da armazenagem.

14º Nos casos com DTA, valores cotados são validos para mercadorias de até R\$ 400.000,00 (quatrocentos mil reais), acima deste valor, consultar no caso a caso, pois pode existir necessidade de escolta.

15º São considerados cargas com excesso: Comprimento maior de 2,5 metros por volume/ Altura maior de 2,25 metros por volume/ Largura maior de 2,30 metros por volume/ Peso maior que 2.500,00 quilos por volume/ Cargas com peso total acima de 10 Tons/ Cargas cujo peso ultrapassa a paridade: 1 Ton = 2 CBM's.

3. EMBARQUES FCL (*Full Container Load*)

1º Ressaltamos que os valores de THC e BL Fee, DROP Fee, CRS ou qualquer outro custo de destino aplicado pelas cias marítimas têm sua validade determinada pela data de atracação do navio no destino.

2º Nos processos em que o exportador é o responsável pela retirada do container vazio na origem, deve-se instruí-lo a conferir se o equipamento disponibilizado pelo armador está em boas condições (sem avarias e sujeira), evitando assim, que custos extras sejam cobrados ao importador no momento da devolução do vazio no destino.

3º Em caso de avaria no container, poderá ser cobrado uma taxa de USD 100,00 por container pelo período em que este ficar em processo de avaliação, para cobrir os custos de armazenagem junto ao armador, além do custo da avaria.

4º O container vazio deve devolvido limpo e incólume ao terminal de vazios. Caso haja resíduo sólido ou líquido ou odor, a lavagem do container será realizada pelo terminal e quaisquer gastos efetuados pela Well Cargo Logística Internacional Ltda serão imediatamente e integralmente repassados ao contratante.

5º Em caso de avaria no container, conforme o artigo 206 do Código Civil, o armador possui até 03 (três) anos para realizar a cobrança de reparação de danos.

6º Embarques FCL e LCL que na operacionalização tiverem mais de um exportador envolvido, será cobrado um adicional de USD 50,00 (cinquenta dólares) por exportador.

7º Mesmo para embarques FCL na condição EXW, consideramos que a responsabilidade pela estufagem do container é do exportador. Caso este não tenha condições de proceder com a estufagem, tal fato deve ser comunicado para ofertarmos este serviço com custos adicionais.

8º A partir de 01 de julho de 2016 entraram em vigor novas normas da Convenção Safety of Life at Sea (SOLAS) sobre a verificação do peso dos containers. Esta norma internacional prevê que o exportador é responsável por informar o Verified Gross Mass (VGM) ou Massa Bruta Verificada, que se caracteriza pelo peso exato do container + cargas.

9º Informamos que não está incluso nesta oferta o custo da pesagem. Caso haja interesse que neste procedimento, é necessário informar-nos para que possamos incluir na oferta.

10º O VGM deve ser informado ao armador com antecedência à operação portuária e caso não seja feito acarretará o não embarque da mercadoria, custos extras, entre outros entraves ao embarque. A não transmissão com a prévia antecedência gerará custos extras e serão repassados ao importador.

11º Para embarques com INCOTERM EXW, os quais contemplam coleta da carga na origem, o tempo livre para carregamento e descarga, caso os termos principais não informem prazo diferente, é de 4 horas, sendo 2 horas carregamento e 2 horas descarga.

12º Embarques Origem EUA: de acordo com regulamentação interna dos EUA, as transportadores não têm a obrigatoriedade de contratar seguro para o transporte rodoviário. Como consequência não se responsabilizam por qualquer avaria causada durante a coleta. Sugerimos a contratação de seguros para embarques EXW desta origem.

13º Embarques de Chittagong (Bangladesh) estão sujeitos a custos de origem, de USD 170,00 (cento e setenta dólares) por container acrescidos de USD 70,00 (setenta dólares) por BL, ainda que em embarques com INCOTERM FOB. Essa é uma determinação implementada pela Política do Ministério do Comércio de Bangladesh, portanto, os embarques FOB devem ser considerados como FCA e os custos de movimentação de terminal e documentação serão sempre cobrados na modalidade *collect*, sendo a responsabilidade do importador/consignatário daquela importação.

4. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION 2020 (IMO 2020) - Low Sulphur Fuel

1º Por determinação da International Maritime Organization, a partir de janeiro de 2020, armadores deverão utilizar combustível de baixo teor enxofre (0,5%) ou deverão adaptar embarcações com sistemas de limpeza dos gases de escape (scrubbers).

2º Devido aos custos adicionais, a partir de 01 de dezembro de 2019, armadores implementaram taxas adicionais, as quais serão repassadas, sendo que a sua aplicação é V.A.T.O.S/Floating (valid at time of shipment/flutuante), isto é, a taxa pode variar de acordo com a data efetiva do embarque.

5. SOBREESTADIA DE CONTAINER DE DESTINO

1º O solicitante da proposta e o consignatário da mercadoria se responsabilizam, a partir da aceitação desta, solidariamente, pelo pagamento de eventual sobreestadia, caso o container não seja devolvido dentro do prazo livre (*free time*), nos termos desta proposta.

2º A contagem do período livre (*free time*) se inicia a partir da data de chegada da carga no porto de destino, incluindo-se feriados e finais de semana.

3º O solicitante e o consignatário se responsabilizam pela ininterruptão da contagem do período livre (*free time*), mesmo nas ocorrências de caso fortuito ou de força maior.

4º A sobreestadia iniciará no dia seguinte ao término do período livre, não havendo suspensão da contagem dos dias de sobreestadia, nem mesmo na ocorrência de caso fortuito ou força maior, computando-se, ainda, feriados, finais de semana, períodos de inatividade portuária.

5º A contagem dos dias de sobreestadia (*'days of demurrage'*) somente cessará com a efetiva devolução do contêiner desovado, sem avarias, limpo, sem odor de qualquer espécie, sem decalques, colantes, adesivos, pregos, pneus, marcas no assoalho ou quaisquer objetos estranhos ao equipamento, de forma que possa ser imediatamente reutilizado em outros transportes, sem a necessidade de reparos e/ou lavagens, nas mesmas condições em que fora recebido, no local acordado.

6º Não sendo cumpridas as condições estabelecidas acima, sem prejuízo do valor devido pela sobreestadia, será devida indenização integral relativa a todas as despesas acarretadas para o cumprimento das condições ali estabelecidas, renunciando-se expressamente as excludentes de caso fortuito ou força maior, de forma a possibilitar recolocação dos contêineres em condições de utilização, no local adequado;

7º O solicitante e o consignatário responsabilizam-se, inclusive, pelo pagamento da sobreestadia dos equipamentos que porventura tenham sido descarregados no país, porém, não removidos dos recintos alfandegados para a retirada das mercadorias, renunciando expressamente as excludentes de caso fortuito ou força maior.

8º Nos casos em que houver o endosso do(s) respectivo(s) Conhecimento(s) de Embarque (B/L) para terceiros, o CONSIGNATÁRIO será solidariamente responsável, juntamente com o endossatário, por quaisquer obrigações por este incorridas, inclusive, pelos valores devidos a título de sobreestadia de contêineres (*demurrage*).

9º O NOTIFY descrito no(s) respectivo(s) conhecimento(s) de embarque(s) responsabiliza-se, de forma solidária com o CONSIGNATÁRIO, em relação a qualquer custo proveniente do(s) conhecimento(s) de embarque, inclusive, pelos valores devidos a título de sobreestadia de contêineres (*demurrage/detention*).

10º Para os embarques realizados com o armador CMA CGM, caso ocorra sobreestadia de container, isto é, caso o container não seja devolvido dentro do período livre, o pagamento referente aos respectivos valores gerados deverá ser feito antes da devolução do container. Deve-se, assim, solicitar à Well Cargo Logística Internacional Ltda o envio da fatura dos valores de *demurrage* com a previsão de devolução da unidade. O agendamento junto ao terminal só será possível mediante a efetivação do pagamento.

11º Ao retirar o container o contratante assume que este encontra-se em boa ordem e condições, visto que eventuais defeitos, avarias ou incompatibilidades devem ser observados no momento sua da retirada. Neste sendo, havendo rejeição da devolução do equipamento vazio que não estiver em perfeitas condições, os custos decorrentes da incidência diária de sobreestadias (*demurrage/detenon*) neste período serão de responsabilidade do contratante, enquanto os equipamentos não forem retornados nas devidas condições.

Ao aceitar a presente proposta comercial, declaramos ciência e concordamos que os valores expostos acima são os valores mínimos de sobreestadia e, concordarmos que em caso de eventual sobreestadia as tarifas aplicáveis serão as praticadas pelo armador contratado pela Well Cargo se as mesmas forem superiores aos valores desta tabela.

DV: Dry Container - Contêiner para Carga Seca;

HC: High Cube – Contêiner de Alta Cubagem;

RF: Reefer Container - Contêiner Frigorífico;

NOR: Non Operated Reefer – Contêiner Frigorificado sem fornecimento de energia;

FR: Flat Rack – Contêiner sem as Laterais e Topo

OT: Open Top – Contêiner com o Topo Aberto

MAFI: Mafi – Contêiner provido de eixo e rodas para locomoção;

SS: Especial Container (Ventilated, Platform) - Contêineres Especiais.

6. DEVOLUÇÃO DE CONTAINER DE ORIGEM

1º O período livre é de 5 (cinco) dias corridos.

2º A contagem do período livre se inicia a partir do dia para retirada do container no local acordado.

3º A contagem do período encerra quando da entrada do container no terminal de embarque.

4º A empresa contratada será responsabilizada pela ininterrupção da contagem do período livre ainda que ocorra de caso fortuito ou de força maior.

5º Caso não seja respeitado o período livre para a entrada do container no terminal de embarque, iniciará a contagem dos dias de sobreestadia até a efetiva data de entrada no terminal.

6º Valores das diárias de sobreestadia serão de:

CONTAINER	VALOR - USD
-----------	-------------



Dry	150,00
Reefer	175,00
Especiais (open top, Flat Rack)	195,00

7. SEGURO

1º O contratante deve confirmar sempre à Well Cargo Logística Internacional Ltda sua intenção pela contratação de seguro conforme valores e percentuais ofertados. A não formalização será caracterizada como serviço não contratado.

2º Respeitado o termo de comercialização (INCOTERMS) é de responsabilidade do importador brasileiro a decisão sobre a contratação ou não do seguro internacional de sua carga.

3º Para maiores informações sobre as Condições Gerais de nosso Seguro de Transporte Internacional contate a Well Cargo Logística Internacional Ltda.

8. ENTREGA RODOVIÁRIA NACIONAL

1º As programações de coleta junto a Well Cargo Logística Internacional Ltda devem ocorrer com mínimo de 48 (quarenta e oito) horas de antecedência.

2º Antes do carregamento, favor enviar para a Well Cargo Logística Internacional Ltda, cópia da Declaração de Importação - DI ou Nota fiscal.

3º O custo Ad Valorem e ICMS serão faturados em uma cobrança complementar, após o recebimento do valor total da Nota Fiscal emitida pelo importador.

4º Cargas com alto valores monetários podem necessitar escolta, favor consultar.

5º Esta proposta não contempla emissão de CT-E pela Well Cargo Logística Internacional Ltda, o documento será emitido pela transportadora rodoviária parceira.

6º A responsabilidade de carregamento/descarga do veículo é do contratante, do porto ou terminal. Caso sejam necessários ajudantes para o carregamento/descarga deve ser informado previamente e o valor adicional será repassado ao contratante.

7º Transportes urgentes ou dedicados poderão ser efetuados mediante custos diferenciados e disponibilidade.

8º O agendamento de carregamento junto ao terminal deverá ser efetuado pelo contratante ou seu despachante e repassado a Well Cargo Logística Internacional Ltda antes de efetuado a coleta da carga. O tempo de carregamento dependerá do fluxo de cargas e disponibilidade do terminal.

9º Ao chegar na origem o carregamento deve estar programado junto ao terminal e deve ocorrer de imediato ou conforme agendamento. Caso não esteja programado ou haja demora no início do carregamento, o transporte

poderá não ser efetuado e o veículo retornará após nova confirmação de horário. Taxa de deslocamento do frete poderá ser cobrada neste caso. Ainda, caso a transportadora seja solicitada a aguardar ou caso o carregamento demore a ser efetuado por motivos alheios a operação de carregamento, poderá ser cobrado adicional por hora extra ou taxa de veículo dedicado.

10º Para veículos exclusivos/dedicados, o tempo livre de carregamento e descarga é de **1** hora. Após este período será cobrado adicional por hora extra. Caso o veículo permaneça até o dia seguinte, adicionais como diária, pernoite e alimentação do motorista poderão ser cobrados.

11º A Well Cargo Logística Internacional Ltda não se responsabiliza por custos com diárias ou horas extras gerados em decorrência de casos fortuitos ou força maior sendo estes custos posteriormente repassados ao contratante.

12º Para embarques FCL (*Full Container Load*) os veículos disponibilizados para carregamento serão carretas porta container até 12 toneladas ou até 27 toneladas, peso incluindo a tara do container. É necessário que seja conferido e informado o peso da carga para que o veículo disponibilizado seja o adequado.

13º Para embarques FCL (*Full Container Load*) caso haja alteração na programação por parte do porto, terminal ou do contratante, após iniciado o transporte, ou por motivos de força maior ou caso fortuito e container não puder ser carregado/descarregado os custos com hora extra e/ou diárias do veículo serão repassados ao contratante.

14º Para embarques LCL (*Less Container Loaded*) a proposta válida para transporte fracionado e compartilhado com outros carregamentos. Os veículos utilizados para coleta são tipo baú. Veículos diferenciados ou dedicados devem ser consultados e seus valores confirmados.

15º Veículos especiais como carretas trucadas, pranchas rebaixadas, veículos com suspensão pneumática, veículo rampa, linha de eixo, dentre outros, deverão ser programados com no mínimo 48h de antecedência estando sujeito a disponibilidade do equipamento.

16º Cargas com dimensões excedentes a 2,40m Altura e x 2,50m Largura devem possuir licença prévia do DNIT para realização do transporte rodoviário. Esta licença pode levar de 4 a 7 dias para o deferimento.

17º O tempo de trânsito deve ser confirmado com os operacionais responsáveis no momento da programação de entrega.

18º Cálculo do *ad valorem* foi realizado considerando o valor da mercadoria convertida para Reais com a taxa estimada do dia da proposta. No momento da cobrança haverá alteração de valores.

9. MERCADORIA COM MADEIRA EM EMBALAGEM

1º Mercadoria com madeira em sua embalagem (Pallet, caixa de madeira, calços, dentre outros) devem estar de acordo com a IN32/15.

2º A embalagem da mercadoria faz parte do produto e é de responsabilidade do exportador, não cabendo ao agente de cargas a sua verificação.

3º Qualquer intervenção do nosso parceiro na origem na embalagem deve ser expressamente solicitada pelo exportador ou importador caso necessário.



4º Conforme IN 32/15 a marca IPPC deve ser visível, obrigatoriamente em pelo menos duas faces externas e opostas da embalagem e/ou do suporte de madeira.

5º Exceção: na Itália o agente não tem autorização para realizar troca de pallet ou embalagem.