

CONDIÇÕES GERAIS E PRÁTICAS DE NEGÓCIO DA ONE

A OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. (doravante denominada simplesmente ONE), sociedade constituída e existente de acordo com as leis de Cingapura, sediada a 25 Woodleigh Close, #05-17 e inscrita no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica como empresa domiciliada no exterior, CNPJ sob nº 28.202.551/0001-57, neste ato representado por seu AGENTE geral no Brasil, OCEAN NETWORK EXPRESS (LATIN AMERICA) AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA. (doravante denominada AGENTE), pessoa jurídica inscrita no CNPJ sob nº 28.689.596/0001-06, com sede na Alameda Santos, 960, 7º andar, Cerqueira César, São Paulo/SP, CEP 01418-002, através de seu Representante Legal Sr. Peter Duifhuizen, holandês, administrador de empresas, casado, inscrito no CPF sob nº 232.483.938-58, portador da Cédula de Identidade para Estrangeiros - RNE sob nº V475169-O CGPI/DIREX/DPF, domiciliado no endereço acima indicado, estabelece e divulga, por meio deste instrumento, as CONDIÇÕES GERAIS E PRÁTICAS DE NEGÓCIOS DA ONE - CGPN, aplicáveis nas operações realizadas pela ONE.

CLÁUSULA 1 - DEFINIÇÕES

- 1.1. Para os fins da CGPN, são adotadas as seguintes definições:
- "Bill of Lading Master - BL" ou "Conhecimento de Embarque" entende-se como Conhecimento de Transporte, seja este emitido de forma convencional ou eletrônica, tanto para transporte marítimo ou transporte multimodal;
 - "COMERCIANTE", referido como *Merchant* no BL, é o contratante do serviço e compreende o Embarcador (*Shipper*), o Consignatário (*Consignee*), o Proprietário da mercadoria, aquele que tem a posse ou a legitimidade da posse de mercadoria ou BL, o recebedor da mercadoria, o portador do conhecimento de embarque, o endossatário, qualquer um com interesse no transporte ou qualquer um agindo em nome das referidas pessoas, incluindo seus agentes, prepostos, procuradores, *Non Vessel- Operating Common Carrier - NVOCC*, agentes transitários de cargas e *brokers*.
 - "Contêiner" inclui qualquer tipo de contentor ou equipamento de transporte utilizado para o acondicionamento e unitização de carga, podendo ser do tipo *open top*, *reefer*, tanque, *dry van*, *flat rack*, entre outros aqui não expressamente identificados. O contêiner não constitui embalagem, sendo considerado um equipamento ou acessório do veículo transportador.
 - "Mercadoria" ou "Bem" significa todo ou qualquer parte da carga recebida ou remetida pelo COMERCIANTE e descrita no BL e acondicionada em qualquer contêiner.
 - "Transporte" significa o todo ou parte das operações e serviços prestados pelo TRANSPORTADOR/ARMADOR no deslocamento marítimo do porto de origem até o porto de descarga da mercadoria discriminada no BL.

CLÁUSULA 2 - DEVERES DO COMERCIANTE

- 2.1. É dever do COMERCIANTE descrever com precisão e dentro do prazo legal toda a informação pertinente a mercadoria embarcada. O COMERCIANTE responde por toda a consequência decorrente de informação ou declaração inexata, inclusive multa aduaneira e custos operacionais para eventual correção, que pode ser cobrado pela ONE através de taxa ou por meio de solicitação de ressarcimento.
- 2.1.1. A inclusão no BL de informação prestada exclusivamente pelo COMERCIANTE, notadamente em relação ao peso, conteúdo, medida, quantidade, qualidade, descrição, marca e número ou valor da mercadoria, não implica em reconhecimento pela ONE e não representa a assunção de qualquer obrigação vinculada.
- 2.1.2. Toda e qualquer informação incluída no BL por solicitação do COMERCIANTE por própria conveniência, não implica em extensão ou ampliação de responsabilidade pela ONE.

'ONE' GENERAL CONDITIONS AND BUSINESS PRACTICES

OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. (hereinafter referred to as ONE), a company incorporated and existing according to the laws of Singapore, with head office at 25 Woodleigh Close, #05-17, and registered under the federal corporate Taxpayer Identification Number - TIN (CNPJ) 28.202.551/0001-57 as a company domiciled abroad, herein represented by its general AGENT in Brazil, OCEAN NETWORK EXPRESS (LATIN AMERICA) AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA. (hereinafter called AGENT), a legal entity registered under the federal corporate TIN (CNPJ) 28.689.596/0001-06, with head office at Alameda Santos, 960, 7th, Cerqueira César, São Paulo/SP, Zip Code 01418-002, through its legal representative Mr. Peter Duifhuizen, Dutch, business administrator, married, registered under the federal individual TIN (CPF) 232.483.938-58, bearer of the alien identity card n. RNEV475169-O - CGPI/DIREX/DPF, domiciled at the abovementioned address, hereby establishes and discloses 'ONE' GENERAL CONDITIONS AND BUSINESS PRACTICES - CGPN, applicable to the operations carried out by ONE.

CLAUSE 1 - DEFINITIONS

- 1.1. For the purpose of this CGPN, the following definitions shall apply:
- "Master Bill of Lading - BL" is deemed the contract of carriage of goods, whether issued in a conventional or an electronic form, both for sea carriage and multimodal carriage;
 - "MERCHANT", so refers in the BL, is the person who contracts the service, and includes the Shipper, the Consignee, the Owner of goods, person in possession of or entitled to the possession of the goods, the receiver of the goods, the holder of the bill of lading, the endorsee, anyone with an interest in the carriage or acting on behalf of any such persons, including their agents, prosecutor, Non Vessel- Operating Common Carrier - NVOCC, freight forwarders and brokers;
 - "Container" includes any type of container or carriage equipment use to accommodate and unitize the goods, including open top, reefer, transportable tank, dry van, flat rack, and other types not herein expressly identified. The container is not the packaging and is deemed an equipment or accessory of the carrying vehicle.
 - "Goods" means the whole or any part of the cargo received or shipped from the MERCHANT, describe in the BL and packed into any container.
 - "Carriage" means the whole or any part of the operations and services undertaken by the CARRIER / SHIPOWNER in the shipping movement from the port of origin as far as the port of discharge of the goods detailed in the BL.

CLAUSE 2 - DUTIES OF THE MERCHANT

- 2.1. It is the duty of the MERCHANT to describe accurately and within legal time, all information relevant to the shipped goods. The MERCHANT is liable for all consequences deriving from inaccurate information or statement, including customs fine and operational costs for possible correction, which may be collected by ONE through a charge or by means of a reimbursement request.
- 2.1.1. The inclusion in the BL of information exclusively given by the MERCHANT, mainly with regard to the weight, contents, measurements, quantity, quality, description, marks and numbers or price of goods, does not imply acknowledgment by ONE and does not represent assumption of any related obligation.
- 2.1.2. Any and all information included in the BL at the request of the MERCHANT for its own convenience does not imply an extension or increase of liability by ONE.

2.2. O peso da carga deve ser corretamente informado pelo COMERCIANTE no ato da solicitação de reserva de praça - *Booking* e havendo necessidade de qualquer alteração posterior, a comunicação deve ser efetuada antes do depósito do contêiner estufado no terminal para embarque.

2.2.1. Caso o peso declarado no *Booking* seja diverso do aferido antes, durante ou após o embarque, a ONE reserva-se no direito de suspender o embarque do contêiner até a devida correção da informação divergente, sujeito ao pagamento pelo COMERCIANTE de taxas e ressarcimento praticadas pela ONE, vigente à época da ocorrência do fato.

2.2.2. Restrição de peso da carga, dimensão, conforme natureza e composição, bem como outras reguladas pela legislação aplicável no Brasil ou nos portos de transbordo ou de destino, devem ser restritamente observadas pelo COMERCIANTE, não cabendo qualquer responsabilidade à ONE por tais informações.

2.2.3. O COMERCIANTE assume o dever perante a ONE de apurar e informar, de forma inequívoca, o Peso Bruto Verificado (*Verified Gross Mass* - VGM) de qualquer contêiner entregue para transporte.

2.3. Se a mercadoria for entregue à ONE em contêiner estufado diretamente pelo COMERCIANTE ou por alguém em nome deste, a emissão do BL é apenas evidência *prima facie* do recebimento do contêiner em si, não havendo qualquer reconhecimento em relação ao seu conteúdo, que é de responsabilidade integral do COMERCIANTE.

2.4. O COMERCIANTE deve garantir que a mercadoria seja lícita e não oriunda de contrabando e que não se trate de entorpecente, substância ilegal ou clandestina. Deve garantir também que a mercadoria esteja adequadamente acondicionada e pronta para embarque e que não causará qualquer perda, prejuízo ou despesas à ONE, ao AGENTE, ao navio ou a outras cargas durante o transporte.

2.5. O COMERCIANTE deve realizar solicitação prévia e por escrito para o transporte de mercadoria de natureza explosiva, inflamável, radioativa, corrosiva, prejudicial, nociva, perigosa, venenosa ou de qualquer outra natureza lesiva devendo indicar com precisão a natureza, o nome, o rótulo e a classificação da mercadoria, bem como o método de torná-la inócua, indicando também os dados de contato do COMERCIANTE como razão social, endereço e contato telefônico. Após a análise da solicitação, a ONE tem a prerrogativa de não aceitar a realização do transporte.

2.5.1. O COMERCIANTE se compromete que a natureza da mercadoria seja identificada e manifestada de forma distinta e externa em cada volume e contêiner. Também se compromete a enviar documentação ou certificação exigida por qualquer estatuto ou regulamento em toda a etapa e trecho do transporte.

2.5.2. O COMERCIANTE garante que a mercadoria seja acondicionada de forma a resistir aos riscos do transporte, tendo em conta sua natureza e em conformidade com todas as leis e regulamentos aplicáveis.

2.5.2.1. Identificada mercadoria que descumpra o disposto, ou que represente ameaça para o navio, outro meio de transporte, outra carga, propriedade ou pessoa, ou se for constatada como contrabando ou proibida por qualquer lei ou regulamento do porto de embarque, descarga ou escala, a ONE terá a seu critério o direito de ter tal mercadoria tornada inócua, jogada ao mar, descartada ou descarregada e deixada ao COMERCIANTE em qualquer lugar, sem direito à compensação ou indenização e ressarcimento.

2.5.2.2. Nas hipóteses acima elencadas, o COMERCIANTE indenizará e ressarcirá a ONE por perdas, danos ou responsabilidades decorrentes direta ou indiretamente, sendo inclusive obrigado a prestar qualquer garantia financeira que venha a ser solicitada.

2.6. Qualquer pessoa que se enquadre na definição de COMERCIANTE, é solidariamente responsável perante a ONE pelo cumprimento de todas as obrigações definidas na CGPN, por obrigações relativas ao transporte e ao BL.

2.2. The weight of the goods should be correctly informed by the MERCHANT on the booking request and if any later amendment is necessary, it must be communicated before the stuffed container is placed in the terminal for shipment.

2.2.1. If the weight declared on Booking is different from the weight measured before, during or after shipment, ONE reserves the right to suspend the shipment of the container until due correction of the conflicting information, subject to payment by the MERCHANT of charges and the reimbursement required by ONE, at the time of the occurrence.

2.2.2. The MERCHANT will strictly observe any restriction concerning cargo weight, measurement, according to nature and composition, as well as other restrictions ruled by the applicable legislation in Brazil or in the ports of transshipment or destination, and no responsibility shall fall on ONE in respect of said information.

2.2.3. The MERCHANT will assume the duty before ONE to unequivocally ascertain and report the Verified Gross Mass – VGM of all containers delivered for carriage.

2.3. When the goods are delivered to ONE in a container directly stuffed by the MERCHANT or by someone else on their behalf, the issue of the BL shall be only *prima facie* evidence of receipt of the container itself, there being no acknowledgment of its contents, for which the MERCHANT shall be entirely liable.

2.4. The MERCHANT warrants that the goods are lawful goods and not derived from contraband trade, and contain no drugs, illegal or clandestine substances. The MERCHANT still warrants that the goods are adequately packed and are prepared for shipment, and will not cause loss, damage or expenses to ONE, to the AGENT, to the vessel or to any other cargo during the carriage.

2.5. The MERCHANT will apply, previously and in writing, for the carriage of goods of an explosive, flammable, radioactive, corrosive, damaging, noxious, dangerous, poisonous or any other injurious nature, and indicate accurately the name, label and classification of the goods, as well as the method to render them innocuous, and further indicate the MERCHANT contact data such as trade name, address and telephone number. After analysis of the request, ONE reserves the prerogative of refusing to make the carriage.

2.5.1. The MERCHANT undertakes that the goods are distinctly identified and manifested on the outside of every package and container. The MERCHANT also undertakes to submit the documentation or certification required by any statute or regulation at any stage and stretch of the carriage.

2.5.2. The MERCHANT warrants that the goods are packed in a manner to withstand the risks of carriage, having regard to their nature and in compliance with all applicable laws and regulations.

2.5.2.1. Whenever goods are perceived not to comply with the provision, or to pose a threat to the vessel, any other means of transport, other cargoes, properties or persons, or when goods are found to be contraband or prohibited by any laws or regulations of the port of loading, discharge or call, ONE shall be entitled to have such goods rendered innocuous, thrown overboard, disposed of or discharged and left to the MERCHANT at any place, without compensation, indemnification and reimbursement.

2.5.2.2. In the cases listed above, the MERCHANT will indemnify and reimburse ONE for losses, damage or liabilities directly or indirectly arising out of such goods and shall also post any financial guarantees as may be required.

2.6. All persons coming within the definition of MERCHANT shall be jointly and severally liable to ONE for the fulfillment of all obligations defined in this CGPN regarding the carriage and the BL.

2.7. O COMERCIANTE deve cumprir com todas as leis, estatutos, regulamentos ou exigências de alfândega, porto e de qualquer outra autoridade interveniente em operação de transporte e comércio exterior e, deve arcar com todo tributo, multa, despesa ou perda incorrida ou sofrida decorrente à falha no cumprimento de suas obrigações ou devido a qualquer marcação, numeração ou endereçamento ilegal, incorreto ou insuficiente. Não havendo observância do acima disposto o COMERCIANTE fica sujeito a indenizar e ressarcir à ONE.

2.8. O COMERCIANTE deve defender, isentar, indenizar, ressarcir e manter indene a ONE, AGENTE e seus prepostos, conforme o caso, de e contra todos e qualquer prejuízo, perda, dano material, moral, emergente, direto e indireto, lucro cessante, obrigação, responsabilidade pecuniária ou conversível em pecúnia, custo e despesa, inclusive honorário advocatício, que venha a ser incorrido em virtude do descumprimento de qualquer cláusula da CGPN, BL e de qualquer outra obrigação contratual.

2.9. Cabe ao COMERCIANTE a responsabilidade por perdas e danos de qualquer natureza, ocorridos antes, durante e após do transporte da mercadoria, incluindo, mas não limitados, a contaminação, sujeira, *Detention e Demurrage*, bem como avaria ao veículo e seus equipamentos, contêineres e dano a terceiro.

2.10. O COMERCIANTE se obriga a cumprir os procedimentos adotados pela ONE para a entrega da documentação necessária para a emissão do BL e liberação de mercadoria, se responsabilizando sob as penas da lei, pela legitimidade e veracidade de documento apresentado.

2.11. O COMERCIANTE assume o dever de assinar a documentação que venha a ser solicitada pela ONE ou seu AGENTE, a fim de garantir a todos os envolvidos a segurança necessária para a liberação e entrega da mercadoria a quem de direito.

CLÁUSULA 3 – SISCOMEX-CARGA

3.1. É de responsabilidade do COMERCIANTE observar o disposto nas Instruções Normativas editadas pela Receita Federal do Brasil - RFB, em especial a IN SRF nº 800/2007 e IN SRF nº 28/1994, no que tange ao fornecimento de informações ao Armador ou Transportador.

3.1.1. Considerando as exigências impostas pelas referidas Instruções Normativas, deve o COMERCIANTE observar os seguintes prazos para a prestação de informações perante a ONE:

3.1.1.1. Na exportação: O *draft* da carga deve ser fornecido até a data de entrega do contêiner devidamente estufado, pronto para transporte;

3.1.1.2. Na importação: A alteração de dados no Siscomex Carga somente poderá ser realizada até 72 (setenta e duas) horas antes da chegada do navio ao primeiro porto de escala no Brasil.

3.2. A inobservância dos prazos fixados pela RFB, sujeita a ONE ao pagamento de penalidades decorrentes da infração.

3.2.1. Na hipótese de atuação a que se refere o item 3.2, motivada pelo COMERCIANTE, este deve ressarcir à ONE, em sua totalidade, o valor da infração estipulada.

3.2.2. Toda e qualquer alteração solicitada pelo COMERCIANTE, que implique na correção do BL (art.46 do Decreto nº 6759/2009), deve ser feita mediante a apresentação de Termo de Responsabilidade (*Letter of Indemnity – LOI*), anexo C, devidamente assinado, através do qual o COMERCIANTE indica expressamente a correção solicitada e assume a responsabilidade pelo pagamento de eventual infração.

3.2.3. É de integral responsabilidade do COMERCIANTE assegurar que a LOI seja assinada por representante legal ou procurador com poderes específicos, assumindo qualquer ônus decorrente desta.

3.3. A solicitação de alteração, pelo COMERCIANTE, do BL emitido fica sujeita ao pagamento de taxa de serviço a ONE, em vigor à data do fato.

2.7. The MERCHANT shall comply with all laws, ordinances, regulations or requirements of customs, port and any other authority intervening in the operation of transport and foreign trade, and shall bear all taxes, fines, expenses or losses incurred or suffered due to any failure to comply with their obligations or due to any illegal, incorrect or insufficient marking, numbering or addressing of goods. In case of noncompliance with the above provided, the MERCHANT shall indemnify and reimburse ONE.

2.8. The MERCHANT shall defend, indemnify, reimburse and hold harmless ONE, AGENT and their servants, as the case may be, from any and all losses, damage, property damage, pain and suffering, consequential damage, both direct and indirect, loss of profit, obligation, pecuniary liability or one that may be converted in money, costs and expenses, including lawyer's fees that may be incurred due to noncompliance with any clause of the CGPN, BL, and any other contractual obligation.

2.9. The MERCHANT shall be liable for loss and damage of any kind, occurred prior to, during and after the carriage of goods, including, but not limited to, contamination, filth, Detention and Demurrage, as well as damage to the vehicle and its equipment, containers and damage to third parties.

2.10. The MERCHANT undertakes to comply with the procedures adopted by ONE for the submission of the documents necessary for the issue of the BL and release of goods, and shall be liable for the legitimacy and truthfulness of the submitted documents, subject to the penalties of law.

2.11. The MERCHANT undertakes the duty of signing the documents as may be required by ONE or their AGENT, for the purpose of ensuring for all concerned the necessary security for the clearance and delivery of the goods to the person entitled thereto.

CLAUSE 3 – SISCOMEX-CARGA

3.1. The MERCHANT shall observe the provisions of the Normative Instructions issued by the Federal Revenue of Brazil – RFB, especially IN SRF n. 800/2007 and IN SRF n. 28/1994, with respect to the provision of information to the Shipowner or Carrier.

3.1.1. Considering the requirements imposed by said Normative Instructions, the MERCHANT shall comply with the following deadlines for the rendering of information to ONE:

3.1.1.1. On exports: The draft for the cargo shall be submitted until the delivery date of the duly stuffed container, ready for carriage.

3.1.1.2. On imports: Any amendment of data in the Siscomex Carga system may only be made until seventy-two (72) hours prior to the arrival of the vessel at the first port of call in Brazil.

3.2. Noncompliance with the deadlines fixed by RFB shall subject ONE to the payment of fines arising out of the violation of such rules.

3.2.1. In the event a notice of violation is issued as referred to in item 3.2 by fault of the MERCHANT, the latter shall reimburse ONE the full amount of the stipulated penalty.

3.2.2. Any and all amendment requested by the MERCHANT, which imply the correction of the BL - article 46, Decree n. 6759/2009, shall be made upon submission of a Letter of Indemnity – LOI, annex C, duly signed, whereby the MERCHANT expressly indicates the requested correction and takes liability for the payment of any penalty.

3.2.3. The MERCHANT shall be fully liable for ensuring that the LOI is signed by a legal representative or attorney-in-fact with specific authority to assume any charge arising out of said LOI.

3.3. The application for amendment of the issued BL by the MERCHANT is subject to the payment to ONE of the current service fee in force on the date of the event.

f

CLÁUSULA 4 – PERDAS E DANOS À CARGA, PROCEDIMENTOS E RESPONSABILIDADES

4.1. A ONE somente será responsável por perda, dano ou avaria da mercadoria efetivamente ocorrida durante o transporte marítimo, e unicamente nessa situação, não respondendo por qualquer perda ou dano resultante de ato, omissão ou fato imputável ao COMERCIANTE; inadequação da embalagem da mercadoria; vício próprio ou oculto da mercadoria; força maior ou caso fortuito; qualquer causa ou evento que a ONE não possa prever ou evitar, e as consequências das quais não pode impedir através do exercício de uma diligência razoável.

4.2. Na hipótese de indícios de perdas ou qualquer forma de dano a mercadoria, o COMERCIANTE, indicado no BL, se obriga a adotar os seguintes procedimentos, sob pena de decadência de direito:

4.2.1. Apresentar protesto, por escrito, a ONE, no prazo de 10 (dez) dias contados da data da descarga da mercadoria no porto, com a descrição do ocorrido;

4.2.2. Convocar prontamente vistoria, que deve ser realizada em conjunto com o representante da ONE, da entidade responsável pela guarda e custódia da mercadoria e de outros interessados, quando for o caso, antes da retirada e dá abertura da carga do terminal portuário onde ocorreu a descarga e antes do desembarço aduaneiro.

4.2.3. Adotar providências cabíveis para defesa, salvaguarda e preservação da mercadoria, bem como para mitigar potencial prejuízo resultante de eventual avaria.

4.3. Na hipótese de constatada perda ou dano de responsabilidade da ONE, o COMERCIANTE deve apresentar, por escrito, reclamação formal e deve incluir, além do detalhamento do ocorrido:

4.3.1. Valor reclamado e seu respectivo critério de mensuração (memória de cálculo);

4.3.2. Documentação de respaldo da reclamação: BL; *packing list* e nota fiscal da mercadoria - *commercial invoice*; termo de avaria/ *equipment interchange receipt* – EIR; certificado e ata de vistoria ou na falta desta a convocação para a vistoria; certificado de destruição e liquidação de venda dos salvados quando aplicável, além de outros documentos que possam ser solicitados.

4.3.3. A partir da ciência da reclamação formal, a ONE disporá de 30 (trinta) dias, prorrogável por igual período para avaliação e resposta ao COMERCIANTE.

4.4. A responsabilidade da ONE por prejuízo resultante de perda ou dano causado a mercadoria, cujo valor não tenha sido declarado pelo COMERCIANTE, não excederá o limite de 666,67 DES (seiscentos e sessenta e seis Direitos Especiais de Saque e sessenta e sete centésimos) por volume, ou de 2,00 DES (dois Direitos Especiais de Saque) por quilograma de peso bruto da mercadoria danificada, avariada ou extraviada, prevalecendo a quantia que for maior.

4.4.1. Para fins de aplicação dos limites estabelecidos no item 4.4, é considerado apenas o(s) volume(s) declarado(s) no BL como conteúdo do contêiner. Sob nenhuma hipótese, item omissos serão considerados.

4.4.2. O Direito Especial de Saque (DES) segue a cotação divulgada pelo Fundo Monetário Internacional (FMI).

4.5. Se o valor da mercadoria for declarado expressamente pelo COMERCIANTE no campo *Declared Value* do BL e mediante pagamento de frete extra, as limitações das disposições referidas no item 4.4 não serão aplicadas, prevalecendo o valor apontado para limitação de responsabilidade – *ad valorem*. Qualquer perda ou dano parcial devem ser ajustados *pro rata* com base no valor declarado.

4.6. É de responsabilidade do COMERCIANTE no momento da confirmação do *Booking* do contêiner especial (*reefer, open top, flat rack*, entre outros) adotar o correto procedimento de estufagem da mercadoria, bem como informar e indicar o parâmetro que entende indispensável para sua salvaguarda.

CLAUSE 4 – LOSS AND DAMAGE TO CARGO, PROCEDURES AND LIABILITIES

4.1. ONE shall only be liable for shortage, loss or damage to goods actually occurred during sea carriage, and solely in said situation, and will not be liable for any loss or damage resulting from act, omission or fact attributable to the MERCHANT; unsuitability of the packaging of the goods; inherent or hidden defect of goods; force majeure or act of God; any cause or event that ONE may not foresee or avoid, and the consequences of which it may not prevent by the exercise of reasonable diligence.

4.2. In the event of signs of losses or any other kind of damage to the goods, the MERCHANT appearing in the BL undertakes to adopt the following procedures under penalty of loss of right:

4.2.1. Submit a protest to ONE, in writing, within ten (10) days as from the date of discharge of goods onto the port, together with the description of the occurrence;

4.2.2. Call for survey immediately, to be held together with the representative of ONE, of the entity in charge of storage and custody of goods and other concerned parties, if it is the case, prior to the removal and opening of the goods from the port terminal where the discharge took place, and before customs clearance.

4.2.3. Adopt the applicable measures for the defense, safeguard and preservation of the goods as well as to mitigate any potential loss resulting from damage.

4.3. In case loss or damage is found for which ONE is responsible, the MERCHANT shall submit a formal complaint in writing and include, besides the details of the occurrence, as follows: 4.3.1. The claimed amount and respective criterion of measurement (calculation report):

4.3.2. The claim supporting documents: BL; *packing list* and *commercial invoice*; *damage report/equipment interchange receipt* – EIR; certificate and minutes of survey or in the absence of such the notice of survey; certificate of destruction and settlement of salvage sale, when applicable; besides other documents that may be requested.

4.3.3. Upon production of a formal claim, ONE shall have thirty (30) days, extendable for equal period, to assess and provide an answer to the MERCHANT.

4.4. ONE's liability for loss or damage caused to the goods, which value was not declared by the MERCHANT, shall not exceed the limit of six hundred sixty-six Special Drawing Rights and sixty-seven cents (666.67 SDR) or two Special Drawing Rights (2.00 SDR) per kilogram of gross weight of the damaged or lost goods, whichever is greater.

4.4.1. For applying the limits established in item 4.4, only the package(s) declared in the BL as contained in the container shall be taken into consideration. In no case will an omitted item be considered.

4.4.2. The Special Drawing Right (SDR) follows the currency value announced by the International Monetary Fund (IMF).

4.5. When the price of the goods is expressly declared by the MERCHANT in the field for the 'Declared Value' in the BL and an extra freight paid, the package limitation referred to in item 4.4 shall not apply, and the *ad-valorem* value indicated for limitation of liability shall prevail. Partial loss or damage shall be adjusted *pro rata* based on such declared value.

4.6. When confirming the *Booking* of a special container (*reefer, open top, flat rack*, and others), the MERCHANT assumes the responsibility of adopting the correct stuffing procedure and informing the parameter they deem necessary for its safekeeping.

4.6.1. A ONE, em caso de mercadoria transportada em contêiner *reefer*, terá, apenas, o dever de zelar pela manutenção e controle indicado no BL, não sendo responsável por definir os parâmetros da temperatura - *supply temperature* durante o transporte, bem como não responderá na hipótese do contêiner não atingir o solicitado em decorrência de erro de estufagem ou problemas relacionados à própria mercadoria.

4.7. A ONE está isenta da obrigação de entrega e disponibilidade da mercadoria no porto de descarga ou local de entrega em data ou prazo específico, não sendo responsabilizada, em qualquer circunstância, por perdas e danos diretos ou indiretos decorrentes de atraso. Não obstante, se for considerada legalmente responsável, eventual indenização ou ressarcimento não pode exceder ao valor do frete contratado.

4.8. Em nenhuma hipótese a ONE indenizará e ressarcirá o COMERCIANTE por valor além da mercadoria, não sendo indenizável despesa de qualquer natureza, tributo, dano moral, dano indireto e lucro cessante.

CLÁUSULA 5 – RESPONSABILIDADE DO COMERCIANTE PELO CONTÊINER

5.1. O COMERCIANTE deve respeitar os prazos para a utilização do contêiner, tanto na exportação, quanto na importação, sob pena de pagamento de sobreestadia denominado *Detention* ou *Demurrage*, respectivamente.

5.2. Ao retirar ou ao receber o contêiner, vazio ou cheio, o COMERCIANTE deve inspecioná-lo e apresentar qualquer ressalva quanto ao seu estado de conservação. Na ausência de manifestação em sentido contrário, presumir-se-á que o contêiner se encontra em perfeita condição e deve ser devolvido no mesmo estado em que foi recebido, ficando o COMERCIANTE responsável por indenizar e ressarcir a ONE por qualquer dano que venha a ser apurado.

5.3. Na hipótese da ONE receber contêiner que não esteja em condição de uso, toda a despesa para recompor e reintegrá-lo à frota é de responsabilidade do COMERCIANTE.

5.4. Em caso de perda total do contêiner, seja por avaria, extravio, roubo, furto ou qualquer outra causa não imputável a ONE, é devida indenização e ressarcimento pelo valor equivalente do contêiner, conforme valor residual praticado à época da ocorrência.

5.5. Se o contêiner for extraviado, declarada sua perda total, ou se não for devolvido na mesma condição em que foi recebido, o COMERCIANTE deve indenizar e ressarcir, sem prejuízo da cobrança da *Detention* ou *Demurrage*, cujo tempo de contagem somente cessará no dia do pagamento da mencionada obrigação.

5.6. A contagem da sobreestadia que tiver sido iniciada não se suspenderá na intercorrência de caso fortuito ou força maior. Na ocorrência de furto, roubo ou qualquer situação similar envolvendo o contêiner, além de responder pela indenização e ressarcimento mencionado na cláusula 5.3, o COMERCIANTE também é responsável pelo pagamento de *Detention* ou *Demurrage*, que será calculada até a data da comprovação pelo COMERCIANTE junto à ONE, da devida comunicação do crime à autoridade policial competente (apresentação da *notitia criminis* – Boletim de Ocorrência (B.O.)).

CLÁUSULA 6 – NACIONALIZAÇÃO DE EQUIPAMENTO

6.1. O contêiner utilizado para o transporte de cargas é um equipamento estrangeiro, que ingressa no Brasil mediante o regime de admissão temporária, permitindo a livre circulação em território nacional e para que a sua permanência se torne definitiva, se faz obrigatória sua nacionalização.

6.2. Em caso de avaria do contêiner que acarrete a sua perda total ou impossibilidade de utilização para fins de acondicionamento e unitização para o transporte de mercadorias, ocorrida sob a responsabilidade do COMERCIANTE, obriga-se o COMERCIANTE a efetuar o ressarcimento do valor do equipamento à ONE e a promover e custear a nacionalização do mesmo, observando os procedimentos para nacionalização de

4.6.1. In case of goods carried in reefer containers, ONE shall only be responsible for its maintenance and control as indicated in the BL (supply temperature) during the carriage, and when the container does not reach the requested temperature because of error in the stuffing or problems related to the goods, ONE shall not be liable in any way.

4.7. ONE does not undertake that the goods shall arrive and be available at the port of discharge or place of delivery on/at any specific date or time and shall in no circumstances be liable for any direct or indirect loss and damage as a consequence of delay. However, if ONE may be deemed legally responsible, any indemnification or reimbursement shall not exceed the contracted freight amount.

4.8. In no case shall ONE indemnify and reimburse the MERCHANT an amount that is worth more than the goods value, and no indemnification shall apply to taxes, pain and suffering, indirect damage and loss of profit.

CLAUSE 5 – RESPONSIBILITY OF MERCHANT FOR THE CONTAINER

5.1. The MERCHANT shall comply with the deadlines for the use of the container, both on exports and imports, under penalty of paying detention or demurrage, respectively.

5.2. When picking up or receiving the container, either empty or full, the MERCHANT shall inspect it and produce any remark as to its condition of maintenance. Failing any statement otherwise, the container will be presumed to be in perfect conditions and shall be returned in same conditions as received, and the MERCHANT shall indemnify and reimburse ONE for any damage that may be ascertained.

5.3. In the event that ONE receives a container which is not in use condition, all expenses to restore it and reintegrate it in the fleet shall be borne by the MERCHANT.

5.4. In the event of total loss of container, because of damage, loss, theft, pilferage, or any other cause not attributable to ONE, then the container shall be indemnified and reimbursed for the amount equivalent to its residual value at the time of the occurrence.

5.5. If the container is lost, has its total loss declared, or is not returned in same conditions as received, the MERCHANT shall indemnify and reimburse ONE without prejudice to the collection of detention or demurrage, which time count shall only cease on the date said obligation is paid.

5.6. Once the count of demurrage time has begun, it will not be suspended in case of an act of God or force majeure. In the case of pilferage, theft or similar situation involving the container, besides bearing the indemnification and reimbursement mentioned in clause 5.3, the MERCHANT shall also be liable for the payment of detention or demurrage, which will be calculated until the date when the MERCHANT proves to ONE due communication of the crime to the police authority (submission of *notitia criminis* – Police Report (B.O.)).

CLAUSE 6 – NATIONALIZATION OF EQUIPMENT

6.1. The container used for the carriage of goods is a foreign equipment, which enters in Brazil under customs regime of temporary admission, allowing for its free circulation in the national territory. So that its permanence may become definitive, it has to be nationalized.

6.2. In the event of damage to container causing its total loss or impossibility of being used for stuffing and unitization of goods for carriage, occurred when under the responsibility of the MERCHANT, the latter undertakes to reimburse the value of the equipment to ONE, and to promote and pay for the nationalization of same according to the procedures for nationalization stipulated

acordo com a Lei nº 9.611/98 e as Instruções Normativas da Receita Federal do Brasil nº 285/03 e nº 35/06.

CLÁUSULA 7 – PROCEDIMENTOS PARA LIBERAÇÃO DE BL OU CARGA

7.1. Para a liberação do BL é imprescindível a apresentação de, no mínimo, (i) comprovante de pagamento ou Instrumento Particular de Acordo de Crédito, em vigor na data da liberação; (ii) Declaração de Liberação na Exportação – DLE ou Termo de Liberação Anual - TLA e (iii) contrato/estatuto social ou procuração pública, quando aplicável.

7.2. Para a liberação da mercadoria é imprescindível a apresentação de, no mínimo, (i) comprovante de pagamento ou Instrumento Particular de Acordo de Crédito em vigor a data da liberação; (ii) cópia frente e verso reproduzida pelo BL original; (iii) Declaração de Liberação na Importação – DLI ou Termo de Liberação Anual - TLA e (iv) contrato/estatuto social ou procuração pública, quando aplicável.

7.3. É dever do COMERCIANTE garantir que os dados e documentos apresentados sejam verídicos, assumindo inteira responsabilidade em caso de falsidade ou falsificação da documentação seja parcial ou integral, nos termos do artigo 298 e 299 do Código de Processo Penal.

7.3.1. A documentação referida no item acima deve estar legível, em boa resolução quando digitalizada e vigente à época de sua apresentação.

7.4. A documentação referida na Cláusula 7 está sujeita à análise, podendo ainda ser solicitado informação ou documento adicional para a efetiva liberação do BL ou mercadoria.

7.5. O atraso da operação por dúvida na veracidade ou ilegibilidade da documentação não é de responsabilidade da ONE, cabendo ao COMERCIANTE apresenta-los no padrão mínimo necessário para análise.

7.6. Em caso de perda ou extravio do BL, a emissão de novas vias e a entrega da mercadoria dependerá do atendimento dos seguintes requisitos por parte do COMERCIANTE: (i) registrar B.O. na autoridade competente, (ii) anunciar o fato, por 3 (três) dias consecutivos, em jornal de grande circulação, (iii) apresentar garantia bancária com valor equivalente à mercadoria, além de demais ações que entenda como pertinente.

CLÁUSULA 8 - FRETE E OUTRAS TAXAS

8.1. Em caso de cancelamento do embarque após a confirmação do *Booking*, o COMERCIANTE está sujeito ao pagamento do valor integral do frete a título de frete morto, sem prejuízo de outros valores.

8.2. É devida ao AGENTE a remuneração, referente ao serviço prestado para emissão, reemissão, carta de correção, entre outros do BL.

8.3. O frete marítimo pode ser cobrado por um valor consolidado (*lumpsum*), compreendendo o transporte como um todo, desde que expressamente ajustado entre as partes.

8.3.1. Alternativamente, pode ser cobrado frete marítimo básico, acrescido de taxa e sobretaxa, sendo essas consideradas como parte integrante do referido frete.

8.4. A ausência de pagamento do frete, nele incluída qualquer taxa ou sobretaxa, autoriza a retenção da mercadoria por parte da ONE e sujeita o COMERCIANTE às medidas cabíveis para o recebimento da importância devida. Ademais, a ONE está autorizada a realizar o protesto da dívida em cartório, podendo ainda informar a pendência aos órgãos de proteção ao crédito, sem necessidade de prévia comunicação.

8.5. Toda a obrigação relacionada ao contrato internacional de transporte pode ser mensurada em moeda estrangeira convertida à moeda corrente nacional - conforme critério pré-estabelecido - na data do pagamento.

8.6. É considerado pagamento válido e regular se, e somente se, realizado diretamente à ONE.

in Law n. 9.611/98 and in the Normative Instructions of the Federal Revenue of Brazil n. 285/03 and n. 35/06.

CLAUSE 7 – PROCEDURES FOR THE RELEASE OF BL OR CARGO

7.1. For the release of the BL, it is essential to submit at least: (i) proof of payment or Private Instrument of Credit Agreement effective on the date of release; (ii) Declaration for Export Clearance (DLE) or Annual Clearance Term (TLA); and (iii) Articles of Incorporation/Organization or deed of power of attorney, if applicable.

7.2. For the release of goods, it is essential to submit at least: (i) proof of payment or Private Instrument of Credit Agreement effective on the date of release; (ii) copy of the original BL, front and back; (iii) Declaration for Import Clearance (DLI) or Annual Clearance Term (TLA); and (iv) Articles of Incorporation/Organization or deed of power of attorney, if applicable.

7.3. The MERCHANT has the duty to warrant that the data and documents submitted are true and correct, and shall take full responsibility in case of misrepresentation or forgery, whether in whole or in part, according to the article 298 and 299 of the Code of Criminal Procedure.

7.3.1. The documents referred to in the item above shall be legible, with good resolution when digitalized and effective at the time of its submission.

7.4. The documents referred to in Clause 7 are subject to analysis, and further information or additional document may be requested for the effective release of the BL or goods.

7.5. ONE shall not be liable for delay in the operation because of doubt concerning the truthfulness or illegibility of the documents, and the MERCHANT shall submit them at the minimum standard of quality necessary for analysis.

7.6. In case of loss of BL, the issue of new copies and the delivery of the goods will depend on the compliance with the following requirements by the MERCHANT: (i) registration of the BL with competent authority; (ii) announcement of the fact for three (03) consecutive days in a newspaper of large circulation; (iii) submission of a bank guarantee for an amount equivalent to the goods, besides any other action that may be deemed relevant.

CLAUSE 8 – FREIGHT AND OTHER CHARGES

8.1. In the event the shipment is cancelled after the Booking is confirmed, the MERCHANT shall be subject to payment of the full freight amount by way of dead freight, without prejudice to other amounts.

8.2. Remuneration to AGENT is owed with regard to the service rendered for issue, re-issue, correction letter, and other services related to the BL.

8.3. The ocean freight may be charged as a (*lumpsum*), comprehending carriage as a whole once expressly agreed between the parties.

8.3.1. Alternatively, a basic freight may be charged, increased by charges and surcharges, and these are deemed to be incorporated to said freight.

8.4. Failure to pay the freight, including any charge or surcharge, shall authorize the retention of the goods by ONE and shall subject the MERCHANT to applicable measures for the receipt of the owed sum. Moreover, ONE is authorized to file a protest for the debt with a protest notary, and still inform the outstanding payment to the credit protection agencies, without prior notice.

8.5. All obligation related to the international carriage contract may be measured in foreign currency converted to the current national currency - according to pre-established criterion - on the date of actual payment.

8.6. Payment shall be deemed valid and regular if, and only if, made directly to ONE.

8.7. A Condição Especial de Pagamento, instrumentalizada por um contrato de crédito, é hipótese prevista pela ONE através da qual, por mera liberalidade, concede benefício especial ao COMERCIANTE de prazo e forma de pagamento para toda obrigação do transporte contratado, e que é devidamente formalizado através de Acordo de Crédito.

8.7.1. Na hipótese de inobservância pelo COMERCIANTE da condição especial para pagamento concedida pela ONE, essa terá o direito de promover unilateralmente a revogação do benefício concedido por meio do instrumento.

CLÁUSULA 9 – DETENTION

9.1. Na exportação, após decorrido o prazo de período livre de cobrança pelo uso do contêiner - *free-time*, é facultado a ONE a cobrança pela sobreestadia do equipamento - *Detention*, conforme prazos e respectivos valores praticados pela ONE à época da ocorrência do fato.

9.2. Para fins de determinação do período de *free-time*, a contagem inicia-se no momento da retirada do contêiner vazio no local indicado pela ONE.

9.2.1. A cobrança de *Detention*, cujo valor é definido conforme modalidade do contêiner, se inicia após encerrado o período de *free-time* e incide até a entrega do equipamento estufado no terminal indicado pela ONE.

9.2.2. A contagem do *free-time* é computada em dias corridos, sem interrupção, incluindo sábado, domingo e feriado.

9.3. Para fins do disposto no item 9.2.1 é considerado entregue o contêiner que esteja completamente pronto para embarque no próximo navio disponível armado ou afretado pela ONE, devidamente desembarçado perante a RFB e com todas as autorizações necessárias.

9.4. Toda a despesa incorrida, inclusive o valor referente ao frete para a realização do transporte, além do disposto no item 9.2.1, corre por conta do COMERCIANTE em caso de cancelamento ou desistência do *Booking* ou ainda caso não ocorra o embarque por qualquer razão não atribuível à ONE.

9.4.1. Na devolução de contêiner por cancelamento de embarque, a regra de *free-time* e condição comercial serão revogadas, estando o COMERCIANTE sujeito ao pagamento do período integral que permanecer com o equipamento.

9.4.2. Todo e qualquer contêiner deve ser devolvido vazio, limpo, incólume e em condição de imediata utilização, cessando a contagem de *Detention* apenas quando atendidas todas as condições.

9.5. É de total responsabilidade do COMERCIANTE, não se confundindo com a cobrança de *Detention*, todo e qualquer valor cobrado por terminais, como armazenagem, movimentação de contêiner, fornecimento de energia elétrica, entre outras.

9.6. Pode ser considerado cancelado o *Booking* e exigida a pronta devolução do contêiner após decorridos 90 (noventa) dias da retirada do equipamento vazio pelo COMERCIANTE, sem que tenha sido estufado e entregue no terminal portuário ou estando o contêiner cheio no terminal portuário, sem que tenha ocorrido seu embarque por irregularidade no despacho.

9.6.1. A pronta devolução do contêiner, conforme item 9.6 deve ocorrer em até 5 (cinco) dias corridos. Do contrário, a ONE terá a faculdade de promover sua recuperação, utilizando-se dos meios legais cabíveis necessários para a concretização de tal ato, ficando toda e qualquer despesa incorrida sob a responsabilidade do COMERCIANTE, sem prejuízo de cobrança de *Detention* até a efetiva recuperação do equipamento.

CLÁUSULA 10 – DEMURRAGE

10.1. Na importação, após decorrido o prazo de *free-time* é facultado a ONE a cobrança pela sobreestadia do equipamento - *Demurrage*, conforme prazos e respectivos valores praticados pela ONE à época da ocorrência do fato.

10.2. Para fins de determinação do período de *free-time*, a contagem inicia-se no dia subsequente a data da descarga do contêiner no porto de destino.

8.7. The Special Term of Payment formalized by a credit agreement is a possibility provided by ONE whereby, as mere liberality, it grants special benefit to the MERCHANT as regards time and mode of payment for the entire obligation of the contracted carriage, and which is duly formalized through a Credit Agreement.

8.7.1. In case of noncompliance by the MERCHANT with the special condition of payment granted by ONE, the latter is entitled to revoke unilaterally the benefit granted by means of the instrument.

CLAUSE 9 – DETENTION

9.1. On exports, after expiration of the free time granted for the use of the container, ONE is entitled to charge Detention for the extra time according to the period and rates stipulated by ONE at the time of the occurrence of the fact.

9.2. For determining the free-time period, the count will begin at the time of removal of the empty container at the place indicated by ONE.

9.2.1. The charge of Detention, which value is defined according to the type of container, begins upon expiration of the free time, and will continue to apply until the delivery of the stuffed equipment at the terminal indicated by ONE.

9.2.2. The free time count is computed in consecutive days, without interruption, including Saturday, Sunday and holiday.

9.3. For the purpose of item 9.2.1, the container is deemed to be delivered when completely ready for shipment on the next available vessel operated or chartered by ONE, duly cleared with RFB and holding all required authorizations.

9.4. All expense incurred, including the sum concerning the freight for the performance of carriage, besides as provided in item 9.2.1, will be for the account of the MERCHANT in case the Booking is cancelled or discontinued, or still in case the shipment does not take place for whatever reason not attributable to ONE.

9.4.1. In the return of container for cancellation of shipment, the rule of free-time and commercial condition will be revoked, being the MERCHANT subject to the payment of the full period that remains with the equipment

9.4.2. All containers shall be returned in empty, clean, sound condition, ready for immediate use, and Detention count will only cease when all said conditions are met.

9.5. The MERCHANT is fully responsible for all sums charged by the terminals, such as for storage, handling, power supply and other charges, which do not confound with the collection of Detention.

9.6. The Booking may be deemed cancelled and prompt return of the container required after the expiration of ninety (90) days from pick-up of the empty equipment by the MERCHANT without having it been shipped on board due to some irregularity in its clearance.

9.6.1. The prompt return of the container, according to item 9.6 shall take place within five (05) consecutive days. Otherwise, ONE shall be entitled to recover it employing all legal means as applicable and required for such. All expense incurred shall be for the account of the MERCHANT, without prejudice to the collection of Detention until actual recovery of the equipment.

CLAUSE 10 – DEMURRAGE

10.1. On imports, after expiration of the free time granted for the use of the container, ONE is entitled to charge Demurrage for the extra time according to the period and rates stipulated by ONE at the time of the occurrence of the fact.

10.2. For determining the free-time period, the count will begin on the day following the date of discharge of the container at the port of destination.

10.2.1. A cobrança de *Demurrage*, cujo valor é definido conforme modalidade do contêiner, se inicia após encerrado o período de *free-time* e incidirá até a devolução do equipamento limpo e vazio no terminal indicado pela ONE.

10.2.2. A contagem do *free-time* é computada em dias corridos, sem interrupções, incluindo sábado, domingo e feriado.

10.3. Na hipótese de desaparecimento, roubo, destruição, avaria, o período de sobreestadia somente se encerra na data do efetivo pagamento, pelo COMERCIANTE, de indenização e ressarcimento.

10.4. Para fins do mencionado no item 10.2.1 será considerado devolvido o contêiner que estiver vazio, no mesmo estado de conservação em que fora recebido, sem avarias, limpo e sem odor ou qualquer outra marca estranha ao equipamento, de forma que possa ser imediatamente utilizado em transporte realizado pela ONE, sem necessidade de reparo ou lavagem.

10.5. Não observadas as condições da Cláusula 10 será facultado a ONE recusar o recebimento do contêiner até que as providências mencionadas sejam adotadas, sem prejuízo da cobrança de *Demurrage*.

10.6. Pode ser exigida pela ONE a pronta devolução do contêiner após decorridos 90 (noventa) dias da descarga do equipamento no porto de destino.

10.6.1. Quando solicitada a devolução do contêiner, esta deve ocorrer em até 10 (dez) dias. Do contrário, a ONE terá a faculdade de declará-lo “perdido” ou promover sua busca e apreensão, utilizando-se dos meios legais cabíveis necessários, incorrendo toda e qualquer despesa sob a responsabilidade do COMERCIANTE, sem prejuízo de cobrança de *Demurrage* até a efetiva recuperação do equipamento.

10.7. O abandono da mercadoria pelo COMERCIANTE, não afasta a obrigação pelo pagamento de *Demurrage* ou indenização e ressarcimento a ONE pela não devolução do contêiner.

10.8. Despesa ocasionada pela armazenagem em local não autorizado ou diferente do indicado pela ONE para a permanência ou evolução do contêiner, tais como desconsolidação, fornecimento de energia elétrica ou outras, são de responsabilidade do COMERCIANTE.

10.9. A ONE poderá a seu critério requerer a prestação de caução para garantir o pagamento da *Demurrage* no transporte de “bagagem” até a devolução de contêiner.

10.10. Na hipótese do COMERCIANTE atuar na condição de NVOCC, por conta e ordem de terceiro, na condição de: agente consolidador e desconsolidador da carga ou seu representante legal, agente transitário de cargas, *trading company*, ou em qualquer condição profissional semelhante, não é permitida a transferência da responsabilidade assumida, inerente ao transporte realizado, ao importador final ou terceiro beneficiário, mesmo que a mercadoria seja abandonada ou apreendida pela Alfândega.

DISPOSIÇÕES FINAIS

A. Liberação da mercadoria

A.1. Conforme legislação brasileira vigente é atribuída a Autoridade Alfandegária a responsabilidade de fiel depositário e consequente liberação da mercadoria. Assim, não cabe responsabilidade ao Armador ou Transportador decorrente desta determinação legal. A responsabilidade da ONE se restringe ao transporte marítimo.

B. Valor fixado em moeda estrangeira

B.1. O pagamento de qualquer valor devido deve ser feito em moeda corrente nacional, quando realizado diretamente ao AGENTE. Para a conversão de moeda estrangeira, deve ser considerado o índice de conversão fixado na data do efetivo pagamento da fatura, divulgado pela ou diretamente negociado com a ONE.

C. Encargos por atraso

C.1. Qualquer valor devido pelo COMERCIANTE referente ao contrato de transporte, incluindo frete, taxa, sobretaxa, *Detention*, *Demurrage*, multa contratual, entre outros decorrentes de operações entre as partes, deve ser paga a ONE até o prazo de

10.2.1. The charge of *Demurrage*, which value is defined according to the type of container, begins upon expiration of the free time, and will continue to apply until the return of the equipment, clean and empty, at the terminal indicated by ONE.

10.2.2. The free time count is computed in consecutive days, without interruption, including Saturday, Sunday and holiday.

10.3. In the event the container disappears, is stolen, destructed, damaged, *demurrage* will only end on the date of actual payment by MERCHANT of the indemnification and reimbursement.

10.4. For the purpose of item 10.2.1, a container shall be deemed returned if it is empty, in same maintenance condition as received, without damage, clean and without smells or any other marking foreign to the equipment so that it may immediately be used in a carriage conducted by ONE, without need of repair or cleanup.

10.5. Noncompliance with the conditions in Clause 10 shall entitle ONE to refuse the delivery of the container until the mentioned measures be taken without prejudice to the collection of *Demurrage*.

10.6. ONE may require prompt return of the container after the expiration of ninety (90) days from discharge of the equipment at the port of destination.

10.6.1. When the return of the container is required, this shall take place within ten (10) days. Otherwise, ONE shall be entitled to declare it “lost” or to file for a search warrant, employing all legal means as applicable and required for such. All expense incurred shall be for the account of the MERCHANT, without prejudice to the collection of *Demurrage* until actual recovery of the equipment.

10.7. The abandonment of the goods by the MERCHANT does not withdraw the obligation of payment of *Demurrage* or indemnification and reimbursement to ONE for failure to return the container.

10.8. Expenses derived from storage of container on a place not authorized or different from the one indicated by ONE for the stay or return of same, such as deconsolidation, power supply or other charges, are for the account of the MERCHANT.

10.9. ONE may require at its discretion that a bond be given to guarantee the payment of *Demurrage* for the carriage of “baggage” until the return of the container.

10.10. In the event that the MERCHANT acts as an NVOCC on behalf and by order of third parties, in the capacity of consolidator or unconsolidator or its legal representative, freight forwarder, trading company or in other similar capacity, the liability assumed, inherent to the carriage carried out, may not be transferred to the final importer or third-party beneficiary, even when the goods are abandoned or seized by Customs.

FINAL PROVISIONS

A. Release of goods

A.1. According to the Brazilian legislation in force, the Customs Authority has the responsibility of a bailee and consequent release of goods. Therefore, the Shipowner or Carrier has no responsibility as regards anything arising out of such legal determination. ONE’s responsibility is limited to the sea carriage.

B. Amount fixed in foreign currency

B.1. Payment of any amount due shall be made in the national currency in force, when made directly to AGENT. For converting the foreign currency, the conversion rate to be used is as fixed on the date of actual payment and disclosed by or directly negotiated with ONE.

C. Charges for late payment

C.1. Any sum owed by the MERCHANT with respect to the carriage agreement, including freight, charges and surcharges, *Detention*, *Demurrage*, contractual penalty, and others deriving

vencimento acordado ou indicado no documento de cobrança. A inobservância desta obrigação acarreta no acréscimo de multa moratória de 2% (dois por cento) sobre o valor principal, correção monetária e juros de 1% (um por cento) ao mês, que incide até a data do efetivo pagamento.

C.1.1. Em caso de cobrança por terceiros, através de procedimento extrajudicial ou judicial, incide também sobre o montante da dívida, o percentual adicional de 20% (vinte por cento) referente à honorários advocatícios. O título não quitado poderá ser protestado e inscrito no órgão de proteção ao crédito sem aviso prévio.

D. Recusar transporte

D.1. A ONE reserva-se no direito de não aceitar a contratação de novo transporte, solicitado por COMERCIANTE que se enquadre em uma das situações abaixo elencadas:

D.1.1. Inobservância de preceitos legais ou regulamentares;

D.1.2. Entregue a carga a ser transportada apresentando evidente insuficiência ou imperfeição de seu acondicionamento ou avaria;

D.1.3. Inadimplência comprovada com a ONE.

D.2. A ONE pode ainda recusar a contratação de novo transporte nas seguintes hipóteses:

D.2.1. Indisponibilidade operacional;

D.2.2. Comprovada inviabilidade técnica ou econômica;

D.2.3. Caso fortuito ou força maior.

E. Foro

E.1. Em caso de disputa, fica eleito o foro da Comarca de Santos/SP, por mais privilegiado que outro seja, para dirimir qualquer controvérsia que recaia sobre as disposições contidas na CGPN.

F. Anexos

F.1. Todo anexo mencionado na CGPN é parte integrante deste documento e se encontra disponível no *website* www.one-line.com e no Cartório de Registro de Títulos e Documentos.

F.2. A CGPN é considerada parte complementar e integrante do contrato de transporte marítimo, acordado entre a ONE e o COMERCIANTE, constituído pelo BL e *Booking* ou documento similar para amparo legal do embarque e desembarque da mercadoria.

F.3. A CGPN entra em vigor na data de seu registro e pode ser modificada ou alterada, no todo ou em parte, a qualquer tempo, independentemente de aviso prévio, mediante registro no ofício competente.

São Paulo, 28 de março de 2019

OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. E
OCEAN NETWORK EXPRESS (LATIN AMERICA)
AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA

from operations between the parties shall be paid to ONE until the maturity date agreed or indicated in the collection document. Noncompliance with this obligation shall imply increase by a fine for late payment of two per cent (2%) on the principal amount, adjustment for inflation and interest at one per cent (1%) a month until the date of actual payment.

C.1.1. In case of collection through third parties, by means of a judicial or extrajudicial procedure, an additional percentage of twenty percent (20%) concerning lawyer's fees shall also apply. A negotiable instrument not settled may be protested and filed with the competent credit protection agency without prior notice.

D. Refusal of carriage

D.1. ONE reserves the right not to accept the execution of a new carriage agreement requested by a MERCHANT that fits into one of the below listed situations:

D.1.1. Nonconformity to legal and regulatory provisions;

D.1.2. Delivery of cargo to be carried with plainly insufficient or imperfect packaging, or damaged.

D.1.3. Provenly in default with respect to ONE.

D.2. ONE may also refuse to enter into a new carriage contract in the following cases:

D.2.1. Operational no availability;

D.2.2. Proven technical or economic unavailability;

D.2.3. Act of God or force majeure.

E. Jurisdiction

E.1. In the event of dispute, the parties choose the jurisdiction of the Judicial District of São Paulo, no matter how privileged any other may be, to settle any issue arising out of the provisions contained in this CGPN.

F. Annexes

F.1. Any annex referred to in this CGPN is made part of this document and is available on the website www.one-line.com and in the Registry of Deeds and Documents.

F.2. CGPN is deemed a complementary part incorporated to the sea carriage agreement agreed between ONE and the MERCHANT, comprehending the BL and the Booking or similar document providing legal support for the loading and unloading of the goods.

F.3. CGPN shall become effective on the date of its registration and may be modified or amended, in whole or in part, at any time, regardless of prior notice, upon registration with the competent office.

São Paulo, March 28st, 2019

OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD. E
OCEAN NETWORK EXPRESS (LATIN AMERICA)
AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA

Per Diem - Demurrage (CTIC)					
Container Type	Period	Currency	20'	40'	H/C
Dry	1-10	USD	40.00	80.00	80.00
Dry	11-0	USD	60.00	100.00	100.00
Flat Rack	1-10	USD	62.00	124.00	124.00
Flat Rack	11-0	USD	95.00	190.00	190.00
Open Top	1-10	USD	62.00	124.00	124.00
Open Top	11-0	USD	95.00	190.00	190.00
Reefer - NOR	1-13	USD	100.00	200.00	200.00
Reefer - NOR	14-0	USD	135.00	270.00	270.00
Reefer	1-13	USD	100.00	200.00	200.00
Reefer	14-0	USD	135.00	270.00	270.00

Free Time - Demurrage (CTIC)		
Container Type	Cargo Type	Free Time
Dry 20' - 40'	General	10
Dry 20' - 40'	Dangerous	10
Flat Rack 20' - 40'	Out Of Gauge	10
Flat Rack 20' - 40'	General	10
Open Top 20' - 40'	Out Of Gauge	10
Open Top 20' - 40'	General	10
Reefer - NOR 20' - 40'	General	7
Reefer - 20' - 40'	TEMP CNTL	7

**Starts counting on the 1st day after the equipment discharge and it ends after the equipment return to the terminal indicated by ONE.
Free Time is calculated based on running days (including weekends and holidays).**

Per Diem - Detention (DIOC)					
Container Type	Period	Currency	20'	40'	HC
Dry	1-10	USD	40.00	80.00	80.00
Dry	11-0	USD	60.00	100.00	100.00
Flat Rack	1-10	USD	62.00	124.00	124.00
Flat Rack	11-0	USD	95.00	190.00	190.00
Open Top	1-10	USD	62.00	124.00	124.00
Open Top	11-0	USD	95.00	190.00	190.00
Reefer - NOR	1-10	USD	100.00	200.00	200.00
Reefer - NOR	11-0	USD	135.00	270.00	270.00
Reefer	1-10	USD	100.00	200.00	200.00
Reefer	11-0	USD	135.00	270.00	270.00

Free Time - Detention (DIOC)		
Container Type	Cargo Type	Free Time
Dry 20' - 40'	General	10
Dry 20' - 40'	Dangerous	10
Flat Rack 20' - 40'	Out Of Gauge	10
Flat Rack 20' - 40'	General	10
Open Top 20' - 40'	Out Of Gauge	10
Open Top 20' - 40'	General	10
Reefer - NOR 20' - 40'	General	7
Reefer - 20' - 40'	TEMP CNTL	7

**Starts counting on the container pick-up day and it ends at the day the equipment is delivered to the terminal indicated by ONE for export.
Free Time is calculated based on running days (including weekends and holidays).**



EXPORT

BL FEE/ DOC FEE (XDO)

Country	Port of Loading	Per BL
Brazil	All ports (Except Manaus)	R\$ 350

TRANSHIPMENT ADDITIONAL (TSA)

Country	Port of Loading	Per BL
Brazil	Manaus	\$90

SEAL FEE (SLF)

Country	Port of Loading	20'DRY	40'DRY	40'HC	20'RF	40'HRRF
Brazil	All ports	R\$ 22	R\$ 22	R\$ 22	R\$ 22	R\$ 22

CAPATAZIA (THL)

Country	Port of Loading	20'DRY	40'DRY	40'HC	20'RF	40'HRRF
Brazil	Santos	R\$ 810	R\$ 810	R\$ 810	R\$ 970	R\$ 970
Brazil	Suape	R\$ 1230	R\$ 1230	R\$ 1230	R\$ 1800	R\$ 1800
Brazil	Rio de Janeiro	R\$ 590	R\$ 590	R\$ 590	R\$ 690	R\$ 690
Brazil	Itaguaí (Sepetiba)	R\$ 590	R\$ 590	R\$ 590	R\$ 690	R\$ 690
Brazil	Itapoa	R\$ 655	R\$ 655	R\$ 655	R\$ 750	R\$ 750
Brazil	Paranaguá	R\$ 1000	R\$ 1000	R\$ 1000	R\$ 1110	R\$ 1110
Brazil	Navegantes	R\$ 760	R\$ 760	R\$ 760	R\$ 930	R\$ 930
Brazil	Itajai	R\$ 760	R\$ 760	R\$ 760	R\$ 930	R\$ 930
Brazil	Imbituba	R\$ 543	R\$ 543	R\$ 543	R\$ 653	R\$ 653
Brazil	Rio Grande	R\$ 800	R\$ 800	R\$ 800	R\$ 905	R\$ 905
Brazil	Vitória	R\$ 985	R\$ 985	R\$ 985	R\$ 985	R\$ 985
Brazil	Recife	R\$ 1230	R\$ 1230	R\$ 1230	R\$ 1800	R\$ 1800
Brazil	Salvador	R\$ 780	R\$ 780	R\$ 780	R\$ 1150	R\$ 1150
Brazil	Fortaleza	R\$ 650	R\$ 650	R\$ 650	R\$ 700	R\$ 700
Brazil	Pecém	R\$ 580	R\$ 580	R\$ 580	R\$ 730	R\$ 730
Brazil	Vila do Conde	R\$ 780	R\$ 780	R\$ 780	R\$ 780	R\$ 780
Brazil	Manaus	R\$ 775	R\$ 775	R\$ 775	R\$ 860	R\$ 860

TERMINAL SECURITY SURCHARGE (TSL)

Country	Port of Loading	20'DRY	40'DRY	40'HC	20'RF	40'HRRF
Brazil	Santos	\$25	\$25	\$25	\$25	\$25
Brazil	Suape	-	-	-	-	-
Brazil	Rio de Janeiro	\$20	\$20	\$20	\$20	\$20
Brazil	Itaguaí (Sepetiba)	\$20	\$20	\$20	\$20	\$20
Brazil	Itapoa	\$13	\$13	\$13	\$13	\$13
Brazil	Paranaguá	\$13	\$13	\$13	\$13	\$13
Brazil	Navegantes	\$18	\$18	\$18	\$18	\$18
Brazil	Itajai	\$18	\$18	\$18	\$18	\$18
Brazil	Imbituba	-	-	-	-	-
Brazil	Rio Grande	-	-	-	-	-
Brazil	Vitória	\$28	\$28	\$28	\$28	\$28
Brazil	Recife	-	-	-	-	-
Brazil	Salvador	\$15	\$15	\$15	\$15	\$15
Brazil	Fortaleza	-	-	-	-	-
Brazil	Pecém	\$15	\$15	\$15	\$15	\$15

Brazil	Vila do Conde	-	-	-	-	-
Brazil	Manaus	-	-	-	-	-

CARRIER SECURITY SURCHARGE (CSS)						
Country	Port of Loading	20'DRY	40'DRY	40'HC	20'RF	40'HRRF
Brazil	All ports	\$15	\$15	\$15	\$15	\$15

ADVANCE MANIFEST SUBMISSION FEE - JAPÃO/CHINA (AMS)		
Country	Port of Loading	Per BL
Brazil	All ports	\$35

ADVANCE MANIFEST SUBMISSION FEE - ÁFRICA DO SUL (AMS)		
Country	Port of Loading	Per BL
Brazil	All ports	\$35

CARGO DECLARATION CHARGE - USA (CDD)		
Country	Port of Loading	Per BL
Brazil	All ports	\$35

CDD RE-TRANSMISSION MASTER AND HOUSE - USA (CDC)		
Country	Port of Loading	Per BL
Brazil	All ports	NOT APPLICABLE

SISCOMEX CARGA ADJUSTMENT - BEFORE RFB DEADLINE (XTX)		
Country	Port of Loading	Per BL
Brazil	All ports	R\$ 390

SISCOMEX CARGA ADJUSTMENT - AFTER RFB DEADLINE (XTX)		
Country	Port of Loading	Per BL
Brazil	All ports	R\$ 1000

BL ADMENDMENT FEE (XBA)		
Country	Port of Loading	Per BL
Brazil	All ports	SAME AS ADJUSTMENT FEE (BEFORE&AFTER)

LATE ARRIVAL - DRAFT AFTER DEADLINE (XLP)		
Country	Port of Loading	Per BL
Brazil	All ports	R\$ 350

MARITIME CERTIFICATE (XAB)		
Country	Port of Loading	Per BL
Brazil	All ports	R\$ 390

Last update: 03-January-2019

*All local charges above mentioned might be updated without prior notice.

IMPORT

BL FEE/ DOC FEE (XDD)

Country	Port of Destination	Per BL
Brazil	All ports (Except Manaus)	R\$ 350

CAPATAZIA (THD)

Country	Port of Destination	20'DRY	40'DRY	40'HC	20'RF	40'HRRF
Brazil	Santos	R\$ 810	R\$ 810	R\$ 810	R\$ 970	R\$ 970
Brazil	Suape	R\$ 1230	R\$ 1230	R\$ 1230	R\$ 1800	R\$ 1800
Brazil	Rio de Janeiro	R\$ 590	R\$ 590	R\$ 590	R\$ 690	R\$ 690
Brazil	Itaguaí (Sepetiba)	R\$ 590	R\$ 590	R\$ 590	R\$ 690	R\$ 690
Brazil	Itapoa	R\$ 655	R\$ 655	R\$ 655	R\$ 750	R\$ 750
Brazil	Paranaguá	R\$ 1000	R\$ 1000	R\$ 1000	R\$ 1110	R\$ 1110
Brazil	Navegantes	R\$ 760	R\$ 760	R\$ 760	R\$ 930	R\$ 930
Brazil	Itajai	R\$ 760	R\$ 760	R\$ 760	R\$ 930	R\$ 930
Brazil	Imbituba	R\$ 543	R\$ 543	R\$ 543	R\$ 653	R\$ 653
Brazil	Rio Grande	R\$ 800	R\$ 800	R\$ 800	R\$ 905	R\$ 905
Brazil	Vitória	R\$ 985	R\$ 985	R\$ 985	R\$ 985	R\$ 985
Brazil	Recife	R\$ 1230	R\$ 1230	R\$ 1230	R\$ 1800	R\$ 1800
Brazil	Salvador	R\$ 780	R\$ 780	R\$ 780	R\$ 1150	R\$ 1150
Brazil	Fortaleza	R\$ 650	R\$ 650	R\$ 650	R\$ 700	R\$ 700
Brazil	Pecém	R\$ 580	R\$ 580	R\$ 580	R\$ 730	R\$ 730
Brazil	Vila do Conde	R\$ 780	R\$ 780	R\$ 780	R\$ 780	R\$ 780
Brazil	Manaus	R\$ 775	R\$ 775	R\$ 775	R\$ 860	R\$ 860

BL PRINT AT DESTINATION (XBR)

Country	Port of Destination	Per BL
Brazil	All ports	R\$ 350

TERMINAL SECURITY SURCHARGE (TSD)

Country	Port of Destination	20'DRY	40'DRY	40'HC	20'RF	40'HRRF
Brazil	Santos	\$25	\$25	\$25	\$25	\$25
Brazil	Suape	-	-	-	-	-
Brazil	Rio de Janeiro	\$20	\$20	\$20	\$20	\$20
Brazil	Itaguaí (Sepetiba)	\$20	\$20	\$20	\$20	\$20
Brazil	Itapoa	\$13	\$13	\$13	\$13	\$13
Brazil	Paranaguá	\$13	\$13	\$13	\$13	\$13
Brazil	Navegantes	\$18	\$18	\$18	\$18	\$18
Brazil	Itajai	\$18	\$18	\$18	\$18	\$18
Brazil	Imbituba	-	-	-	-	-
Brazil	Rio Grande	-	-	-	-	-
Brazil	Vitória	\$28	\$28	\$28	\$28	\$28
Brazil	Recife	-	-	-	-	-
Brazil	Salvador	\$15	\$15	\$15	\$15	\$15
Brazil	Fortaleza	-	-	-	-	-
Brazil	Pecém	\$15	\$15	\$15	\$15	\$15
Brazil	Vila do Conde	-	-	-	-	-
Brazil	Manaus	-	-	-	-	-

TRANSHIPMENT ADDITIONAL (TSA)

Country	Port of Destination	Per BL
Brazil	Manaus	\$90

CARRIER SECURITY SURCHARGE (CSS)						
Country	Port of Destination	20'DRY	40'DRY	40'HC	20'RF	40'HRRF
Brazil	All ports	\$15	\$15	\$15	\$15	\$15

CONTAINER SERVICE CHARGE (CVC)						
Country	Port of Destination	20'DRY	40'DRY	40'HC	20'RF	40'HRRF
Brazil	All ports	\$25	\$25	\$25	\$25	\$25

HANDLING CHARGE - DROP OFF (AHA/DRP)						
Country	Port of Destination	20'DRY	40'DRY	40'HC	20'RF	40'HRRF
Brazil	All ports (Except Manaus and Vila do Conde)	\$30	\$30	\$30	\$30	\$30

SISCOMEX CARGA ADJUSTMENT - BEFORE RFB DEADLINE (XTX)		
Country	Port of Destination	Per BL
Brazil	All ports	R\$ 390

SISCOMEX CARGA ADJUSTMENT - AFTER RFB DEADLINE (XTX)		
Country	Port of Destination	Per BL
Brazil	All ports	R\$ 1000

BL ADMENDMENT FEE (XBA)		
Country	Port of Loading	Per BL
Brazil	All ports	SAME AS ADJUSTMENT FEE (BEFORE&AFTER)

Last update: 03-January-2019

*All local charges above mentioned might be updated without prior notice.