

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO COM LINHA ESPECÍFICA EM COMÉRCIO
EXTERIOR**

VICTOR JOSÉ GRASSI

**ESTUDO DOS TERMOS E CONDIÇÕES DO CONHECIMENTO DE
EMBARQUE MARÍTIMO - *BILL OF LADING*.**

CRICIÚMA, OUTUBRO DE 2011.

VICTOR JOSÉ GRASSI

**ESTUDO DOS TERMOS E CONDIÇÕES DO CONHECIMENTO DE
EMBARQUE MARÍTIMO - *BILL OF LADING*.**

Monografia apresentada para obtenção do grau de Bacharel em Administração de Empresas, no curso de Administração com linha específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof. Júlio Cesar Zilli, Especialista.

CRICIÚMA, OUTUBRO DE 2011.

VICTOR JOSÉ GRASSI

**ESTUDO DOS TERMOS E CONDIÇÕES DO CONHECIMENTO DE
EMBARQUE MARÍTIMO - *BILL OF LADING*.**

Monografia apresentada para obtenção do grau de Bacharel em Administração de Empresas, no curso de Administração de Empresas com linha específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof. Júlio Cesar Zilli, Especialista.

Criciúma, 31 de Outubro de 2011.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Júlio Cesar Zilli – Especialista (Unesc) - Orientador

Prof.^a – Melissa Watanabe –Doutora - (Unesc)

Prof. - André Topanoti Especialista - (Unesc)

DEDICATÓRIA

Este trabalho é dedicado aos meus pais Alvina Bussolo Grassi (em memória) e Adolfo Grassi, por terem me dado a vida, por permitirem que eu sem pedir me intrometesse em suas vidas, muitos sacrifícios vocês fizeram por mim e eu sou eternamente grato.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus, pelo presente da vida e por estar sempre ao meu lado, por proporcionar o estudo, a capacidade de sonhar e em busca do que é bom.

Aos meus pais pelo amor impar que depositam em mim, cada um do seu jeito e com suas próprias características me ajudaram e me fortaleceram nas minhas decisões e na minha fé.

Aos meus amigos Fabio e Rodrigo dois presentes inestimados que eu recebi do alto.

Agradeço a meu orientador Zilli, pelo seu trabalho e esforço em me corrigir para que este trabalho possa ter sido finalizado, principalmente nas duas semanas anteriores ao término do prazo de entrega deste trabalho.

“Se à meia-noite vocês olharem o nascente, porque de lá virá à luz, vocês olharão por muito tempo e poderão até pensar que é inútil. Mas se continuarem insistindo e olharem uma segunda vez, uma terceira vez, vocês irão divisar um raio de luz na alvorada. E todo o panorama circundante se iluminará. Duas coisas foram necessárias: a perseverança em olhar e a existência da luz. Para todas as grandes coisas exigem-se lutas penosas e um preço muito alto. A única derrota da vida é a fuga diante das dificuldades. O homem que morre lutando é um vencedor.”

Pe. Tiago Alberione

RESUMO

GRASSI, Victor José. **Estudo dos termos e condições do conhecimento de embarque marítimo – *Bill of Lading***, 2011. 91p. Monografia do Curso de Administração com linha específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC, Criciúma.

Diante de um mundo totalmente globalizado nas quais estão inseridas pessoas, empresas e já não se pode mais fugir a esta realidade, destaca-se que a velocidade da informação e a inovação principalmente para as empresas são ferramentas cada vez mais utilizadas para se criar vantagem competitiva, tais ferramentas se fazem imprescindíveis para que as empresas busquem sua permanência e perpetuação no mercado de trabalho. O diferencial a nível pessoal se faz através do conhecimento, pois este é e sempre será o grande diferencial pessoal, pois somos aquilo que sabemos. Este trabalho foi elaborado pela pesquisa bibliográfica e abordou três momentos distintos de grande importância para o comércio exterior, no primeiro momento a pesquisa sobre a logística e seus componentes, dos quais enunciamos o transporte, a armazenagem, o manuseio e acondicionamento do produto, desde a preocupação com a melhor forma de utilização da embalagem no sentido de despertar interesse no consumidor até a melhor forma de transportá-la e utilizar os melhores meios de distribuição possíveis para que a mercadoria chegue de forma rápida e segura com menor custo ao seu destino final. Verificou-se os dois modelos mais comuns utilizados no transporte que são a unitização da carga e a *containerização*, passando a definição dos *Incoterms*, pois este é quem define até onde vai a responsabilidade dos seus contratantes. No segundo momento foram abordados os intervenientes que compõem e fazem parte do conhecimento de carga, armador, NVOCC, transitários de carga, embarcador, agente marítimo, destinatário e consignatário, dentre outros. No terceiro momento foi feito um estudo, análise e tradução do inglês para o português dos termos e condições do conhecimento de carga marítimo – *Bill of Lading* da companhia marítima *HAMBURGSÜD* da Alemanha, com o intuito de conhecer melhor os termos e familiarizar-se com estas cláusulas, buscando assim uma visão geral do conteúdo do conhecimento de embarque, das obrigações e responsabilidades das partes envolvidas, visto que este conhecimento é fundamental para quem trabalha e ou visa trabalhar com comércio exterior.

Palavras-chave: Logística. Conhecimento de embarque. Intervenientes.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 1 Amplitude da Embalagem.	31
Figura 2 – Tipos padronizados de paletes.	34

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
1.1 TEMA	13
1.2 PROBLEMA	13
1.3 OBJETIVOS	14
1.3.1 Objetivo Geral	14
1.3.2 Objetivo Específico	14
1.4 JUSTIFICATIVA	15
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	16
2.1 HISTÓRICO E CONCEITO DE LOGÍSTICA	16
2.2 SISTEMA LOGÍSTICO - COMPONENTES	17
2.2.1 Transporte	17
2.2.2 Armazenagem do Produto	18
2.2.3 Manuseio, Movimentação e Acondicionamento do Produto	18
2.3 MODAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	19
2.3.1 Transporte Marítimo	20
2.3.2 Transporte Fluvial	20
2.3.3 Transporte Lacustre	21
2.4 ORGANIZAÇÃO MARITIMA INTERNACIONAL – IMO INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	21
2.5 ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO	22
2.5.1 Acordos Bilaterais que o Brasil tem com outros Países no Transporte Marítimo	22
2.6 AGENTES INTERVENIENTES.	22
2.6.1 Operador de Linha	22
2.6.2 Armador	23
2.6.3 Non Vessel Owner Commom Carrier	23
2.6.4 Agência Marítima	24
2.6.5 Freight Forwarder	24
2.7 INCOTERMS	24
2.7.1 EXW / Ex Works	26
2.7.2 FCA / Free Carrier	27
2.7.3 FAS / Free Alongside Ship	27

2.7.4 FOB – Free on Board	27
2.7.5 CFR – Cost and Freight	27
2.7.6 CIF – Cost, Insurance and Freight	28
2.7.7 CPT – Carriage paid to	29
2.7.8 CIP – Carriage and insurance paid to	29
2.7.9 DAT – Delivered at Terminal	29
2.7.10 DAP – Delivered at Place	30
2.8 Embalagem	30
2.8.1 Embalagem Primária	32
2.8.2 Embalagem Secundária	32
2.9 UNITIZAÇÃO DE CARGAS	33
2.9.1 Pré-Lingagem	33
2.9.2 Paletização	33
2.9.3 Containerização	35
2.10 TIPOS DE CARGAS	36
2.10.1 Carga Geral	36
2.10.2 Carga a Granel	37
2.10.3 Carga Refrigerada	37
2.10.4 Carga Perigosa	37
2.10.5 Principais Características das Cargas	38
2.10.6 Principais Riscos Sofridos pela Carga	38
2.11 CONTRATOS	39
2.11.1 Contrato Internacional	40
2.11.2 Contrato de Transporte Internacional – Bill of Lading	40
2.11.3 Contrato de Afretamento	41
2.12 REGIMES CONTRATUAIS – LOCAL DE OPERAÇÃO	42
2.12.1 House to House	42
2.12.2 Pier to Pier	42
2.12.3 Pier to House	42
2.12.4 House to Pier	42
2.13 REGIMES CONTRATUAIS – OVA E DESOVA	43
2.14 TERMOS DO FRETE MARÍTIMO	43
2.15 O CONHECIMENTO DE CARGA – BILL OF LADING	44
2.15.1 Master B/L e House B/L	45

2.15.2 Freight Prepaid	45
2.15.3 Freight Collect.....	46
2.15.4 Formas de Emissão do BL.....	46
2.15.5 Quanto à Existência ou não de Ressalvas no BL	46
2.15.6 Quanto à Forma do Transporte do BL	46
2.15.7 Quanto à Extensão do BL	47
2.15.8 Quanto ao Embarque do BL	47
2.15.9 Conteúdo do Conhecimento de Embarque	47
2.15.10 Tradução do Manifesto	48
2.15.11 Tradução de Documentos.....	48
2.13.12 Tradutores ou Intérpretes	49
2.16 INTEGRANTES DO ANVERSO DO BL.....	49
2.16.1 Embarcador – Remetente - Shipper	49
2.16.2 Transportador – Carrier, Shipowner	50
2.16.3 Transitário de Carga – Forwarding Agents	50
2.16.4 Consignatário, Destinatário - Consignee	50
2.16.5 Partes Notificáveis - Notify Party	50
2.17 OBRIGAÇÕES DAS PARTES.....	51
2.17.1 Obrigação do Armador / Embarcador.....	51
2.17.2 Obrigação do Transportador - Fretador	51
2.17.3 Obrigação do Consignatário ou Destinatário.....	52
2.17.4 Classificação das Avarias.....	52
2.17.4.1 Avarias Simples ou Particulares	53
2.17.4.2 Avarias Grossas ou Comuns.....	53
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	54
3.1.1 Pesquisa Descritiva.....	54
3.1.2 Pesquisa Bibliográfica	54
3.1.3 Pesquisa Documental	55
3.2 ABORDAGEM DA PESQUISA.....	56
3.2.1 Abordagem Qualitativa	56
3.3 DEFINIÇÃO DA ÀREA E/OU POPULAÇÃO.....	56
3.4 INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS.....	57
3.5 CARACTERIZAÇÃO DO UNIVERSO DA PESQUISA	57
4 EXPERIÊNCIA DA PESQUISA.....	58

4.1 TRADUÇÃO DO CONHECIMENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO – VERSÃO: BL HS 10/01	59
4.1.1 Definições	59
4.1.2 Tarifa(s) do Transportador	60
4.1.3 Responsabilidade do Transportador	61
4.1.4 Sub-Contratantes - Beneficiários	63
4.1.5 Garantias	64
4.1.6 Opção de Inspeção	64
4.1.7 Descrição das Meradorias, Lacre dos Contêineres e Segurança da Rede de Abastecimento: Responsabilidade do Comerciante	64
4.1.8 Carga Containerizada	67
4.1.9 Embalagens com Temperatura ou Aparelho Controlado pela Atmosfera	67
4.1.10 Carga de Convés	68
4.1.11 Métodos e Vias de Transporte: Liberdades	69
4.1.12 Entrega	70
4.1.13 Encargos, Incluindo Frete	71
4.1.14 Penhor do Transportador	72
4.1.15 Cláusula de Colisão - <i>Both to Blame</i>	72
4.1.16 Limitação de Responsabilidade	73
4.1.17 Aviso de Reclamação: Tempo para Processar Judicialmente	73
4.1.18 Média Geral	74
4.1.19 Lei e Jurisdição	75
4.1.20 Ausência de Renúncia e Separabilidade	75
5 CONCLUSÃO	76
REFERÊNCIAS	78
ANEXOS.	81

1. INTRODUÇÃO

A dinâmica do comércio internacional e o seu ambiente altamente competitivo requerem dos que dele participam ou queiram participar um conhecimento dos diversos temas que abrangem esta atividade (WERNECK, 2008).

O comércio exterior está, de mais a mais, presente no dia-a-dia das empresas. Esse fato decorre do fenômeno globalização. A evolução das trocas internacionais aproximando nações diversas possibilitou o aparecimento de características próprias, e as partes intervenientes nestas negociações devem tomar numerosas precauções ao celebrarem um negócio internacional (COSTA, 2006).

O cenário nacional e mundial vem sofrendo diversas mudanças e a cada ano que passa a globalização está tornando mais evidente à concorrência internacional, isto leva as empresas a investir em novas estratégias de gerenciamento, capacitação de pessoal, maquinários mais adequados e produtivos para que as empresas se fortaleçam e busquem sua perpetuação.

Este trabalho foi desenvolvido em quatro capítulos, tendo no primeiro capítulo em sua respectiva ordem o tema, problema, o objetivo geral e específico culminando com a seleção do tema

O segundo capítulo aborda a fundamentação teórica, efetuada através de pesquisa bibliográfica para amparar e referenciar o tema escolhido. Destaca-se neste capítulo pelos seguintes tópicos, sistema logístico, modal de transporte aquaviário, organização marítima internacional, agência marítima de transporte aquaviário, os agentes intervenientes no contrato de transporte marítimo, *incoterms*, tipos de cargas, contratos internacionais e seus regimes contratuais, o conhecimento de carga marítimo, seus integrantes e suas obrigações.

O terceiro capítulo demonstra os procedimentos metodológicos abordados para que tal trabalho possa ter sido concebido juntamente com a aplicação do tipo de pesquisa desenvolvida.

O quarto capítulo foi disposto com a tradução do conhecimento de carga da companhia marítima HAMBURGSÜD do inglês para o português juntamente com um breve comentário sobre cada cláusula específica.

Na exportação é fundamentalmente a saída do produto do território nacional, resultante de um contrato de compra e venda internacional, que pode ou não resultar na entrada de divisas. A importação envolve a compra de produtos no exterior analisadas as normas comerciais, cambiais e fiscais em vigor. A atividade do comércio exterior no que se refere tanto à exportação e importação requer das empresas e das pessoas e das pessoas que atuam neste segmento um conhecimento de suas normas e de sua versatilidade (MDIC, 2011).

Diante da importância de se manter atualizado o presente trabalho visa agregar ao acadêmico através de pesquisa bibliográfica um melhor entendimento dos termos e condições do conhecimento de embarque marítimo – *Bill of Lading*.

1.1 TEMA

Estudo dos termos e condições do conhecimento de embarque marítimo – *Bill of Lading*.

1.2 PROBLEMA

Atualmente, o desenvolvimento das empresas de navegação, o avanço das comunicações e a informação agregaram ao setor um dinamismo considerável, logo a importância do conhecimento do processo logístico para as empresas é de fundamental importância para saber identificar melhorias, ameaças e oportunidades (KEEDI; MENDONÇA, 2000).

A tendência das empresas que atuam no comércio internacional está em concentrar seus esforços na sua atividade principal, passando em muitos casos a terceirizar os serviços que não abrangem ao seu foco principal (CORTIÑAS, 2000).

O documento mais importante na contratação do transporte marítimo é o conhecimento de embarque - *Bill of Lading* este documento é regido por instruções básicas que serve como recibo de entrega de mercadoria, de contrato de transporte e representa título de propriedade (KEEDI, 2004).

Diante do exposto acima se chega ao seguinte problema: Quais os termos e condições que compõe o conhecimento de embarque marítimo – *Bill of Lading*?

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo Geral

Analisar os termos e condições que compõe o conhecimento de embarque marítimo – *Bill of Lading*.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Apresentar as partes que compõe o conhecimento de embarque marítimo – *Bill of Lading*;
- Identificar os componentes que podem constituir o conhecimento de embarque marítimo – *Bill of Lading*;
- Identificar os termos e condições que constituem o contrato de transporte no conhecimento de embarque marítimo – *Bill of Lading*;
- Apresentar sugestões com base nos dados coletados com a pesquisa documental.

1.4 JUSTIFICATIVA

O presente trabalho de conclusão de curso apresentou-se sob a forma de definições e conceitos para um melhor entendimento apresentado sob a forma de estudo e análise de três principais tópicos, a logística e seus componentes, dos intervenientes no conhecimento de embarque marítimo e dos termos e condições deste mesmo contrato, finalizado com a tradução do verso do conhecimento de embarque marítimo *Bill of Lading* da companhia marítima Hamburg süd do inglês para o português para uma assimilação melhor das cláusulas que regem tal contrato.

A relevância do conhecimento dos intervenientes do conhecimento de embarque marítimo, da responsabilidade de tais intervenientes, e dos termos que regem tal contrato é fundamental, imprescindível para acadêmicos de comércio exterior, para quem trabalha ou visa trabalhar nesta área.

Tal estudo se faz oportuno, pois visou agregar ao acadêmico ao finalizar este período de estudo um melhor conhecimento da logística, do conhecimento de carga marítima e desta forma este estudo pode se tornar importante fonte de

pesquisa para outros acadêmicos, empresas que atuam no comércio exterior, para a universidade dentre outros.

O estudo proporciona ao leitor uma leitura simples, visando trazer um conhecimento básico sobre os temas considerados fundamentais nos processos selecionados para estudo.

A viabilidade ao acesso dos *Terms and Conditions of Bill of Lading*, termos e condições do conhecimento de embarque marítimo se encontra disponível no site da companhia marítima Hamburg süd para conhecimento do público em geral.

O tema proposto se fez viável e sempre se fará, pois o comércio exterior é dinâmico, ele não pára esta sempre em constante mudança, pode-se destacar os *Incoterms 2010*, recentemente em 2011 houve uma atualização, ou seja, profissionais da área de comércio exterior através de dois representantes de cada país membro da Câmara de comércio internacional CCI, se reuniram para estudar, propor melhorias e revisar seus termos, mudanças foram realizadas é o que será visto no decorrer do presente trabalho.

Hoje em dia as empresas buscam profissionais cada vez mais qualificados, comprometidos, capazes de fazer uma leitura do cenário econômico mundial e local para saber identificar oportunidades e ameaças em um departamento muito complexo que requer uma busca constante de conhecimento, e os profissionais que trabalham nesta área precisam estar sempre se atualizando e buscando novas informações e interagindo com o ambiente.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A finalidade deste capítulo é de fundamentar o tema proposto baseado em pesquisa bibliográfica, em artigos científicos e em sites especializados na área de comércio exterior. Em seguida apresentam-se o conceito e os componentes do sistema logístico, o conhecimento de embarque no transporte marítimo, seus agentes intervenientes e suas responsabilidades.

2.1 HISTÓRICO E CONCEITO DE LOGÍSTICA

Os primeiros indícios do aparecimento da logística são da Grécia Antiga, pois as lutam eram travadas em locais distantes, sendo assim se fez necessário um “estudo” do abastecimento das tropas com armamentos, alimentos e medicamentos além do estabelecimento dos acampamentos (GOMES; RIBEIRO, 2004).

A palavra logística tem origem no verbo francês *loger*, que significa alojar e que era utilizado para identificar o abastecimento militar dos grandes exércitos com tudo o que era necessário para a batalha na linha de frente, longe de suas bases e seus recursos (LARRAÑAGA, 2003).

O primeiro a utilizar a palavra logística foi o Barão Antoine Henri de Jomini, general de Napoleão, palavra que tem origem do vocabulário francês *loger*, que significa “alocar” (GOMES; RIBEIRO, 2004).

Independente da utilização que se dá para a definição de atividade logística pode-se considerar que seus objetivos básicos são os de administrar um sistema que garanta sua eficiência, reduzindo custos e tempos de entrega (ROCHA, 2001).

Em 1988 a matéria logística se tornou estudo na Escola de Guerra Naval dos Estados Unidos e teve seu primeiro tratado científico em 1917, com o tenente-coronel Thorpe, do Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos (GOMES; RIBEIRO, 2004).

Entende-se logística como a gestão dos inventários, sejam eles imobilizados em algum lugar ou movimentando-se entre diversos pontos, ao longo do fluxo de materiais, que se entende desde o recebimento da matéria-prima até o destino final que é o seu consumo (LARRAÑAGA, 2003).

2.2 SISTEMA LOGÍSTICO - COMPONENTES

As empresas que tem sua atividade de exportação ou importação devem prestar particular atenção nas variáveis do processo logístico, este processo pode representar lucro ou prejuízo em suas operações, a partir deste principio surge a necessidade de montar uma logística adequada e eficaz que possa trazer resultados positivos nas operações de comércio exterior (KEEDI, 2004).

Com base nos itens apresentados anteriormente destaca-se a seguir os componentes deste sistema logístico que compreende o transporte, armazenagem, manuseio, acondicionamento da mercadoria, embalagem dentre outros.

2.2.1 Transporte

O transporte é uma atividade importante do comércio exterior, pois as mercadorias são produzidas em locais diferentes da localidade do comprador, vislumbramos deste modo que não existe compra e venda de mercadorias sem o transporte (KEEDI, 2004).

O transporte pode ser considerado como a atividade mais importante da logística, pois é a atividade responsável pela maior parte dos custos, aproximando produtores de consumidores, aumentando a acessibilidade ao produto e agregando valor ao produto (ROCHA, 2001).

O mais importante elemento do custo logístico é o transporte na maior parte das empresas. O frete costuma absorver dois terços do gasto logístico e entre 9 e 10% do produto nacional bruto (BALLOU, 2001).

O transporte não pode ser considerado como uma atividade que se baste em si só. Ele não existe sozinho, mas em virtude de um estímulo externo, tendo nesse sentido uma função passiva dentro do sistema de trocas seja nacional ou internacional relacionando neste contexto dois mercados, o mercado produtor e o mercado consumidor (SILVA; PORTO, 2003).

O sistema de transporte doméstico compõe um conjunto de trabalho, e recursos de instalações que formam a capacidade e movimentação na economia. Tal capacidade implica em movimentação de pessoas e cargas, podendo incluir também o sistema de distribuição de intangíveis, tais como comunicação telefônica, energia elétrica, serviços médicos dentre outros (GOMES; RIBEIRO, 2004).

2.2.2 Armazenagem do Produto

O conceito de armazenagem tem início com a observação do homem pela alternância entre os períodos de fartura e escassez e esta empiricamente relacionada com o abastecimento dos povos. A armazenagem foi estabelecida no momento em que o homem primitivo descobriu que podia guardar para o futuro os produtos excedentes ou ainda para permutá-los (RODRIGUES, 2003).

Ao contrário do transporte a armazenagem acontece em algumas localidades fixadas. Portanto, os custos destas atividades estão ligados à seleção desses locais, alguns fatores devem ser levados em consideração para uma boa armazenagem tais como, necessidade de espaço físico, localização de depósitos e dimensionamento da facilidade de armazenagem (BALLOU, 2001).

Eliminar a armazenagem é arriscado para muitas empresas, mas através de um controle apropriado pode-se diminuir o investimento em estoques, pois um controle mais aprimorado do mesmo melhora o atendimento aos clientes no que diz respeito ao tempo de entrega. Estoques são partes fundamentais no atendimento aos clientes, visto que um planejamento defeituoso do mesmo pode comprometer o atendimento aos clientes mesmo que os outros fluxos estejam projetados adequadamente (GOMES; RIBEIRO, 2004).

A armazenagem executa um papel-chave para aumentar a eficiência na movimentação da mercadoria e está disponível em várias formas de acordo com o grau de necessidade da carga ou bem a ser transportador levando sempre em consideração o grau de exigência do usuário (BALLOU, 2006).

2.2.3 Manuseio, Movimentação e Acondicionamento do Produto

Geralmente as mercadorias são produzidas em local diferente onde são consumidas. Para vencer esta distância entre os produtores e os consumidores, os produtos devem ser transportados e armazenados em depósitos, sofrem movimentação por diversas vezes até chegar ao consumidor final (BALLOU, 2006).

Seleções normais incluem um sistema manual, um sistema de empilhadeira e paletes, um sistema de correias transportadoras, um sistema de correias transportadoras, um sistema de estocagem e retirada automatizadas, ou alguma combinação desses sistemas (BALLOU, 2006).

As operações de manuseio adquirem grande importância, tanto para equilibrar produção com demanda, mas para garantir continuidade a cadeia de suprimentos, agregando valor na oferta de produtos e serviços a diferenciados clientes (RODRIGUES, 2003).

Manuseio ou movimentação interna de produtos e materiais significa o mesmo que transportá-los por diversas vezes tantas quantas forem necessárias. É a atividade executada em fábricas, depósitos e lojas assim como no transbordo entre modais de transporte um grande auxílio se faz presente pelos métodos e equipamentos de movimentação interna que mostraram grande progresso talvez mais que em qualquer outra atividade logística (BALLOU, 2007).

Para manter a sua eficiência, o processo de movimentação e armazenagem depende de manusear o produto diversas vezes ao longo do fluxo físico. Este manuseio aumenta o risco de dano, avaria ou perda do produto. O correto gerenciamento do manuseio e armazenagem é essencial. Além disso o custo desta atividade é elevado. Somente o acondicionamento sozinho pode absorver aproximadamente 12% das despesas em logística (BALLOU, 2007).

2.3 MODAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

O departamento de Marinha Mercante do Ministério dos Transportes no Brasil é o órgão do governo que tem a responsabilidade no acompanhamento desta modalidade, cabendo a este órgão distribuir as linhas, o espaço, delimitar os valores de frete praticados e ao funcionamento das empresas de navegação em outras palavras é o órgão regulador. (DEMARIA, 2004).

O transporte aquaviário é dividido em marítimo, fluvial e lacustre, que são as navegações em mares, rios e lagos respectivamente, podendo ser nacional e internacional. Cabotagem é o nome dado a navegação marítima dentro de um mesmo país (KEEDI, 2004).

A importância deste modal pode ser medida pelo fato da maior parte de nossas trocadas internacionais serem feitas por este modal. Outro fator consiste de que uma soma de divisas é transferida para fora do país pelos pagamentos dos fretes que são contratados no exterior (SILVA; PORTO, 2003).

Este transporte aquaviário é realizado em vias aquáticas, com navios, barcos, barcaças e suas variações, com veículos de todos os tamanhos, formatos,

tipos e finalidades com incríveis capacidades de transporte de cargas, e que atingem centenas de milhares de toneladas. Este é o mais importante meio de transporte no comércio internacional em todo o mundo, sendo o meio de transporte ideal para mercadorias de baixo e médio valor agregado (KEEDI, 2004).

2.3.1 Transporte Marítimo

É o transporte que se realiza nos mares e oceanos, sendo o transporte mais utilizado internacionalmente. De grande importância para o comércio exterior brasileiro tendo o navio como seu veículo transportador, em valores este modal representa 90% na exportação e 70% na importação (KEEDI, 2004).

Complementa DEMARIA (2004), que de acordo com as normas brasileiras as navegações podem ser enquadradas em:

- a) Cabotagem: tipo de navegação feita entre portos ou pontos do território brasileiro ou do próprio país, utilizado por via marítima ou as vias navegáveis de interior.
- b) Navegação de interior: feita em hidrovias interiores, em trajeto nacional ou internacional.
- c) Navegação de longo curso: a que é praticada entre portos brasileiros e estrangeiros.

É o modo de transporte realizados nos mares, de grande importância, e que tem predominado sobre todos os outros demais modos de transporte, pelo menos até o momento com perspectivas de se manter assim pelos próximos anos (KEEDI, 2008).

2.3.2 Transporte Fluvial

Transporte realizado em rios com pouca utilização no Brasil em se considerando o potencial de suas bacias hidrográficas. A maior parte das mercadorias transportadas por esse meio são as *commodities*, este tipo de modal deverá ter grande importância para o futuro próximo, principalmente no que diz respeito ao transporte de contêineres via fluvial na rota do MERCOSUL (KEEDI, 2004).

2.3.3 Transporte Lacustre

Modal lacustre é o modal que se realiza em lagos, de importância quase nula para o Brasil, podendo envolver apenas um país, chamado nacional, ou mais de um também chamado internacional (KEEDI, 2004).

Em princípio todos os lagos são navegáveis, porém a navegação comercial tem dependência das seguintes características, tamanho, profundidade, localização e viabilidade econômica. Normalmente os lagos são usados para transportar mercadorias nas regiões que se tem proximidade (SILVA; PORTO, 2003).

2.4 ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL – IMO *INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION*

Quando se fala em importância do transporte marítimo no Brasil, é notável a importância da logística dentro dos trâmites que englobam o transporte marítimo brasileiro. Internacionalmente, o transporte marítimo é controlado pela (IMO) *Internacional Maritime Organization*, Organização Marítima Internacional, IMO é a agência das Nações Unidas com responsabilidade pela segurança no mar e prevenção de poluição marítima por navios (DEMARIA, 2004).

A IMO é uma agência responsável por medidas que aprimorem a segurança e proteção internacional no transporte de navios e buscam prevenir poluições marinhas. Esta agência foi fundada por meio de convenção adotada em parceria com as Nações Unidas em 17 de março de 1948 onde se reuniram-se pela primeira vez em janeiro de 1959. Atualmente têm 170 estados membros, o Brasil faz parte da IMO desde 1963 (IMO, 2011).

2.5 ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ foi instituída pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Esta agência está vinculada ao ministério dos transportes, é uma agência reguladora, cuja finalidade passa por regular,

supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infra-estrutura portuária e aquaviária (ANTAQ, 2011).

2.5.1 Acordos Bilaterais que o Brasil tem com outros Países no Transporte Marítimo

O Brasil tem acordos bilaterais com doze países: Alemanha, Argélia, Argentina, Bulgária, Chile, China, França, Polônia, Portugal, Romênia, Rússia e Uruguai. Estes acordos celebrados tratam assuntos relacionados a embarcações afretadas, tripulação, frete, transporte de petróleo e outros combustíveis e obrigatoriamente do transporte em navios de bandeira nacional das partes contratantes (ANTAQ, 2011).

2.6. AGENTES INTEVENIENTES

No transporte marítimo os intervenientes prestam um serviço como o Operador de Linha, o Armador, o NVOCC, a Agência Marítima, o Transitário de Carga.

2.6.1 Operador de Linha

O proprietário do navio ou afretador é aquele que celebra um contrato de transporte com o embarcador. O termo utilizado afretador não inclui somente o afretamento parcial ou total do navio, mas também o aluguel do espaço (VIEIRA, 2002).

O operador de linha pode ser um armador ou um NVOCC, os quais serão descritos a seguir.

2.6.2 Armador

É a empresa transportadora, responsável pelo navio mercante (próprio ou de terceiros), em outras palavras, no que se refere a transporte de passageiros e mercadorias. Seu representante no navio é o comandante (WERNECK, 2007).

O armador não precisa necessariamente ser o proprietário dos navios que opera, podendo utilizar navios fretados de terceiros com o intuito de compor a sua frota. Ele fica responsável pela carga a ser transportada, responde juridicamente por todos os problemas sobre ela a partir do momento que a recebe para embarque, devendo automaticamente fornecer ao embarcador o conhecimento de embarque (*Bill of Lading*), que é o contrato de transporte (DEMARIA, 2004).

2.6.3 Non Vessel Owner Common Carrier

Corresponde a um “armador” sem navio: age como transportador perante o embarcador, normalmente o NVOCC opera com cargas pequenas inferiores a um contêiner que consolida. Ambos NVOCC e Transitário não são regulamentados no Brasil, funcionam desta maneira como se fossem agentes de carga (WERNECK, 2007).

NVOCC são companhias de navegação que não são donos de navios deste modo usam o espaço em navios que são de terceiros, comercializam estes espaços e emitindo seu próprio conhecimento de carga (VIEIRA, 2002).

O NVOCC não é um armador, é um operador de transporte, ele emite seu próprio conhecimento de embarque (B/L house) e que trabalha na exportação para um país, atendendo aos embarcadores de pequenos movimentos (ANTAQ, 2011).

2.6.4 Agência Marítima

É o representante da companhia de navegação e presta assistência ao capitão nos portos em que o navio faz escala, os principais serviços prestados são: anúncio de chegada e do itinerário do navio, trâmites no que se refere à chegada e saída do navio no porto, serviços que tem relação com contração e ou supervisão de estiva, desestiva, carga e descarga, possível contratação de transportes complementares, cobrança de fretes, demais custos e defesa dos interesses da companhia marítima (VIEIRA, 2002).

Presta serviço aos armadores e afretadores, representando seus interesses no país, perante inclusivamente as autoridades locais, é responsável em contratar e atender as necessidades das tripulações no que se refere à saúde e

alimentação, e nos navios no que diz respeito a combustível, reparos, embarque e desembarque das mercadorias (WERNECK, 2007).

É a empresa que representa o armador em determinado país, porto ou estado, serve como aquele que faz ligação entre o armador e o interessado pelo transporte, seja o exportador/importador/comerciante. Nota-se que é pouco comum o contato direto como o armador uma vez que esta função é típica do agente marítimo (DEMARIA, 2004).

2.6.5 Freight Forwarder

Os Transitários ou *Freight Forwarders* são organizadores do transporte internacional, seus principais atributos constam de contratação do transporte atuando como intermediário entre o usuário e a empresa transportadora, a recepção da mercadoria quando chega ao porto e a sua devida entrega ao transportador terrestre, atuam no cumprimento das formalidades burocráticas e também na consolidação e desconsolidação de cargas (VIEIRA, 2002).

Freight Forwarders também oferecem serviço para consolidação de cargas. Ele emite seus próprios conhecimentos de embarque, os quais são chamados conhecimento *house* ou conhecimentos filhote, esta carga é embarcada sob um só conhecimento geral, gerando o conhecimento *master*, ao chegar ao porto de destino, o agente desconsolida a carga, em outras palavras, separa cada um dos conhecimentos *house*. O conhecimento que faz prova da propriedade da mercadoria é o *house*; o *master* informa quem a agrupou (WERNECK, 2007).

2.7 INCOTERMS

A Câmara de Comércio Internacional CCI – *International Chamber of Commerce*, é uma organização internacional não governamental com o objetivo principal de promoção do comércio internacional, fundada em 1919 para servir ao mundo dos negócios, concebida primeiramente pelos interesses belgas, ingleses, franceses, italianos e norte-americanos (COSTA, 2006).

Hoje a CCI conta com associados em mais de 130 países, a ênfase de suas funções é servir como foro de resolução de disputas comerciais, padronizar e balancear os termos e práticas comerciais, promover o comércio e a disputa leal e

representar a comunidade industrial e comercial em especial perante a Organização das Nações Unidas (COSTA, 2006).

O desígnio do *Incoterms* é prover um conjunto de regras internacionais para a interpretação dos termos mais comuns empregados no comércio internacional. Assim, as dúvidas quanto à interpretação dos termos em diferentes países, possam ser evitadas, ou, pelo menos, minimizadas (MURTA, 1995).

Os *Incoterms* são um conjunto de regras aplicáveis internacionalmente visando conciliar e assim facilitar a interpretação de termos comerciais normalmente aproveitados na compra e venda internacional. Desta forma os *incoterms* estabelecem um conjunto padrão de definições e regras práticas e neutras, por exemplo, onde o vendedor deve entregar a mercadoria, quem deve pagar pelo frete e quem é o responsável pela contratação do seguro (COSTA, 2006).

Os *incoterms* foram instituídos pela Câmara de Comércio Internacional (CCI), tendo sido divulgada a primeira versão em 1936, revisões mais tarde em 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 e 2000, e a mais recente (WERNECK, 2008).

Como os *Incoterms* simplificam os contratos de compra e venda internacionais, são comumente chamados “cláusulas de preço”. Isto porque cada termo define os elementos que fazem a composição do preço da mercadoria, elementos esses que se acrescentam ao custo de produção, resumindo, os *Incoterms* explicitam quem contrata e paga o serviço de transporte, o seguro e as despesas aduaneiras, o local onde a mercadoria será entregue e a quem cabe a responsabilidade no caso de perda, dano ou demora na entrega da carga (COSTA, 2006).

Os *Incoterms* são 13, compostos por três letras maiúsculas: EXW, FCA, FAZ, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DAF, DES, DEQ, DDU e DDP. Qualquer que seja o *incoterm* escolhido pelas partes, é obrigação do vendedor (exportador) fornecer a mercadoria e a fatura comercial (ou documento equivalente), e do comprador (importador) pagar o preço no tempo determinado (WERNECK, 2008).

O ponto a analisar é o local onde a mercadoria será entregue pelo vendedor ao comprador, e quem sustentará o pagamento do transporte principal. Com base nas decisões os *Incoterms* são repartidos em quatro grupos, concebidos pelas iniciais: grupo E na partida, F transporte principal não pago, C transporte principal pago, D na chegada, (WERNECK, 2008).

2.7.1 EXW - Ex Works

Este é o *Incoterm* com as menores obrigações para o vendedor, a mercadoria deve estar disponibilizada pelo comprador, não desembaraçada para a exportação, em seu próprio estabelecimento, fábrica ou armazém, devidamente embalado no momento em que esta é transferida ao comprador (WERNECK, 2008).

A mercadoria é colocada à disposição do comprador no estabelecimento do vendedor, ou em outro local designado que pode ser a fábrica, armazém dentre outros, não desembaraçada para exportação e não carregada em qualquer veículo transportador, representa a mínima obrigação para o vendedor, o comprador arca com todos os custos e riscos envolvidos com a retirada da mercadoria do estabelecimento do vendedor, o termo EXW pode ser empregado em qualquer modalidade de transporte (COSTA, 2006).

2.7.2 FCA - Free Carrier

O vendedor se dispõe a colocar a mercadoria à disposição do importador no local de entrega combinado, no momento da entrega, todos os riscos são transferidos do vendedor ao comprador (WERNECK, 2008).

A mercadoria é disponibilizada a um transportador internacional apontado pelo comprador, livre e desembaraçada para a exportação em local determinado, neste momento termina a responsabilidade do vendedor, o comprador pode indicar outra pessoa que não seja o transportador para receber a mercadoria, este termo FCA pode ser empregado em qualquer modalidade de transporte (COSTA, 2006).

2.7.3 FAS - Free Alongside Ship

Este *Incoterm* é de uso particular para o modal aquaviário. O vendedor deve disponibilizar a mercadoria no cais do porto de embarque, ao lado do navio, neste momento a mercadoria é transferida ao comprador, pertencendo ao comprador às despesas de carregamento, contratação e o pagamento do transporte desde esse porto. No momento da entrega da mercadoria, todos os riscos são assumidos pelo comprador (WERNECK, 2008).

Livre no costado do navio, a mercadoria é disponibilizada ao transportador internacional apontado pelo vendedor, no momento em que a carga é colocada ao lado do navio transportador termina a responsabilidade do vendedor, a partir deste momento os riscos e custos decorrem por conta do comprador, o vendedor é responsável pelo desembarço da mercadoria para a exportação, este termo FAS pode ser empregado para transporte aquaviário, marítimo fluvial ou lacustre (COSTA, 2006).

2.7.4 FOB - *Free on Board*

Este *Incoterm* é de uso privativo para o modal aquaviário. O vendedor deve dispor a mercadoria dentro do navio no porto de embarque, momento em que esta é transferida ao comprador, sendo este o responsável por todas as despesas futuras. Após a mercadoria cruzar a murada do navio, todos os riscos correm por conta do comprador (WERNECK, 2008).

Livre a bordo, a mercadoria é disponibilizada a um transportador internacional recomendado pelo comprador, a responsabilidade do vendedor cessa quando a mercadoria cruza a murada do navio no porto de embarque e deste momento em diante o comprador assume toda a responsabilidade em relação à perda e danos, a responsabilidade pelo desembarço de exportação corre por conta do vendedor, e este termo FOB é utilizado exclusivamente no transporte aquaviário marítimo, fluvial ou lacustre (COSTA, 2006).

2.7.5 CFR - *Cost and Freight*

Este *Incoterm* é também de uso característico para o modal aquaviário. O vendedor deve dispor a mercadoria dentro do navio no porto de embarque, momento em que esta é transferida ao comprador. Quando da entrega, ou seja, após a mercadoria cruzar a murada do navio, todos os riscos são transferidos para o comprador (WERNECK, 2008).

Custo e frete, o vendedor é responsável pela contratação do transporte, ele não assume os riscos por perdas e danos às mercadorias ou custos adicionais de eventos sobrevividos após o embarque, o vendedor arca com o pagamento dos custos para botar da mercadoria a bordo do navio, o vendedor é responsável pelo

pagamento do frete até o porto de destino, pelo desembarço de exportação, no momento que a mercadoria cruza a amurada do navio a responsabilidade passa para o comprador, para evitar problemas aconselha-se o comprador a contratar e pagar o seguro da mercadoria, este termo CFR pode ser utilizado exclusivamente no transporte aquaviário marítimo, fluvial ou lacustre (COSTA, 2006).

2.7.6 CIF - *Cost, Insurance and Freight*

Este *Incoterm* é também de uso particular para o modal aquaviário. O vendedor disponibiliza a mercadoria dentro do navio no porto de embarque, momento em que esta é transferida ao comprador, e pagar o frete e o seguro até o porto de destino. São de responsabilidade do comprador as despesas de desembarque e de transito durante o transporte, se não estiverem compreendidas no contrato de transporte. Quando a mercadoria cruzar a amurada do navio, todos os riscos são transferidos para o comprador (WERNECK, 2008).

Custo, seguro e frete, o vendedor é responsável pela contratação do transporte, ele não assume os riscos ou custos ocorridos após o embarque. No momento em que a mercadoria cruza a amurada do navio a responsabilidade passa para o comprador e este deve receber a mercadoria no porto de destino e daí em diante torna-se responsável por todas as despesas (COSTA, 2006).

O desembarço para exportação corre por conta do vendedor, o vendedor deve contratar e pagar o prêmio de seguro do transporte principal, o seguro pago pelo vendedor tem cobertura mínima, por essa razão cabe ao comprador ponderar a necessidade da contratação de seguro complementar, o vendedor é responsável pelo pagamento dos custos e do frete necessários para transportar a mercadoria até o porto de destino, este termo CIF pode ser usado exclusivamente no transporte aquaviário marítimo, fluvial ou lacustre (COSTA, 2006).

2.7.7 CPT - *Carriage paid to*

O vendedor deve disponibilizar a mercadoria ao transportador, momento em que esta é transferida ao comprador, e pagar frete até o local do destino, incidindo sobre o comprador as futuras obrigações. Quando a mercadoria cruzar a

amurada do navio, todos os riscos são transferidos para o comprador (WERNECK, 2008).

Transporte pago até, o vendedor é responsável pela contratação do transporte, ele não assume riscos por perdas, danos às mercadorias ou custos adicionais depois do embarque, o vendedor contrata e paga o frete para o transporte da mercadoria até o local de destino acordado, a partir do momento em que a mercadoria é disponibilizada a custódia do transportador cessa a responsabilidade do vendedor, o vendedor é responsável pelo desembaraço para exportação. Este termo CPT é comumente empregado em qualquer modalidade de transporte (COSTA, 2006).

2.7.8 CIP - *Carriage and insurance paid to*

O vendedor deve entregar a mercadoria ao transportador, pagar frete e o seguro até o local acordado, incidindo sobre o comprador as futuras obrigações. Após a mercadoria cruzar a amurada do navio, todos os riscos são transferidos para o comprador (WERNECK, 2008).

Transporte e seguros pagos até, o vendedor é responsável pela contratação do transporte, ele não assume riscos por perdas, danos as mercadorias ou custos decorridos após o embarque, as responsabilidades são as mesmas do CPT, adicionadas somente pela contratação e pagamento do seguro até o destino, a responsabilidade do vendedor termina a no momento em que a mercadoria é disponibilizada para o transportador, este termo CIP pode ser empregado em qualquer modalidade de transporte (COSTA, 2006).

2.7.9 – DAT – *Delivered at Terminal*

De acordo com SRF (2011, p.01) a entrada em vigência da resolução CAMEX nr. 21, de 07 de abril de 2011, normatizando o assunto, a partir do dia 16/05/2011 serão implantadas as seguintes alterações implementadas no SISCOMEX IMPORTAÇÃO:

[...] Deixam de existir os termos DAF, DES, DEQ e DDU: Estes termos não aparecem mais como opção para o Importador na elaboração e registro de DIs, mas continuam existindo nas consultas e retificações de declarações e LI's já registradas. Estes termos serão substituídos por 2 novos termos: DAT

e DAP, conforme descrito no próximo item. Será possível efetuar o registro de DI para LI já registrada com termo extinto.

DAT – *Delivered at Terminal*, entregue no terminal designado no porto ou no local de destino. A responsabilidade do vendedor termina no momento em que a mercadoria é posta à disposição do comprador, no período contratado e na data específica, em um local destinado como cais armazém terminal de contêineres dentre outros, descarregada do veículo transportador, mas sem estar desembaraçada para importação (SRF, 2011).

2.7.10 – DAP – *Delivered at Place*

DAP *Delivered at Place*, entregue no local de destino designado. O vendedor finaliza suas obrigações e sua responsabilidade termina no momento em que a mercadoria é colocada a disposição do comprador, dentro do período contratado e na data específica, em um local previamente destinado que não seja um terminal, pronta para ser descarregada do veículo transportador, mas sem estar desembaraçada para importação (SRF, 2011).

2.8 EMBALAGEM

A principal preocupação da logística está em evitar o dano durante o manuseio do produto, deste modo o objetivo da embalagem abrange o consumidor com o objetivo de proteger o produto, visa também aumentar a eficiência na distribuição e manuseio do produto, sem contar o papel preponderante de marketing na divulgação do produto (BALLOU, 2006).

Para se ter um bom resultado em decorrência do design da embalagem é indispensável atender alguns pontos chaves dos quais destacamos como conhecer o produto, o consumidor, o mercado, a concorrência, conhecer tecnicamente a embalagem a ser desenhada, reconhecer os objetivos mercadológicos, traçar uma estratégia para o design, agir interligado com a indústria e fazer a revisão final do produto (MESTRINER, 2002).

O mundo da embalagem é o mundo do produto, da indústria e do marketing. O design da embalagem tem a responsabilidade de transmitir tudo àquilo que o consumidor não vê, no sentido amplo, além das funções básicas ela

desempenha uma série de funções e papéis nas empresas e na sociedade, elas vêm acompanhando as transformações e se renovando a cada dia com novas tecnologias, materiais e equipamentos (MESTRINER, 2002).

Abaixo destaca-se de uma forma mais generalizada e para um melhor entendimento as funções agregadas a embalagem.

FUNÇÕES PRIMÁRIAS	Conter / Proteger / Transportar
ECONÔMICAS	Componente do valor e do custo de produção Matérias Primas
TECNOLÓGICAS	Sistemas de acondicionamento Novos materiais
MERCADOLÓGICAS	Conservação de produtos Chamar a atenção Transmitir informação Despertar desejo de compra Vencer a barreira do preço
CONCEITUAIS	Construir a marca do produto Formar conceito sobre o fabricante Agregar valor significativo ao produto
COMUNICAÇÃO E MARKETING	Principal oportunidade de comunicação do produto Suporte de ações promocionais
SOCIOCULTURAL	Expressão de cultura e do estágio de desenvolvimento de empresas e países
MEIO AMBIENTE	Importante componente do lixo urbano Reciclagem / tendência mundial

QUADRO 1: Amplitude da Embalagem.

FONTE: MESTRINER (2002, p. 78).

Com exceção de produtos transportados a granel, como no caso de matérias-primas, o embalamento serve para vários objetivos, como, facilitar o manuseio e armazenagem, melhorar a utilização do equipamento de transporte e proteger o produto dentre outros (BALLOU, 2007).

De acordo com Moura (1997, p. 9), a embalagem pode ser definida como,

“[...] sendo o sistema integrado de materiais e equipamentos com que se procura levar os bens e produtos às mãos do consumidor final, utilizando-se dos canais de distribuição e incluindo métodos e uso e aplicação do produto. Também pode ser um elemento ou conjunto de elementos destinados a envolver, conter e proteger produtos durante sua movimentação, transporte, armazenagem, comercialização e consumo.

Toda embalagem deve estar adequada ao seu conteúdo, resistente suficientemente para suportar todo processo de armazenagem, transferência, dependendo assim da embalagem prestar o serviço de integridade da mercadoria

(RODRIGUES, 2003).

2.8.1 Embalagem Primária

Neste primeiro caso têm-se as embalagens primárias ou para consumo, destinadas à exposição e venda do produto ao consumidor final. Coloridas, atrativas, belas, bem desenhadas, são atributos utilizados para chamar atenção e passar alguma informação para facilitar o processo de venda, como o preço da mercadoria ou código de barras (WERNECK, 2007).

As legislações nacionais costumam adotar alguns requisitos para essas embalagens, sendo assim as mesmas precisam apresentar informações do produtor ou importador, quantidade de produto, composição, especificações técnicas, contra-indicações quando aplicáveis, podendo determinar o uso de certos tipos de cores ou ainda padronizar certas quantidades (WERKECK, 2007).

Embalagem primária é aquela que contém o produto como vidro, lata, plástico, sendo a medida da produção e do consumo, também pode ser unidade de venda a varejo (MOURA, 1998).

2.8.2 Embalagem Secundária

Neste segundo caso temos as embalagens secundárias ou de transporte, que têm o objetivo específico de proteger e unitizar a mercadoria que se encontra em sua embalagem primária facilitando deste modo sua armazenagem e transporte (WERNECK, 2007).

Na prática com o desenvolvimento do marketing todas as embalagens servem para tanto proteger como também como forma de divulgação, senão do produto pelo menos da marca do produtor (WERNECK, 2007).

Embalagem secundária é o próprio acondicionamento que protege a embalagem primária, como por exemplo, em uma bandeja de cartão para se colocar caixas de leite longa vida (MOURA, 1998).

2.9 UNITIZAÇÃO DE CARGAS

É a denominação do processo de agregar volumes fracionados em uma única unidade de carga, com o objetivo de diminuir esforços, reduzir custos,

maximizar a eficiência na movimentação e assegurar a inviolabilidade da carga durante todo o trajeto da origem até o seu destino final (RODRIGUES, 2003).

A carga unitizada comporta um conceito bem simples: diversos volumes de mercadorias agrupadas de modo a constituírem “unidades” de tipos e formatos padronizados que passam a ser transportados mecanicamente ou com auxílio de máquinas próprias para o transporte, eliminando assim o manuseio desnecessário que a carga solta propicia (MOURA, 1998).

A unitização de cargas é o nome dado ao agrupamento de cargas em uma mesma unidade adequada para armazenagem, movimentação e posterior transporte e que dependendo dos equipamentos de transporte podem ser agrupados em uma ou mais cargas. Os mais práticos equipamentos usados no transporte marítimo são *containers* e os *pallets* (KEEDI, 2004).

2.9.1 Pré-lingagem

Também conhecida como acintamento ou amarração, é o envolvimento da carga por redes especiais (*slings*) ou cintas com alças soltas preparadas de forma adequada para sua movimentação por içamento (CORTINÃS, 2000).

É o processo mais simples de unificação e consiste em juntar vários volumes de carga, principalmente sacos, caixas ou peças compridas como barras de ferro, troncos, dentre outros por uma linga, formando uma unidade de carga. Este tipo de unitização ocorre principalmente pela utilização de sacaria, que é a amarração por cintas com alças, formando lingas para o içamento da carga (MOURA, 1998).

2.9.2 Paletização

A paletização é a principal forma de unitização. Seu amplo emprego se dá em fábricas e armazéns, onde os materiais devem ser movimentados do estoque para o processamento, para outras áreas até aguardar o despacho para o armazém ou mesmo para o consumo final (MOURA, 1998).

Paletes são estruturas confeccionadas para facilitar a unitização, movimentação e armazenagem das mercadorias. Consistem em estrados simples fixados sobre vigas, de modo a permitir a entrada de garfos das empilhadeiras

(WERNECK, 2007).

É utilização de plataforma ou estrado que é justamente destinado a suportar carga, fixada por cintas que permite sua movimentação por vias mecânicas por meio de garfos (CORTIÑAS, 2000).

Paletes são estruturas, normalmente uma plataforma de apoio e acondicionamento da carga, com dimensões padronizadas, os tipos de paletes mais comuns são, palete ISO, estrado, plataforma, superfície moldada (MOURA, 1998).

Na figura a seguir apresentam-se os tipos padronizados de paletes, sua utilização varia de acordo com a carga a ser transportada, fica a critério do responsável da empresa a melhor escolha do palete que melhor lhe convier, o que tenha melhor qualidade e melhor preço, destaca-se o palete de face única da figura “I” como palete descartável, de baixo custo, leve e versátil.

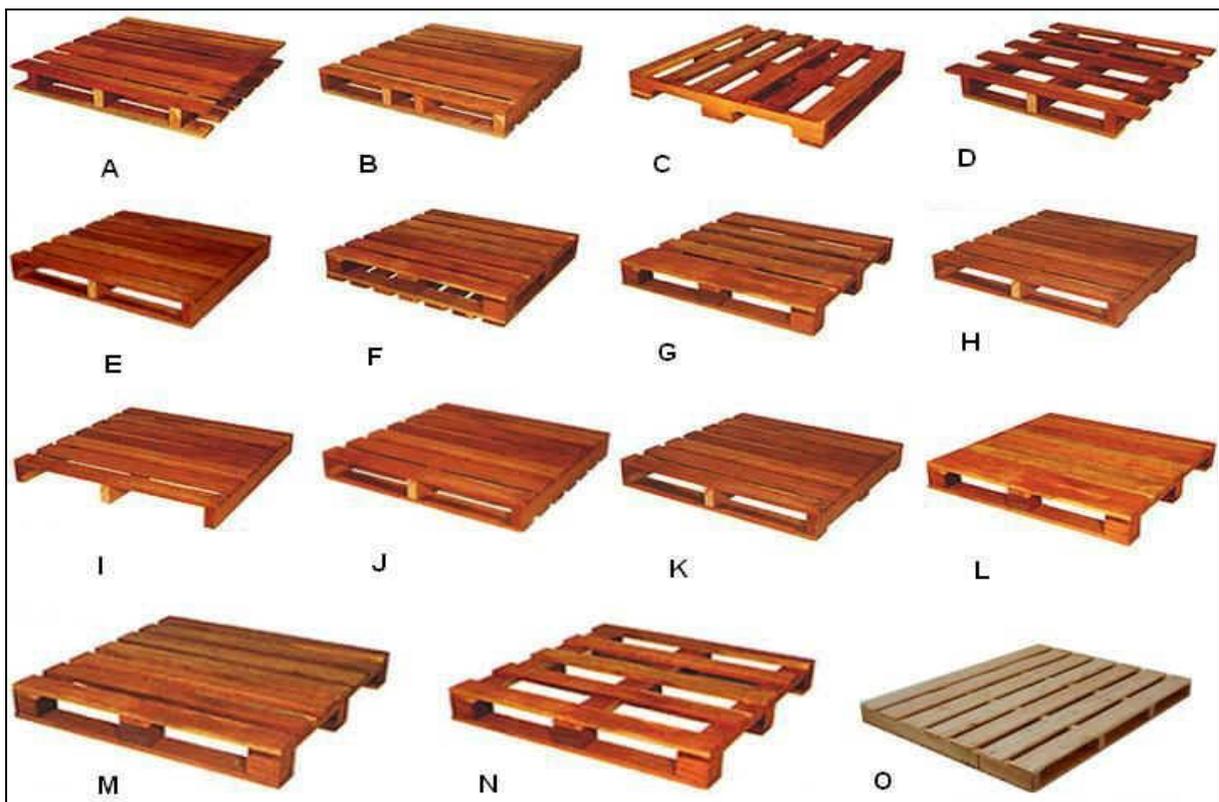


FIGURA 2: Tipos padronizados de paletes.

FONTE: GUIA LOG (2011, p. 01).

2.9.3 Containerização

A forma mais utilizada de unitização conseguida em sistemas modernos de distribuição é alcançada pelo uso de contêineres. Contêineres são grandes

caixas que podem ser transportadas em vagões ferroviários abertos, em caminhões, em navios ou em grandes aeronaves (BALLOU, 2007).

De acordo com Moura (1998 p. 231), contêiner é:

“[...] um contenedor de dimensões padronizadas, utilizado, no sentido de unitização para a consolidação ou a reunião de peças isoladas de um embarque. No sentido de containerização propriamente dito, o contêiner serve pra qualquer tipo de carga.

Contêiner é o equipamento cada vez mais utilizado no transporte internacional de carga sendo o grande responsável pelo aumento no volume de mercadorias comercializadas entre os países (KEEDI, 2004).

Os tipos de *containers* são os mais diversificados, porém, devem estar sempre de acordo com as padronizações internacionais, com a crescente unitização de cargas muitos tipos de *containers* foram sendo criados ao longo do tempo (KEEDI; MENDONÇA, 2000).

Segundo Werneck (2008, p.40), existe diversos tipos de contêineres, cada qual com sua utilidade, dentre os quais se destacam:

- a) Sem teto (*open top*), substituído por uma lona, para que possa ser carregado por cima, usando-se um guindaste;
- b) Sem lateral (*open side*), para que possa ser carregado pelo lado, quando as mercadorias são muito compridas;
- c) Ventilado (*ventilated*), com pequenas aberturas, para cargas que necessitam de ventilação, especialmente para que não acumulem umidade;
- d) Refrigerado (*reefer*), para cargas congeladas ou resfriadas, com equipamentos próprios de refrigeração;
- e) Para granel sólido (*bulk*), com abertura no teto (escotilhas), para o carregamento de mercadoria;
- f) Tanque (*tank*), para líquidos ou gases;
- g) Jaula (*livestock*), para animais vivos.

Os containers são padronizados pela ISO, possuem dimensões longitudinais de 10, 20 e 40 pés de comprimento, sua largura de 8 pés e altura de 8 ou 8 pés 6 polegadas. Existem contêineres de 45 e 48 pés de comprimento, mas sua abrangência é para algumas rotas específicas. Os contêineres de 20 pés são conhecidos pela sigla inglesa TEU *twenty-foot equivalent unit* e os de 40 pés pela sigla inglesa FEU *forty-foot equivalent unit* (SILVA; PORTO, 2003).

Comenta Keedi (2004 p. 40) quanto aos tipos de contêineres:

“[...] são de diversos tipos, desde totalmente fechados até totalmente abertos, passando por aqueles com falta de uma ou mais paredes e/ou teto, e apropriado às mais variadas cargas e tamanhos. Os fechados apresentam porta para colocação e retirada da carga, e podem ser *dry box* (para carga seca); *reefer* (frigorífico), nesse caso com equipamento embutido ou externo, esse acoplado à unidade; *ventilated* (ventilados), contendo

pequenas aberturas laterais para ventilação natural; *bulk* (graneleiro), com escotilhas no teto para ova da carga; e o *tank* (tanque), para líquidos e gases, este sendo sem portas e também com escotilhas. Como intermediários temos o *open top* (sem teto), e que é fechado com lona. Os abertos, e utilizados para cargas com excesso de altura ou lateral são: o *flat rack*, sem teto e paredes, apenas com as duas cabeceiras; e o *plataform* (plataforma), apenas com o piso, não tendo qualquer parede ou teto.

Contêiner é o equipamento cada vez mais utilizado no transporte internacional de carga. Ele é sem dúvida o grande responsável pelo grandioso aumento no volume de mercadorias comercializadas entre os países (KEEDI, 2004).

2.10 TIPOS DE CARGAS

Carga é a mercadoria, segundo a natureza, as cargas podem ser classificadas como: carga geral, granéis, frigorificada e perigosa (RODRIGUES, 2003).

Os transportadores lidam com carga e não mercadorias, que são geralmente protegidas por meio de embalagens apropriadas, de modo a estarem aptas para o embarque (CORTIÑAS, 2000).

2.10.1 Carga Geral

Carga geral é a denominação dada aos volumes acondicionados em sacos, fardos, caixas, cartões, engradados, amarrados e ou ainda em volumes sem embalagem, como veículo, blocos de pedra e maquinários industriais. A carga geral pode ser caracterizada também como carga especial, ou seja, são aquelas que exigem cuidados mais específicos como cargas de frigoríficos, cargas perigosas, plantas e animais (RODRIGUES, 2003).

Carga geral é a carga que é embarcada e transportada com acondicionamento, com identificação e contagem de unidades representada por itens avulsos embarcados separadamente de embrulhos, fardos, pacotes, caixas, sacos dentre outras (CORTIÑAS, 2000).

Denomina-se carga geral aquela carga que, embalada ou não, unitizada ou não, sem ser granel, não foi colocada dentro de contêineres, pode-se dizer que café em grão não embalado é granel, já se o mesmo café em grão for embalado

torna-se uma carga geral (WERNECK, 2007).

2.10.2 Carga a Granel

Carga a granel também considerada carga homogênea, não necessita de acondicionamento específico, se apresenta na forma de sólidos, líquidos e gasosos, são compreendidos pelas cargas que não são acondicionadas, em outras palavras sem embalagem, sem invólucro (RODRIGUES, 2003).

Alguns produtos possuem características especiais e movimentam-se em grandes volumes, tornando-se economicamente viável que o seu transporte e manuseio sejam efetuados sem nenhum tipo de embalagem, alguns exemplos, carvão, petróleo, areia, grãos (BALLOU, 2007).

O transporte a granel foi facilitado pelo grande tamanho dos navios petroleiros, barcaças e trens unitários. Entretanto métodos eficientes para o manuseio da carga e descarga nesses veículos demonstraram grande importância na redução de custos e no tempo de preparação da carga para transporte (BALLOU, 2007).

2.10.3 Carga frigorificada

Carga frigorificada é aquela que necessita em sua essência conservar a qualidade do produto durante o transporte, em muitos de seus casos a carga precisa ser refrigerada ou congelada, como frutas frescas, pescados, carnes, frangos (CORTIÑAS, 2000).

2.10.4 Carga Perigosa

Carga perigosa é aquela que, por causa de sua natureza, pode oferecer risco de acidentes leves ou graves, prejudicar e ou danificar cargas ou meios de transporte e ou ainda gerar riscos para pessoas (CORTIÑAS, 2000).

São cargas que oferecem perigo, e como tal devem ser devidamente sinalizadas externamente e separadas o tanto quanto possível das demais, tal sinalização se faz pela aposição de etiquetas padronizadas internacionalmente. Sua armazenagem, seja ela em terra, seja a bordo de navio ou veículo transportador

deverão estar dispostas de modo a reduzir o risco de acidentes (WERNECK, 2007).

2.10.5 Principais Características das Cargas

Cada carga possui sua própria característica as quais segundo Rodrigues (2003), influencia diretamente na composição do custo do frete e pode ser medida através do:

- a) Peso é o que vai determinar qual o equipamento e capacidade do mesmo para movimentar a mercadoria;
- b) Volume é o determina qual o espaço a ser ocupado nos armazéns, nas fábricas, nos pátios e nos equipamentos de transporte;
- c) Dimensões que por inúmeras razões, principalmente quanto ao comprimento, podem requisitar cuidados especiais para sua movimentação que podem ser na ordem de equipamentos especiais ou implementos;
- d) Valor é o que determina o limite da responsabilidade pela incidência de avarias e ou faltas;
- e) Fragilidade é a possibilidade de o produto estragar, perecer, deteriorar seja pelo manuseio seja pelo transporte de tal modo que requer um cuidado especial.

2.10.6 Principais Riscos Sofridos pela Carga

A mercadoria precisa ser devidamente embalada para a proteção contra, perecimento, vazamento, queda, choque, avaria, corrosão, contaminação, ação do tempo, humidade dentre outros. Deverá ser acondicionada para suportar os vários manuseios que irá sofrer desde a produção até o consumo final (KEEDI; MENDONÇA, 2000).

Segundo Rodrigues (2003), no processo de movimentação, transporte e armazenagem a carga passa pelos seguintes riscos:

- a) Riscos mecânicos: vibração, trepidação, frenagens, compressão, oscilações, atrito e impactos;
- b) Riscos físicos: manuseio de equipamentos, implementos inadequados, empilhamento e armazenagem incorreta;

- c) Riscos químicos: combustão espontânea, baixo ponto de fulgor, oxidação, compatibilidade, combinação e manchas;
- d) Riscos climáticos: calor, frio, condensação, salinidade, umidade e mofo;
- e) Riscos contaminantes: deteriorização, manchas, odores e infestações por vetores;
- f) Riscos Humanos: embalagem insuficiente ou inadequada (vício próprio), imperícia ou negligência no manuseio, dolo, roubos e furtos;
- g) Riscos imponderáveis: acidentes fortuitos.

Diversos aspectos devem ser considerados como a conservação da mercadoria e os modos de distribuição durante o todo o processo de transporte que envolve desde a coleta da mercadoria em um determinado local e a entrega em outro local específico (KEEDI; MENDONÇA, 2000).

2.11 CONTRATOS

O contrato trata-se de acordo de vontades, que se destina a estabelecer ou regulamentar interesses, no mesmo sentido é o entendimento da professora Roxana Cardoso Brasileiro Borges, conforme segue:

“(...) os contratos são acordos feitos com base na vontade das partes e na autorização jurídica, capazes de criar, regular, modificar ou extinguir relações jurídicas de conteúdo patrimonial”.

Dentre os contratos têm-se o contrato de compra e venda que é um contrato, celebrado por duas pessoas, sendo que uma delas, o vendedor, assume o compromisso de entregar a mercadoria à outra, o comprador, que por sua vez também se compromete a pagar o preço à primeira (WERNECK, 2008).

Já o contrato de prestação de serviços é um contrato, também entre duas pessoas, na qual o vendedor compromete-se a prestar um serviço à outra, o comprador por sua vez se compromete a pagar o preço à primeira (WERNECK, 2008).

2.11.1 Contrato Internacional

Para o direito comercial, contrato internacional é aquele que pode sofrer a aplicação de normas de dois ou mais estados. No Brasil, o contrato internacional é regulado pela lei do país em que ele foi constituído (SEGRE, 2007).

Contratos internacionais podem ser definidos como um acordo de vontades que está sumariamente sujeito a dois ou mais sistemas jurídicos estrangeiros (SEGRE, 2007).

Em um contrato de transporte internacional informações básicas devem fazer parte tais como: lugar e data de assinatura, nome e endereço do transportador, do embarcador, (exportador, importador e intermediário) e do consignatário, lugar e data em que a mercadoria foi recebida pelo transportador o local de entrega (GILBERTONI, 1998).

2.11.2 Contrato de Transporte Marítimo Internacional – *Bill of Lading*

O papel principal do contrato de transporte marítimo internacional é servir como instrumento de vinculação jurídica entre dois ou mais sujeitos com vontades diferentes, este contrato tem objetivo de fornecer segurança e se necessário respaldo legal (GILBERTONI, 1998)

O instrumento jurídico que representa o contrato de transporte marítimo é o *Bill of Lading* (B/L) ou Conhecimento de Carga Marítimo. O B/L deve estar de acordo com os requisitos do art. 575 do Código Comercial. (AMARAL, 2004).

De acordo com Código Comercial Brasileiro (2008, p.137) o artigo 545, o conhecimento deve ser datado, e declarar: 1. o nome do capitão, e o do carregador e consignatário (podendo omitir-se o nome deste se for à ordem), e o nome e porte do navio; 2. a qualidade e a quantidade dos objetos da carga, suas marcas e números, anotados à margem; 3. o lugar da partida e o do destino, com declaração das escalas, havendo-as; 4. o preço do frete e primagem, se esta for estipulada, e o lugar e forma de pagamento; 5. a assinatura do capitão (art. 577), e a do carregador.

2.11.3 Contrato de Afretamento

Neste contrato de fretamento o armador disponibiliza ao afretador os serviços do navio, mediante o pagamento do frete. O instrumento contratual neste tipo de contrato é o *charter party* (carta de fretamento), tal instrumento deve apresentar: o nome e a capacidade de carga da embarcação, o nome do capitão, o nome do armador e do afretador, o local e data combinada de carga e descarga, o preço do frete, o *demurrage* ou a indenização em caso de atraso (GILBERTONI, 1998).

A prova do transporte marítimo de acordo com o ordenamento jurídico pátrio se dá por escrito, como expressamente informa o art. 566 do Código Comercial Brasileiro (RAPHAEL, 2003).

O Código Comercial Brasileiro em seu artigo 566, disciplina o contrato de fretamento da seguinte forma:

“O contrato de fretamento de qualquer embarcação, quer seja na sua totalidade ou em parte, para uma ou mais viagens, quer seja à carga, colheita ou prancha, o que tem lugar quando o capitão recebe carga de quantos se apresentam, deve provar-se por escrito. No primeiro caso o instrumento, que se chama *carta partida* ou *carga de fretamento*, deve ser assinado pelo fretador e afretador, e por quaisquer outras pessoas que intervenham no contrato, do qual se dará a cada uma das partes um exemplar; no segundo, o instrumento chama-se *conhecimento*, e basta ser assinado pelo capitão e o carregador. Entende-se por fretador o que dá, e por afretador o que toma a embarcação a frete”.

Contrato de fretamento é um contrato celebrado entre fretador e afretador, o afretador (o proprietário e ou armador) se obriga à dispor para o afretador os serviços do navio, e o próprio espaço do navio sob o pagamento de frete. Trata-se de um contrato de meios, isto é, em que o proprietário/armador do navio o cede o mesmo ao fretador e este o poderá usar de diversas maneiras. Por exemplo, o contrato de afretamento pode ser por viagem, a prazo ou a casco nu, e tem como instrumento contratual a carta de fretamento, denominada carta-partida, *charter party* (AMARAL, 2004).

2.12 REGIMES CONTRATUAIS – LOCAL DE OPERAÇÃO

Vários são os termos utilizados nos regimes contratuais no transporte marítimo, a seguir apresenta-se os termos mais utilizados, *house to house*, *pier to pier*, *pier to house*, *house to pier* e suas definições.

2.12.1 House to House

House to house, denominação utilizada quando a mercadoria é retirada no pátio do exportador e entregue no pátio do importador (AMARAL, 2004).

Denota que a mercadoria será recebida pelo transportador no seu local do exportador e desta forma liberada no destino final no lugar solicitado pelo consignatário (RODRIGUES, 2003).

2.12.2 Pier to Pier

Pier to pier, ou seja, de porto a porto, Pode se ter também as variações *Pier do House* ou *House to Pier*, o que se torna dependente aqui é unicamente o que celebrado entre as partes (AMARAL, 2004).

Esta expressão Porto a Porto exprime que antes do transportador principal (maior percurso) estar de posse da mercadoria, já houve um transporte anterior, e que normalmente haverá um transporte adicional antes do consignatário receber a carga (RODRIGUES, 2003).

2.12.3 Pier to House

O termo Porto na Origem denota que já houve um transporte antes do recebimento da mercadoria pelo transportador principal e que este, após seu recebimento deverá entregar no seu destino final (RODRIGUES, 2003).

2.12.4 House to Pier

Situação inversa à anterior. O transportador principal coletará a mercadoria no seu local de origem e entregará em um local acordado, destaca-se que provavelmente existirá um transporte adicional antes do consignatário receber a mercadoria (RODRIGUES, 2003).

2.13 REGIMES COTRATUAIS – OVA E DESOVA

Entende-se como responsabilidade da operação apenas a definição de qual parte será responsável pela estufagem e desova do contêiner (GILBERTONI, 1998).

Além do emprego a que menciona o termo FCL, o mesmo também pode significar *full container load*, um container totalmente cheio, já o termo LCL – *less than a container load*, o container não está totalmente lotado, ambos os termos então representam a física ocupação do container (KEEDI, 2008).

Destaca Paula (2007) sobre a responsabilidade pela operação:

- a) FCL/FCL: ova é responsabilidade do exportador e a desova, do importador;
- b) FCL/LCL: ova é responsabilidade do exportador e a desova, do armador;
- c) LCL/FCL: ova deve responsabilidade do armador e a desova, pelo importador;
- d) LCL/LCL: ova e desova serão de responsabilidade do armador.

2.14 TERMOS DO FRETE MARÍTIMO

Comenta ainda Raphael (2003) sobre os termos básicos:

- a) F – *FREE*: livre de despesa para o armador;
- b) I - *IN*: no embarque;
- c) O – *OUT*: no desembarque;
- d) S – *STOWED*: estivado;
- e) T – *TRIMMED*: rechegado;
- f) L – *LINER TERMS*: termos de linha.

Segundo Raphael (2003, p.60), as despesas decorrentes do recebimento da carga a bordo, estiva, transporte e entrega ao porto de destino podem ficar por conta do exportador, importador, e transportador e os termos de frete mais utilizados são:

- a) FO - *FREE OUT*: Despesa com o carregamento por conta do armador;
- b) FI - *FREE IN*: Despesas com a descarga por conta do armador;
- c) LIFO - *LINER IN FREE OUT*: carregamento por conta do armador e

- descarga e descarga por conta do afretador;
- d) FIO – *FREE IN AND OUT*: Despesas com carregamento por conta do afretador;
- e) FIOS – *FREE IN AND OUT STOWED*: Despesas com carregamento por conta do afretador;
- f) FIOT – *FREE, OUT AND TRIMED*: o armador fica livre de despesas com o carregamento, recheio e descarga;
- g) FIS – *FREE IN AND STOWED*: o armador fica livre de despesas com o carregamento e com a estivagem;
- h) FIST – *FREE IN, STOWED AND TRIMED*: o armador fica livre das despesas com o carregamento, estivagem e recheio;
- i) FILO – *FREE IN LINER OUT* e FISLO / *FREE IN STOWED LINER OUT*: o armador fica livre das despesas com o carregamento, mas as de descarga correm por sua conta;
- j) FISLO – *FREE IN AND STOWED, LINER OUT*: o armador fica livre das despesas com o carregamento e a estivagem, ficando a descarga por sua conta.

Rechegar é a operação de espalhar a carga a granel sólida por todo o compartimento: no embarque ao ser despejado no porão o granel sólido fica em forma de cone e precisa ser desfeito desta forma ele é espalhado para que fique na mesma altura (GILBERTONI, 1998).

2.15 O CONHECIMENTO DE CARGA – *BILL OF LADING*

É o principal documento que é utilizado para formalizar um contrato de transporte marítimo de linha regular, tal contrato deve conter necessariamente toda a informação para a realização do transporte e especificar as responsabilidades das partes envolvidas (VIERA, 2002).

Segundo Werneck (2006, p.26), o conhecimento de carga, também chamado de conhecimento de embarque, ou ainda conhecimento de transporte tem como finalidades:

- a) Descrever o que é a mercadoria, incluindo peso, quantidade de volumes, características físicas, marcas;
- b) Definir quem é o dono da mercadoria; pode ser nominal ou à ordem, isto é, sem identificar o dono – neste caso o dono é aquele que está com a posse do conhecimento;
- c) informar quem deve ser avisado quando a carga chegar ao seu destino;
- d) definir o transporte em si, de onde (local de embarque), para onde (local de destino) e por quanto (valor do frete).

Manifesto de carga é o documento que detalha todos os conhecimentos com a mesma origem e destino. Identifica o veículo, origem, destino, números de conhecimentos, consignatários e mercadorias. As cargas embarcadas após o

encerramento do manifesto são registradas no manifesto complementar (WERNECK, 2007).

O conhecimento de embarque marítimo *Bill of Lading B/L* é o documento que comprova o de recebimento da carga pelo armador devendo ser entregue ao embarcador. Este documento é emitido após o embarque da mercadoria, regra geral é assinado por procuração pelo agente marítimo ou pelo comandante da embarcação (KEEDI, 2008).

Já que o conhecimento de carga representa um contrato de transporte de cargas entre o armador e o embarcador, o mesmo tem função de recibo de carga entregue ao armador e um título de crédito e como o título de crédito pode trocar de mãos além de ser um documento para resgatar a carga. Em outras palavras ele pode ser consignado na sua emissão, as empresas ou pessoas que não necessariamente serão os futuros dono da carga. Mais tarde para fins de despacho aduaneiro, ele é endossado ao importador final (KEEDI, 2008).

2.15.1 Master B/L e House B/L

De acordo com Coimbra (2004, p.95), o transportador emite um único conhecimento de carga genérico,

Que é denominado de *Master B/L*, para mercadorias destinadas a diversos importadores no país, que contrataram a carga com um embarcador que as consolidou, em geral em um único contêiner, constando como consignatário seu agente consolidador no Brasil, o qual procede a desconsolidação e libera, para os importadores, os Conhecimentos de Carga específicos, agregados, denominados *House B/L*, os chamados “filhotes”, que são os Conhecimentos de Carga originais que deram origem ao *Master B/L*.

2.15.2 Freight Prepaid

Declaração conhecida como *freight prepaid*, frete pago, este frete deverá ser pago no momento da contratação do frete (VAZQUES, 2002).

2.15.3 Freight Collect

Declaração conhecida como *freight collect*, frete pago, deverá ser pago no momento da chegada da mercadoria no porto de destino (VAZQUES, 2002).

2.15.4 Formas de Emissão do BL

São diversas as suas formas de emissão. Segundo Raphael (2003), destacas as seguintes:

- a) Conhecimento Nominativo - *Straight Bill of Lading*: é o conhecimento nominativo propriamente dito, pois consta o nome do destinatário;
- b) Conhecimento À ordem - *Order Bill of Lading*: é o que permite endosso, ou seja, a transferência de um título nominativo com cláusula “à ordem”; endossante é a pessoa que deseja transferir a propriedade por endosso e o endossatário para quem é transferida a propriedade da mercadoria.
- c) Conhecimento Não à ordem: é o que não pode ser endossado, não obstante a mercadoria possa ser negociada; a sua transmissão é feita segundo as regras do Código Civil para a cessão de créditos e direitos; para fins de identificação são carimbadas as palavras *Non Negotiable*.

2.15.5 Quanto à Existência ou não de Ressalvas no BL

Segundo o mesmo autor Vieira (2002), quanto á existência ou não de ressalvas o conhecimento de embarque pode ser:

- a) Limpo - *Clean Bill of Lading*, quando no documento não constar nenhuma ressalva no que se refere ao estado aparente das mercadorias, descrição, números, marcas;
- b) Ou sujo - *Dirty, Unclean, Foul ou Claused B/L*, termo utilizado para expressar algum tipo de ressalva.

2.15.6 Quanto à forma do transporte do BL

Contribui ainda o mesmo autor Vieira (2002), quanto á forma do transporte os conhecimentos subdividem-se em:

- a) Direto, regular ou ordinário - *Direct, Regular or Ordinary B/L*: utilizado nos casos em que não há transbordo entre os portos de origem e destino;
- b) Com transbordo - *Transshipment Bill of Lading*: ou seja, há transbordo entre os portos de origem e destino;
- c) Segmentado: nome dado quando cada transportador é responsável pela parte do transporte que ele mesmo é responsável. No conhecimento deve constar os dados de todos os transportadores intermediários que foram contratados pelo transportador principal;
- d) Combinado ou multimodal - *Combined or Multimodal Transport Bill of Lading*: o emitente do B/L responde de maneira direta pela totalidade das fases deste transporte, mesmo que não foram realizadas por ele.

2.15.7 Quanto à Extensão do BL

Quanto à extensão do documento, o B/L poderá ser completo ou regular - *Long form Bill of Lading*, ou de forma abreviada *Short Form Bill of Lading* (VIEIRA, 2002).

2.15.8 Quanto ao Embarque BL

Quanto ao embarque, poderá mencionar a expressão “recebido para embarque” (*Received for Shipment Bill of Lading*) ou “embarcado” (*Shipped Bill of Lading*), esta situação é comum para o reconhecimento do efetivo embarque da mercadoria, desta forma constitui-se o conhecimento pleno (VIEIRA, 2002).

2.15.9 Conteúdo do Conhecimento de Embarque

Segundo Viera (2002, p.46), no conteúdo do conhecimento de embarque deverá constar os seguintes dados,

- a) A natureza geral das mercadorias; as marcas essenciais necessárias à sua identificação; uma declaração expressa se for o caso, de que a mercadoria é perigosa, o número de volumes e o peso da mercadoria, de acordo a descrição feita pelo embarcador;
- b) O estado aparente das mercadorias (a cláusula *clean on board* indica que

as mercadorias estão em bom estado aparente, de acordo com as marcas e numeração fornecidas pelo embarcador);

- c) O nome e o endereço do transportador;
- d) O nome do embarcador;
- e) O nome do destinatário;
- f) O porto de carga e a data em que o transportador recebeu as mercadorias;
- g) O porto de descarga;
- h) O número de originais do Conhecimento de Embarque, em caso de haver mais de um;
- i) O lugar de emissão do Conhecimento de Embarque;
- j) A assinatura do transportador ou seu agente;
- l) O frete e o local do pagamento;
- m) A declaração que permite se for o caso, que as mercadorias sejam transportadas no convés do navio;
- n) A data ou prazo de entrega das mercadorias no porto de descarga;
- o) A legislação aplicável (Regras de Haia, Haia-Visby ou Hamburgo). Na parte posterior de um Conhecimento de Embarque encontram-se todas as cláusulas. A Cláusula Principal, ou *Paramount*, é a que incorpora a legislação aplicável ao Conhecimento de embarque. As demais cláusulas servirão apenas para detalhar as regras incorporadas, não podendo nunca se contrapor a elas;
- p) Os limites de responsabilidades pactuados entre as partes, no caso de serem superiores aos previstos nas regras aplicáveis.

2.15.10 Tradução do Manifesto

De acordo com Regulamento Aduaneiro (2005, p.71) no artigo 49, a Secretária da Receita Federal poderá estabelecer normas sobre a tradução do manifesto de carga e de outras declarações de efeito equivalente, escritos em idioma estrangeiro.

Segundo Coimbra (2004, p.86), atualmente é exigida,

Pelas unidades aduaneiras a apresentação de tradução do manifesto de carga e das cópias não negociáveis dos conhecimentos de carga, posteriormente à entrega desses documentos pelo exportador.

2.15.11 Tradução de Documentos

De acordo com Regulamento Aduaneiro (2005, p.218) no artigo 18, nenhum livro, documento ou papel de qualquer natureza que for exarado em idioma estrangeiro, produzirá efeito em repartições da União, dos Estados ou dos municípios, em qualquer instância, juízo ou tribunal ou entidades mantidas pelos poderes públicos, sem ser acompanhado da respectiva tradução feita na conformidade deste regulamento.

Segundo Coimbra (2004, p.87), os corretores de Navios,

Assim como os armadores e seus prepostos quando na forma da Lei n. 10.206, de 2001, só poderão traduzir Conhecimentos de Carga, manifestos e demais documentos relativos ao transporte marítimo, sendo que, quaisquer outros documentos porventura necessários à instrução do despacho aduaneiro deverão ser, quando exigidos pela autoridade aduaneira, traduzidos por Tradutores ou Intérpretes Públicos Juramentados.

2.13.12 Tradutores ou Intérpretes

De acordo com Regulamento Aduaneiro (2005, p.218) no artigo 19, à exceção das traduções feitas por corretores de navios, dos manifestos e documentos que as embarcações estrangeiras tiverem de apresentar para despacho nas alfândegas e daquelas feitas por ocupantes de cargos públicos de tradutores ou intérpretes, em razão de suas funções nenhuma outra terá fé pública se não for feita por qualquer dos tradutores públicos e intérpretes comerciais nomeados de acordo com o presente Regulamento.

2.16 INTEGRANTES DO ANVERSO DO BL

A seguir comenta-se sobre os integrantes do anverso do BL e suas breves definições, o remetente, o transportador, o transitário de carga, o consignatário e parte a ser notificada.

2.16.1 Embarcador – Remetente - *Shipper*

É qualquer pessoa que, pessoalmente ou por intermédio de outra pessoa atue em seu nome, com o objetivo de entregar a mercadoria ao transportador que eventualmente irá celebrar o contrato de transporte (VIEIRA, 2002).

Embarcador é aquele que é responsável pelo embarque da mercadoria no meio de transporte ou é alguém que age por conta e ordem do embarcador ou consignatário na contratação de fretes (WERNECK, 2007).

De acordo com o Código Comercial Brasileiro – arts. 100, 105 e 113, entre outros, embarcador é a pessoa que entrega a mercadoria a ser transportada. No direito inglês/americano é conhecido como *shipper* (RAPHAEL, 2003).

2.16.2 Transportador – *Carrier, Shipowner*

Transportador é o responsável pelo transporte da mercadoria e é a pessoa que a recebe para transportá-la, pelo Código Comercial ele é denominado por condutor. No direito inglês/americano é conhecido como *Carrier* ou *shipowner* (RAPHAEL, 2003).

2.16.3 Transitário de Carga – *Forwarding Agents*

O comissário de transporte é aquele que, em seu nome, é responsável por transportar a mercadoria, não realiza o transporte pessoalmente, mas o faz por meio de terceiros. Em geral vem a ser as “empresas de expedição”, *Forwarding Agents* (RAPHAEL, 2003).

2.16.4 Consignatário, Destinatário – *Consignee*

É a pessoa a quem por direito pertence à mercadoria, ela pode retirar a mercadoria no porto de destino, pode tomar todas as medidas cabíveis no que tange ações no caso de avarias, perdas, atrasos na entrega, nota-se que neste caso deve-se levar em consideração a legislação aplicável (VIEIRA, 2002).

Consignatário, é aquele ao qual uma mercadoria é consignada ou destinada, exemplo o importador, podendo ser pessoa física ou jurídica destacada no documento de transporte, este mesmo tem o direito de reclamar os bens ao transportador no destino. Para os efeitos legais entende-se o proprietário da carga (WERNECK, 2007).

2.16.5 Partes Notificáveis – *Notify Party*

É a pessoa podendo ser Física ou Jurídica, pois serão avisadas, notificadas no momento da chegada da mercadoria no local de entrega pré-determinado, pois com a circulação do conhecimento isso pode se tornar difícil de saber (RAPHAEL, 2003).

2.17 OBRIGAÇÕES DAS PARTES

O contrato de transporte marítimo cria obrigações para os seus envolvidos de forma bilateral, de forma que há direitos e obrigações recíprocas entre as partes que efetuam o contrato (DIAS, 2007).

É importante ressaltar que no contrato internacional principal de compra e venda de mercadorias é o *Incoterms* que vai determinar de quem é a responsabilidade em contratar o transporte, seja o exportador ou importador, então umas destas partes será conhecida como cliente do transportador e dependendo do tipo de contrato o cliente será chamado de afretador que também pode receber nome de carregador, embarcador ou expedidor (DIAS, 2007).

2.17.1 Obrigação do Armador / Embarcador

O armador é o responsável pelo transporte de cargas desde o embarque até o destino, ou seja, do porto de origem até o porto de destino, sua obrigação se dá por efetuada no momento da entrega da mercadoria ao consignatário dos bens (DIAS, 2007).

O embarcador tem as funções básicas de entregar às mercadorias adequadamente identificadas ao transportador, prestar todo tipo de informação necessária sobre a carga, sobre a maneira correta da estiva e pagar o frete, este mesmo adere às condições estabelecidas pela companhia marítima sem negociá-las ou discuti-las (VIEIRA, 2002).

A obrigação primordial é a de entregar a mercadoria, carregar e descarregar dentro do tempo determinado, pagar o frete, gerir de forma eficaz o acondicionar correto da carga, declarar o valor e a natureza da carga entregue, podendo a seu critério verificar o teor do conteúdo (RAPHAEL, 2003).

2.17.2 Obrigação do Transportador - Fretador

As obrigações do transportador são estabelecidas através das regras aplicáveis ao contrato de transporte, onde o mesmo deve se preocupar com a rota de navegabilidade, o manuseio correto da carga e emitir o conhecimento de embarque, providenciar o descarregamento e entregar a mercadoria (VIERA 2002).

A essência de sua obrigação esta descrita no contrato de transporte, se refere às formas de transporte, em outras palavras, a navegabilidade do navio que nada mais é do que a capacidade do navio de prestar o serviço de transporte em perfeita ordem, respeitando as necessidades da carga no momento de embarque, desembarque e entrega da mesma ao seu legítimo portador (DIAS, 2007).

Em termos gerais, o transportador assume a responsabilidade pelo transporte da mercadoria, tal responsabilidade esta vinculada ao contrato de transporte devendo o mesmo respeitá-la e cumpri-la (AMARAL, 2004).

2.17.3 Obrigação do Consignatário ou Destinatário

A principal obrigação do Consignatário ou Destinatário da mercadoria é a de recebê-las, o mesmo deve ater-se a providenciar toda a documentação necessária para o despacho aduaneiro no seu devido tempo e ordem (VIERA, 2002).

O consignatário apresenta-se geralmente como consignatário dos bens, o mesmo não se faz parte integrante do contrato de transporte, mas é o principal interessado pela fiel execução da prestação do serviço, as suas obrigações são de receber a mercadoria, pagar o frete e entregar o conhecimento de embarque para retirar a mercadoria (DIAS, 2007).

A obrigação do consignatário está em receber a mercadoria, ainda que isto seja mais um direito do que uma obrigação deve pagar o frete, entregar o BL ao transportador para que possa retirar a mercadoria (RAPHAEL, 2003).

2.17.4 Classificação das Avarias

Na definição jurídica a palavra avaria tem um sentido próprio. Ela exprime o dano que possa ser causado por acidente marítimo ao navio ou à carga, como também as despesas resultantes para se prever ou reparar esse dano (GILBERTONI, 1998).

De acordo com Código Comercial Brasileiro (2008, p.150) no artigo 761, todas as despesas extraordinárias feitas a bem do navio ou da carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos acontecidos àquele ou a esta, desde o embarque e partida até a sua volta e desembarque, são reputadas avarias.

De acordo com Código Comercial Brasileiro (2008, p.151) no artigo 763, as avarias são de duas espécies: avarias grossas ou comuns, e avarias simples ou particulares. A importância das primeiras é repartida proporcionalmente entre o navio, seu frete e a carga; e a das segundas é suportada, ou só pelo navio, ou só pela coisa que sofreu o dano ou deu causa à despesa.

2.17.4.1 Avarias Simples ou Particulares

Avaria simples ou particular é aquela em que a vontade humana não intervém para resguardar interesses relativos ao navio ou à carga, é o tipo fortuito ou de força maior, de imprudência, imperícia ou descuido, de dolo do comandante, dos equipamentos, ou empregados do armador, ou até de terceiros (GILBERTONI, 1998).

2.17.4.2 Avarias Grossas ou Comuns

A avaria grossa ou comum é oriunda da vontade humana, seu objetivo é o de salvaguardar todos os interesses envolvidos, isto acontece quando navio, carga e transporte correm perigo (RAFHAEL, 2003).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Metodologia transmite o conceito de caminho a ser percorrido, em outras palavras significa estudo dos caminhos. É uma matéria a serviço da pesquisa e ao mesmo tempo tem o objetivo de reconhecer caminhos no processo científico (MARTINS, 2008).

Um significado peculiar da expressão metodologia científica é que ela possa ser um conjunto de procedimentos empregados no mundo acadêmico e científico, sempre que se tem o objetivo de atingir estes objetivos e essas soluções que caracterizamos como próprias desse próprio mundo (MATTAR, 2005).

Neste estudo será realizada uma pesquisa bibliográfica, pois se trata de um trabalho de caráter teórico. Tal estudo pretende assim ser uma organização lógica de ideias trazidas de bibliografia em torno do estudo e da análise dos termos e condições do conhecimento de embarque marítimo com o objetivo de entender melhor estes termos e adquirir um melhor entendimento do estudo proposto.

3.1.1 Pesquisa Descritiva

De acordo com o desígnio do trabalho, o estudo descritivo pode se distinguir como um estudo de caráter informativo, explicativo ou preditivo (VERGARA, 2010).

O método deste trabalho foi o a pesquisa descritiva, pois o acadêmico procurou adquirir novas informações dos termos e condições do conhecimento de embarque marítimo, das responsabilidades e obrigações de seus intervenientes, tal pesquisa foi efetuada em consulta a livros, sites especializados dentre outros.

3.1.2 Pesquisa Bibliográfica

A pesquisa bibliográfica é o principio de todo trabalho de pesquisa através do levantamento de informações a dar início por livros, artigos, sites da internet dentre outros (MARTINS, 2008).

O local ideal para se encontrar documentos são as bibliotecas, mas elas não têm um arquivo de todos os documentos tradicionais que possam vir a ser de

utilidade para as pesquisas, podem-se utilizar outros tipos de documentos como os do meio acadêmico, comercial, industrial, governamental (MATTAR, 2005).

Desta forma o delineamento de pesquisa do presente trabalho se destaca pela pesquisa bibliográfica com o intuito de buscar, coletar informações sobre o tema proposto para uma melhor assimilação do mesmo.

Em um primeiro momento, tal estudo foi desenvolvido pela pesquisa bibliográfica, baseado em consultas nos livros da própria universidade, em sites especializados, em textos e outras monografias desenvolvidas por acadêmicos que já pesquisaram sobre este mesmo assunto.

3.1.3 Pesquisa Documental

A pesquisa documental apresenta similaridade com a pesquisa bibliográfica, a diferença se faz pela natureza das fontes, a pesquisa bibliográfica aborda fontes secundárias na forma de livros, artigos, já a pesquisa documental utiliza fontes primárias compiladas pelo próprio autor do trabalho, que de certa forma ainda não foram parte de análise e ainda podem ser reelaborados ((MARTINS, THEÓPHILO, 2009).

Para Martins e Theóphilo (2009, p.55) “a estratégia da pesquisa documental é característica dos estudos que utilizam documentos como fonte de dados, informações e evidências.”

O método aqui aplicado neste trabalho foi à pesquisa documental cujo objetivo foi identificar dados relativos ao envolvimento com o tema proposto do estudo dos termos e condições do conhecimento de embarque marítimo - *Bill of Lading* do armador *Hamburgsüd*, desta forma foi possível identificar os termos mais utilizados e agrupá-los de forma a prestar uma leitura de forma agradável e contribuir para a construção deste conhecimento.

3.2 ABORDAGEM DA PESQUISA

A pesquisa pode ser mudada, pode ser alterada e ainda pode receber ajustes de acordo com a ênfase empregada pelo autor. A divisão atende interesses, categorias, metodologia, circunstâncias, desígnios e objetos de estudo dentre outros (MARCONI; LAKATOS, 2008).

3.2.1 Abordagem Qualitativa

Para se realizar uma pesquisa qualitativa é necessário que o pesquisador entre em contato direto e prolongado com o ambiente no qual o fenômeno está inserido (MARTINS, THEÓPHILO, 2009).

Para Martins e Theóphilo (2009, p.141) “a pesquisa qualitativa tem como preocupação central descrições, compreensões e interpretações dos fatos ao invés de medições.”

A abordagem deste estudo foi à abordagem qualitativa, pois desta forma entrou-se em contato com os termos e condições que regem o conhecimento de embarque marítimo - *Bill of Lading* da companhia marítima Hamburgsüd, os termos deste contrato são regidos de forma legal e desta forma foi identificado e apresentado os intervenientes neste processo, suas obrigações e responsabilidades.

3.3 DEFINIÇÃO DA ÁREA E/OU POPULAÇÃO-ALVO

A população abordada foi o conhecimento de embarque marítimo para embarque de navegação de longo curso.

A amostra da pesquisa foi o conhecimento de embarque da companhia marítima Hamburg Süd da Alemanha e o recorte de tempo da pesquisa foi de aproximadamente 6 horas semanais do período de setembro a novembro de 2011.

O grupo Hamburg Süd combina um conjunto de serviços para criar a perfeita cadeia logística. Em transporte de contêiner é representada por duas marcas: *Hamburg Süd* como transportadora Alemã e Aliança como uma companhia de navegação Brasileira operando seus navios sob a bandeira Brasileira (HAMBURGSÜD, 2011).

3.4 INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS

Com o intuito de levantamento de dados para a pesquisa, três procedimentos podem ser adotados: a pesquisa bibliográfica, a documental e contatos diretos (MARKONI; LAKATOS, 2008).

Partiu-se para uma pesquisa bibliográfica, concisa, articulada ao assunto dos termos e condições do conhecimento de embarque marítimo - *Bill of Lading* e da tradução do BL para uma melhor compreensão do mesmo.

3.5 CARACTERIZAÇÃO DO UNIVERSO DA PESQUISA

Este estudo se fez necessário pelo objetivo de apresentar, justificar e assimilar a seleção de dados utilizados. Estes dados foram coletados a partir de uma busca manual no acervo da biblioteca da Unesc á livros disponíveis e as temáticas envolvidas através do conceito de logística, de cargas e suas derivações, dos meios de transporte, fluvial, lacustre e marítimo chegando ao documento do transporte internacional o conhecimento de carga marítimo - *Bill o Lading*.

É nesse contexto que esta monografia foi desenvolvida, com o objetivo de desenvolver um instrumento de pesquisa para auxiliar na construção do conhecimento no que se refere à logística e seus componentes, do estudo dos termos do conhecimento de embarque e da tradução do verso *Bill of Lading*.

4 EXPERIÊNCIA DA PESQUISA

A experiência da pesquisa visa promover a tradução dos termos e cláusulas do *Bill of Lading* da *HAMBURGSÜD* como o objetivo agregar ao acadêmico o aprendizado que a tradução em si possa gerar, e entender melhor estes termos em inglês, visto que alguns termos são novos para o acadêmico, antecipadamente gostaria de me desculpar por qualquer tradução de palavras ou termos que não estejam de acordo como sentido da frase ou que não estejam corretos, pois qualquer tradução para outra língua pode perder um pouco o seu sentido.

Logo após a tradução foi feita uma análise de cada quadro, com o objetivo de assimilar melhor o conteúdo, o objetivo aqui não foi abordar todos os tópicos em si, mais sim fazer uma análise geral e destacar algo de mais relevante nestes termos.

4.1 TRADUÇÃO DO CONHECIMENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO – VERSÃO: BL HS 10/01

Segundo MSC (2011, p. 01), a tradução dos:

Termos do conhecimento de carga para qualquer outra língua que a inglesa é somente como forma de guia, e no evento de inconsistência entre a versão inglesa original e a versão da tradução da língua estrangeira, a versão da língua inglesa deverá prevalecer.

4.1.1. Definições

A seguir será apresentada a tradução dos termos e condições do conhecimento de embarque marítimo da companhia marítima Hamburg Süd, segue na ordem, o transportador, taxa, contêiner, comerciante, *on board*, transportadora participante e navio.

- a) "Transportador" significa Hamburgo Südamerikanische Dampfschiffahrts – KG Gesellschaft, Willy-Brandt-Straße 59, 20457 Hamburgo, Alemanha (doravante "Hamburg Süd").
- b) "taxa", frete, deadfreight, demurrage e todas as despesas e obrigações em dinheiro incorridos e pagos pelo comerciante.
- c) "Container": significa qualquer recipiente aberto ou fechado, van, trailer, flatbed, flatrack, tanque transportável ou qualquer outro recipiente similar.
- d) "Mercadorias" significa a carga recebida do remetente e descrito na face deste documento e qualquer Container não fornecidos por ou em nome do Transportador.
- e) "Comerciante" significa que o remetente, destinatário, recebedor, portador deste titular do *Bill of Lading*, proprietário da a carga ou pessoa com direito à posse da mercadoria e os funcionários e agentes e diretores de qualquer destes, os quais serão juntamente responsáveis perante o Transportador para o pagamento de todas as taxas, e para o cumprimento das obrigações de qualquer um deles no âmbito deste *Bill of Lading*.
- f) "*On Board*" ou palavras similares utilizados neste Conhecimento de Embarque significa que em um movimento de Porto a Porto, as mercadorias foram carregadas a bordo do navio e, no caso de transporte multimodal, se o transportador originário é uma transportadora participante, significa que as mercadorias foram carregadas a bordo de um navio alimentador, vagão, caminhão ou outro modo de transporte no local de recepção e estão a caminho do porto de carga indicada no verso deste documento.
- g) "Transportadora participante", qualquer outra operadora por água, terra ou ar, realizando qualquer fase da o transporte, s quer esteja atuando como sub-transportador, transportador de conexão, transportador substituto ou fiador.
- h) "Navio" significa o navio nomeado na face do mesmo, e qualquer navio substituto, navio alimentador, barcaça, ou outros meios de transporte por água utilizada no todo ou em parte, pela Transportadora.

Quadro 01: *Bill of Lading Hamburg Süd* – Definições

Fonte: HAMBURG SÜD (2011, p. 01).

Pela análise do quadro 01 compreende-se que o transportador é a *Hamburg süd*. As obrigações decorrentes de taxa, frete, *deadfreight* e *demurrage* serão a carga do comerciante. Container quer dizer qualquer recipiente utilizável no transporte. Mercadoria é a carga recebida e descrita no documento para transporte.

Comerciante significa o remetente, destinatário, o titular do *Bill of lading*, o proprietário da carga, e serão responsáveis perante o transportador por todas as taxas e despesas oriundas deste transporte.

On board significa que a carga esta a bordo e no caso de transporte multimodal, se o transportador originário é uma transportadora participante entende-se que as mercadorias foram carregadas a bordo de um navio alimentador ou outro meio de transporte no local de recepção e estão a caminho do porto indicado no verso.

Transportadora participante é qualquer operadora que realizará em qualquer fase do transporte e pode atuar de varias formas como transportadora de conexão, substituto e fiador.

Navio é o nome dado na face do mesmo e qualquer outro navio substituto utilizado todo ou em parte deste transporte.

4.1.2 Tarifa(s) do Transportador

Pela tradução das tarifas do transportador sintetiza-se que as mercadorias estão vinculadas aos termos deste presente contrato.

As mercadorias aqui abaixo transportadas estão sujeitas a todos os termos e condições do transportador (ver cláusula 1).

a) Tarifa aplicável (s), inclui aquelas em arquivo com um órgão regulador cujas regras governam a totalidade ou uma parte específica do transporte. Cópias da tarifa (s) ou disposições pertinentes podem ser obtidas do Transportador ou entidade reguladora em causa a pedido. No caso de um conflito entre os termos e condições de tal tarifa (s) e os Termos e Condições deste Conhecimento de Embarque, as do presente *Bill of Lading* prevalecerá, salvo se dispuser o contrário.

Quadro 02: *Bill of Lading Hamburg Süd* – Tarifa do Transportador

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

A análise que se faz do quadro 02 refere sobre a tarifa do transportador e destaca que mercadorias aqui transportadas estão vinculadas aos termos e condições do transportador.

A tarifa aplicável inclui as tarifas de arquivo com o órgão regulador, cujas regras governam parte ou a totalidade do transporte. Cópias ou disposições podem ser adquiridas do transportador a pedido.

No caso de conflito entre termos e condições de tal tarifa e os termos e condições deste *Bill of lading*, prevalecerá o último salvo se dispuser o contrário.

4.1.3 Responsabilidade do Transportador

Esta cláusula exprime a responsabilidade do transportador

A. Salvo se indicado em contrário neste documento, o transportador será responsável pela perda ou dano de Bens apenas sob as seguintes circunstâncias:

a) EMBARQUE PORTO A PORTO:

(1) quando os bens foram perdidos ou danificados a partir do momento do carregamento no navio até o tempo de descarga do navio, a responsabilidade do transportador é regida pela lei alemã fazendo as Regras de Haia-Visby obrigatoriamente aplicável.

(2) COGSA se aplica nos casos em que este *Bill of Lading* governa um embarque para ou a partir do EUA desde o tempo de carregamento no navio até que o tempo de descarga do navio.

(3) O Transportador não é responsável por perdas ou danos causados aos bens antes do carregamento ou após a descarga do navio. No caso em que obrigatoriamente a lei aplicável disponha em contrário, a responsabilidade do Transportador em qualquer caso, não excederá os limites de responsabilidade de acordo com Regras de Haia-Visby, antes de embarcar a carga e depois da descarga do navio e caso no evento COGSA seja aplicável, COGSA também se aplicará antes de embarcar a carga e após a descarga do navio.

(4) Apenas em países onde a Convenção da ONU sobre o Transporte de Mercadorias pelo mar 1978 ("Regras de Hamburgo") é obrigatoriamente aplicável, nos termos do seu artigo II.1.a-d, tais convenções irão se aplicar.

b) TRANSPORTE MULTIMODAL:

(1) SE FOR ESTABELECIDO DURANTE QUAL PERNADA DE TRANSPORTE A PERDA OU DANOS PARA OS PRODUTOS TENHA SIDO CAUSADA. 3. A. a) APLICA-SE A PERNADA PORTO. PARA TODAS AS OUTRAS PERNADAS A LEI APLICÁVEL PARA TAL PERNADA DE TRANSPORTE DEVE APLICAR-SE. SE A LEI ASSIM APLICÁVEL NÃO É OBRIGATÓRIA E PROPORCIONA POR RESPONSABILIDADE EXCEDENDO 2 RETIRADAS ESPECIAIS DO FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL ("SDR"), A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR NUNCA DEVERÁ EXCEDER A 2 SDR POR QUILO DE PESO BRUTO DOS BENS PERDIDOS OU DANIFICADOS.

(2) SE NÃO FICAR ESTABELECIDO DURANTE QUAL PERNADA DE TRANSPORTE A PERDA OU DANOS PARA AS MERCADORIAS TENHA SIDO CAUSADA, A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR DEVERÁ SER DETERMINADA DE ACORDO COM A LEI ALEMÃ INCORPORANDO AS REGRAS DE HAYA-VISBY. EM NENHUM CASO A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR EXCEDERÁ 2 SDR POR QUILO DE MERCADORIAS PERDIDAS OU DANIFICADAS.

(3) Se o transporte multimodal compreende o envio para ou a partir dos EUA e se os bens foram perdidos ou danificados entre o momento do carregamento até o tempo de descarga do navio, COGSA se aplica. Se o transporte multimodal compreende o envio para ou a partir do EUA e em caso de reclamação ou um processo feito nos EUA, COGSA será aplicável a perda ou avaria da mercadoria causada antes de embarcar a carga e após o desembarque do navio.

Quadro 03: *Bill of Lading Hamburg Süd* – Responsabilidade do Transportador

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

Neste quadro apresenta-se a responsabilidade do transportador, responsabilidade está que está prevista nos itens 1, 2, 3, destaca-se que se as mercadorias sofrerem danos ou perdas a partir do carregamento até no descarregamento do navio, a responsabilidade do transportador é regida por lei alemã vinculada as regras de Haia-Visby.

Continua-se a apresentar as responsabilidades do transportador conforme o quadro.

B. Disposições diversas de Responsabilidade do Transportador:

- a) A menos que expressamente acordado por escrito, o transportador não assume que os bens vão chegar um determinado momento no Porto de Descarga ou no Local de Entrega. O Transportador não é responsável por qualquer perda direta, indireta ou consequencial ou danos causados por atraso. Caso o transportador seja responsável pelo atraso, a sua responsabilidade é limitada pela quantidade de três o valor do frete a não ser que qualquer valor menor se aplique.
- b) Salvo disposição em contrário, aqui, o Transportador não é responsável por perdas indiretas ou consequentes, nem danos de qualquer espécie, nem em particular por qualquer perda de lucros ou qualquer perda de negócios.
- c) As liberdades, direitos, defesas, imunidades, isenções, limitações e isenções de responsabilidade de qualquer natureza, previstas no presente Bill of Lading, ou ao abrigo da lei, deve aplicar-se fundada em contrato ou ato ilícito, em qualquer ação ou processo interposto contra o Transportador.
- d) No caso em que a lei aplicável prevê responsabilidade superior a responsabilidade do Transportador como prevista neste Conhecimento de Embarque, quer em razão ou no quantum, o transportador só é responsável se ficar comprovado que o próprio transportador deve ser responsabilizado por má conduta intencional ou negligência grave.
- e) Não haverá responsabilidade no caso de perda ou dano de qualquer valor que seja, incluindo, mas não limitado a, espécie, metais preciosos, metais preciosos ou raros ou pedras, placa, jóias, obras de arte ou outros objetos de natureza rara ou preciosa, notas de banco ou outras formas de moeda, títulos ou outros instrumentos negociáveis, se o valor é declarado ou não, queira esteja a menos que o contrato de transporte e os espaços, aparelhos e meios utilizados para o transporte e as instruções dadas para a custódia do mesmo terem sido aprovado por escrito pelo Transportador antes do embarque.
- f) O Transportador deverá, não obstante a legislação aplicável, ser entitulado ao benefício das Seções 181 através 186 e 188, Título 46, Código dos EUA e alterações aos mesmos feitos de tempos em tempos, como se os mesmos fossem expressamente previstos neste documento, incluindo, mas não se limitando ao Fire Statute, Título 46, Código dos EUA, Seção 182.

Quadro 04: *Bill of Lading Hamburg Süd* – Disposições diversas de responsabilidade do transportador
Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

O transportador não se compromete de que a carga vai chegar no tempo previsto, salve se expressamente escrito. Caso o transportador seja responsável pelo atraso, a responsabilidade da transportadora será de três vezes o valor do frete, ou qualquer outro valor menor aplicável.

Salvo disposição em contrário, o transportador não é responsável por perdas indiretas como perda de lucros dentre outros.

Os itens d, e, f, continuam ressaltando a responsabilidade do transportador e o isenta de algumas situações.

4.1.4 Sub-Contratantes - Beneficiários

Cláusula introduzida neste contrato com o objetivo de nortear os termos de transporte, carga, descarga dentre outros.

- a) O Transportador terá o direito de sub-contrato com qualquer dos termos no todo ou em parte do transporte, carga, descarga, armazenamento ou manuseamento ou outros manuseis e quaisquer deveres que seja realizado por ela em relação aos Bens ou continineres ou outros pacotes ou quaisquer outros bens.
- b) Caso seja julgado que qualquer pessoa ou entidade que não seja portadora assume qualquer responsabilidade para os Bens ou quaisquer outros bens, independentemente do local onde qualquer perda ou dano deva ocorrer e se os bens cobertos por este meio ou quaisquer outros bens estão danificados, direta ou indiretamente durante a qualquer manuseio, e mesmo se transportado de graça, rebocado e ou em outros termos de forma gratuita, todas as liberdades, isenções, limitações e isenções de responsabilidade previsto por lei ou pelos Termos e Condições do presente documento deverá estar disponível para o navio, seu beneficiário do Transportador, seu operador, desaparecimento, navio nú, tempo, e afretador de viagem, afretador de espaço e slot, sub-transportador, transportador de conexão e substituto, todos os agentes, empregados, funcionários, representantes, todos os participantes (incluindo participantes em terra) transportadoras e todos os estivadores, operadores de terminais, armazéns, operadores de guindaste, vigias, carpinteiros, limpadores de navio, inspetores e todos os contratantes independentes quem sejam. Em contratação para as liberdades anteriores, isenções, limitações e isenções de responsabilidade, o Transportador está atuando como agente fiduciário, para e em nome de todas as pessoas e entidades descritas acima, os quais serão considerados parte integrante do contrato evidenciado por este Bill of Lading, independentemente para quem agir ou por quem for retido e pago, sendo sempre entendido que ditos beneficiários não têm direito a todas as isenções maior ou, ainda, limitações ou exonerações de responsabilidade do que os que o Transportador tem sob este Bill of Lading em qualquer situação.
- c) O Transportador se obriga a adquirir serviços necessários, tendo o direito de selecionar qualquer modalidade de transporte em terra, mar ou ar e para organizar a participação de outros transportadores para realizar a totalidade ou parte do transporte do local de recepção para local de entrega, exceto se dispuser o contrário.
- d) Nenhum agente ou agentes do Transportador terá o poder de dispensar ou alterar qualquer dos termos deste documento a menos que tal renúncia ou variação seja por escrito e seja especificamente autorizado ou ratificado por escrito por um funcionário ou diretor do Transportador que tenha autoridade real para vincular o Transportador a tal renúncia ou variação.

Quadro 05: *Bill of Lading Hamburg Süd* – Sub-contratantes - Beneficiários

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

O quadro 05 ressalta que o Transportador terá o direito de subcontrato com qualquer dos termos no todo ou em parte do transporte e também no que está relacionado com a carga.

Comentando o quadro 5, o transportador tem a responsabilidade do transportar e para isto utilizará os meios disponíveis por terra, água ou ar para o bem fazer, exceto se dispuser o contrário. Nenhum termo deste documento poderá ser dispensado ou alterado por nenhum agente ou agente do transportador a não ser que a renuncia ou variação seja por escrita e ratificada por funcionário ou diretor do transportador que tinha autoridade para tal.

4.1.5 Garantia

Esta cláusula define a garantia do que o presente representa.

Os Comerciante garante que, em concordando com os termos e condições aqui estabelecidos, ele é, ou tem a autoridade de, a pessoa possuindo ou o entitulada à posse dos bens e este Conhecimento de Embarque.

Quadro 06: *Bill of Lading Hamburg Süd* – Garantia

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

O quadro 06 trata da garantia e descreve que o comerciante garante e concorda com os termos e condições do conhecimento de carga, ele é e tem a autoridade da pessoa de posse dos bens e deste conhecimento de carga.

4.1.6 Opção de Inspeção

Cláusula inserida com objetivo de salvaguardar o direito de inspeção da carga e do contêiner, em qualquer momento e em se fazendo qualquer necessidade da mesma.

A transportadora pode, a seu critério abrir qualquer container para inspecionar o conteúdo. Se parecer que qualquer parte dele não possa ser seguramente ou propriamente ser carregada, seja no todo ou sem incorrer despesa adicional, a transportadora pode abandonar o transporte e / ou tomar todas as medidas e / ou incorrer em qualquer despesa razoável adicionais para continuar o transporte ou armazenamento de mercadorias, tal armazenamento será considerado para constituir a devida entrega abaixo. O Comerciante deverá indenizar o Transportador contra quaisquer encargos adicionais realizados, a não ser unicamente devido a falha do Transportador.

Quadro 07: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Opção de inspeção

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

No quadro opção de inspeção, a análise fica a critério de o transportador abrir e ou inspecionar qualquer conteúdo caso necessário, e tomar as medidas necessárias para a melhor acomodação da mesma. Se para isto ocorrer gerar encargos adicionais o comerciante deverá indenizar o transportador, a não ser lógico quando tal ocorrência for devida a falha do transportador.

4.1.7 Descrição das Mercadorias, Lacre dos Contêineres e Segurança da Rede de Abastecimento: Responsabilidade do Comerciante

De fundamental importância é entender como e de que forma a descrição da mercadoria e o lacre influenciam na responsabilidade do comerciante.

7. DESCRIÇÃO DOS BENS, LACRE DOS CONTEINERES E SEGURANÇA DA REDE DE ABASTECIMENTO: RESPONSABILIDADE DO COMERCIANTE

- a) Nem o Transportador, nem os seus agentes e funcionários, serão responsáveis por, ou contados como, correção de marcas, descrições ou outras representações fornecidas por ou em nome do comerciante ou aparecendo em bens ou documentos a eles referentes.
- b) Quando um contêiner é ovado por ou em nome do Comerciante, tal Container deve ser considerado enviado como “peso, estocagem, contagem e selo do expedidor”. O Comerciante concorda que o Transportador não tem meios razoáveis de verificar a quantidade, peso, condição, identidade ou existência de conteúdos ou a maneira pela qual as mercadorias são ovadas, estocadas e estejam seguras dentro de containeres ou se a carga breakbulk esteja propriamente embalada, ou se o mesmo esteja arrumado e adequado.
- c) Quando um container é fornecido pelo Transportador e tenha sido ovado por ou em nome do Comerciante:
- (1) O Transportador não será responsável por perda ou dano às mercadorias:
- (A) causado pela maneira em que o Container foi ovado;
- (B) causado por inadequação de Bens para o transporte em contêineres
- (C) causado por inadequação ou defeito da condição de container, o que estaria sob aparente inspeção razoável pelo comerciante antes ao tempo de ovação do container;
- (D) se o Container não estiver selado logo no início do transporte pelo Comerciante.
- (2) Comerciante deverá defender, indenizar e segurar que o Transportador fique ileso contra qualquer perda, dano, reclamação, responsabilidade ou despesa que seja coberto por (1) acima.
- (3) Na ausência de um pedido escrito do contrário, o Transportador não fica sob nenhuma responsabilidade para fornecer um container de qualquer tipo ou qualidade.
- d) Quando um container esta para ser desovado por ou em nome do comerciante, o comerciante deverá prontamente desovar, ou a causa de desovar o container e fazer a entrega do seu conteúdo, independentemente da condição de Mercadorias. Além disso, o Comerciante será e permanecerá responsável por quaisquer perdas, danos ou despesas de qualquer natureza decorrentes ou resultantes de qualquer ato de desova ocorrendo, queira tal perda ou danos seja, então, evidente ou mais tarde se manifeste.
- e) Quando qualquer recipiente utilizado seja de propriedade ou arrendado pelo transportador, o comerciante será responsável, por tarifas, por qualquer atraso além do tempo permitido para o uso de tal Container, e por qualquer perda, danos ou despesas incorridos pelo Transportador como resultado de falha na devolução do Container ao Transportador em boas condições e estado de limpeza como quando recebeu, mesmo se uma condição causada por Mercadorias não se manifeste e / ou resulte em perda, danos ou despesas em um momento posterior. O pagamento portanto é efetuado sob apresentação de estimativas de custo por escrito.

Quadro 08: *Bill of Lading Hamburg Süd* – Descrição das mercadorias

Fonte: HAMBURG SÜD (2011, p. 01).

Análisa-se pelas cláusulas destacadas anteriormente relata que o transportador, seus agentes e funcionários se eximem de qualquer responsabilidade decorrentes de correção, representação ou qualquer marca que apareça nos bens ou documentos. O transportador se exime da responsabilidade do conteúdo da carga e de como ela foi ovada e estocada dentro do contêiner. Quando a carga for ovada pelo comerciante o transportador não fica responsável por danos a mercadorias em decorrência da ovação, pela má adequação da carga dentro do contêiner e se o contêiner não estiver sido selado adequadamente.

O comerciante deverá defender e indenizar o transportador para que este fique ileso e que fique coberto pela clausula (1) acima. Na ausência de um pedido

escrito, o transportador não tem a obrigação de fornecer qualquer outro tipo de contêiner. Qualquer custo ou perda resultante da utilização do contêiner, falha na devolução a responsabilidade é do comerciante. O comerciante concorda que a responsabilidade do contêiner e da carga é sua e não do transportador.

f) O comerciante concorda em ser responsável por todas as despesas de qualquer natureza incorridos enquanto os Bens e contêineres estiverem sob a custódia do transportador ou de qualquer transportador participante, seus agentes ou funcionários, incluindo mas não limitado a reparação, acondicionamento, como demurrage por tarifa da transportadora, detenção, multas e impostos, civil ou criminal, relacionada com a inspeção da carga parte das autoridades governamentais e os seus custos de atendimento, e seja cobrado para as mercadorias ou Containers ou impostas ao Transportador, navio, transportador participante, seus meios de transporte, seus agentes ou funcionários, que de alguma forma se relacionam aos Produtos ou que resultam de atos ou omissões de agir por parte do Comerciante, seus agentes, funcionários, ou terceiros para quem o comerciante, seus agentes ou funcionários, são responsáveis, e a apresentar à jurisdição de qualquer órgão jurisdicional do tribunal, ou outras entidades de quem Transportador pode ser trazido.

g) O consentimento prévio escrito pelo Transportador é exigido para mercadorias perigosas, que devem ser claramente identificadas como tais como no exterior das mercadorias e dos contêineres.

h) O comerciante garante que cumpriu com todos os estatutos, decretos, regulamentos e requisitos de qualquer natureza em relação aos Produtos, contêiner ou outros pacotes, o sua documentação ou de qualquer forma com ela relacionadas. i) Nenhuma obrigação é assumida pelo Transportador a menos que a natureza da carga requeira cuidados e manuseios, e este esteja disposto em escrito e por concordância do Transportador obtidos no momento da reserva.

j) O Transportador está comprometido com o conceito de segurança da cadeia de suprimentos. O comerciante assegura a colocação de lacre nos contêineres embalados imediatamente após a ovação ser concluída e antes de colocar o contêiner a disposição do transportador para todos os destinos. Apenas selos de alta segurança devem ser usados. A menos que qualquer lei nacional ou de outros regulamentos vinculativos legislação / - obrigatoriamente aplicáveis dispuser do contrário, todos os selos devem atender as especificações para selos de alta segurança emitido pelo Organização Internacional para Padronização em ISO / PAS 17712 e qualquer posterior alteração ou nova definição do mesmo. O comerciante concorda em fornecer por escrito esclarecimentos sobre o conteúdo preciso de Contêineres e o número(s) do lacre, ao dar instruções de navegação ao Transportador. Se o Comerciante não cumprir com as obrigações acima mencionadas, o Comerciante é responsável por todos os custos delas decorrentes e para todos os passivos e responsabilidades quaisquer resultantes.

Quadro 09: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Descrição das mercadorias

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

Pela análise do quadro 09, o transportador exige o aviso prévio das cargas perigosas por escrito, e as mesmas devem estar bem identificadas exteriormente. O comerciante garante que todos os requisitos referentes à carga e contêiner foram cumpridos. O transportador se compromete com a segurança da cadeia de suprimentos. O comerciante é responsável pela correta ovação e colocação do lacre e este último tem que estar de acordo com a Organização Internacional para Padronização em ISO / PAS 17712 e qualquer posterior alteração ou nova definição do mesmo.

4.1.8 Carga Contêinerizada

Pela simples definição dada pela carga containerizada expressada, analisa-se de que forma a carga pode ser acondicionada no navio.

A carga pode ser ovada pelo Transportador em contêineres e contêineres, seja tão ovado ou totalmente ovado, pode ser transportado sobre ou sob o deck sem aviso prévio e o Comerciante expressamente concorda que os Contêineres transportados no convés, são considerados para todos os efeitos legais a serem rebocados sob o convés. Mercadorias ovadas em contêineres no convés devem estar sujeitos à legislação referida na Cláusula 3 deste Estatuto e contribuirá e / ou receberá compensação em Média Geral, conforme o caso.

Quadro 10: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Carga Containerizada

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

Analisando a cláusula que se refere à carga contêinerizada verifica-se que a mesma pode ser ovada pelo transportador em contêineres e o mesmo pode ser transportado sobre ou sob o deck sem prever avisar o comerciante e o mesmo concorda em transportar a mercadoria no convés. As mercadorias ovadas em contêineres no convés estão sujeitas a cláusula 3 deste contrato.

4.1.9 Contêineres com Temperatura ou Aparelho Controlado pela Atmosfera

Cláusula de bastante importância para os transitários de carga.

Contêineres com temperatura ou aparelho controlado pela atmosfera não serão fornecidos salvo se expressamente contratado por escrito no momento da reserva e, quando fornecidos, pode implicar aumento de Encargos. Na ausência de um pedido expresso, deve ser conclusivamente presumido que o uso de um container seco é apropriado para os bens. O comerciante deve fornecer ao transportador o alcance desejado da temperatura na entrega dos contêineres para o transportador, e o transportador deve exercer as diligências necessárias para manter a temperatura dentro de uma razoável alcance enquanto de sua custódia ou controle. O transportador não aceita qualquer responsabilidade pelo funcionamento de temperatura ou contêineres de controle atmosférico não pertencentes ou alugadas pelo transportador ou empresas relacionadas.

Quadro 11: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Embalagens com temperatura

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

Analisado o quadro 11 serão fornecidos contêineres controlados por temperatura apenas se contratado por escrito. O transportador deve fazer o possível para manter a temperatura ideal para cada container. O transportador não aceita qualquer responsabilidade pelo mau funcionamento de temperatura ou contêineres atmosféricos não pertencentes ou alugadas pelo transportador ou outras empresas.

4.1.10 Carga de Convés

Está cláusula denota a importância do conhecimento do acondicionamento da carga no convés e abrange a responsabilidade dos transportador

Carga de convés, (exceto aquelas transportadas em contêineres no convés) e animais vivos são recebidos e transportados somente sob o risco do comerciante, (incluindo acidente ou mortalidade de animais), e o Transportador, em nenhum momento será responsável por qualquer perda ou dano ou de que ele esteja isento, imune ou exonerado pela lei aplicável, ou de qualquer outra causa qualquer, não devido à culpa do transportador, qualquer garantia de navegabilidade nas instalações não será aplicada. Exceto se de outra forma fornecidos, tal remessas possam ser considerados bens e possam estar sujeitas a todos os Termos e Condições deste Conhecimento de Embarque.

Quadro 12: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Carga de convés

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

Este quadro de número 12 aborda a carga de convés, o qual ressalta que animais e as cargas no convés serão transportados sob o risco do comerciante, no qual o transportador se isenta de tais responsabilidades por perdas e danos a carga.

4.1.11 Métodos e Vias de Transporte: Liberdades

Vinculada a está cláusula descrito que o transportador pode utilizar os meios de transporte disponíveis para melhor efetuar a continuação da entrega da carga.

Sem derogar a obrigação do transportador para transportar mercadorias para o Porto de Descarga ou Local de descarga sujeito a estes Termos e Condições, a respeito a este, o Transportador poderá, a qualquer tempo e sem aviso prévio:

- a) usar qualquer os meios de transporte (água, terra e / ou ar) ou de armazenamento que seja;
- b) transbordar ou carregar em outro navio ou conveniência ou por qualquer outro meio de transporte do que a indicada no verso;
- c) transportar as mercadorias sob o convés ou embaixo do mesmo como sua opção;
- d) proceder por qualquer via a seu critério exclusivo e absoluto e queira o mais perto, o mais direto, o de menor custo, ou via anunciada ou dentro ou fora de rotação geográfica;
- e) proceder ou permanecer em qualquer lugar que seja uma vez ou mais vezes e em qualquer ordem ou omitir o chamado em qualquer porto,esteja ele programado ou não;
- f) rescindir o transporte e a descarga de mercadorias ou contêineres ou outros pacotes e devan e/ ou armazenar os conteúdos em qualquer lugar que seja, em terra ou à tona, ao ar livre ou fechado e requerer ao comerciante fazer a entrega e sob falha de o faze-lo armazenar as Mercadorias sob o risco e despesa do Comerciante;
- g) continuar com ou sem pilotos;
- h) transportar gado vivo, explosivos, munições, lojas de guerra, as mercadorias perigosas ou prejudiciais ou Mercadorias legais de quaisquer tipos;
- i) drydock ou parar em qualquer porto para bunkers, reparos ou para qualquer finalidade;
- j) cumprir todas as ordens, instruções ou recomendações dadas por qualquer governo ou autoridade ou por qualquer pessoa ou organismo que age ou pretende agir com a autoridade de qualquer governo ou autoridade ou tendo sob os termos do seguro no navio ou outro transporte empregado pelo Transportador o direito de dar tais ordens, direções ou recomendações;
- k) tomar quaisquer outras medidas ou precauções que possam parecer razoável para o transportador sob as circunstâncias:

As liberdades estabelecidos nas subdivisões a) até k) podem ser invocadas para qualquer finalidade mesmo que não estejam relacionadas com o transporte abrangidos por este Bill of Lading, e qualquer ação tomada ou omitida, e qualquer atraso daí decorrentes, devem ser considerados estarem dentro do contrato e contemplado transporte e não deve ser um desvio razoável.

Não obstante, o transportador será responsável pelas cobranças totais e qualquer frete adicional, armazenagem e outras despesas resultantes por ou em nome do Transportador, os quais serão devidos e pertencentes ao Comerciante, e o Transportador terá um penhor sobre os bens perante o mesmo. Em nenhuma circunstância deve o transportador ser responsável por diretas, indiretas ou perda consequencial ou danos causados por atraso, a menos que a legislação obrigatoriamente aplicável / legislação nacional preveja de outra forma.

Quadro 13: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Métodos e vias de transporte - Liberdades

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

O transportador pode a qualquer momento e sem aviso prévio: utilizar qualquer meio de transporte, por terra, água e ou ar, efetuar o transbordo ou carregar em outro navio ou por outro meio de transporte indicado no verso. O transportador tem a opção de transportar as mercadorias sob o convés. Utilizar qualquer via a seu critério dentro ou fora da rota geográfica, pode ficar uma ou mais vezes em um lugar ou omitir o chamado do porto esteja ele programado ou não.

O transportador se responsabiliza em tomar as medidas e precauções para que melhor parecer razoável dentro do âmbito das alíneas a) e k) mesmo que não estejam relacionadas por este Bill of lading. Qualquer despesa adicional como frete adicional, armazenagem será de responsabilidade do transportador, os quais serão devidos pelo Comerciante. Os atrasos aqui decorridos não devem ser considerados de responsabilidade do transportador.

4.1.12 Entrega

É neste momento que se verifica o porque que o *Bill of Lading* é o principal documento pois ele se faz prova de propriedade.

Se a entrega das mercadorias ou contêineres ou outros pacotes ou qualquer outra parte não for feita, ou não for feita dentro do tempo específico pelo Comerciante(s), quando, onde e em tal data e local como o transportador esteja entitulado ter o comerciante efetuado a entrega mediante a entrega de um único ou múltiplos Bill (s) of Lading, conforme o caso, e mediante o pagamento de todas as taxas devidas, o Transportador poderá, a sua opção, sujeito ao seu penhor, e sem aviso prévio, eleger por ter o mesmo, onde eles estão ou entregue ao Comerciante ou enviados para um armazém ou outro lugar, sempre em risco ou despesa do Comerciante e contra o pagamento pelo Comerciante de todos os encargos aplicáveis LCL (less than a container load) carrega (como previsto nas tarifas) e qualquer despesas extra incorridas como resultado de serviços adicionais prestados e, como opção exercida por Transportador deverá constituir uma entrega adequada para o Comerciante.

Nem o transportador nem os seus agentes são ou serão obrigados a informar ao Comerciante ou Notificador a data estimada ou real da chegada do navio ou, e se for dada tal informação será considerada gratuita.

Em locais onde as Regras de Hamburgo são obrigatoriamente aplicáveis fica acordado que o tempo para a entrega das mercadorias será de seis (6) meses a partir da data de embarque. Onde as mercadorias após a descarga são tomadas em custódia pela alfândega ou outras autoridades, a responsabilidade do transportador cessará em tal momento no mais tardar e as mercadorias devem ser considerada entregue.

Não obstante qualquer outro termo ou condição deste Conhecimento de Embarque, e se não for fornecida tarifa em efeito no momento do embarque em contrário, e tendo em conta a Cláusula 20 deste instrumento, fica acordado pelo Comerciante, que em certas localidades, incluindo, mas não limitado a, Grécia, Líbano e Turquia, descarga, se organizadas pelo Transportador ou seus agentes ou diretamente pelo Comerciante é, por compulsoria legislação aplicável, realizado em risco e custo de Comerciante, para que a responsabilidade do Transportador cesse e descarga seja em um "free out" base, como um resultado o Transportador não é responsável por quaisquer danos para as mercadorias ocorridos durante e / ou após a descarga, e que em outras localidades, tais como, mas não limitado a, portos egípcios, da responsabilidade do transportador, por lei, cessa no trilho do navio e as mercadorias são recebidas pelo Comerciante no lidar do navio em risco e despesas de Comerciante. Nada aqui contido deve ser interpretado como uma renúncia de tais leis obrigatoriamente aplicáveis.

Quadro 14: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Entrega

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

Pela análise do quadro 14 no que diz respeito a entrega da carga e outros pacotes, a entrega da mesma será efetuada somente pela apresentação de um único ou múltiplos *bill of lading* e mediante o pagamento de todas as taxas. A

informação da chegada do navio pelo transportador e seus agentes não são obrigatórias e assim forem feitas serão consideradas informação gratuita. Onde as regras de Hamburgo são obrigatoriamente aplicáveis o tempo de entrega de mercadoria a partir do embarque é de seis meses.

4.1.13 Encargos, Incluindo Frete

Destaca-se pelos encargos aos quais o frete representa e de que forma o mesmo é repassado ao transportador e ao comerciante.

Os Encargos a pagar aqui foram calculados com base em elementos fornecidos por ou em nome do comerciante. A Transportadora, a qualquer momento, terá o direito de inspecionar, repesar, remensurar ou revalorizar o conteúdo e, se qualquer dos elementos fornecidos pelo Comerciante forem incorretas, os encargos devem ser ajustados, e o Comerciante será responsável pelo pagamento dos Encargos corretos e todas as despesas resultantes pelo Transportador em verificar estas ditas particularidades ou qualquer uma delas. Os Encargos serão considerados auferidos sobre a aceitação das mercadorias ou containeres ou outros pacotes para remessa da transportadora e serão pagos pelo comerciante na íntegra, sem qualquer compensação, reconvenção ou dedução de mercadorias e / ou navio ou outro transporte perdido ou não perdido, e de nenhum modo será retornável. O Comerciante permanecerá responsável por todos os encargos, independentemente do Bill of Lading ser marcado, em palavras ou símbolos, "Pré-pago", "Para ser pré-pago" ou "Collect". Em caso de não pagamento de encargos pelo Comerciante, incluindo mas não limitado a frete, e / ou quaisquer outros valores devidos nos termos deste contrato, o Transportador tem o direito de protesto judicial ou extra-judicialmente a quantia relevante, para registrar uma reclamação em relação aos mesmos e / ou tomar qualquer outra ação de acordo com a lei aplicável a este contrato.

Na organização por quaisquer serviços com relação aos bens, o transportador será considerado o exclusivo agente de Comerciante para todos os efeitos, incluindo mas não limitado a taxas, como aqui definido, e qualquer pagamento de taxas a outro que não o Transportador, não deverá, em qualquer caso, ser considerados de pagamento ao Transportador. Encargos para USDA tratamento pelo frio são para administração única e não impõem qualquer responsabilidade no Transportador para a conclusão do tratamento pelo frio de acordo com os regulamentos do USDA, a não ser causada por negligência do transportador, seus agentes, empregados, subcontratados e / ou qualquer contratados independentes.

O comerciante deverá defender, indenizar e segurar o transportador, qualquer operadora participante, seus agentes, e funcionários, ilenos de e contra toda e qualquer responsabilidade, perda, avaria e despesas que podem ser sustentada ou incorridos pelo Transportador em relação ao anterior.

Quadro 15: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Encargos incluindo frete

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

Trata-se dos valores do frete, que a transportadora a qualquer momento pode inspecionar, repesar, revalorizar o conteúdo caso as informações prestadas pelo comerciante sejam incorretas, e a responsabilidade por taxas extras corre por conta do comerciante.

O transportador através desta cláusula busca se isentar de todas as formas perdas e danos que possam ocorrer no transporte e se resguarda o direito de receber o frete, motivo pelo qual esta prestando o serviço.

4.1.14 Penhor do Transportador

Este tópico se projeta o penhor que o transportador terá sobre as mercadorias.

O transportador terá um penhor sobre as mercadorias e quaisquer encargos e documentos a eles referentes a todos os montantes devidos ao abrigo do presente contrato ou qualquer outro contrato ou empreendido para o qual o Comerciante (conforme definido aqui) for parte ou esteja de alguma forma envolvido, cujo penhor são igualmente aplicáveis a contribuição Média Geral, o resgate e o custo de recuperar tais valores, inclusive de honorários advocatícios, e de sobrevivência da entrega. Tal penhor pode ser executado pelo Transportador por venda pública ou privada à custa de e sem aviso prévio do Comerciante.

Quadro 16: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Penhor do transportador

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

Esta alínea trata do penhor do transportador e define que o transportador terá um penhor sobre as mercadorias, encargos e documentos a que se refere este contrato de transporte.

4.1.15 Cláusula de Colisão: *Both to Blame*

Claúsula obtível pelo transportador e seu agente a pedido.

A cláusula de colisão both-to-blame publicado pelo Báltico e pelo conselho Marítimo Internacional e obtível do transportador (ver cláusula 1. a) ou seus agentes, mediante pedido ficam deste modo incorporados a este Conhecimento de Embarque.

Quadro 17: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Definições

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

A cláusula que refere-se o quadro 17 comenta sobre a cláusula de colisão, *both to blame*, é uma cláusula publicada pelo conselho marítimo Internacional e é obtível pelo transportador mediante pedido e deste modo ficam incorporados a este conhecimento de embarque.

4.1.16 Limitação de Responsabilidade

Representa a limitação e estipula valores por pacotes ou unidades de transporte.

A limitação de responsabilidade do transportador é aplicável nos termos da Cláusula 3 acima deste documento. Onde COGSA aplica-se, a responsabilidade é limitada a US \$ 500 por pacote ou por unidade de transporte normais, conforme o caso possa ser. A limitação conclusivamente se aplicará a um Container, se fornecido e / ou ovado pelo Transportador que é caracterizado como um "pacote" ou é classificado montante fixo, a menos que a natureza e o valor dos bens foram declarados pelo Comerciante antes do embarque e inserido na caixa "Valor declarado" e fretes extra pago, se requisitado. Em nenhum caso a limitação da quantidade excederá o valor declarado e nada aqui deve ser interpretado como uma renúncia de limitação.

Quadro 18: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Limitação de responsabilidade
Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

Verificando pela cláusula da limitação de responsabilidade do transportador, a mesma é aplicável nos termos da Cláusula 3 deste documento. Nos casos em que COGSA seja aplicável a responsabilidade é limitada a U\$500 por pacote ou por unidade de transporte, conforme o caso. Em nenhum caso a limitação da quantidade excederá o valor declarado e nada aqui deve ser interpretado como uma renúncia de limitação.

4.1.17 Aviso de Reclamação: Tempo para Processar Judicialmente

Nesta cláusula verifica-se o tempo devido e regulamentado para se proceder com aviso de reclamação quanto ao estado da carga.

Se o aviso de perda, dano ou reclamação não é dado no momento da descarga e ou remoção das mercadorias pelo Comerciante, se não for aparente, dentro de 3 dias consecutivos, uma presunção de descarga/entrega em boa ordem será considerada.
 A menos que a legislação obrigatoriamente aplicável / legislação nacional disponha do contrário, o Transportador estará isento de qualquer responsabilidade de qualquer natureza, a menos que o processo seja instaurado dentro de um ano depois entrega da mercadoria ou da data que as mercadorias deveriam ter sido entregue, desde que no entanto, que, se qualquer reclamação surgir durante uma parte do transporte sujeito pela lei aplicável a um período mais curto para o início do processo, qualquer responsabilidade do Transportador cessará a menos que processo seja instaurado dentro de um curto período. O processo não deve ser considerada "trazido" a menos que a competência seja obtida sob o Transportador e / ou transportador participantes pelo serviço de processo ou um acordo escrito para aparecer. Se obrigatoriamente a legislação aplicável / legislação nacional invalida esta disposição deve, no entanto, aplicar-se durante todos os períodos não-obrigatório para os quais o transportador é responsável. Nada aqui contido deve ser interpretado como uma renúncia de limitação.

Quadro 19: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Aviso de Reclamação
Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

Analisando o exposto no quadro 19 o Comerciante tem 3 dias consecutivos após a chegada da carga para avisar sobre perdas, dano ou reclamação, passados estes três dias a carga será considerada entregue em boa ordem.

4.1.18 Média Geral

Nesta alínea o transportador procura se resguardar de futuros eventos relacionados ao transporte e vincula o comerciante sobre a responsabilidade de tal serviço e eventuais custos que porventura serão repassados.

A média geral deve ser ajustada, declarada e estabelecida de acordo com as Regras de York-Antuérpia de 1994, em qualquer lugar por opção do Transportador quer seja declarado pelo Transportador ou qualquer outra pessoa que o Comerciante.

Em caso de acidente, perigo, dano ou desastre, antes ou depois do início da viagem, a partir de qualquer causa, pela qual o Transportador não é responsável por estatuto, contrato ou outra forma, o Comerciante deve contribuir com o transportador em média geral para o pagamento de quaisquer sacrifícios, perdas ou despesas de natureza de Média Geral que possam ser feito ou incorridos. O comerciante deve dar depósito em dinheiro, tal depósito ou outra segurança como o transportador julgue suficiente para cobrir a Média Geral estimada de contribuição de Mercadorias antes do embarque como o transportador requisitar, ou, se não tão necessário, dentro de três meses de entrega da mercadoria, seja ou não no momento da entrega o Comerciante tinha aviso de penhor do Transportador. O transportador estará sob nenhuma obrigação exigido de exercer qualquer penhor da contribuição da Média Geral devido ao Comerciante. Se um navio resgate é de propriedade ou operado pelo transportador, o resgate deve ser pago como pleno e do mesmo modo como se tal navio resgate fosse de propriedade ou operados por estranhos. A contribuição da mercadoria em Média Geral devem ser pagas, mesmo quando tal Média seja resultado da negligência de falhas, ou erro do mestre, piloto, oficiais ou tripulantes. O comerciante expressamente renuncia a todos os códigos, estatutos, leis ou regulamentos que poderiam aplicar na medida em que permite a legislação aplicável.

Quadro 20: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Média geral

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

Destaca-se pela presente cláusula que a média geral deve ser ajustada, declarada e estabelecida de acordo com as regras de York-Antuérpia de 1994. Caso algum acidente ocorra antes ou depois do início da viagem, o comerciante deve contribuir com a média geral para com o transportador para o pagamento de quaisquer sacrifícios, prejuízos, perdas ou danos, o comerciante deve dar depósito em dinheiro, ou se não for tão necessário, dentro de três meses da entrega da mercadoria.

4.1.19 Lei e Jurisdição

Dispõe sob a forma e onde será regida a lei para qualquer reivindicação.

Salvo disposição em contrário neste Conhecimento de Embarque, este Bill of Lading será regido as leis da Alemanha e qualquer reivindicação, disputa, processo ou procedimento, deve ser exclusivamente decidido pelos tribunais da cidade de Hamburgo e não a outros tribunais. Em caso de qualquer disputa relativo às taxas, o comerciante por este meio concorda em submeter à jurisdição dos tribunais de Cidade de Hamburgo, ou o transportador, a seu critério, pode solicitar a qualquer corte ou tribunal que tenha jurisdição no local.

Quadro 21: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Lei e Jurisdição

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

A não ser que esteja disposto anteriormente neste conhecimento de embarque, este Bill of lading será regido por leis da Alemanha, e quais disputas estão vinculadas aos tribunais da cidade de Hamburgo e não a outros tribunais.

4.1.20 Ausência de Renúncia e Separabilidade

Está cláusula vincula o transportador a sua responsabilidade, mas também não o impede de proteger se legalmente de acordo com as leis aplicáveis.

Nada neste Bill of Lading deve operar para privar o transportador de qualquer proteção legal ou defesa, imunidade, isenção, limitação ou exoneração de responsabilidade contida em leis aplicáveis. Os Termos e Condições deste Conhecimento de Embarque (incluindo todos os termos e condições da tarifa aplicável do Transportador aqui incorporados em virtude da cláusula 2 acima) devem ser separáveis, e se qualquer parte ou termo do mesmo deve ser considerada inválida, essa decisão não afeta a validade ou inexigibilidade de qualquer outra parte ou termo do mesmo.

Quadro 22: *Bill of Lading Hamburg Sud* – Ausência de renúncia e separabilidade

Fonte: HAMBURG SUD (2011, p. 01).

Por esta cláusula nada neste Bill of lading deve privar o transportador da responsabilidade contida nas leis aplicáveis.

5 CONCLUSÃO

O objetivo do presente trabalho foi realizado, pois se contemplou nesta monografia um estudo e análise dos termos e condições do conhecimento de embarque marítimo, dos intervenientes deste contrato, suas responsabilidades e obrigações e as formas e características que se fazem necessário analisar neste documento que é considerado o mais importante documento no transporte marítimo.

No primeiro estudo foi abordado o tema da logística e dos seus componentes, verificou-se o quanto a logística é um segmento complexo, pois ela precisa trabalhar em sintonia com os diversos elementos que a compõe, dentre os quais destaca-se a embalagem, pois a mesma é desenvolvida para que possa atrair a atenção do consumidor e despertar o interesse na sua compra.

Destacou-se a importância do transporte, pois o mesmo deve ser muito bem planejado para que se possa evitar e ou minimizar os impactos que a carga pode sofrer durante todo o seu trajeto desde a saída do armazém até a chegada ao seu destino final, sem contar a armazenagem e a melhor forma de unitizar a carga e aproveitar espaços propiciando economia de material e mão-de-obra, foi assimilado os principais tipos de paletes de madeira que servem padronizar o transporte, chegando a unitização da carga e a utilização de contêineres, que é a grande vedete do transporte marítimo, logo após foi destacado os principais tipos de carga e os riscos sofridos pela mesma e o modal de transporte marítimo aquaviário enfatizando o transporte marítimo, fluvial e lacustre.

No segundo momento foi abordado um estudo e análise dos termos e condições do conhecimento de embarque marítimo *Bill of Lading*, seus principais intervenientes, o operador de linha, o armador, o NVOCC, a agência marítima dentre outros destacando suas responsabilidades e obrigações.

No quarto estudo tratou da tradução do *terms and conditions of Bill of Lading*, tradução do inglês para o português do conhecimento de embarque marítimo da companhia marítima *Hamburg Süd*, fazendo uma breve análise e comentário de assunto considerados relevantes.

Para o acadêmico através da fundamentação teórica, foi possível compreender e assimilar melhor os conteúdos aqui apresentados.

Recomenda-se para estudos futuros a análise e uma consulta mais aprofundada nos termos que regem tal contrato sob uma supervisão e orientação de um profissional da área de direito marítimo.

Outra sugestão que se pode sugerir seria encomendar a tradução dos termos e condições do conhecimento de embarque marítimo por um tradutor juramentado e efetuar uma análise mais profunda sobre os termos e intervenientes recorrendo se possível a profissionais da área de direito para embasar o trabalho.

Conclue-se que este estudo pode ser bastante positivo para estudantes e empresas que trabalham com comércio exterior e destaca-se aqui também uma futura pesquisa que possa a vir a ser realizada, uma pesquisa junto às empresas que trabalham com comércio exterior da nossa região, com o intuito de levantar informações se tais empresas possuem o conhecimento dos termos e condições contratuais do conhecimento de embarque marítimo - *Bill of Lading* (verso).

REFERÊNCIAS

AMARAL, Antonio Carlos Rodrigues do. **Direito do comércio Internacional**. São Paulo: 2004. 393p.

APRENDENDO A EXPORTAR. Disponível em:

<http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/forMemMercadori a.html>. Acessado em 24 de Ago. de 2011.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial**. 5 ed. Porto Alegre: Bookman, 2006. 616p.

_____. Ronald H. **Logística empresarial**: transportes, administração de materiais e distribuição física. 1 ed. São Paulo: Atlas, 2007. 388p.

_____. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos**: Planejamento, organização e logística empresarial. 4 ed. Porto Alegre: Bookman, 2001. 532p.

Código Comercial, Código Civil (excertos), Legislação Empresarial, Constituição Federal / obra coletiva de autoria da Editora Revista dos Tribunais. – 13 ed. Ver. Ampl. e atual. – São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2008. – (RT Códigos) 831p.

COIMBRA, Delfim Bouças. **O conhecimento de carga no transporte marítimo**. 3 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004. 176p.

CORTIÑAS, Lopes, José Manoel. **Os custos logísticos do comércio exterior brasileiro**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.136p.

COSTA, Lígia Moura. **Comércio Exterior: Negociação e aspectos legais**. Rio de Janeiro: Elsevier/Campus 2005. 310p.

DEMARIA, Marjory. **O operador de transporte multimodal como fator de otimização da Logística**, 2004. 87 f. Dissertação (Pós-Graduação em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

DIAS, Steeve Beloni Corrêa Dielle. **Obrigação e responsabilidade nos contratos internacionais de fretamentos marítimos e sua aplicação no direito Brasileiro**, 2007. 139f. Dissertação (Mestrado em Direito Econômico e Social) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998. 508p.

GOMES, Carlos Francisco Simões; RIBEIRO, Priscilla Cristina Cabral. **Gestão da cadeia de suprimentos integrada à tecnologia da informação**. São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2004. 360p.

GUIA DE LOGÍSTICA. Disponível em:

<http://www.guiaalog.com.br/paletes.htm>. Acessado em 10 de Agosto de 2011.

HAMBURGSUD. Disponível em:
www.hamburgsud.com. Acessado em 20 de Set. de 2011.

JUS. Disponível em:
<http://jus.com.br/revista/texto/7267/a-atual-teoria-geral-dos-contratos>. Acessado em 14 de Nov. de 2011.

IMO. Disponível em:
<http://www.imo.org/>. Acessado em 27/08/2011.

KEEDI, Samir. **ABC do comércio Exterior**: abrindo as primeiras páginas. 2 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004. 162p.

_____. **Logística de transporte internacional**: veículo prático de competitividade. 2 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004. 176p.

_____; MENDONÇA, Paulo C.C.; **Transportes e seguros no comércio exterior**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000. 251p.

_____. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga**: prática e exercícios, 4 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2008. 284p.

LARRAÑAGA, Feliz Alfredo. **A Gestão logística global**. São Paulo: Aduaneiras, 2003. 252 p.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de Pesquisa: Planejamento e Execução de Pesquisas, Amostragens e Técnicas de Pesquisa, Elaboração, Análise e Interpretação de dados**. 7. Ed. São Paulo: Atlas, 2008. 267p.

MARTINS, Gilberto de Andrade; THEÓFILO, Carlos Renato. **Metodologia da Investigação Científica para Ciências Sociais Aplicadas**. 2. Ed. São Paulo: Atlas, 2009. 247p.

MARTINS, Rosilda Baron. **Metodologia científica**. 1 ed. Curitiba: Juruá, 2008, 278p.

MATTAR, João Augusto Neto. **Metodologia científica na era da informática**. 2.ed. São Paulo: Saraiva, 2005. 286p.

MESTRINER, Fabio. **Design de Embalagem** - Curso básico, 2 ed. Revisada. SÃO Paulo: Pearson Makron Books, 2002. 138p.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO E COMÉRCIO EXTERIOR – MDIC,
Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=245>.
Acessado em 23 de Out. de 2011.

MOURA, Reinaldo Aparecido. **Sistemas e técnicas de movimentação e armazenagem de materiais**, 4 ed. São Paulo: Iman, 1998. 452p.

MSC. Disponível em:

http://www.mscgva.ch/bl_terms/other_languages.html. Acessado em 07/11/2011.

MURTA, Roberto de Oliveira. **Incoterms 1990**. São Paulo: Aduaneiras, 1995. 259 p.

PAULA, Paulo Ricardo Guimarães de. **Logística Internacional: Livro didático**. 2. Ed. Ver. E atual – Palhoça: Unisul Virtual, 2007.

RAPHAEL, Leandro. **Direito Marítimo**. São Paulo: Aduaneiras, 2003. 186p.

ROCHA, Paulo César Alves. **Logística e Aduana**, São Paulo: Aduaneiras, 2001. 170p.

ROCHA, Paulo César Alves. **Regulamento Aduaneiro: anotado com textos legais transcritos**. 9 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2005. 644p.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Gestão Estratégica da armazenagem**. São Paulo: Aduaneiras, 2003. 160p.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. 3 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003. 177p.

SEGRE, German Organizador. **Manual Prático de Comércio Exterior**. 2 ed. São Paulo: Atlas 2007. 257p.

SILVA, Cláudio Ferreira da; PORTO, Marcos Maia. **Transportes, seguros e distribuição física internacional de mercadorias**. 2. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003. 162p.

VASQUES, José Lopes. **Comércio Exterior Brasileiro**. 5 ed. São Paulo: Atlas 2001. 324p.

VERGARA, Sylvia Constant. **Métodos de pesquisa em administração**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2010. 277p.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borger. **Transporte Internacional de cargas**, 2.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002. 150p.

WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior & Despacho Aduaneiro**, 3.ed. Curitiba: Juruá, 2008. 311p.

_____. Paulo. **Comércio Exterior & Despacho Aduaneiro**, 4.ed. Curitiba: Juruá, 2008. 329p.

ANEXOS

**ANEXO A: TERMS AND CONDITIONS OF BILL OF LADING – ARMADOR
HAMBURGSUD**

1. DEFINITIONS

- a) "Carrier" means Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts -Gesellschaft KG, Willy-Brandt-Straße 59, 20457 Hamburg, Germany, Commercial Register: Amtsgericht Hamburg HRA 59448.
- b) "Charges" means freight, deadfreight, demurrage and all expenses and money obligations incurred and payable by the Merchant.
- c) "Container" means any open or closed container, van, trailer, flatbed, flatrack, transportable tank or any similar receptacle whatsoever.
- d) "Goods" means the cargo received from the shipper and described on the face side hereof and any Container not supplied by or on behalf of the Carrier.
- e) "Merchant" means the shipper, consignee, receiver, holder of this Bill of Lading, owner of the cargo or person entitled to the possession of the cargo and the servants and agents and principals of any of these, all of whom shall be jointly and severally liable to the Carrier for the payment of all Charges, and for the performance of the obligations of any of them under this Bill of Lading.
- f) "On Board" or similar words used in this Bill of Lading mean that in a Port-to-Port movement, the Goods have been loaded on board the vessel and, in the event of multimodal transportation, if the originating carrier is a Participating carrier, means that the Goods have been loaded on board a feeder vessel, railcar, truck or other mode of transport at the Place of Receipt and are en route to the Port of Loading named on the reverse side hereof.
- g) "Participating carrier" means any other carrier by water, land or air, performing any stage of the carriage, whether acting as sub-carrier, connecting carrier, substitute carrier or bailee.
- h) "Vessel" means the ocean vessel named on the face side hereof, and any substitute vessel, feedership, barge or other means of conveyance by water used in whole or in part by the Carrier.

2. CARRIER'S TARIFF(S)

Goods carried hereunder are subject to all terms and conditions of Carrier's (see Clause 1.

- a)) applicable tariff(s), including those on file with a regulatory body whose rules govern all or a particular portion of the carriage. Copies of the tariff(s) or relevant provisions thereof are obtainable from the Carrier or regulatory body concerned on request. In the event of a conflict between the terms and conditions of such tariff(s) and the Terms and Conditions of this Bill of Lading, those of this Bill of Lading shall prevail, except as may be otherwise provided herein.

3. CARRIER'S RESPONSIBILITY

A) Except as otherwise noted herein, the Carrier shall be responsible for loss of or damage to Goods under the following circumstances only:

- a) PORT-TO-PORT SHIPMENT:

(1) *When Goods have been lost or damaged from the time of loading on the Vessel until the time of discharge from the Vessel, the Carrier's responsibility is governed by German law making the Hague-Visby Rules compulsorily applicable.*

(2) *COGSA shall apply in cases where this Bill of Lading governs a shipment to or from the USA from the time of loading on the Vessel until the time of discharge from the Vessel.*

(3) *The Carrier is not responsible for loss of or damage to the Goods caused prior to loading on or subsequent to discharge from the Vessel. In the event that compulsorily applicable law provides to the contrary, the Carrier's responsibility shall in any event not exceed the limits of responsibility as per Hague-Visby Rules prior to loading on and after discharge from the Vessel and in the event COGSA is applicable, COGSA shall also apply prior to loading on and after discharge from the Vessel.*

(4) *Only in countries where the UN-Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 ("Hamburg Rules") is compulsorily applicable, pursuant to its Article II.1.a-d, shall such Convention apply.*

b) MULTIMODAL TRANSPORT:

(1) *IF IT IS ESTABLISHED DURING WHICH LEG OF TRANSPORT LOSS OF OR DAMAGE TO GOODS HAS BEEN CAUSED 3. A. a) APPLIES TO THE PORT-TO-PORT LEG. FOR ALL OTHER LEGS THE LAW APPLICABLE TO SUCH LEG OF TRANSPORT SHALL APPLY. IF THE LAW THUS APPLICABLE IS NOT COMPULSORY AND PROVIDES FOR LIABILITY EXCEEDING 2 SPECIAL DRAWING RIGHTS OF THE INTERNATIONAL MONETARY FUND ("SDR"), THE CARRIER'S LIABILITY SHALL NEVER EXCEED 2 SDR PER KILO OF GROSS WEIGHT OF GOODS LOST OR DAMAGED.*

(2) *IF IT IS NOT ESTABLISHED DURING WHICH LEG OF TRANSPORT LOSS OF OR DAMAGE TO GOODS HAS BEEN CAUSED, THE CARRIER'S LIABILITY SHALL BE DETERMINED IN ACCORDANCE WITH GERMAN LAW INCORPORATING THE HAGUE-VISBY RULES. IN NO EVENT SHALL THE LIABILITY OF THE CARRIER EXCEED 2 SDR PER KILO OF GROSS WEIGHT OF GOODS LOST OR DAMAGED.*

(3) *If the multimodal transport comprises a shipment to or from the USA and if Goods were lost or damaged between the time of loading on until the time of discharge from the vessel, COGSA applies. If the multimodal transport comprises a shipment to or from the USA and in the event of a claim or a suit brought forward in the USA, COGSA shall apply to loss of or damage to Goods caused prior to loading on and after discharge from the Vessel.*

B. Miscellaneous Provisions on Carrier's Responsibility:

a) *Unless expressly agreed in writing, the Carrier does not undertake that Goods will arrive at a particular time at the Port of Discharge or at the Place of Delivery. The Carrier is not liable for any direct, indirect or consequential loss or damage caused by delay. Should the Carrier contrary to the foregoing be responsible for delay, his liability is limited by the amount of three times the Freight unless any lower limits apply.*

b) *Unless provided for otherwise, herein, the Carrier is responsible for neither indirect or consequential losses, nor damages of whatever kind nor in particular for any loss of profit or any loss of business.*

c) *The liberties, rights, defences, immunities, exemptions, limitations of and exonerations from liability of whatsoever nature, provided for in this Bill of Lading, or under statute, shall apply whether founded in contract or tort in any action or proceeding brought against the Carrier.*

d) *In the event that applicable law provides for liability exceeding the Carrier's responsibility as provided for in this Bill of Lading either on the grounds or on the quantum, the Carrier shall only be liable if it is proven that the Carrier himself is to be blamed for willful misconduct or gross negligence.*

e) *There shall be no liability in respect of loss of or damage to any valuables whatsoever, including, but not limited to, specie, bullion, precious or rare metals or stones, plate, jewellery, works of art or other objects of a rare or precious nature, bank notes or other forms of currency, bonds or other negotiable instruments, whether the value is declared or not unless the contract of carriage and the spaces, apparatus and means used for the carriage and the instructions given for the safe custody thereof have been approved in writing by the Carrier before shipment.*

f) *The Carrier shall, notwithstanding which legislation is applicable hereunder, be entitled to the benefit of Sections 181 through 186 and 188, Title 46, U.S. Code and amendments thereto from time to time made, as if the same were expressly set out herein, including but not limited to the Fire Statute, Title 46, U.S. Code, Section 182.*

g) *The Carrier shall have no liability whatsoever arising out of or in connection with the acts of any person (not employed or instructed by the Carrier) who unlawfully, by the use of force or threats of any kind, damages, ceases, or exercises control over the Goods, over any subcontractor, or over any means of transportation or storage of the Goods.*

4. SUB-CONTRACTING: BENEFICIARIES

a) *The Carrier shall be entitled to sub-contract on any terms the whole or any part of the carriage, loading, unloading, storing, warehousing or other handling whatsoever and any and all duties whatsoever undertaken by it in relation to the Goods or Containers or other packages or any other goods.*

b) *Should it be adjudged that any person or entity other than Carrier is under any responsibility for the Goods or any other goods, regardless where any loss or damage shall occur and whether the Goods covered hereby or any other goods are damaged directly or indirectly during any handling, and even if transported on free in, stowed and/or free out terms, all liberties, exemptions, limitations of and exonerations from liability provided by law or by the Terms and Conditions hereof shall be available to the Vessel, her and Carrier's beneficial owner, her operator, demise, bareboat, time and voyage charterer, space and slot charterer, sub-carrier, connecting and substitute carrier, all agents, servants, employees, representatives...*

all Participating (including inland) carriers and all stevedores, terminal operators, warehousemen, crane operators, watchmen, carpenters, ship cleaners, surveyors and all independent contractors whatsoever. In contracting for the foregoing liberties, exemptions, limitations of and exonerations from liability, the Carrier is acting as agent and trustee for and on behalf of all persons and entities described above, all of whom shall be deemed part of the contract evidenced by this Bill of Lading, regardless for whom acting or by whom retained and paid, it being always understood that said beneficiaries are not entitled to any greater or further...

exemptions, limitations of or exonerations from liability than those that the Carrier has under this Bill of Lading in any given situation.

c) *The Carrier undertakes to procure such services as necessary, having the right to select any mode of land, sea or air transport and to arrange participation by other carriers to accomplish the total or any part of the carriage from Place of Receipt to Place of Delivery, except as may be otherwise provided herein.*

d) *No agent or servant of the Carrier shall have power to waive or vary any of the terms hereof unless such waiver or variation is in writing and is specifically authorized or ratified in writing by an officer or director of the Carrier having actual authority to bind the Carrier to such waiver or variation.*

5. WARRANTY

The Merchant warrants that in agreeing to the Terms and Conditions hereof, he is, or has the authority of, the person owning or entitled to the possession of the Goods and this Bill of Lading.

6. OPTION OF INSPECTION

Carrier may at its option open any Container to inspect the contents. If it appears that any part thereof cannot safely or properly be carried, either at all or without incurring additional expense, Carrier may abandon the transportation and/or take any measures and/or incur any reasonable additional expenses to continue carriage or store Goods, which storage shall be deemed to constitute due delivery hereunder. Merchant shall indemnify Carrier against any reasonable additional Charges so incurred, unless due solely to Carrier's fault.

7. DESCRIPTION OF GOODS, SEALING OF CONTAINERS AND SUPPLY CHAIN SECURITY: RESPONSIBILITY OF MERCHANT

a) *Neither Carrier, nor its agents and servants, shall be liable for, or concluded as to, correctness of marks, descriptions or other representations furnished by or on behalf of Merchant or appearing on Goods or documents relating thereto.*

b) *When a Container is stuffed by or on behalf of Merchant, such Container shall be deemed shipped as "Shipper's weight, load, stow, count and seal". Merchant agrees Carrier has no reasonable means of checking quantity, weight, condition, identity or existence of contents or manner in which Goods are stuffed, stowed and secured within Container or breakbulk cargo is packaged, or that same is accurate or proper.*

c) *When a Container is supplied by the Carrier and has been stuffed by or on behalf of Merchant:*

(1) Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods:

(a) caused by manner in which Container has been stuffed;

(b) caused by unsuitability of Goods for carriage in Containers;

(c) caused by unsuitability or defective condition of Container, which would have been apparent upon reasonable inspection by Merchant at or prior to time Container was stuffed;

(d) if Container is not sealed at commencement of Carriage by Merchant.

(2) Merchant shall defend, indemnify and hold Carrier harmless against any loss, damage, claim, liability or expense whatsoever covered by (1) above.

(3) In absence of a written request to contrary, Carrier is not under an obligation to provide a Container of any particular type or quality.

d) When a Container is to be stripped by or on behalf of the Merchant, Merchant shall promptly strip, or cause to be stripped, Container and take delivery of its contents, irrespective of condition of Goods. Further, Merchant shall be and remain liable for any loss, damage or expense of whatsoever nature arising or resulting from stripping howsoever occurring, whether such loss or damage is then evident or later manifests itself.

e) When any Container utilized is owned or leased by Carrier, Merchant shall be liable, at tariff rates, for any delay beyond time allowed for the use of such Container, and for any loss, damage or expense incurred by Carrier as a result of failure to return the Container to Carrier in sound condition and state of cleanliness as when received, even if a condition caused by Goods does not then manifest itself and/or results in loss, damage or expense at a subsequent time. Payment therefore is due upon presentation of written cost estimates.

f) Merchant agrees to be responsible for all expenses of any nature incurred while the Goods and Containers are in the custody of Carrier or any Participating carrier, their agents or servants, including but not limited to repairs, reconditioning, demurrage as per Carrier's tariff(s), detention, fines and taxes, civil or criminal, cargo-related inspections by governmental authorities and their attendant costs, and whether charged to the Goods or Containers or levied upon Carrier, Vessel, Participating carrier, their conveyances, their agents or servants, which in any way relate to the Goods or which result from the acts or omissions to act on part of Merchant, its agents or servants, or third-parties for whom Merchant, its agents or servants, are responsible, and to submit to jurisdiction of any court, tribunal or other body before whom Carrier may be brought.

g) Carrier's prior written consent is required for dangerous or hazardous Goods, which must be distinctly marked as such on outside of Goods and Container.

h) Merchant warrants that it has complied with all statutes, ordinances, regulations and requirements of whatsoever nature relative to the Goods, Containers or other packages, their documentation or in any way relating thereto.

i) No obligation is assumed by Carrier unless the nature of breakbulk cargo requiring special care/handling is disclosed in writing and Carrier's agreement obtained at time of booking.

j) The Carrier is committed to the concept of supply chain security. Merchant ensures the sealing of all packed containers immediately after stuffing is completed and before placing the mat Carrier's disposal for all destinations. Only high security seals must be used. Unless any national law or other binding legislation/regulations - compulsorily applicable - provide otherwise, all seals must meet the specifications for high security seals issued by the International Organization for Standardization under ISO/PAS 17712 and any subsequent amendment or new definition thereof.

Merchant agrees to provide in writing details of the precise contents of Containers and the seal number(s), when giving shipping instructions to the Carrier. If Merchant fails to comply with the above mentioned obligations, Merchant is responsible for all costs resulting there from and for all resulting liabilities and responsibilities whatsoever.

8. CONTAINERIZED CARGO

Cargo may be stuffed by Carrier in Containers, and Containers, whether so stuffed or received fully stuffed, may be carried on or under deck without notice, and Merchant expressly agrees that Containers carried on deck are considered for all legal purposes to be stowed underdeck. Goods stuffed in Containers on deck shall be subject to the legislation referred to in Clause 3 hereof and will contribute and/or receive compensation in General Average, as the case maybe.

9. CONTAINERS WITH TEMPERATURE OR ATMOSPHERE – CONTROLLED APPARATUS

Containers with temperature or atmosphere-controlled apparatus will not be furnished unless expressly contracted for in writing at time of booking and, when furnished, may entail increased Charges. In absence of an express request, it shall be conclusively presumed that use of a dry container is appropriate for the Goods. Merchant must provide Carrier with desired temperature range when delivering Containers to Carrier, and Carrier to exercise due diligence to maintain the temperature within a reasonable range while in its custody or control. The Carrier does not accept any responsibility for the functioning of temperature or atmosphere-controlled Containers not owned or leased by Carrier or related companies.

10. DECK CARGO

Deck cargo (except that carried in Containers on deck) and live animals are received and carried solely at Merchant's risk (including accident or mortality of animals), and the Carrier will not in any event be liable for any loss or damage for or from which he is exempt, immune or exonerated by applicable law, or from any other cause whatsoever not due to the fault of the Carrier, any warranty of seaworthiness in the premises being hereby waived. Except as may be otherwise provided, such shipments shall be deemed Goods and shall be subject to all Terms and Conditions of this Bill of Lading.

11. METHODS AND ROUTES OF TRANSPORTATION: LIBERTIES

Without derogating from Carrier's obligation to carry Goods to Port of Discharge or Place of Delivery subject to these Terms and Conditions, with respect thereto, Carrier may at any time and without notice:

- a) use any means of transport (water, land and/or air) or storage whatsoever;*
- b) transship or carry on another vessel or conveyance or by any other means of transport than that named on the reverse side hereof;*
- c) carry Goods on or under deck at its option;*
- d) proceed by any route in its sole and absolute discretion and whether the nearest, most direct, customary or advertised route or in or out of geographical rotation;*
- e) proceed to or stay at any place whatsoever once or more often and in any order or omit calling at any port, whether scheduled or not;*
- f) terminate the transportation and discharge Goods or Containers or other packages and devan and/or store contents at any place whatsoever, ashore or afloat, in the open or covered, and require the Merchant to take delivery and, upon failure to do so, warehouse the Goods at risk and expense of Merchant and Goods;*

- g) proceed with or without pilots;*
- h) carry livestock, explosives, munitions, warlike stores, dangerous or hazardous Goods or lawful Goods of any and all kinds;*
- i) drydock or stop at any unscheduled port for bunkers, repairs or for any purpose whatsoever;*
- j) comply with any orders, directions or recommendations given by any government or authority or by any person or body acting or purporting to act with the authority of any government or authority or having under the terms of the insurance on the Vessel or other conveyance employed by the Carrier the right to give such orders, directions or recommendations;*
- k) take any other steps or precautions as may appear reasonable to the Carrier under the circumstances.*

The liberties set out in subdivisions a) through k) may be invoked for any purpose whatsoever even if not connected with the carriage covered by this Bill of Lading, and any action taken or omitted to be taken, and any delay arising there from, shall be deemed to be within the contractual and contemplated carriage and not be an unreasonable deviation.

Notwithstanding, Carrier shall be entitled to full Charges and any additional freight, storage and all other expenses incurred by or on behalf of Carrier, all of which shall be due and owing from Merchant, and Carrier shall have a lien on the Goods for same.

In no circumstance whatsoever shall the Carrier be liable for direct, indirect or consequential loss or damage caused by delay, unless compulsorily applicable legislation / national law provides otherwise.

12. DELIVERY

If delivery of Goods or Containers or other packages or any part thereof is not taken, or not taken within a reasonable period of time, by Merchant(s) when, where and at such time and place as Carrier is entitled to have Merchant(s) take delivery, upon surrender of a single or multiple Bill(s) of Lading, as the case may be, and upon payment of all Charges due, Carrier may, at its option, subject to its lien and without notice, elect to have same remain where they are or delivered to Merchant or sent to a warehouse or other place, vanned or devanned, always at risk and expense of Merchant and Goods and against payment by Merchant of all Charges applicable to LCL (Less than Container Load) loads (as provided in the governing tariff) and any extra expenses incurred as a result of additional services rendered and such option as exercised by Carrier shall constitute a proper delivery to Merchant.

Neither Carrier nor its agents are or shall be obligated to inform Merchant or Notify Party of Vessel's estimated or actual date or time of arrival, and if given, such information shall be considered gratuitous.

In locations where the Hamburg Rules are compulsorily applicable it is hereby agreed that time for delivery of the Goods shall be six (6) months from date of shipment. Where the Goods after discharge are taken into custody by customs or other authorities the responsibility of the Carrier shall cease in such moment at the latest and the Goods shall be considered to be delivered.

Notwithstanding any other term or condition of this Bill of Lading, and provided no tariff in effect at time of shipment provides otherwise, and with due regard to Clause 20 hereof, it is agreed by Merchant that in certain localities, including, but...

not limited to, Greece, Lebanon and Turkey, discharge, whether arranged by Carrier or its agents or directly by Merchant is, by compulsorily applicable law, performed at risk

and expense of Merchant and Goods, so that Carrier's liability then ceases and discharge is on a "free out" basis, as a result of which Carrier is not responsible for any damage to Goods occurring during and/or after discharge, and that in other localities, such as, but not limited to, Egyptian ports, Carrier's liability, by compulsorily applicable law, ceases at ship's rail and Goods are received by Merchant from ship's tackle at risk and expense of Merchant and Goods. Nothing here in contained is to be construed as a waiver of such compulsorily applicable law.

13. CHARGES, INCLUDING FREIGHT

The Charges payable hereunder have been calculated on the basis of particulars furnished by or on behalf of Merchant. Carrier shall, at any time, be entitled to inspect, reweigh, remeasure or revalue the contents and, if any of the particulars furnished by Merchant are found to be incorrect, the Charges shall be adjusted accordingly, and Merchant shall be responsible to pay the correct Charges and all expenses incurred by Carrier in checking said particulars or any of them.

Charges shall be deemed earned on acceptance of Goods or Containers or other packages for shipment by Carrier and shall be paid by Merchant in full, without any offset, counterclaim or deduction, Goods and/or Vessel or other conveyance lost or not lost, and shall be nonreturnable in any event.

Merchant shall remain responsible for all Charges, regardless whether the Bill of Lading be marked, in words or symbols, "Prepaid", "To be Prepaid" or "Collect".

In case of non-payment of Charges by the Merchant, including but not limited to freight, and/or any other amounts due under this contract, the Carrier is entitled to protest judicially or extra-judicially the relevant amount, to file a complaint in respect of same and/or to take any further action as per the law applicable to this contract. In arranging for any services with respect to Goods, Carrier shall be considered the exclusive agent of Merchant for all purposes, including but not limited to Charges, as defined herein, and any payment of Charges to other than Carrier shall not, in any event, be considered payment to Carrier.

Charges for USDA cold treatment are for administration only and do not impose any responsibility on Carrier for completion of cold treatment as per USDA regulations, unless caused by negligence of Carrier, its agents, servants, subcontractors and/or independent contractors whatsoever.

Merchant shall defend, indemnify and hold Carrier, any Participating carrier, their agents and servants, harmless from and against all liability, loss, damage and expense which may be sustained or incurred by Carrier relative to the above.

14. CARRIER'S LIEN

Carrier shall have a lien on Goods and any Charges and documents relating thereto for all sums due under this contract or any other contract or undertaking to which Merchant (as defined herein) was party or otherwise involved, which lien shall also extend to General Average contributions, salvage and cost of recovering such...

sums inclusive of attorney fees, and shall survive delivery. Such lien may be enforced by Carrier by public or private sale at expense of and without notice to Merchant.

15. BOTH TO BLAME COLLISION CLAUSE

The Both-to-Blame Collision Clause published by the Baltic and International Maritime Council and obtainable from the Carrier (see Clause 1. a) or its agents upon request is hereby incorporated into this Bill of Lading.

16. LIMITATION OF LIABILITY

Carrier's limitation of liability is applicable pursuant to above Clause 3, hereof. Where COGSA applies, liability is limited to \$ 500 per package or per customary freight unit, as the case maybe. The limitation shall conclusively apply to a Container, whether furnished and/or stuffed by the Carrier which is characterized as a "package" or is rated lump sum, unless the nature and value of the Goods have been declared by the Merchant prior to shipment and inserted in the box "Declared value" and extra freight paid if required. In no event shall the limitation amount exceed the declared value and nothing herein shall be construed as a waiver of limitation.

17. NOTICE OF CLAIM: TIME FOR SUIT

If notice of loss, damage or claim is not given at time of discharge/removal of Goods by Merchant or, if not then apparent, within 3 consecutive days thereafter, a presumption of discharge/delivery in good order shall arise.

Unless compulsorily applicable legislation / national law provides otherwise, Carrier shall be discharged from all liability of whatsoever nature unless suit is brought within 1 year after delivery of Goods or date Goods should have been delivered, provided however, that if any claim arises during a part of transport subject by applicable law to a shorter period for commencement of suit, any liability whatsoever of Carrier shall cease unless suit is brought within such shorter period.

Suit shall not be deemed "brought" unless jurisdiction is obtained over Carrier and/or Participating carrier by service of process or a written agreement to appear. If compulsorily applicable legislation / national law invalidates this provision it shall nevertheless apply during all non-compulsory periods for which the Carrier bears responsibility.

Nothing herein contained shall be construed as a waiver of limitation.

18. GENERAL AVERAGE

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, at any place at option of Carrier whether declared by Carrier or anyone other than the Merchant.

In event of accident, danger, damage or disaster, before or after commencement of voyage, from any cause whatsoever, for which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, Merchant shall contribute with Carrier in General Average to payment of any sacrifices, losses or expenses of General Average nature that may be made or incurred. Merchant shall give such cash deposit or other security as Carrier may deem sufficient to cover estimated General Average...

contribution of Goods before delivery as Carrier requires, or, if not so required, within three months of delivery of Goods, whether or not at the time of delivery...

Merchant had notice of Carrier's lien. Carrier shall be under no obligation to exercise any lien for General Average contribution due Merchant.

If a salving ship is owned or operated by Carrier, salvage shall be paid for as fully and in same manner as if such salving ship was owned or operated by strangers. Cargo's contribution in General Average shall be paid even when such Average is result of fault, neglect or error of the Master, pilot, officers or crew. Merchant expressly renounces all codes, statutes, laws or regulations which might otherwise apply insofar as applicable law permits.

19. LAW AND JURISDICTION

Unless otherwise provided for in this Bill of Lading, this Bill of Lading shall be governed by the laws of Germany and any claim, dispute, suit or proceeding whatsoever shall exclusively be decided by the courts of the City of Hamburg and no other courts. In case of any dispute relating to Charges, the Merchant hereby agrees to submit to the jurisdiction of the courts of the City of Hamburg, or the Carrier, at its option, may apply to any court or tribunal having jurisdiction in the premises.

20. NON-WAIVER AND SEPARABILITY

Nothing in this Bill of Lading shall operate to deprive the Carrier of any statutory protection or defense, immunity, exemption, limitation of or exoneration from liability contained in applicable laws.

The Terms and Conditions of this Bill of Lading (including all the terms and conditions of the Carrier's applicable tariff incorporated herein by virtue of Clause 2 above) shall be separable, and if any part or term hereof shall be held invalid, such holding shall not affect the validity or enforceability of any other part or term hereof. 325-071 01/11 WU

ANEXO B – Conhecimento de Embarque Marítimo – (B/L)

Conhecimento de Embarque Marítimo - (B/L)	
<u>CODE NAME: "CONGENBILL" - EDITION 1994</u>	B/L Nº
Shipper	BILL OF LADING TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES
<hr/>	
Consignee	
<hr/>	
Notify Address	
<hr/>	
Vessel	Port of loading
<hr/>	
Port of discharge	
<hr/>	
Shipper's description of goods	
(of which being responsible for loss or damage howsoever arising) on deck at shipper's risk: the carrier not	
Freight payable as per CHARTER-PARTY dated: Received on account of freight: Time used for loading.....days.....hours	SHIPPED at the port loading in apparent good order and condition on board the vessel for carriage to the port of discharge or discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. IN WITNESS whereof the master or agents of the said Vessel has signed the number of Bills Of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.
Freight payable at	Place and date of issue
Number of original Bs/L	Signature

FIGURA 3: Modelo de conhecimento de embarque marítimo – *Bill of Lading*
FONTE: Aprendendo a Exportar (2011, p. 01).