

# CONDIÇÕES GERAIS

1.º - O contrato de transporte definido por este conhecimento rege-se pelo Decreto n.º 37 748 de 1.2.50 e pelas disposições da Convenção de Bruxelas de 25.8.24 por aquele integradas no direito português e pelo Decreto-Lei n.º 325/86, de 21 de Outubro, e a lei assim especificada, actuará como se fizesse parte integrante do conhecimento e com prevalência sobre este, isto é, nenhuma das cláusulas no conhecimento poderá derogar ou restringir direitos ou imunidades legais do armador ou aumentar obrigações ou responsabilidades legais do armador. Qualquer frase eventualmente em oposição à lei nele incluída por força desta cláusula será nula e de nenhum efeito até onde a oposição se manifestar mas não para além disso.

Tendo em consideração as particularidades de alguns portos insulares, o carregador deve tomar as medidas necessárias para que o receptor tome conta da mercadoria logo após a sua descarga nesses portos.

2.º - Nenhuma reclamação será aceite pela Empresa quando seja declinável pela letra do presente conhecimento e ou não esteja nos termos da convenção internacional em vigor, aplicável aos conhecimentos de carga. O valor que faz fé para as indemnizações, é o declarado no despacho aduaneiro e sem inclusão de qualquer importância a título de lucros, comissões, juros, etc... Quando se trate de carga em trânsito, de procedência estrangeira, o valor atenuável é o da factura consular e nas mesmas condições de limite havendo câmbio a considerar na indemnização, esse câmbio será o da data da chegada do navio ao porto de destino da mercadoria. Em nenhum caso se aceitarão reclamações por demoras ou atrasos na descarga ou entrega de mercadorias.

3.º - O limite de responsabilidade do transportador por volume ou unidade de peso é de cem mil escudos, salvo em casos de títulos de transporte "ad valorem" e desde que, em tais casos, o titular do conhecimento tenha pago o triplo da taxa normal de frete marítimo.

No caso das cargas transportadas a granel já conveniadas, para efeitos do parágrafo 5 do Artigo 4.º da Convenção de Bruxelas e demais legislação portuguesa, que o volume ou unidade, tratando-se de vinhos ou quaisquer outras cargas a granel, é a centena de hectolitros. Tratando-se de cargas sólidas a granel, o volume ou unidade de peso é a centena de toneladas de carga.

4.º - Entre a Empresa e os carregadores fica normalmente estabelecido como único competente, com expressa renúncia a qualquer outro, o foro da comarca de Lisboa para todas as questões emergentes deste contrato.

5.º - O Capitão tem a liberdade de navegar com ou sem piloto, suprimir, aumentar ou alterar o número de escalas ordinárias ou anunciadas, retroceder, desviar-se da sua rota quando isso possa, no seu juízo ou no do restante equipagem, importar à segurança da propriedade, vidas, carregamento ou navegabilidade, e pelo estado do mar e tempo, medidas sanitárias, bloqueio, revolução ou rebelião, e para receber ou desembarcar passageiros ou mercadorias, tomar ou descarregar combustível ou mantimentos, ser rebocado, dar rebuque e prestar auxílio a qualquer navio, ou por circunstâncias imprevistas, entrar com o navio em doca seca com toda ou parte da carga a bordo, sem responsabilidade alguma para a Empresa pelos riscos, de prejuízos de demora ou outros que disso resultem.

6.º - Na hipótese de qualquer porto não se encontrar acessível, seja pelo estado do mar, medidas sanitárias, quarantenas, bloqueio, tumultos, greves ou qualquer outra circunstância, o capitão tem a faculdade de descarregar as mercadorias no regresso, no porto mais próximo ou no lugar que ele entender conveniente, ou mesmo reconduzi-las à procedência, por conta e a todos os riscos do carregador ou consignatário. No caso de quaisquer volumes não se poderem encontrar a bordo no porto de destino, serão descarregados quando o navio ali voltar ou desembarcados em outro porto e remetidos, se possível for, à custa da Empresa pelo seu seguinte navio ou de outra entrada, mas sem responsabilidade pelas consequências da demora ou perda, em caso de baldeação, incêndio, naufrágio ou qualquer outro acidente. A descarga em qualquer destes casos representa para todos os efeitos o cumprimento do contrato sem reservas de qualquer natureza.

7.º - E expressamente proibido o embarque de matérias corrosivas. Os volumes contendo artigos perigosos, só serão aceites no convés a risco do carregador, devendo indicar por fora, bem ligeiramente, o conteúdo. Os volumes que se encontram a bordo sem ser nestas condições ou com acondicionamento defeituoso, incompetente ou fraco, serão lançados ao mar e o carregador ou seu representante ficará responsável por todos os desastres, perdas e danos que causarem a pessoas, ao navio ou à carga. Os carregadores que embarcaram sem aviso prévio ou com declaração errada, qualquer género perigoso, ficam igualmente responsáveis por todas as consequências.

8.º - A Empresa reserva-se, por conveniência de serviço ou qualquer outra circunstância, o direito de proceder sem prévio ou posterior aviso, à baldeação das mercadorias para outro dos seus navios ou de outra companhia, sendo todas as operações que se realizarem a risco da fazenda. No caso de haver baldeação para qualquer transporte que não pertença à Empresa ou não seja por ela afretado, a sua responsabilidade baseia-se com a entrega das mercadorias a esse transportador.

9.º - São por conta do carregador ou consignatário, as multas ou outras despesas por falta de conhecimento ou do seu cancelamento em tempo oportuno, falsa, incorrecta ou insuficiente descrição do conteúdo de volumes, erros de marcas ou numerações, falta de observância dos regulamentos oficiais, remessas de artigos proibidos, despesas de quarantenas, contribuição de avaria grossa e as MULTAS POR FALTA DE DESPACHOS DE PROCEDÊNCIA OU POR VOLUMES NOS MESMOS MENCIONADOS A MAIS, ERROS DE MARCA E NUMERAÇÃO, CERTIFICADOS OU OUTRAS OBSERVÂNCIAS NA REGULAMENTAÇÃO OFICIAL.

10.º - A Empresa não responde pelo descaminho de volumes que não tenham marca ou destino, nem tão pouco responde por aqueles onde estas declarações sejam erradas, insuficientes, indistintas, ilegíveis ou confusas ou quando se tenham obliterado.

11.º - Os fretes são pagos antecipadamente e consideram-se vencidos, mesmo em caso de naufrágio, desde o momento de embarque, não podendo ser reclamados por motivo algum.

12.º - A descarga será feita pela Empresa ou seus agentes, à custa e risco da fazenda e tão depressa se entenda dever efectuar-se, com a presença ou ausência dos interessados não importando que seja de dia ou de noite, domingo ou feriado, não sendo a Empresa responsável por furtos, roubos, incêndios, inundações ou quaisquer outros riscos ou prejuízos sofridos pelas mercadorias durante a sua permanência nos armazéns, muralhas ou outros locais de descarga.

13.º - Toda e qualquer reclamação por falta ou avaria deve ser apresentada por escrito, devidamente justificada, ao capitão, à Empresa ou aos seus agentes no acto do levantamento da mercadoria se o dano for visível e no prazo de três dias se for oculto.

14.º - As avarias grossas serão reguladas em Lisboa ou onde à Empresa convier a diligência desta, em conformidade com as regras York - Antuérpia de 1974.

O carregador ou receptor compromete-se em caso de avaria grossa a declarar o valor real da mercadoria e a não levantá-la sem assinar o compromisso usual para a regulação e sem depositar a contribuição providória que for estabelecida.

15.º - O navio é estranho a quanto possa ser reclamado a respeito de carga cujo despacho é feito sobre aça.

Masmo no caso de haver compromisso ou pacto para a entrega das mercadorias se efectuar para embarcações de conta dos donos da fazenda, à reserva do navio o direito de efectuar a descarga para embarcações estranhas ou qualquer outro local desde que se reconheça ser assim necessário para brevidade do despacho do navio ou circunstância diversa. São de conta da fazenda as despesas daí resultantes, cobrando todas as operações a risco da fazenda.

16.º - O carregador ou consignatário fica RESPONSÁVEL PELO TRÍPLIO DA DIFERENÇA DO FRETE, proveniente de declarações insuficientes ou inexactas do conteúdo, peso ou medida que sejam verificadas no porto de embarque ou no do destino. A Empresa tem o direito de proceder como julgar conveniente para se convencer da veracidade de toda e qualquer declaração que seja feita, ficando todas as despesas a cargo do carregador ou consignatário, quando se descubra que houve erro ou fraude.

17.º - Nos termos da lei vigente, o transportador tem o direito de obter a venda das mercadorias cujo frete, descarga ou diferenças constatadas conforme a cláusula anterior, estejam por liquidar, ou para pagamento de multas, prejuízos, regulação de avarias, despesas de quarantena ou quaisquer compromissos a que os donos da fazenda ficam obrigados pelo presente conhecimento ou por declaração separada. Todos os prejuízos e perdas resultantes da retenção são estranhos à Empresa transportadora.

18.º - O transportador não responde em caso algum pelas demoras das embarcações aguardando o embarque ou descarga.

19.º - Conteúdos, pesos, medidas, qualidades, valores, marcas e numerações são consideradas declarações unilaterais do carregador, não sendo portanto a Empresa responsável pela descrição que lhe foi feita no presente conhecimento nem pelas declarações que se alegue terem sido feitas verbalmente.

20.º - CARGA NO CONVÉS - no caso de mercadorias no convés, quer elas sejam obrigatoriamente ali transportadas quer o sejam com autorização do carregador, qualquer eventual responsabilidade do transportador só pode ser aceite no caso de culpa evidente desta e nos mesmos limites legais estabelecidos no Decreto-Lei 352/85, de 21 de Outubro e pelas demais condições constantes deste conhecimento de embarque.

21.º - ANIMAIS VIVOS E PLANTAS - O transportador não é responsável por perda, morte, desastre ou qualquer sinistro que ao embarque, desembarque ou no decurso da viagem possam sofrer os animais que transporta. O transportador não responde igualmente pela conservação e estado das plantas que transporta, seja qual for o modo como se apresentem.

22.º - CARGA FRIGORÍFICA - Pelo presente contrato fica acordado que o armador tomará as diligências necessárias para manter o navio em boas condições de navegabilidade, devidamente equipado e apetrechado, não sendo o navio responsável, nem os seus agentes ou tripulantes, em quaisquer circunstâncias, pelo avarias na sua máquina ou câmaras frigoríficas resultantes de um caso fortuito. O carregador obriga-se a indicar a temperatura adequada à mercadoria durante o transporte.

23.º - As mercadorias líquidas a granel serão carregadas aos cuidados, despesas, riscos e perigos da mercadoria. O carregador terá, em geral, a faculdade de utilizar as bombas e encanamentos do navio sem que esta faculdade possa trazer qualquer responsabilidade para o navio.

Os tanques serão postos à disposição do carregador para a inspecção do seu estado de limpeza antes do início do carregamento. Se os inspecções do carregador após a inspecção efectuada nos tanques, certificarem que estes estão limpos em condições que permitam o embarque da carga líquida referida no conhecimento, o certificado por eles assinado será conclusiva evidência, em todo o tempo, de que o transportador exerceu a devida diligência em colocar os tanques à disposição do Comerciante em perfeitas condições de limpeza para a recepção e transporte das mercadorias líquidas mencionadas no referido conhecimento. Se o carregador tiver carregado as mercadorias líquidas constantes do conhecimento sem ter usado o direito de inspecionar previamente os tanques, o certificado de limpeza dos mesmos, passado pelo Capitão ou outro representante do transportador, será conclusiva evidência em todo o tempo do seu perfeito estado de limpeza para a recepção e transporte de mercadorias.

O Capitão ou outro representante do navio deverá a pedido do carregador apresentar um certificado confirmando a perfeita estanquidade dos tanques e seus encanamentos e que os mesmos tanques se encontram a todos os títulos em perfeitas condições técnicas para o transporte das mercadorias líquidas constantes do conhecimento. Se o carregador tiver carregado as mercadorias líquidas constantes do conhecimento sem ter usado o direito de verificação do Certificado de estanquidade, o embarque das mercadorias será conclusiva evidência em todo o tempo de que os tanques do navio e seus encanamentos estavam em perfeitas condições técnicas para a recepção e transporte das mercadorias.

O volume das cisternas indicado pelo Transportador é presumido como exacto mas sem qualquer garantia nem responsabilidade.

O carregador deve antes do embarque fornecer ao Capitão, por escrito, as necessárias informações técnicas referentes ao embarque, transporte e descarga das cargas líquidas, como sejam, ponto de inflamação, cor, temperatura ao embarque, à descarga e durante o transporte e variação máxima admissível das mesmas, toxicidade, nocividade, corrosividade, densidade, viscosidade e propriedades especiais fora do normal com referência ao seu manuseamento, para permitir ao Capitão não só calcular as quantidades que poderá receber em cada tanque, como também tomar as medidas que se impõem à vigilância da condução do carregamento, transporte e descarga.

As únicas amostras, em todos os casos, que serão válidas perante o transportador serão aquelas que foram tiradas em presença do Capitão ou seu representante depois de terminado o carregamento e antes do começo da descarga.

A entrega total das mercadorias líquidas transportadas nos tanques é satisfação plena das totalidades embarcadas.

A obrigação assumida com este conhecimento de embarque será cumprida pela total entrega no destino dos tanques cheios até ao mesmo nível, conforme provado antes da saída, tomando em devida consideração quaisquer diferenças de temperatura e/ou estiva à saída e à chegada, falhas naturais.

O frete é devido pelo peso e calculado com base na capacidade total dos tanques carregados (ainda que não estejam cheios) e na densidade real dos líquidos. Para o efeito se declara que o vinho de mesa tem densidade igual a 1.

## C O N T E N T O R E S

24.º - As mercadorias podem ser estivadas pelo transportador por meio de contentores ou outros meios similares para consolidar cargas.

25.º - Os carregadores deverão inspecionar o estado dos contentores antes do seu enchimento. A sua utilização é prova evidente que o contentor estava em boas condições.

26.º - Os contentores, estivados pelo transportador ou por este recebidos já estivados, podem ser transportados no ou sob o convés. A recepção do conhecimento sem imediato protesto ou recomendação em contrário do carregador significa autorização para transporte no convés. Em qualquer dos casos aplicar-se-ão ao transporte as disposições da Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924, nomeadamente a que se refere ao limite de responsabilidade do transportador, e, em caso de Avaria Grossa, as Regras de York - Antuérpia de 1974.

27.º - Se o contentor não for propriedade do transportador, o carregador garante que o engenho é, na realidade, uma embalagem adequada ao transporte marítimo e, em todos os aspectos, preparada para o carregamento, estiva, transporte e descarga.

28.º - Quando o carregamento e estiva da mercadoria do contentor forem efectuadas pelo carregador, este garante que o conteúdo do engenho foi correctamente estivado, travado e peado. O transportador considera-se exonerado de qualquer responsabilidade no caso de perda ou dano da mercadoria resultante da maneira como o conteúdo foi embalado ou estivado dentro do contentor ou por o conteúdo não se adequar ao transporte em contentor ou por o contentor não ser adequado. O carregador acorda, por este meio, em indemnizar o transportador de qualquer prejuízo que este possa sofrer devido à maneira como o conteúdo foi embalado e/ou estivado no contentor ou por o contentor não ser adequado.

29.º - Sujeito a reserva prévia de praça, o carregador deve proceder ao levantamento do contentor no local designado pelo transportador e entregá-lo carregado no cais do transportador, para embarque. De modo idêntico, o consignatário será responsável pelo transporte do contentor a partir do cais de descarga e pela sua devolução em data e local designados pelo transportador.

Todos os encargos para além dos cais do transportador serão de conta da carga.

30.º - Os carregadores, consignatários, receptores ou seus representantes legítimos concordam em assumir inteira responsabilidade segundo os termos da cláusula 30.ª a seguir mencionada e aceitarão responsabilizar-se pela segurança dos contentores propriedade do transportador ou por este alugados a terceiros, enquanto estiverem à sua guarda e até à sua devolução ao transportador. Os consignatários ou receptores comprometem-se a devolver os contentores limpos e aptos a serem utilizados imediatamente.

Sempre que o transportador entregar contentores de sua propriedade, ou por si alugados a terceiros, aos carregadores ou seus legítimos representantes, estes dispõem de um prazo máximo de 7 dias, a contar da data de entrega, à excepção dos contentores-frigoríficos para os quais dispõem de um prazo máximo de 3 dias para proceder ao seu enchimento e reentrega para embarque no navio transportador, findo o qual os interessados nas cargas neles acondicionadas pagarão uma taxa de demora de 5 USD por contentor de 20', 7 USD por contentor de 40' e 25 USD por contentor frigorífico entregues, por cada dia ou fracção do dia que exceder aquele período.

Após o desembarque no navio transportador, no porto de destino, os consignatários, receptores ou seus legítimos representantes dispõem de um prazo máximo de 7 dias, a contar da data da descarga do navio, à excepção dos contentores frigoríficos para os quais dispõem de um prazo máximo de 3 dias para proceder à reentrega dos contentores ao transportador marítimo, no local por este designado, findo o qual será cobrada aos interessados nas cargas uma taxa de 5 USD por contentor de 20', 7 USD por contentor de 40' e 25 USD por contentor frigorífico, entregues, por cada dia ou fracção do dia que exceder tal período.

31.º - Enquanto estiver na posse do contentor, propriedade do transportador, o carregador, consignatário ou seu representante legítimo concordam em defender e exonerar a responsabilidade do transportador de todo e qualquer prejuízo, avaria ou despesa, material ou pessoal, sofridos ou incorridos pelo transportador, resultantes da utilização, serviço ou manutenção do contentor.

32.º - O carregador que procede ao carregamento e estiva do contentor compromete-se a declarar nos documentos de embarque, além dos elementos usuais, o número do contentor, o número do selo, o regime de movimentação (casa/casa, casa/cais) etc. e, tratando-se de contentor frigorífico, a temperatura recomendada para a conservação do conteúdo.

33.º - O transportador não tem qualquer responsabilidade pelo funcionamento de contentores frigoríficos que não sejam propriedade sua ou por ela afretados.

34.º - O transportador obriga-se a manter o contentor frigorífico em funcionamento no período do transporte marítimo e à temperatura indicada por escrito pelo carregador, não respondendo por avarias que resultem de caso fortuito ou força maior ou da fortuna da viagem.

35.º - O transportador desconhece o estado de conservação das mercadorias acondicionadas pelo carregador nos contentores frigoríficos e reserva-se o direito de responsabilizar o carregador por quaisquer danos sofridos pelos engenhos atribuíveis à maneira deficiente ou imprópria como a carga foi neles estivada.

## 36.º - INSTRUÇÕES GOVERNAMENTAIS, GUERRA, EPIDEMIAS, GELO, GREVE - ETC.

a) - O Capitão e o Transportador terão a faculdade de cumprir quaisquer ordens, instruções ou recomendações referentes ao transporte objecto do presente contrato, dadas por qualquer Governo ou Autoridade, ou por qualquer entidade agindo ou pretendendo agir em nome desse Governo ou dessa Autoridade, ou tendo, nos termos do seguro que cobre o navio, o direito de dar tais ordens, instruções e recomendações.

b) - Se parecer que a execução do transporte exporia o navio ou quaisquer mercadorias a bordo ao risco de apreensão, ou dano ou atraso resultantes de guerra ou operações semelhantes, bloqueio, tumultos, revoluções ou pirataria ou qualquer pessoa a bordo ao risco de perder a vida ou a sua liberdade ou que qualquer destes riscos aumentou, o Capitão poderá descarregar a carga no porto de carregamento ou em qualquer outro porto seguro e conveniente.

c) - Se parecer que uma epidemia, quarantena, gelo - perturbações afectando a mão-de-obra, impedimento ao trabalho, greves, "lock-outs", quer sejam a bordo ou em terra - dificuldade no carregamento ou descarregamento, que podem impedir o navio de deixar o porto de carregamento ou de chegar ou entrar no porto de descarga ou aii descarregar nas condições usuais e dali poder partir de novo, em segurança e sem atrasos, o Capitão poderá descarregar a carga no porto de carregamento ou em qualquer outro porto seguro e conveniente.

d) - A descarga efectuada nas condições da presente cláusula, de toda a mercadoria para a qual tenha sido emitido um Conhecimento será considerado como boa execução do contrato. Se, em virtude do exercício de um direito qualquer ao abrigo da presente cláusula, forem feitas despesas extraordinárias, estas serão pagas pelo Carregador além do frete, juntamente com o frete de volta se houver lugar para isso, assim como uma indemnização razoável por todos os serviços suplementares prestados à mercadoria.

e) - Se uma ou outra das situações indicadas nesta cláusula for previsível ou se por uma tal razão o navio não pode, sem atraso e em segurança, chegar a entrar no porto de carregamento ou se o navio tiver de sofrer reparações, o Transportador poderá cancelar o contrato antes de ser emitido o Conhecimento de Embarque.

f) - O Carregador será informado se possível.

37.º - Sujeito às cláusulas "Both to Blame Collision Clause" e "Janson Clause". Assim, se este navio abalroar com outra qualquer embarcação e ambos forem considerados culpados, os donos da carga coberta por este conhecimento ficam responsáveis perante esta Empresa pelo reembolso de qualquer importância que esta Empresa ou o navio tenham pago ou venham a pagar a outra embarcação a título de indemnização de prejuízo ou avaria sofridos pela dita carga. Os carregadores obrigam-se, portanto, a segurar as suas cargas contra os riscos correspondentes.

38.º - Todas as condições aqui anunciadas são extensivas a armazéns e às embarcações de carga e descarga, quer elas sejam ou não estranhas à Empresa transportadora, ficando expressamente afastado o regime do contrato de depósito em todos os casos em que a recepção das mercadorias pelo transportador ocorrer antes das operações de embarque no navio, qualquer que seja o local onde tal recepção tenha lugar.

Carregador:
Consignatário:
Endereço a notificar (sem qualquer compromisso de notificação por parte dos Armadores, de outros transportadores e / ou seus Agentes respectivamente):



SEDE / HEAD OFFICE: Largo Vasco Bensaude, 13 9500-103 PONTA DELGADA - S. MIGUEL  
Tel.: 296 304 770 - Telex: 82 162 GRUBEN P - Fax: 296 304 779  
DELEGAÇÃO EM LISBOA: Rua do Ouro, 181 - 6º 1149-021 Lisboa  
Tel.: 21 324 3620 - Fax: 21 324 3650

**CONHECIMENTO DE EMBARQUE N.º**

Navio:	Porto de carga:	Frete pagável em:	Número de conhecimentos originais:
--------	-----------------	-------------------	------------------------------------

Viagem:	Porto de destino:	INFORMAÇÕES PRESTADAS PELO CARREGADOR
---------	-------------------	---------------------------------------

Marcas e números	Quantidade e qualidade de volumes: conteúdo	Peso Bruto Kgs.	Medição m³
CÓPIA NÃO NEGOCIÁVEL			

Frete e adicionais	CÓPIA NÃO NEGOCIÁVEL
--------------------	----------------------

Frete:				<p>CARREGADO a bordo em aparente boa ordem e condição, sendo o peso, a medição, as marcas, os números, a qualidade, o conteúdo e o valor desconhecidos para o transportador, para entrega no porto de descarga ou tão próximo dele quanto o navio possa; com segurança, ir e permanecer sempre a flutuar, na mesma boa ordem e condição no atrás referido porto aos Consignatários ou seus Cessionários, pagando o comerciante o frete conforme a nota na margem mais as despesas incorridas, de acordo com as disposições deste conhecimento de embarque.</p> <p>Ao aceitar este conhecimento, o Carregador expressamente aceita e concorda com todas as suas estipulações em ambas as páginas, quer escritas, impressas, carimbadas ou de outro modo incorporadas, tão completamente como se estivessem assinadas todas pelo Carregador.</p> <p>Um original do conhecimento de embarque deve ser apresentado, devidamente endossado, em troca das mercadorias ou da ordem de entrega.</p> <p>Como testemunho do presente, o Comandante do referido navio assinou o número de conhecimentos originais indicados acima, todos com este teor e data, dos quais, tendo sido dado cumprimento a um, todos os outros se tomam sem valor.</p> <p style="text-align: right;">(Ver restantes condições contidas no reverso)</p>
EPCR:				
Impresso:				
Taxa de Porto:				
TOTAL				

O CARREGADOR	Pelo Comandante do navio:
--------------	---------------------------

O selo de recibo é pago por meio de guia, conforme despacho publicado no «Diário da República»