

INCOTERMS
(International Commercial Terms)

André de Farias Albuquerque

Recife - PE

2016

ANDRÉ DE FARIAS ALBUQUERQUE

INCOTERMS
(International Commercial Terms)

Recife, janeiro de 2016.

Sumário

1. Introdução.....
2. Tipos de Incoterms.....
3. Divisão em Grupos.....
3.1 Grupo E.....
3.2 Grupo F.....
3.3 Grupo C.....
3.4 Grupo D.....
4. Conclusão.....
5. Bibliografia.....

1. Introdução

Incoterms, ou International Commercial Terms, são regras do Direito Internacional Privado que tratam dos custos e riscos do transporte de mercadorias. Incoterms são também conhecidos como “Cláusulas de Preço”, uma vez que, conforme a escolha, determinam os elementos que compõe o preço das mercadorias, posto que adicionais aos custos de produção. Eles são editados e revisados periodicamente pela Câmara de Comércio Internacional, organismo internacional orientador dos negócios internacionais, com sede em Paris, e têm uso complementar à Convenção de Viena de 1980, que disciplina questões relativas à formação do contrato, assim como direitos e obrigações do vendedor e do comprador dele provenientes. Para que haja uso dos “Incoterms”, estas regras devem vir expressas no contrato.

Os “Incoterms” foram especialmente criados com o intuito de facilitar o comércio internacional, através da uniformização das regras internacionais para a interpretação dos termos e expressões comerciais utilizados com mais frequência, determinando regras sobre custos, responsabilidades no transporte de mercadorias e demais serviços logísticos entre as figuras do importador e do exportador. Eles têm, portanto, a grande vantagem de reduzir os riscos de litígios emergentes de eventuais interpretações contraditórias neste âmbito, uma vez que estabelecem com precisão a divisão de tarefas, de custos e de riscos entre os atores das relações comerciais internacionais. Nesse sentido, os incoterms se referem a matérias relativas aos direitos e obrigações das partes no contrato comercial internacional, especialmente com relação à transferência de propriedade da mercadoria (tradição), custos e riscos inerentes às operações internacionais.

Assim, “Incoterms” são os termos utilizados nas negociações comerciais, mormente no âmbito internacional, através das quais se definem, dentro da estrutura de um contrato de compra e venda internacionais, os direitos e obrigações recíprocos do exportador e do importador, desde que exista acordo entre as partes para a sua utilização. Referidos termos internacionais do comércio têm importância significativa,

pois representam linguagem universal em termos de comércio internacional. A par da importância e linguagem universal que facilita a contratação entre empresas de nacionalidades diferentes, a utilização dos incoterms podem envolver riscos significativos à parte que não tem domínio e conhecimento profundo de todos os aspectos de sua abrangência, pois destas cláusulas defluem os riscos e responsabilidades que o exportador e o importador estão assumindo ¹.

Eles resultam de uma codificação de possíveis modalidades de uma transação comercial. Cada modalidade é codificada por três letras. A finalidade das Incoterms é de fornecer uma série de regras internacionais para a interpretação dos termos comerciais mais frequentemente utilizados no comércio exterior. Estes termos definem as obrigações do vendedor e do comprador no momento de uma transação comercial, normalmente internacional, mas que pode também se estabelecer entre operadores nacionais ou ainda dentro de comunidades internacionais. Ele trata essencialmente das obrigações das partes a um contrato de venda que trate da entrega da mercadoria vendida, da repartição dos custos e dos riscos ligados a ela, assim como da carga de formalidades de importação e exportação.

Os Incoterms, portanto, são a positivação de modalidade de comércio, regulamentando a responsabilização do risco e do custo da mercadoria dentro destas diversas modalidades de entrega. Assim, são regras criadas e padronizadas pela International Chamber of Commerce – ICC (Câmara de Comércio internacional - CCI), órgão mundialmente reconhecido como encarregado de orientar os negócios internacionais, bem como dirimir e resolver eventuais conflitos, controvérsias e litígios, oriundos dos vários contratos de venda celebrados internacionalmente².

¹ FRANCO, Paulo Sérgio de Moura. Incoterms - International Commercial Terms. *Revista Jus Navigandi*, Teresina, ano 8, n. 61, 1 jan. 2003. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/3564>>. Acesso em: 31 dez. 2015.

² Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/incoterms-73160>>. Acesso em: 01 jan. 2016.

O esquema seguinte demonstra como as diversas modalidades correspondem à responsabilização do exportador ou do importador de acordo com a localização da mercadoria.

	INCOTERMS® 2010 RULES CHART OF RESPONSIBILITY										
	Any Transport Mode		Sea/Inland Waterway Transport				Any Transport Mode				
	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Charges/Fees	Ex Works	Free Carrier	Free Alongside Ship	Free On Board	Cost & Freight	Cost Insurance & Freight	Carriage Paid To	Carriage Insurance Paid To	Delivered at Terminal	Delivered at Place	Delivered Duty Paid
Packaging	Buyer or Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Loading Charges	Buyer	Seller*	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Delivery to Port/Place	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Export Duty & Taxes	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Origin Terminal Charges	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Loading on Carriage	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Carriage Charges	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Insurance						Seller		Seller			
Destination Terminal Charges	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Delivery to Destination	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller
Import Duty & Taxes	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller

A partir da análise do gráfico, pode-se perceber que há uma gradação no nível de reponsabilidade do importador/exportador, de modo que na modalidade EXW a reponsabilidade do vendedor é quase nula, enquanto no DDP ela é total. Percebe-se ainda a existência de treze tipos de incoterms.

2. Tipos de Incoterms

São eles:

EXW (EX Works) - Neste caso, toda a responsabilidade da carga é do importador. O exportador tem a obrigação apenas de disponibilizar o produto e a fatura em seu estabelecimento. A partir daí, despesas ou prejuízos com danos ficam a cargo de quem está comprando. Por causa disso, a modalidade é pouco utilizada, apesar de ser possível para qualquer meio de transporte.

FCA (Free Carrier) - O importador indica o local onde o exportador entregará a mercadoria, onde cessam suas responsabilidades sobre a carga, que fica sob custódia do transportador. Pode ser utilizada por qualquer meio de transporte, inclusive multimodal.

FAS (Free Alongside Ship) - A mercadoria deve ser entregue pelo exportador junto ao costado do navio, já desembarçada para o embarque. As despesas de carregamento e todas as demais daí por diante seguem por conta do importador. Esse Incoterm é usado para transporte marítimo ou hidroviário.

FOB (Free on Board) - É a modalidade mais usada. O exportador entrega a carga já desembarçada a bordo do navio em porto de embarque indicado pelo importador. Dessa forma, todas as despesas no país de origem ficam a cargo do exportador. Os demais gastos, como frete e seguro, além da movimentação da carga no destino, correm por conta do importador. A modalidade também é restrita aos transportes marítimo e hidroviário.

CFR (Cost and Freight) - Sob esse termo, o exportador entrega a carga no porto de destino, custeando os gastos com frete marítimo. Os riscos, no entanto, cessam a partir do momento em que a mercadoria cruza a amurada do navio, o que faz com que o seguro seja pago pelo importador, assim como o desembarço no destino. Também está restrito aos modais marítimo hidroviário.

CIF (Cost, Insurance and Freight) - Essa modalidade é semelhante ao CFR, mas o exportador é responsável também pelo valor do seguro. Portanto, ele tem que entregar a carga a bordo do navio, no porto de embarque, com frete e seguro pagos. A modalidade também é restrita aos modais marítimo e hidroviário.

CPT (Carriage Paid to) - O termo reúne as mesmas obrigações do CFR, ou seja, o exportador deverá pagar as despesas de embarque da mercadoria e seu frete internacional até o local de destino designado. A diferença é que pode ser utilizado com relação a qualquer meio de transporte.

CIP (Carriage and Insurance Paid to) - A modalidade tem as mesmas características do CIF, onde o exportador arca com as despesas de embarque, do frete até o local de destino e do seguro da mercadoria até o local de destino indicado. A diferença é que pode ser utilizado para todos os meios de transporte, inclusive o multimodal.

DAF (Delivered At Frontier) - A carga é entregue pelo exportador no limite de fronteira com o país importador. Este termo é utilizado principalmente nos casos de transporte rodoviário ou ferroviário.

DES (Delivered Ex Ship) - O exportador coloca a carga a disposição do importador no local de destino, a bordo do navio, arcando com todas as despesas de frete e seguro, ficando isento apenas dos custos de desembarço. Utilizado exclusivamente para transporte marítimo ou hidroviário.

DEQ (Delivered Ex Quay) - A mercadoria é disponibilizada ao importador no porto de destino designado, cabendo ao exportador, além de custos de frete e seguro, bancar os gastos com desembarque. O importador é responsável apenas pelos gastos com desembarço.

DDU (Delivered Duty Unpaid) - Essa modalidade possibilita o chamado esquema porta-a-porta, uma vez que fica a cargo do exportador entregar a mercadoria no local designado pelo importador, com todas as despesas pagas, exceção apenas para os pagamentos de direitos aduaneiros, impostos e demais encargos da importação. Pode ser utilizado para qualquer modalidade de transporte.

DDP (Delivered Duty Paid) - Esse sistema é exatamente o oposto do EXW, pois toda a responsabilidade da carga é do exportador. Ele tem o compromisso de entregar a mercadoria no local determinado pelo importador, pagando inclusive os impostos e

outros encargos de importação. Ele apenas não arca com o desembarço da mercadoria. Pode ser utilizado com qualquer modalidade de transporte.

3. Divisão em Grupos

Diante disso, passa-se a analisar a divisão dos Incoterms em grupos, são eles:

3.1 Grupo E (EXW)

O Grupo E é marcado por ser um grupo em que o vendedor assume o mínimo de obrigações possíveis, uma vez que é o comprador o encarregado pelo carregamento das mercadorias em seu veículo coletor quando do desembarque, deixando a responsabilidade por eventuais danos causados à carga quando do desembarque por conta e risco do comprador.

Nesse sentido, o grupo E se refere ao modelo EXW, que significa Ex Works, onde a palavra depois do “Ex” expressa o lugar de entrega, podendo ser também, e.g., Ex Factory. EXW é uma cláusula que beneficia o vendedor, tendo ele menor responsabilidade no negócio. Isto ocorre porque o comprador fica encarregado de arcar com praticamente todo o risco e os custos, ficando a cargo do vendedor somente colocar a mercadoria em seu estabelecimento à disposição do comprador, ou em outro local nomeado (fábrica, armazém, etc.), não desembarçada para exportação e não carregada em qualquer veículo coletor. Esse termo representa, pois, obrigação mínima para o vendedor. Além disso, este termo pode ser utilizado em qualquer modalidade de transporte: aéreo, terrestre ou marítimo.

3.2 Grupo F (FCA, FAS e FOB)

Neste grupo, o exportador/vendedor só assume os custos e riscos até o transporte principal, de modo que o transporte principal não é pago pelo exportador. Neste, o vendedor é obrigado a entregar as mercadorias a um transportador indicado pelo comprador, sendo o ponto em que ocorre a entrega variável conforme o pacto feito entre as partes no contrato em que é utilizado o termo FCA. Este Grupo F possui três diferentes termos: o FCA (Free Carrier), o FAS (Free Alongside Ship) e o FOB (Free On Board).

A diferença entre os três termos se dá por uma variação de momentos em relação ao início da responsabilidade do comprador e o fim da do vendedor. No FCA, a responsabilidade do vendedor cessa no momento de entrada no terminal do transporte principal. Já no FAS, o vendedor encerra suas obrigações no momento em que a mercadoria é acostada ao navio. Assim, em uma negociação realizada de acordo com o termo FAS, se, e.g., o caminhão que levava a mercadoria para o transporte principal explodir, os prejuízos são arcados pelo vendedor, mas, se o navio bate na saída do porto, os prejuízos são do comprador. Por fim, no termo FOB, o vendedor se obriga a entregar a mercadoria embarcada e encerra suas obrigações quando a mercadoria transpõe a amurada do navio (ship's rail) no porto de embarque indicado.

3.3 Grupo C (CFR, CIF, CPT, CIP)

Aqui o transporte principal é pago pelo exportador. Ele contrata o transporte, sem assumir riscos por perdas e danos às mercadorias ou custos adicionais decorrentes de eventos ocorridos após o embarque e despacho. Percebe-se portanto, que, neste grupo, a responsabilidade sobre o risco da mercadoria não acaba no mesmo momento da responsabilidade sobre o custo decorrente do transporte.

Há quatro termos que fazem parte deste grupo: o CFR (Cost and Freight), o CIF (Cost, Insurance and Freight), o CPT (Carriage Paid To) e o CIP (Carriage and Insurance Paid To). O CFR e o CIF são utilizados somente no transporte aquaviário. No CFR, o vendedor é o responsável pelo pagamento dos custos necessários para colocar a mercadoria a bordo do navio, pelo pagamento do frete até o porto de destino designado e pelo desembarço da exportação. Por outro lado, os riscos de perda ou dano da mercadoria, bem como quaisquer outros custos adicionais, são transferidos do vendedor para o comprador no momento em que a mercadoria cruze a murada do navio. O seguro não é obrigatório. No CIF, contudo, é obrigatória a contratação de um seguro mínimo pelo vendedor, ficando a cargo do comprador avaliar a necessidade de um seguro complementar, que, se o comprador o desejar, será pago por ele próprio.

Já o CPT e o CIP são utilizados em qualquer tipo de transporte. No CIP, o vendedor é obrigado a contratar um seguro mínimo, diferentemente do CPT, no qual este ato não é obrigatório. Todas as outras obrigações são semelhantes ao CFR e ao CIF, com a diferença de que estes últimos são termos exclusivos para navios.

3.4 Grupo D

O Grupo D se caracteriza pela maior responsabilização do vendedor. Nele, o vendedor se responsabiliza por todos os custos e riscos para colocar a mercadoria no local de destino. São, portanto, contratos de chegada.

Até 2000, eram cinco os termos que compunham este grupo: o DAF (Delivered At Frontier), o DES (Delivered Ex Ship), o DEQ (Delivered Ex Quai), o DDU (Delivery Duty Unpaid) e o DDP (Delivery Duty Paid). Com a nova versão dos Termos Internacionais de Comércio publicada pela CCI em setembro de 2010, os termos DAF, DES, DEQ e DDU, oriundos da Revisão de 2000, foram excluídos, sendo acrescentados os termos DAT (Delivered At Terminal) e DAP (Delivered At Place).

Antes da reforma de 2010, estabelecia-se da seguinte maneira: no DAF, era utilizado somente para transporte terrestre, devendo o devedor entregar a mercadoria no ponto combinado na fronteira, porém antes da divisa aduaneira, de modo que a entrega era feita antes do desembarque e a responsabilidade pelo desembarço da importação já era do comprador, e não mais do vendedor. No DES, as regras eram as mesmas do DAF. A diferença estava no fato de que o DES era utilizado para transportes aquaviários e o DAF para transportes terrestres. O DEQ, também, só era utilizado para transportes aquaviários. Diferentemente do DES, contudo, a responsabilidade do vendedor no DEQ se estendia até a colocação da mercadoria no cais do porto, não desembaraçada para importação.

Com a reforma de 2010, o DAT entra em substituição ao DEQ (Delivered Ex Quay), em que a mercadoria é entregue desembarcada do veículo transportador. O DAP entra substituindo os termos DAF, DES e DDU, em que a mercadoria é entregue colocada à disposição do comprador, pronta para ser desembarcada do veículo transportador. Ambas as colocações ressaem do próprio INCOTERMS 2010³. Nesse sentido, no DAT a mercadoria pode ser entregue em um terminal portuário, conforme o DFQ a quem substitui ou em um terminal fora do porto.

Entretanto, no DAP a mercadoria pode ser entregue no porto, ainda no navio, sem ser desembarcada, nesse caso conforme o seu antecessor DES; ou ainda em qualquer outro local, como o DAF e o DDU.

Portanto, a inserção desses novos termos em substituição aos anteriores facilitaram as operações de comércio exterior, na medida em que estabeleceu regras mais claras e objetivas, ao passo em que reduziu o número de termos e deixou os existentes mais abrangentes, permitindo uma maior margem de interpretação.

³ SOUZA, Cláudio Luiz Gonçalves de. A relevância dos INCOTERMS nas relações nacionais e internacionais do comércio. *Revista Jus Navigandi*, Teresina, ano 17, n. 3111, 7 jan. 2012. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/20799>>. Acesso em: 02 jan. 2016.

Além dos termos vistos acima, tem-se os termos DDP e DDU, este extinto pela revisão. Tais termos são/eram utilizados para qualquer meio de transporte. A responsabilidade do vendedor no DDP vai mais além da apresentada no DEQ. O vendedor entrega a mercadoria ao comprador, desembaraçada para importação no local de destino designado. Por fim, no DDU, a mercadoria fica à disposição do importador, no ponto de destino acordado. O vendedor assume todas as despesas até este ponto, exceto as relativas ao desembarço da importação. Cabe, destarte, ao comprador o pagamento de direitos, impostos e outros encargos oficiais por motivo da importação.

4. Conclusão

Após esta breve análise dos Incoterms, faz-se mister frisar a sua importância no contexto mundial no que diz respeito à colaboração para um menor número de litígios em âmbito internacional envolvendo questões de responsabilização do exportador/importador quanto aos riscos da mercadoria e aos custos derivados de seu transporte. É necessário entender também, dentro deste contexto, a busca de solução de conflitos privados internacionais através da uniformização e da positivação de regras muitas vezes já utilizadas nas práticas, mas cujas minúcias não são trabalhadas. Desse modo, os Incoterms são de extrema importância, na medida em que desfrutam do reconhecimento mundial. Aliado a isso, tem-se o fato de que a CCI, por meio de pesquisas e estudos mercadológicos, está em constante busca de melhorias das regras do comercio internacional, atualizando-as, o que as torna sempre atuais e adequadas às condições presentes no mercado internacional.

As Incoterms são regras, portanto, que facilitam a vida do exportador/importador, uma vez que este é tranquilizado pela maior segurança jurídica que um contrato composto por cláusulas referentes às Incoterms pode trazer.

5. Bibliografia

FRANCO, Paulo Sérgio de Moura. Incoterms - Internacional Commercial Terms. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 8, n. 61, 1 jan. 2003. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/3564>>. Acesso em: 31 dez. 2015.

SOUZA, Cláudio Luiz Gonçalves de. A relevância dos INCOTERMS nas relações nacionais e internacionais do comércio. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 17, n. 3111, 7 jan. 2012. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/20799>>. Acesso em: 2 jan. 2016.

5.1 Notas

Cfr. CHAVES, Marianna. Vendas marítimas. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 15, n. 2703, 25 nov. 2010. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/17899>>. Acesso em: 1 jan. 2016.

5.2 Sites consultados:

<https://portogente.com.br/portopedia/incoterms-73160>. Acesso em: 1 jan. 2016.

<http://www.aprendendoaexportar.gov.br>. Acesso em: 1 jan. 2016.

<http://www.iabnacional.org.br/IMG/pdf/doc-3161.pdf>. Acesso em: 2 jan. 2016.

<http://www.feg.unesp.br/dpd/cegp/2013/LOG/Textos%20gerais/Artigo%20INCOTERMS%202011.pdf> Acesso em: 2 jan. 2016.