https://doi.org/10.58951/dataset.2024.029
Dataset Reports 3:1 (2024)
ISSN 2965-1182

REVIEW ARTICLE

DATASET REPORTS

INCOTERMS: não é cosmética

INCOTERMS: it's not just cosmetic

José Lopes Vazquez [a*]

[a] Administrador e Consultor Autônomo, 13026-137, Campinas, São Paulo, Brasil.

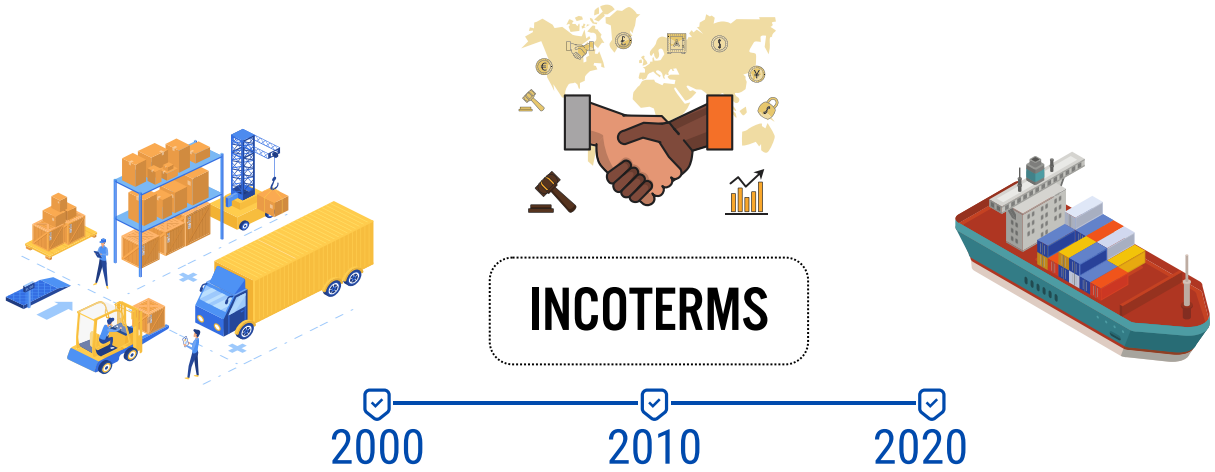
Resumo
O contrato de transporte é um documento chave no comércio internacional, servindo como base para a venda de mercadorias e as respectivas obrigações entre as partes envolvidas. O entendimento dos Termos Internacionais de Comércio (INCOTERMS) é essencial tanto para Vendedores quanto para Compradores, uma vez que essas regras estabelecem diretrizes para a alocação de responsabilidades, riscos e custos associados ao transporte de mercadorias. Este artigo tem como objetivo esclarecer os papéis de Vendedores e Compradores sob os INCOTERMS, bem como as implicações de diferentes termos no processo logístico. Além disso, destaca a importância do Conhecimento de Embarque na comprovação do contrato de transporte e da entrega de mercadorias. O artigo também discute as diferenças mais recentes entre os INCOTERMS, desde sua versão 2000 até a sua última alteração, versão 2020, enfatizando a evolução das responsabilidades e da gestão de riscos no comércio internacional.

Palavras-chave: Comércio Internacional. Comércio Exterior. INCOTERMS. Responsabilidades do Vendedor. Responsabilidades do Comprador. INCOTERMS 2000. INCOTERMS 2010. INCOTERMS 2020.

Abstract
The transport contract is a key document in international trade, serving as a basis for the sale of goods and the respective obligations between the parties involved. The understanding of the International Commercial Terms (INCOTERMS) is essential for both Sellers and Buyers, as these rules establish guidelines for the allocation of responsibilities, risks, and costs associated with the transportation of goods. This article aims to clarify the roles of Sellers and Buyers under the INCOTERMS, as well as the implications of different terms in the logistics process. Additionally, it highlights the significance of the Bill of Lading in proving the contract of transportation and the delivery of goods. The article also discusses the most recent differences between INCOTERMS, from its 2000 version to its latest change, version 2020, emphasizing the evolution of responsibilities and risk management in international trade.

Keywords: International Trade. Foreign Trade. INCOTERMS. Seller's Responsibilities. Buyer's Responsibilities. INCOTERMS 2000. INCOTERMS 2010. INCOTERMS 2020.

Graphical Abstract



*Corresponding author: José L. Vazquez. E-mail address: vazquez@vazquez.com.br
Submitted: 10 October 2024; Accepted: 22 October 2024; Published: 23 October 2024.
© The Author(s) 2024. Open Access (CC BY 4.0).

ROYALDATASET

1. Introdução

As Regras dos INCOTERMS, explicadas nas siglas formadas por três letras maiúsculas, refletem as práticas comerciais dos contratos de venda de mercadorias, descrevendo principalmente as tarefas, custos e riscos envolvidos na entrega da mercadoria pelo Vendedor ao Comprador. As importações brasileiras, bem como as exportações, têm suas condições de compra e venda cursadas em quaisquer modalidades de "INCOTERMS" praticadas no comércio internacional (FOB, FAS, CIF, CFR, etc., exceto DDP).

Os INCOTERMS, ou International Commercial Terms, foram publicados pela primeira vez em 1936 pela Câmara de Comércio Internacional (CCI) (*International Chamber of Commerce* - ICC), com sede em Paris, e sofreram várias alterações e emendas em 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 e 2020. Essas regras formam um conjunto que deve ser usado nos contratos internacionais. Por serem facultativos, os termos aplicam-se somente nas relações entre Comprador e Vendedor, não regulando as modalidades de transporte, uma vez que este é regulado pelo contrato entre Vendedor, Comprador e Transportador (ICC - International Chamber of Commerce, 2024).

As partes intervenientes nesses contratos frequentemente desconhecem as diferenças existentes entre as praxes comerciais de seus respectivos países. No comércio internacional, essa falta de uniformidade é constante fonte de atritos, provocando desentendimentos, questões e sentenças judiciais, com todo o desperdício de tempo e dinheiro que acarretam.

A escolha adequada dos INCOTERMS é essencial para a otimização das operações logísticas, influenciando diretamente o desempenho das exportações (Hien et al., 2014; Yaakub et al., 2018). Contudo, a falta de uniformidade nas práticas comerciais entre os países pode gerar atritos significativos, resultando em desentendimentos e litígios que acarretam desperdício de recursos e tempo. A publicação dos INCOTERMS visa proporcionar uma solução para esses conflitos, oferecendo um conjunto de normas que ajudam a mitigar os riscos associados às transações internacionais (Vazquez, 2015).

Com a atualização mais recente, os Incoterms® 2020 não apenas abordam lacunas identificadas na versão anterior, mas também incorporam feedback do mercado sobre a eficácia e aplicabilidade das regras no contexto contemporâneo (Bergami, 2013; Davis & Vogt, 2022; Sugiono et al., 2024).

Este artigo tem como objetivo esclarecer as obrigações e responsabilidades dos Vendedores e Compradores no contexto dos INCOTERMS, além de analisar as implicações de diferentes termos nas operações logísticas. Através de uma comparação entre as últimas publicações dos INCOTERMS, pretende-se fornecer uma visão abrangente das mudanças nas práticas de comércio internacional e a importância do Conhecimento de Embarque como um documento fundamental no processo de transporte de mercadorias.

2. Metodologia

A pesquisa foi conduzida por meio de uma revisão bibliográfica de literatura especializada sobre os INCOTERMS, abrangendo livros, artigos e documentos oficiais que discutem as versões anteriores e atuais das regras. A análise evolutiva e também comparativa, entre os INCOTERMS 2000, 2010 e 2020 foi realizada para identificar as principais mudanças e suas implicações práticas nas operações de comércio internacional.

3. Diferenças entre os INCOTERMS 2000 e INCOTERMS 2010

Está equivocado quem acha que as mudanças na versão 2010 dos INCOTERMS foram superficiais. Elas foram profundas e alteram significativamente a forma de interpretação e redação dos Contratos de Compra e Venda Internacionais.

Um erro comum é a confusão entre INCOTERMS 2010 e 2011, amplamente difundida pela internet. Anteriormente, a Câmara de Comércio Internacional de Paris decidiu que haveria uma revisão dos INCOTERMS a cada dez anos. Assim, a versão é 2010, que entra em vigor em 01/01/2011. O nome da revisão é INCOTERMS 2010.

As mudanças mais visíveis foram a redução de 13 para 11 termos e a criação de dois novos termos DAT (*Delivered at Terminal*) e DAP (*Delivered at Place*) que substituíram os termos DAF (*Delivered at Frontier*); DES (*Delivered Ex Ship*), DEQ (*Delivered Ex Quay*) e DDU (*Deliered Duty Unpaid*) tornando-os mais objetivos.

Os termos, que antes estavam organizados em quatro grupos (E, F, C e D), agora estão organizados em dois grandes grupos:

1) termos usados em qualquer modal de transporte (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP e DDP), e
2) termos exclusivamente utilizados no modal aquaviário (FAS, FOB, CFR e CIF).

A mudança substancial foi o realismo jurídico e a objetividade do texto da versão 2010. Seguindo a mesma linha da UCP 600, que liquidou com técnica do espelho nos Créditos Documentários, que permitia que renomados consultores aduaneiros de comércio exterior decretassem que "Carta de Crédito não se interpreta, cumpre-se", a Publicação ICC 715E (INCOTERMS 2010) liquidou com a obsessão das versões anteriores em determinar com rigor científico o momento e local da transferência dos riscos e custos logísticos e pretender estar acima de qualquer costume e legislação local (Vazquez, 2015).

A versão 2010 admite, humildemente, que legislações e costumes locais podem se sobrepor aos INCOTERMS e, portanto, que estes NÃO são uma Lei, mas uma quase-lei, isto é, uma Lei desde que a Lei Local permita que eles sejam uma Lei.

O conceito de amurada – linha imaginária infinita do costado - nos termos exclusivos do modal aquaviário (FOB, CFR e CIF), acabou. Na versão 2010, *Free on Board* (FOB) significa que a mercadoria deve estar o bordo, isto é, dentro do navio, e não apenas depois da transposição da amurada como antes, situação em que poderíamos imaginar a situação absurda do Vendedor cumprindo o contrato de venda mesmo que os bens cruzassem todo o navio e caíssem no mar do outro lado. O momento da entrega agora depende do costume do porto de embarque e do contrato, se este estipular tal momento.

Ao detonar a pretensão de estar acima das leis e costumes locais a versão 2010 dos INCOTERMS caiu na real. Mas, por outro lado, gerou a necessidade de contratos de venda melhor elaborados e redigidos por parte dos profissionais do comércio exterior porque, como deve ser um contrato, agora tudo cabe interpretação. O Botox jurídico das versões anteriores dos INCOTERMS perdeu eficácia.

3.1. As mais importantes diferenças entre as duas revisões

Deixaram de existir os termos DAF, DEQ, DES e DDU, e foram incorporados os termos DAT e DAP.

Nesse caso, o termo DAT (*Deliver at Terminal*) substitui o termo DEQ; o termo DAP (*Deliver at Place*), substitui os termos DAF, DES e DDU). Os termos eram agrupados em quatro categorias, E, F, C e D, e tratavam da entrega da mercadoria e transferência de riscos.

Existem apenas duas categorias e tratam da modalidade do transporte:

1) a primeira regra se refere às mercadorias que são transportadas independentemente de via de transporte ou em mais de uma modalidade de transporte. Nesta categoria podemos catalogar: EXW, FCA, CIP, CPT, DAT, DAP e DDP, e
2) a segunda regra se refere aqueles termos cujo transporte é aquaviário – marítimo, rios, vias aquáticas internas etc. Nessa categoria listamos os demais termos: FOB, FAS, CIF e CFR. Nesta categoria, o ponto de entrega e o local em que o Comprador assume a mercadoria, ambos são portos.

Nesta revisão foi definida com muita clareza que a entrega da mercadoria no navio designado acontece quando ela é colocada no navio, isto é, deixou de existir aquela linha imaginaria (transposição da amurada do navio). A mercadoria não só transpõe a amurada do navio como deve ser depositada/colocada a bordo do navio transportador.

Pela primeira vez, indica-se os INCOTERMS para o comércio doméstico. Essa mudança ocorreu como consequência do aumento do fluxo global do comércio, a formação de blocos econômicos no mundo, diminuindo-se as exigências em fronteiras etc. Por outro lado, os Estados Unidos, sem dúvida um ator de muita força nos negócios internacionais tem manifestado interesse de usar os INCOTERMS ao invés do antigo Código Uniforme Comercial (lançado em 1952 nos Estados Unidos) para os termos de embarque e entrega. E existe uma explicação para essa mudança de comportamento: o Código não é uma lei, mas sim, como os INCOTERMS, uma recomendação. Essa recomendação pode tornar-se lei em cada Estado da federação norte-americana. Trocando o *Uniform Commercal Code* pelos INCOTERMS, os Estados Unidos reduzem a apenas um normativo os normativos de cinquenta estados.

3.2. Considerações sobre o Uso dos INCOTERMS em Diferentes Modalidades de Transporte

Notas de Orientação: as Notas de Orientação não fazem parte dos INCOTERMS, mas estão inseridas previamente a cada termo discutido. Explicam as partes fundamentais de cada regra INCOTERMS, como deve ser usado, quando os riscos são transferidos entre as partes contratantes e como os custos são alocados entre Vendedor e Comprador.

Comunicação Eletrônica: os Artigos A1 (Obrigação do Vendedor) e B1 (Obrigação do Comprador) dão o mesmo tratamento para os documentos, emitidos em papel ou eletronicamente, se de comum acordo Vendedor e Comprador e se os costumes assim o permitirem.

Cobertura do Seguro: nos termos CIP e CIF, onde o seguro é obrigatório para o Vendedor, com o mínimo de cobertura estabelecido na Cláusula C do *Institute Cargo Clauses* (*LMA/IUA-Lhoyds Market Association - Institute Underwriting Asociation*), estabelecidos em Londres, Inglaterra.

Security-related clearances and information required for such clearances: trata-se de informação nova para os INCOTERMS e decorrentes dos novos dias que vivemos. Ocorre que os atos terroristas perpetrados por insurgentes de várias partes do Globo obrigarão as autoridades aduaneiras da Comunidade Europeia e dos Estados Unidos a tomarem medidas que visem inibir ações que possam prejudicar os cidadãos dessas comunidades. Assim, passou-se a exigir dos Importadores – na verdade todos os envolvidos na cadeia de fornecimento – no modal marítimo que prestem determinadas informações antes do embarque da mercadoria no exterior e com destino aos Estados Unidos. É o *ISF – Importer Security Filing*. Essa medida visa impedir que a mercadoria embarcada seja uma ameaça a vida ou propriedade por razões outras que não sua natureza. Nesse caso, o Vendedor deverá fornecer ao Comprador as informações contidas naquela exigência, conhecida como 10+2. Nos embarques aéreos para a Europa ou via Europa, as aduanas locais estão a exigir determinados procedimentos para o preenchimento dos *Master Airwaybill* e *House Airwaybill*.

Um exemplo é o *Import Control System* (*ICS*) que é o sistema de gestão de declarações eletrônicas protegidas para a importação de mercadorias no território aduaneiro da União Europeia. O *ICS* atende às Normas de Segurança para o comércio internacional, defendido pela OMC (Organização Mundial do Comércio), para os movimentos de importação na União Europeia. Este sistema está em vigor desde 2011 (CONEX, 2024; Hapag-Lloyd, 2011).

Os objetivos do *ICS* são os seguintes:

- ✓ Promover o fluxo eletrônico da Declaração Sumária de Entrada – *ENS* (*Entry Summary Declaration*) das mercadorias destinadas à exportação para a União Européia.
- ✓ Garantir a transferência de dados da *ENS* em conformidade com as especificações técnicas e regulatórias dos 27 Estados Membros.
- ✓ Enviar a autorização para a descarga de mercadorias no momento da chegada em território da União Européia – *MRN - Movement Reference Number* (Número de Referência do Movimento).

Assim, Vendedor e Comprador devem interagir para que as informações sejam fornecidas tempestivamente para que a entrega da mercadoria não sofra atraso. Os Agentes de Cargas e as Empresas Aéreas têm condições de ajudar Vendedor e Comprador no atendimento dessa exigência. Se não puderem, não souberem ou não quiserem informar: mudem de Companhia Aérea ou de Agente de Carga.

Terminal Handling Charges (*THC*): a divisão dos custos *THC* não é tarefa fácil. Por isso os INCOTERMS procuram alocar tais custos nas Obrigações A6/B6 nas Regras dos INCOTERMS. Mas não tarefa fácil no dia a dia de comércio exterior.

O Comprar e Vendedor devem acertar previamente quem responderá por essas despesas de modo a evitar discussões posteriores. Esses valores não são tão impactantes nos custos, mas a repetição de procedimentos incorretos (pagamento na origem e novo pagamento no destino) podem estremecer o relacionamento comercial. Assim, na contratação do frete internacional tais despesas devem ser individualizadas e alocadas corretamente para evitar duplo custo e discussões estressantes. Fácil: abra os INCOTERMS e verifique, no termo negociado, qual obrigação de cada parte. Simples assim.

Vendas Encadeadas, Combinadas ou Sequenciais: se referem às vendas que são efetuadas durante o período que a mercadoria demora para ser entregue ao seu Comprador final. Ocorre com as commodities. Quem está comprando/vendendo no meio da cadeia logística comprova sua entrega por procuração, isto é, pela troca de documentos. Não há transferência de mercadoria, mas de proprietário da mercadoria. O que se dá via documental. Para evitar mal entendidos os INCOTERMS obrigam a procuração de mercadorias embarcadas para atender tais transferências.

4. Variações das Regras INCOTERMS 2010

As Regras não proíbem alterações nos termos contratados com base nos INCOTERMS 2010, mas tal atitude de

alteração é desencorajada porque pode trazer surpresas desagradáveis às partes intervenientes.

Se mesmo assim for ânimo dos com tratantes processarem alterações de comum acordo elas deverão constar do Contrato de Venda e as partes devem definir clara e indiscutivelmente, as novas responsabilidades.

As novas Regras INCOTERMS 2010 alertam que tudo o que foi tratado anteriormente referem-se ao uso e interpretação das Regras INCOTERMS 2010, mas não fazem parte das Regras.

Esse alerta também se aplica aos comentários expedidos pelo Autor, posto que tais explicações foi elucidar possíveis dúvidas e facilitar o entendimento das regras, que se seguem a estes comentários.

Antes de formalmente apresentarmos os novos INCOTERMS 2010, anotamos alguns esclarecimentos às aludidas Regras.

As obrigações do Vendedor estão grafadas por um número de 1 a 10, acompanhados da A; as obrigações do Comprador grafadas com um número de 1 a 10, acompanhados da letra B.

Essas obrigações estão sujeitas ao Contrato de Venda ou onde a lei pode ser aplicada, às partes intervenientes envolvidas (como as transportadoras, agentes de carga ou outras pessoas designadas pelo Vendedor ou Comprador, com um propósito específico na cadeia de operações de entrega da mercadoria adquirida, como, por exemplo, o pagamento do frete junto ao Armador contratado, o seguro, junto à seguradora etc.

Procedimentos Aduaneiros: exigências a serem atendidas para cumprir o regulamento aduaneiro e pode incluir documentos, segurança, informações ou inspeções físicas. Voltamos a lembrar, para exemplificar os cuidados na negociação e, principalmente na condução da entrega do produto vendido/adquirido, as recentes medidas tomadas na União Europeia, representadas pelas informações a serem dadas, a priori, nos embarques de/para o Continente Europeu e que envolvem os 27 países da Zona do Euro.

Entrega: há muitos significados para o termo, seja na lei, seja nas práticas comerciais. Nas Regras INCOTERMS 2010 é utilizado para indicar QUANDO o risco de perda ou estrago da mercadoria passa do Vendedor ao Comprador. Os termos são claros e precisos quanto ao MOMENTO.

Documentos de Entrega: as Regras INCOTERMS 2010 criaram o Artigo A8, indicando os documentos que comprovam a entrega, que para muitos termos das Regras se referem ao documento de transporte ou o seu correspondente em mensagem eletrônica. Entretanto, nos termos EXW, FCA, FAS e FOB, o comprovante de entrega pode ser um simples recibo. Explica-se: nessas condições o frete é por conta e risco do Comprador.

As Regras alertam que esses documentos (de transporte) podem ter outras utilidades para Vendedor e Comprador, como por exemplo, servirem de objeto de pagamento (numa negociação bancária, o pagamento só se realiza contra entrega de documento de embarque, dentre outros).

Procedimentos ou Registros Eletrônicos: se aplicável, se ajustado entre as partes ou se usual, os documentos eletrônicos têm a mesma função dos documentos papel.

Embalagem: as Regras INCOTERMS 2010 estabelecem que:

a) A embalagem das mercadorias deve atender as exigências do Contrato de Venda; e,

b) A embalagem da mercadoria deve estar adequada para atender o transporte a ser utilizado.

As Regras não estabelecem nenhuma orientação quanto ao acondicionamento em contêineres. Qualquer negociação a esse respeito deve ser negociada e inserida no Contrato de Venda.

A *International Chamber of Commerce (ICC)*, ou simplesmente Câmara de Comércio Internacional (CCI), recomenda, via INCOTERMS, as regras que devem pautar um contrato internacional. Queremos dizer com isso que não existe um modelo próprio que sirva de *frame* (arquétipo padrão) para tudo e para todos.

Entendemos que existem duas figuras obrigatórias – Comprador e Vendedor – e o objeto do contrato: o bem ou serviço que se está comercializando. As regras sugeridas definem condições indispensáveis quanto:

a) à transferência de posse, ou seja, quando e onde a mercadoria estará disponível ao Comprador;

b) ao meio de transporte – quem irá escolhê-lo e quem deverá providenciá-lo;

c) transferência de riscos do Vendedor para o Comprador;

d) ao momento em que ocorrerá a transferência de custos e despesas adicionais de um para outro (Comprador e Vendedor).

Ao elaborar esse conjunto de normas, o Comitê de Termos Comerciais da Câmara baseou-se nos seguintes princípios:

a) as regras pretendem definir as obrigações das partes tão clara e precisamente quanto possível;

b) as regras devem documentar-se nos usos e costumes mais correntes no comércio internacional, para que possam obter ampla aceitação;

4.1. O que não se deve esperar dos INCOTERMS 2010

Os INCOTERMS não tratam:

- Não dispõem sobre o pagamento ou a modalidade de pagamento que governa o contrato de compra e venda;
- Não dispõem sobre a propriedade da mercadoria;
- Não trata de possíveis falhas existentes no contrato de compra e venda entre as partes.

4.2. A referência dos INCOTERMS 2010 nos contratos de venda

Embora os INCOTERMS representem, há muito tempo, práticas e princípios, eles podem vir a fazer parte do contrato de compra e venda. Recomendam-se às partes que:

a. incluam em seu contrato de venda, por exemplo, a expressão *INCOTERMS 2010, antecedida pelo local de entrega (exemplo: FOB SANTOS INCOTERMS 2010; CFR AMSTERDÃ INCOTERMS 2010)* e

b. verifiquem se não está sendo usado um modelo impresso de contrato em que esteja inserido outro INCOTERMS. Se isso ocorrer, não esquecer de sobrepor a expressão do local designado para entrega, seguida pela expressão *INCOTERMS 2010,* para evitar confusão com qualquer outra versão de INCOTERMS.

Voltamos a lembrar que qualquer INCOTERMS pode vir a ser usado.

Recapitulando: escolheu-se o termo FOB. Indicou-se o local/porto da entrega da mercadoria SANTOS, indicou-se o INCOTERMS 2010.

No outro exemplo: indicou-se o termo de entrega CFR, local designado AMSTERDÃ e a indicação do INCOTERMS que vai regular o relacionamento dos intervenientes INCOTERMS 2010.

5. Arbitragem da CCI

As partes contratantes que pretendam ter a possibilidade de recorrer à arbitragem da CCI, no caso de uma

disputa com seu parceiro, deverão expressa e claramente concordar quanto à arbitragem da CCI em seu contrato ou, no caso de não existir instrumento contratual, a concordância deverá aparecer na troca de correspondência que estabeleça o acordo entre elas.

O fato de incorporar um ou mais INCOTERMS em um contrato, ou na respectiva correspondência, não constitui por si só um acordo que tenha recurso à Arbitragem da CCI. A Câmara de Comércio Internacional recomenda apor-se a seguinte cláusula-padrão de arbitragem nos contratos:

> "Todas as disputas oriundas em conexão com o presente contrato deverão ser finalmente decididas sob as Regras de Conciliação e Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional, por um ou mais árbitros indicados de acordo com as mencionadas regras."

6. INCOTERMS e o Contrato de transporte

Como alertamos anteriormente, os intervenientes-negociadores, ao adotarem as regras do INCOTERMS em seus contratos, devem atentar que elas apenas se referem às relações entre Vendedores e Compradores e que nenhuma das cláusulas afeta, direta ou indiretamente, as relações de cada parte com o transportador, definidas no contrato de transporte.

Nos contratos de venda, as partes são aconselhadas a considerar esse problema por meio de dispositivos específicos expressos nos contratos de modo que fique claro, tanto quanto possível, de quanto tempo disporá o Vendedor para carregar as mercadorias em um navio ou outros meios de conveniência fornecidos pelo Comprador, e para que este receba as mercadorias diretamente do transportador no local de destino, e, mais, especificar a extensão em que o Vendedor terá de assumir o risco e o custo das operações de carga sob os termos FCA, FAS, FOB e operações de descarga sob os termos CFR, CIF, CPT, CIP, DAT, DAP. E DDP.

6.1. Vendedor (e Comprador), obrigações em cada termo

O Vendedor deve atentar para suas obrigações em cada termo INCOTERMS negociado, lembrando deve ater-se às:

- obrigações gerais do **Vendedor**, às Licenças, autorizações, habilitação de segurança e outras formalidades; Contratos de transporte e seguro; Entrega; Transferência de riscos; Divisão de custos; , Notificação ao Comprador; Documento de Entrega; Conferência, embalagem e marcação; Assistência em informações e despesas afins, de suas obrigações;
- cabendo ressaltar as obrigações gerais do **Comprador**; às Licenças, autorizações, habilitação de segurança e outras formalidades; Contratos de transporte e seguro; Assunção da entrega; Transferência de riscos; Divisão de custos; Notificação ao Vendedor; Prova de entrega; Inspeção das mercadorias; Assistência em informações e despesas afins.

Conhecendo as Obrigações inerentes ao Vendedor e Comprador, apresentamos os INCOTERMS, começando pelos termos que se utilizam de qualquer tipo de transporte ou combinações de diferentes modalidades de transporte até a entrega da mercadoria ao Comprador.

6.2. Meios de transportes – Os INCOTERMS Adequados

FAS – Só pode ser usado para transporte marítimo ou aquático interno.

FOB – Só para marítimo ou aquaviário interno.

CFR, CIF - Só em transporte marítimo ou aquaviário interno.

Demais – Qualquer modalidade de transporte, inclusive intermodal.

6.3. Entrega das Mercadorias – Cumprimento de Obrigações

EXW – Nesse termo, o Vendedor coloca as mercadorias à disposição do Comprador no local designado para entrega, "não carregado em veículo transportador".

FCA – A entrega estará completa:

- se o local designado for as dependências do Vendedor, quando o veículo transportador, indicado pelo Comprador, estiver carregado pelo Vendedor;
- no local designado pelo Comprador, quando as mercadorias forem colocadas a sua disposição ou de seu representante (de acordo com A3a), por meio do Vendedor; mercadorias não descarregadas, isto é, o risco e a responsabilidade pela retirada da mercadoria do veículo transportador são do Comprador ou seu representante legal.

FAS – O Vendedor deve colocar as mercadorias ao longo do costado do navio designado pelo Comprador, no porto indicado por este.

FOB – O Vendedor deve entregar as mercadorias no porto indicado pelo Comprador, no navio designado por este. Despesas de embarque por conta do Vendedor.

CFR, CIF, CPT, CIP – O Vendedor deverá pagar as despesas de embarque, na origem, e desembarque, no destino. A transferência de risco ocorrerá de acordo com a exigência descrita em A5 (Obrigações do Vendedor) de cada termo.

DDP – O Vendedor deverá colocar as mercadorias à disposição do Comprador no local de destino designado.

6.4. Definição de Conhecimento de Embarque

Conhecimento de Embarque é um documento emitido pelo transportador ou por alguém em seu nome e é a prova de um contrato de transporte e da entrega de mercadorias a bordo do veículo transportador.

O *Bill of lading on-board* (Conhecimento de embarque a bordo) tem três importantes funções:

a) prova de entrega de mercadorias a bordo do navio;

b) evidência do contrato de transporte; e

c) meio de transferir direitos sobre as mercadorias em trânsito, mediante a transferência do documento à outra parte.

O Conhecimento de Embarque pode ser emitido com "frete pago" ou "frete a pagar no destino". Só se obtém o documento com a expressão *frete pago* ou similar *prepaid* após o pagamento do frete.

7. Resumo geral sobre INCOTERMS

EXW: Significa o menor risco para o Vendedor, já que ele deve somente colocar a mercadoria à disposição do Comprador. Em contrapartida, significa maior risco e responsabilidade para o Comprador. Este será responsável, inclusive, para desembaraçar a mercadoria para a exportação. O Vendedor, se solicitado, poderá auxiliar o Comprador nessa tarefa, sendo reembolsado por seus gastos. EXW e DDP são os únicos termos em que, no primeiro caso, o Comprador é responsável pelo desembaraço de exportação e importação e, no segundo caso (DDP), o Vendedor é responsável não só pelo desembaraço na exportação, como também pelo desembaraço na importação. Por todos os demais termos, o Vendedor/exportador é responsável pelos procedimentos na alfândega de seu domicílio, e o Comprador/importador, pelos trâmites de importação.

Assim, ao negociar sob a condição EXW, o Comprador deve ter plena noção de suas responsabilidades e riscos. Se não puder agir com desenvoltura no país do Vendedor, é melhor que negocie FCA.

FCA – *Free Carrier* (*named place*) – Transportador livre (lugar designado).

FAS – *Free Alongside Ship* (*named port of shipment*) – Livre no Costado do navio (porto de embarque designado).

FOB – *Free on Board* (*named port of shipment*) – Livre a Bordo (porto de embarque designado).

Embora o Vendedor seja o responsável pelo transporte até o ponto indicado para transferência ao Comprador (ou seu representante), é obrigação do Comprador pela contratação do frete principal (frete internacional) até o ponto de destino.

FCA é o principal termo que pode ser utilizado indistintamente em qualquer meio de transporte e deverá ser utilizado, a menos que a mercadoria seja colocada no costado ou após a amurada do navio. Nesses casos, os termos a serem utilizados são: FAS e FOB.

Na prática, todavia, quem acaba contratando o frete é o Vendedor. Ele o fará sob risco e despesas por conta do Comprador.

Se o Comprador desejar que o Vendedor contrate o frete em seu nome, deve notificá-lo disso.

CFR – *Cost and Freight* (*named port of destination*) – Custo e Frete (porto de destino designado).

CIF – *Cost, Insurance and Freight* (*named port of destination*) – Custo, Seguro e Frete (porto de destino designado).

CPT – *Carriage Paid to* (*named place of destination*) – Transporte Pago até (local de destino designado).

CIP – *Carriage and Insurance Paid to* (*named place of destination*) – Transporte e Seguros Pagos até (local de destino designado).

7.1 Pontos críticos

Além de serem responsáveis pelas contratações do frete principal, os termos CIF e CIP adicionam a responsabilidade para a contratação do seguro. Os termos C estabelecem também que o Vendedor cumpre suas obrigações de entrega quando coloca a mercadoria à disposição para embarque em seu país e isso deve ser aceito pelo Comprador, isto é, a entrega foi feita (embora no país do Vendedor), pois o Exportador cumpriu suas obrigações de entrega (A4 e B4).

Há dois pontos críticos: um, o ponto de embarque, e o outro, quanto o Vendedor deverá pagar pelo frete e seguro. Nesse caso, o Vendedor escolherá o melhor lugar (para si) para fazer o embarque, com menos custos.

O documento de transporte deve evidenciar não só a entrega das mercadorias ao transportador, mas também que as mercadorias, à medida que o transportador reconheça, foram recebidas em boa ordem e condições.

DAT – *Delivered at Terminal* (*named place*) – Entregue no Terminal (local designado).

DAP – *Delivered at Place* (*named place*) – Entregue no Local (local designado).

DDP – *Delivered Duty Paid* (*named port of destination*) – Entregue Direitos Pagos (local de destino designado).

8. Diferenças entre os INCOTERMS 2010 e INCOTERMS 2020

As regras INCOTERMS 2020 descrevem as obrigações recíprocas para as partes envolvidas na transação:

Obrigações do Vendedor e do Comprador: quem organiza o desembaraço aduaneiro da mercadoria na exportação (saída da mercadoria) e na importação (entrada da mercadoria), quem é o responsável pelo transporte, quem arranja os documentos de transporte etc. Passagem do risco sobre a mercadoria do Vendedor para o Comprador: quando é que o Vendedor 'entrega' a mercadoria, nos termos das regras. Repartição de custos: que parte paga o quê: Carregamento/descarregamento, transporte, embalagem etc. Percebe-se claramente que há uma divisão de riscos e responsabilidades entre as partes.

Diversas organizações abordam a importância e os detalhes sobre os INCOTERMS 2020 (Global Negotiator, 2024; ICC - International Chamber of Commerce, 2024; Kestraa, 2021; LMA - Lloyd's Market Association, 2024).

Embora pareçam ter o mesmo significado, as palavras risco e responsabilidade tem interpretações diferentes e importantes. Não devem, jamais, serem confundidas como sinônimos.

Vejamos, uma cotação CIF Santos, significa que o Vendedor é responsável, além de entregar a mercadoria ou bem pelo valor acordado entre as partes, que ele tem também a responsabilidade/obrigação de comprar o frete internacional e o seguro internacional para o Comprador. Essas tarefas (de compra de seguro internacional e frete internacional), embutidos em seu preço CIF de Venda, é de sua responsabilidade. Mas, o RISCO pela integridade da mercadoria do exterior até a chegada a Santos é do Importador. O Vendedor comprou a apólice de seguro, em nome do Importador, mas o RISCO da mercadoria foi transferido ao Importador no momento em que o Vendedor entregou a Mercadoria no Porto/Aeroporto de saída ada mesma do Exterior para o Brasil.

Por que fazemos esse alerta? Muitos imaginam que comprando CIF (Custo de Mercadoria, Seguro e Frete), o Vendedor é responsável pela Mercadoria até Santos. Não, não é. Ele é responsável pela Contratação do frete e do seguro. Mas não assume o RISCO se a mercadoria não chegar em perfeitas condições ao Brasil.

Em comparação com os INCOTERMS 2010, os INCOTERMS 2020 não apresentaram mudanças em relação à quantidade de termos, mas sim em relação ao significado das siglas.

Nesse sentido, mantiveram-se 11 o total de siglas que foram definidas a nível mundial em setembro de 2019 e entraram em vigor desde 1º de janeiro de 2020.

As principais novidades dos INCOTERMS 2020 foram as seguintes:

- ✓ Estabeleceu-se várias escalas de cobertura de seguro no *Cost Insurance and Freight* (CIF) e *Carriage and Insurance Paid To* (CIP);
- ✓ Adicionou-se informações sobre o transporte por meios próprios no FCA, DAP, DPU e DDP.
- ✓ O *Delivered at Place Unloaded* (DPU) substituiu o *Delivered at Terminal* (DAT), ou seja, o Vendedor disponibiliza a carga ao Comprador no ponto estabelecido, acolhendo as eventuais cobranças e percalços do processo;
- ✓ Incluiu-se requisitos relacionados à segurança nas obrigações e custos de transporte;
- ✓ Agora se prevê a necessidade demonstrada do mercado em relação ao *Bill of Lading* (*B/L*) com a notação on-board e com a regra INCOTERMS de *Free Carrier* (FCA).

9. Considerações Finais

Os INCOTERMS são fundamentais para o sucesso das transações comerciais internacionais, pois estabelecem um entendimento claro sobre as responsabilidades de cada parte envolvida. A atualização para os INCOTERMS 2020 trouxe melhorias significativas que refletem as necessidades contemporâneas do comércio global, especialmente em relação à segurança e ao gerenciamento de riscos. É crucial que empresas e profissionais do setor estejam atualizados sobre essas regras para evitar mal-entendidos e garantir a eficiência operacional. A compreensão dos INCOTERMS não só facilita a realização de negócios, mas também promove uma maior confiança entre as partes na cadeia de suprimentos, especialmente entre os sujeitos Vendedor e Comprador, contribuindo para relações comerciais mais sólidas e bem-sucedidas.

Contribuições dos Autores

J.L.V.: Curadoria de Dados, Redação - Preparação do Rascunho Original; Revisão e Edição. O autor leu e aprovou o manuscrito final.

Conflitos de Interesses

O autor declara que não tem interesses conflitantes.

Referências

Bergami, R. (2013). Incoterms 2010: The Newest Revision of Delivery Terms. *Acta Universitatis Bohemiae Meridionalis*, *15*(2), 33–40. https://doi.org/10.32725/acta.2012.012

CONEX. (2024). *ICS - Import Control System - Glossary*. Common Term Definitions. http://www.ics-import-control-system.net/ICS-glossaire.html

Davis, J., & Vogt, J. (2022). Incoterms® 2020 and the missed opportunities for the next version. *International Journal of Logistics Research and Applications*, *25*(9), 1263–1286. https://doi.org/10.1080/13675567.2021.1897974

Global Negotiator. (2024). *Guía Práctica de los Incoterms 2020*. Global Negotiator. https://globalnegotiator.com/guia-practica-incoterms-2020

Hapag-Lloyd. (2011, July). *Perguntas frequentes da Regra das 24 Horas da UE – Declaração Sumária de Entrada (ENS)*. https://www.hapag-lloyd.com/pt/services-information/security-information/europe-security-information/faq-24h-rule-ens.html

Hien, N., Laporte, G., & Roy, J. (2014). Business Environment Factors, Incoterms Selection and Export Performance. *Operations and Supply Chain Management: An International Journal*, 63–78. https://doi.org/10.31387/oscm040017

ICC - International Chamber of Commerce. (2024, June 5). *Incoterms® 2020*. ICC - International Chamber of Commerce.

Kestraa. (2021, October 29). *Incoterms 2020: conheça mais sobre o tema e veja as novidades*. Incoterms 2020. https://www.kestraa.com.br/incoterms-2020/

LMA - Lloyd's Market Association. (2024). *Lloyd's Market Association*. https://www.lmalloyds.com/

Sugiono, A., Rahayu, A., Wibowo, L. A., & Hurriyati, R. (2024). Developing models of environment uncertainty, incoterms on strategic alliance and competitive advantage. *Uncertain Supply Chain Management*, *12*(2), 1083–1096. https://doi.org/10.5267/j.uscm.2023.12.001

Vazquez, J. L. (2015). *Comércio Exterior Brasileiro* (11th ed.). Atlas.

Yaakub, S., Szu, L. Y., Arbak, S., & Halim, N. A. (2018). INCOTERMS Selection Factors and Its Effect on Export Performance. *Journal of Advanced Research in Business, Marketing, and Supply Chain Management*, *2*(1), 10–18. https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1018/j.jarims.2018.10.018