

ISSN 1127-8579

Pubblicato dal 24/01/2013

All'indirizzo <http://www.diritto.it/docs/34529-incoterms-2010>

Autore: Rosana Bastos Alarcon

Incoterms 2010

INCOTERMS 2010

Rosana Bastos Alarcon¹

SUMÁRIO: Resumo. Introdução. 1. Práticas do comércio internacional. 2. CCI - Câmara de Comércio Internacional. 3. *Incoterms 2010*. 4. Algumas peculiaridades sobre a utilização dos *Incoterms* no Brasil. Conclusão. Referências Bibliográficas.

RESUMO

O presente artigo apresenta a versão 2010 dos *Incoterms*, termos utilizados no comércio internacional que definem os deveres e obrigações assumidos por importador e exportador e que foram criados pela CCI em 1936, destacando as principais alterações em relação à versão 2000 e apontando algumas peculiaridades de sua utilização no direito brasileiro.

Palavras-chave: Práticas Internacionais do Comércio. CCI - Câmara de Comércio Internacional. *Incoterms*.

SUBSTRACT

This article presents the 2010 version of Incoterms, terms used in international trade that define the duties and obligations assumed by the importer and exporter and that were created by ICC in 1936, highlighting key changes from the 2000 version and pointing out some peculiarities of its use in Brazilian law.

Keywords: International Trade Practices. ICC - International Chamber of Commerce. Incoterms.

INTRODUÇÃO

A palavra *Incoterms* está associada às práticas do comércio internacional, que formam um conjunto de normas próprias seguidas pelos operadores do comércio exterior, os chamados *players*, independentemente da regulamentação estatal.

Desta forma, para melhor entender o que são os *Incoterms* e sua origem, apresentamos uma breve explanação acerca da *lex mercatória*, explicando sua origem e seu renascimento como nova *lex mercatoria*, sendo desta última o *Incoterms* seu exemplo concreto.

¹ Mestranda em Direito das Relações Econômicas Internacionais pela PUC/SP, mestranda em Direito Internacional Privado pela *Universidad Autónoma de Nuevo León – Monterrey, México*, advogada e professora universitária em São Paulo.

Apontamos também o papel da CCI - Câmara de Comércio Internacional no cenário das relações econômicas internacionais e sua motivação para a criação dos *Incoterms*.

Na sequência, apresentamos os aspectos gerais dos *Incoterms* e a versão 2010, sublinhando as principais alterações em relação à edição de 2000.

No último capítulo observamos algumas peculiaridades na utilização do *Incoterms* no Brasil e em seguida, apresentamos nossas conclusões.

1 – PRÁTICAS DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Sabemos que a atividade comercial é inerente à natureza humana. Desde os primórdios, o homem estabeleceu relações comerciais com seus semelhantes, inicialmente através do escambo e em seguida evoluindo para o comércio de bens e mercadorias, tecnologia, informações, ciência, transferência de *know how*, etc.

Ao longo da história, o homem foi desenvolvendo inúmeras práticas comerciais, incrementando e intensificando as relações entre povos de lugares cada vez mais longínquos, de forma que, em um dado momento, observou-se que as mais diversas práticas comerciais ao redor do mundo também guardavam semelhanças entre povos de diferentes regiões, culturas, etnias e religiões.

Antônio Márcio da Cunha Guimarães² explica que: *“por volta de 1600, um inglês viajou mundo afora e relatou em um livro os diferentes costumes entre os povos existentes naquela época. Assim, informou, por exemplo, que uns povos mediam suas distâncias em metros, enquanto outros o faziam em milhas, alguns pesavam as coisas em unidade de quilos, outros em libras, relatou também os costumes comerciais de cada povo que encontrou, segundo suas crenças culturais, religiosas, sociais. Eram critérios que variavam de povo para povo, uns com mais diferenças entre si, outros com muitas semelhanças.”*

E a este relato das diferentes práticas do comércio chamou-se de *lex mercatoria*.

Com efeito, *lex mercatoria* é um verdadeiro sistema em que estão descritas as formas através das quais praticavam-se determinados atos, regras, características, obrigações, deveres, enfim, todo um direito dos protagonistas do comércio internacional, direito este desvinculado das normas legais do Estado.

² Direito Internacional. p. 104.

Note-se que não se tratou de estabelecer formas ou ditar regras, mas simplesmente relatar o que já ocorria na prática usual do comércio internacional.

Apesar da intensa posituação do direito registrada a partir do século XVII, mediante edição de diversos códigos e celebração de tratados internacionais, no bojo dos quais muito do conteúdo da *lex mercatoria* foi absorvido, e não obstante o desenvolvimento da *commom law* que limitou a atuação das cortes especializadas chamando para si a competência para a solução de controvérsias, as práticas do comércio internacional continuaram evoluindo, ressurgindo em meados dos anos 60 com a denominação de nova *lex mercatoria*.³

Aponta Philippe Kahn⁴ que, juntamente com os contratos-tipo, as condições gerais de compra e venda, as condições gerais do COMECON⁵ e as leis uniformes, os *Incoterms* são fontes formais da nova *Lex Mercatoria*.

É de se observar que tanto a *lex mercatoria* quanto a nova *lex mercatoria* não constituem um direito supranacional que derroga o direito nacional. Antes sim, com os princípios norteadores do direito nacional frequentemente são compatíveis, podendo, inclusive, ter sua aplicabilidade afastada quando contrariar a ordem pública local.

2 - CCI – CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL

A CCI⁶ cuja sigla em inglês é *ICC – International Chamber of Commerce*, é uma organização de caráter privado, sediada em Paris, inaugurada em 1919, por um grupo de empresários das áreas industrial, financeira e comercial, chamado "os mercadores da paz", com o objetivo de criar uma organização que representasse as empresas em todos os lugares, trazendo prosperidade econômica para um mundo após a devastação provocada pela Primeira Guerra Mundial.

A CCI tem acesso direto aos governos nacionais em todo o mundo através de suas comissões. O secretariado internacional da organização oferece apoio às organizações intergovernamentais em matérias que afetam diretamente os negócios internacionais.

Seu campo de atuação varia desde arbitragem e resolução de litígios até defesa do livre comércio e sistema de economia de mercado, auto-regulação em negócios, técnicas bancárias,

³ Para mais detalhes leia o capítulo 1- Fontes do Direito do Comércio Internacional: A *Lex Mercatoria*, da obra Direito do Comércio Internacional: aspectos fundamentais. Antonio Carlos Rodrigues do Amaral (coord.). p. 69ss.

⁴ *La vente commerciale internationale*. p. 19 ss.

⁵ Trata-se de fonte descrita na aludida obra de Philippe Kahn, que deixou de existir em 1991, por conta das mudanças geopolíticas ocorridas no leste Europeu.

⁶ Disponível em: <<http://www.iccwbo.org/about-icc/history/the-merchants-of-peace/>> Acesso em 22-10-2012.

tributação, propriedade intelectual, telecomunicações e tecnologia da informação, combate à corrupção e crime comercial.

Todas as atividades desenvolvidas pela CCI remetem ao objetivo de sua constituição, na qual encontra-se estabelecido o seguinte: *“promover o desenvolvimento de uma economia mundial aberta com a firme convicção de que trocas comerciais internacionais são favoráveis a ambos, proporcionando uma maior prosperidade global e paz entre as nações.”*

No que concerne à auto-regulação, a CCI estabelece normas e regras internacionais, mecanismos e padrões que vêm sendo utilizados desde sua criação, facilitando a compreensão das práticas comerciais adotadas mundialmente, podendo citar dentre elas as Práticas e Costumes Uniformes sobre Créditos Documentários (RUU 500), os contratos-modelo ICC, a auto-regulação do comércio eletrônico, os códigos de publicidade e marketing e os *Incoterms*, objeto do presente estudo.

Para uma nova edição dos *Incoterms*, a CCI⁷ informa que a revisão é inicialmente confiada a um pequeno grupo de redação global, formado por especialistas de diversas nacionalidades escolhidos pela sua extraordinária contribuição, ao longo dos anos, para o direito comercial internacional, bem como à Câmara de Comércio Internacional.

Após revisão, os projetos circulam ampla e internacionalmente através dos Comitês Nacionais da CCI, com os comentários e sugestões canalizados de volta para o Grupo de Redação. O amplo processo de consulta internacional visa garantir que os produtos oficiais da CCI possuam autoridade como representação do verdadeiro ponto de vista e consenso da comunidade internacional de negócios.

Uma vez aprovada pela Comissão do CCI em Direito Comercial e Prática, a versão final é submetida à aprovação do Conselho Executivo da organização.

3 - INCOTERMS

A compra e venda internacional sempre esteve impregnada de riscos em virtude de inúmeros fatores a ela inerentes, tais como a distância entre as partes contratantes, as diferenças culturais, a variação dos meios de transporte e o tempo necessário para a entrega dos produtos, a diferença de idioma e o sistema de pagamento.

⁷Veja informação completa no site oficial da CCI (ICC – International Chamber of Commerce). Disponível em: <<http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules/>> Acesso em 29-10-2012.

Com o objetivo de evitar ou reduzir mal-entendidos, disputas ou litígios (e consequentes perdas de tempo e dinheiro) que surgem em virtude das partes desconhecerem as diferentes práticas comerciais em vigor nos diversos países, em 1936, a CCI, editou a primeira versão da brochura intitulada *Incoterms (International Commercial Terms)*, contendo uma série de termos utilizados no comércio internacional que definem os deveres e obrigações assumidos por importador e exportador (comprador e vendedor) e o momento em que deverão ser cumpridas.

Esther Engelberg⁸ informa que os *Incoterms* resultaram de uma ampla pesquisa feita em nível mundial, a partir da qual o Comitê dos Temos Comerciais da Câmara de Comércio Internacional, respeitando a interpretação usualmente aceita em relação às características contratuais e obrigações do vendedor e comprador, deu sua própria interpretação.

Já Irineu Strenger⁹ aponta três princípios fundamentais que nortearam a criação dos *Incoterms*, conforme segue:

- *“definir com o máximo de precisão as obrigações das partes;*
- *estabelecimento segundo práticas correntes do comércio internacional, a fim de que pudessem ser adotadas pelo maior numero possível;*
- *em caso de divergências entre as práticas correntes usuais, prevalecerá o princípio de que o preço estipulado no contrato concluído, com base nos Incoterms, compreenderá as obrigações mínimas do vendedor’, facultando as partes livremente pactuarem outros compromissos além dos previstos nos Incoterms, inclusive disposições sobre seguro.”*

De inegável importância entre os *players* do comércio mundial, os *Incoterms* determinam de maneira precisa a distribuição dos custos, o local da entrega da mercadoria, quem suporta o risco pelo transporte e a responsabilidade pelo pagamento dos direitos aduaneiros, trazendo benefícios para os importadores e exportadores.

Além disso, em 2000 os *Incoterms* foram endossados pela UNCITRAL – Comissão das Nações Unidas sobre Direito do Comércio Internacional, cujo objetivo é a discussão de temas ligados ao comércio internacional, reconhecendo constituírem uma valiosa contribuição para facilitar o comércio internacional.

Os *Incoterms* são siglas compostas por 3 letras, atualmente divididas em 4 grupos designados por Grupo E (*ex-works*), Grupo F (*free*), Grupo C (*cost/carriage*) e Grupo D (*delivery*).

Tais siglas também são chamadas de “cláusulas de preço”, pois cada termo determina os elementos que, além do custo de produção, compõem o preço da mercadoria tais como o frete, seguro, etc.

⁸ Contratos internacionais do comércio. p.31.

⁹ Contratos internacionais do comércio. p. 283.

À primeira versão dos *Incoterms* sucederam novas em 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 até a mais recente editada em 2010 e vigente desde 1º de janeiro de 2011.

Os *Incoterms* foram empregados inicialmente nos transportes marítimos e terrestres e, a partir de 1976, também nos transportes aéreos.

Em 1980, mais 2 termos foram criados com o aparecimento do sistema intermodal¹⁰ de transporte que utiliza o processo de unitização de carga¹¹.

A edição da versão de 1990 conteve treze termos e resultou da adequação ao uso das *EDI – Eletronic Data Interchange* e da mudança de técnicas de transporte (*containers*, transporte multimodal e tráfego *roll-on roll-off*¹² com veículos rodoviários e vagões ferroviários em transporte de cabotagem).

A versão 2000 seguiu a tendência mundial de internacionalização das relações econômicas entre os países, acompanhando a contínua evolução nas práticas de transportes e nos meios de comunicação.

Desde 1º de janeiro de 2011, entrou em vigor a edição *Incoterms* 2010, que trouxe como principal alteração a redução de 13 para 11 termos, com a criação dos termos DAT e DAP em substituição aos termos DEQ, DES e DDU e DAF. A nova versão apresenta os 11 termos divididos em 2 classes: na primeira independe o meio de transporte utilizado, sendo desta classe os termos EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP e DDP. Já a segunda classe destina-se aos transportes exclusivamente aquaviários e nela encontram-se os termos FAS, FOB, CFR e CIF. A seguir explicaremos cada um dos aludidos termos.

Outra grande inovação do *Incoterms* 2010 foi a omissão à qualquer menção à amurada¹³ do navio como o ponto de entrega nos termos FOB, CFR e CIF, preferindo-se estabelecer a entrega quando os produtos estiverem "a bordo" do navio. Esta nova forma reflete com maior precisão a realidade comercial moderna e encerra a antiga disputa sobre a responsabilidade antes ou após a linha perpendicular imaginária que existia no termo FOB.

¹⁰ Tanto o sistema intermodal quanto o multimodal utilizam mais de uma modalidade de transporte. A diferença entre eles é que no intermodal há emissão individual de documento de transporte para cada modal bem como divisão de responsabilidade entre os transportadores, enquanto que no multimodal há emissão de apenas um documento de transporte, cobrindo o trajeto total da carga, do seu ponto de origem até o ponto de destino e a responsabilidade pelo transporte fica a cargo do agente de transporte.

¹¹ Processo por meio do qual passou-se a unir as mercadorias de peso, tamanho e formato distintos em cargas de volumes unitários, o que possibilita a racionalização do espaço útil e maior agilidade e segurança no processo de embarque e desembarque.

¹² Emprego de navios que podem abrigar caminhões inteiros que entram em seus porões no porto de origem e saem rodando no porto de destino.

¹³ Parte superior do costado de uma embarcação, que se ergue acima do bojo do casco, determinada a partir de uma linha perpendicular imaginária.

Embora destinados ao comércio internacional, observa-se uma utilização crescente dos *Incoterms* no comércio doméstico de blocos como a União Européia, e nos Estados Unidos, onde tem sido uma opção à utilização do Código Comercial Uniforme (UCC).

Explica Antônio Márcio da Cunha Guimarães¹⁴ que “a cláusula incoterm deve trazer três informações básicas, como exemplo: compra e venda na condição ‘FOB/Porto de Vitória/Incoterm 2000’:

- a) *FOB – ou outro termo (Incoterm) que estabelecerá o limite com divisão de custos e riscos para o vendedor e comprador;*
- b) *Porto de Vitória - ou o local de embarque/entrega dos bens;*
- c) *Incoterms 2000 – ou qual versão dos incoterms está sendo utilizada no respectivo contrato.”*

Portanto, a edição dos *Incoterms* 2010 não impede a utilização de uma versão anterior, bastando que fique consignado expressamente à qual a versão a contratação se refere, conforme exemplo supra.

A configuração dos grupos na versão *Incoterms* 2010 e respectiva significação são as seguintes:

- Grupo E: é composto unicamente pela cláusula EXW (*Ex Works*), ou seja na origem ou posto fábrica. Significa que a maior parte das obrigações correm por conta do importador, cabendo ao exportador a produção e a disponibilização das mercadorias em seu próprio estabelecimento. Vejamos:
 - Desembaraço aduaneiro no país do exportador: importador
 - Transporte até o local de destino indicado pelo importador: importador
 - Riscos do exportador: até dispor a mercadoria em seu estabelecimento
 - Transporte principal: importador
 - Seguro: importador
 - Desembaraço aduaneiro no país do importador: importador
 - Riscos do importador: a partir da retirada da mercadoria no estabelecimento do exportador.
 - Utilização: todos os tipos de transporte, inclusive os multimodais.
- Grupo F: composto pelas cláusulas FCA (*Free Carrier*); FAS (*Free Along Ship*); e FOB (*Free on Board*), que determinam que o transporte principal é de responsabilidade do importador, ficando o exportador responsável até o momento da saída da mercadoria do seu país. Assim, o exportador obriga-se a entregar a mercadoria totalmente liberada para exportação, com o

¹⁴ Direito Internacional. Elsevier, Rio de Janeiro, 2009, p. 109.

pagamento dos tributos. O importador, por sua vez, arca com os custos e riscos do transporte principal. Vejamos:

- FCA (*Free Carrier*): significa livre no transportador.
 - Desembaraço aduaneiro no país do exportador: exportador
 - Transporte até o local indicado pelo importador: exportador
 - Riscos do exportador: até a entrega da mercadoria desembaraçada para o transportador no local indicado
 - Transporte principal: importador
 - Seguro: importador
 - Desembaraço aduaneiro no país do importador: importador
 - Riscos do importador: a partir do recebimento da mercadoria desembaraçada ao transportador no local pelo importador indicado
 - Utilização: qualquer modalidade de transporte
 - FAS (*Free Alongside Ship*): significa livre no costado do navio.
 - Desembaraço aduaneiro no país do exportador: exportador
 - Transporte até o local indicado pelo importador: exportador
 - Riscos do exportador: até que a mercadoria esteja pronta junto ao costado¹⁵ do navio para embarque.
 - Transporte principal: importador
 - Seguro: importador
 - Desembaraço aduaneiro no país do importador: importador
 - Riscos do importador: a partir do momento em que a mercadoria estiver a bordo do navio por ele indicado.
 - Utilização: transportes aquaviários
 - FOB (*Free on Board*): significa livre a bordo.
 - Desembaraço aduaneiro no país do exportador: exportador
 - Transporte até o local indicado pelo importador: exportador
 - Riscos do exportador: até que a mercadoria esteja a bordo do navio indicado pelo importador
 - Transporte principal: importador
 - Seguro: importador
 - Desembaraço aduaneiro no país do importador: importador
 - Riscos do importador: a partir do momento em que a mercadoria esteja a bordo do navio por ele indicado.
 - Utilização: transportes aquaviários
- Grupo C: composto pelas cláusulas CFR (*Cost and Freight*); CIF (*Cost Insurance and Freight*); CPT (*Carriage Paid To*); CIP (*Carriage and Insurance Paid To*), que determinam que

¹⁵ Parte externa do casco de um barco/navio.

o transporte principal é de responsabilidade do exportador (diversamente do que ocorre no grupo F) ficando o importador, normalmente, responsável por providenciar o desembaraço aduaneiro no país de destino. Desta forma, o exportador arca com todos os custos e riscos do transporte da mercadoria até o embarque no porto de origem, momento a partir do qual passa a correr por conta do exportador apenas o transporte principal, não os riscos. Vejamos:

- CFR (*Cost and Freight*): significa custo e frete.
 - Desembaraço aduaneiro no país do exportador: exportador
 - Transporte até o local de destino indicado pelo importador: exportador
 - Riscos do exportador: até que a mercadoria esteja a bordo do navio indicado pelo importador
 - Transporte principal: exportador
 - Seguro: importador
 - Desembaraço aduaneiro no país do importador: importador
 - Riscos do importador: a partir do momento em que a mercadoria estiver a bordo do navio por ele indicado.
 - Utilização: transportes aquaviários
- CIF (*Cost Insurance and Freight*): significa custo, seguro e frete.
 - Desembaraço aduaneiro no país do exportador: exportador
 - Transporte até o local de destino indicado pelo importador: exportador
 - Riscos do exportador: até que a mercadoria esteja a bordo do navio no porto de destino
 - Transporte principal: exportador
 - Seguro: exportador
 - Desembaraço aduaneiro no país do importador: importador
 - Riscos do importador: a partir do desembarque da mercadoria no país de destino.
 - Utilização: transportes aquaviários
- CPT (*Carriage Paid To*): significa transporte pago até...
 - Desembaraço aduaneiro no país do exportador: exportador
 - Transporte até o local de destino indicado pelo importador: exportador
 - Riscos do exportador: até a entrega da mercadoria ao transportador no país de destino
 - Transporte principal: exportador
 - Seguro: importador ou exportador
 - Desembaraço aduaneiro no país do importador: importador
 - Riscos do importador: a partir da entrega da mercadoria ao transportador no país de destino.
 - Utilização: todos os tipos de transporte, inclusive os multimodais.
- CIP (*Carriage and Insurance Paid To*): significa transporte e seguro pagos até...
 - Desembaraço aduaneiro no país do exportador: exportador

- Transporte até o local de destino indicado pelo importador: exportador
 - Riscos do exportador: até a chegada da mercadoria ao local indicado pelo importador
 - Transporte principal: exportador
 - Seguro: exportador
 - Desembarço aduaneiro no país do importador: importador
 - Riscos do importador: a partir da chegada da mercadoria no local por ele indicado.
 - Utilização: todos os tipos de transporte, inclusive os multimodais.
- Grupo D: neste grupo enquadram-se as cláusulas DAT (*Delivered at Terminal*); DAP (*Delivered at Place*) e DDP (*Delivered Duty Paid*), que determinam a responsabilidade do exportador até a chegada das mercadorias ao país do importador. Vejamos:
 - DAT (*Delivered at Terminal*): significa entregue no terminal.
 - Desembarço aduaneiro no país do exportador: exportador
 - Transporte até o local de destino indicado pelo importador: exportador
 - Riscos do exportador: até o desembarque da mercadoria no destino
 - Transporte principal: exportador
 - Seguro: exportador
 - Desembarço aduaneiro no país do importador: importador
 - Riscos do importador: a partir do desembarque da mercadoria no destino
 - Utilização: todos os tipos de transporte, inclusive os multimodais.
 - DAP (*Delivered at Place*): significa entregue no local.
 - Desembarço aduaneiro no país do exportador: exportador
 - Transporte até o local de destino indicado pelo importador: exportador
 - Riscos do exportador: até o local de destino da mercadoria
 - Transporte principal: exportador
 - Seguro: exportador
 - Desembarço aduaneiro no país do importador: importador
 - Riscos do importador: a partir do desembarque da mercadoria no destino
 - Utilização: todos os tipos de transporte, inclusive os multimodais.
 - DDP (*Delivered Duty Paid*): significa entregue com tributos pagos.
 - Desembarço aduaneiro no país do exportador: exportador
 - Transporte até o local de destino indicado pelo importador: exportador
 - Riscos do exportador: até a chegada da mercadoria ao local indicado pelo importador
 - Transporte principal: exportador
 - Seguro: exportador
 - Desembarço aduaneiro no país do importador: exportador

- Riscos do importador: a partir da entrega da mercadoria no local por ele indicado.
- Utilização: todos os tipos de transporte, inclusive os multimodais.

Apesar de estabelecer claramente o momento da transferência de riscos e as obrigações dos importadores e exportadores, os *Incoterms* não abrangem todos os pormenores dos contratos de compra e venda internacional, sendo imprescindível que as partes convencionem tudo o quanto não estiver contido no *incoterm* utilizado.

Ademais, as obrigações dos transportadores, armadores, seguradoras e outros intervenientes em contratos de compra e venda internacionais não estão compreendidas nos *Incoterms*, devendo, portanto, ser objeto de contratações a parte¹⁶.

Cabe salientar que no direito interno, os *Incoterms* estão previstos na Resolução nº 21 da CAMEX (Câmara de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior), publicada em 08.04.2011, que estabeleceu a aceitação de quaisquer condições de venda praticadas no comércio internacional desde que compatíveis com o ordenamento jurídico nacional, determinando a adoção da versão 2010 dos *Incoterms*, *ipsis litteris* transcrita.

E também encontram permissão legal na Portaria SECEX nº 23/2011, que em seu artigo 213, estabelece que “serão aceitas nas exportações brasileiras quaisquer condições de venda praticadas no comércio internacional, inclusive as estabelecidas pelos Termos Internacionais do Comércio (INCOTERMS), conforme definidos pela Câmara Internacional do Comércio.”

4 – ALGUMAS PECULIARIDADES SOBRE UTILIZAÇÃO DOS INCOTERMS NO BRASIL

No Brasil, o conhecimento dos *Incoterms* ainda é escasso em alguns seguimentos e a sua utilização encontra entraves em virtude de um sistema de comércio exterior complicado e burocrático, balizado em um marco regulatório composto de inúmeras regras originárias de decretos, portarias, normas, resoluções, instruções e tantos outros que representam verdadeiros obstáculos para os empresários e demais agentes do setor.

É o que nos aponta Samir Keedi¹⁷, especialista na área de transportes internacionais, explicando algumas questões que dificultam a utilização dos *Incoterms*.

¹⁶Veja José Cretella Neto. Contratos internacionais do Comércio. p. 213 e Antônio Márcio da Cunha Guimarães. Direito Internacional. p. 108.

¹⁷Diz o aludido autor: “já realizamos várias palestras para seguradores e corretores, e temos outras em tratativas, sobre o Incoterms 2010, o instrumento mais importante do comércio exterior. E toda vez ficamos pasmos com o fato de que esse é um quase ilustre desconhecido a todos. Praticamente, ninguém o conhece, e quem já ouviu sobre ele mal sabe sobre seus termos e o que significa, por exemplo, um termo - CIF - *Cost, Insurance and Freight*.”. Vide artigo “Fatura Comercial e o Incoterms”. Disponível em: <http://www.aduaneiras.com.br/noticias/artigos/artigos_texto.asp?acesso=2&busca=incoterms&ID=22305527> Acesso em 25-10-2012.

No que tange ao conhecimento do que venha a ser os *Incoterms*, o supra referido autor relata que entre corretores e seguradoras poucos ouviram falar ou praticamente seu significado, o que tem relação direta com a baixa contratação de seguro pelos importadores e exportadores brasileiros¹⁸.

Já em relação à utilização, aponta a exigência do art. 557 do Regulamento Aduaneiro que estabelece o dever de destacar os valores de frete e seguro na fatura comercial, na contramão do costume internacional, em que o vendedor apresenta ao comprador o preço fechado para a venda da mercadoria de acordo com cada *incoterm*. Ademais, muitas vezes é o comprador e não o exportador, o responsável pelo custeio do seguro e frete e, portanto, desconhece ditos valores. E mesmo naquelas em que o é (CIF, CIP, CPT e CFR para frete) o valor do frete consignado na fatura pode ser diferente do valor efetivamente pago, em razão de ocorrências durante o embarque do produto.

Além disso, embora a questão da possibilidade de contratação de seguro no exterior possa ser considerada resolvida pela interpretação da Resolução Camex nº 21 de 8 de abril de 2011 (que autoriza as importações em todas as modalidades de *incoterms* inclusive CIF e CIP) em conjunto com a revogação da Resolução CNSP 03/71¹⁹, na prática, observa-se a não recomendação de compra CIF ou CIP, nas quais o exportador é responsável pelo seguro, mas sim, a contratação de seguro no Brasil, evitando-se transtornos em virtude da dificuldade de recebimento de indenização oriunda de seguradora estrangeira, seja por interpretações no sentido de ser proibida a contratação ou por conta da falta de representação da seguradora estrangeira no Brasil para realização de vistoria, etc.

Outro entrave observado é a rigidez do SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior da SRF, SECEX, MDIC, e BACEN, que só permite a utilização do *Incoterms* 2010 e que ignorou a versão 2000, tendo aplicado a edição 1990 de 01.01.1990 a 15.09.2011.

É de se sublinhar que, embora não haja proibição, a utilização do termo DDP – *Delivered Duty Paid*, é tecnicamente impossível uma vez que, para se ter acesso ao Siscomex bem como para poder ser contribuinte da Receita Federal, a empresa terá de estar estabelecida no Brasil e, por consequência, ter o CNPJ – Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas, o que não é o caso da empresa exportadora. Mesmo que ela tenha aqui uma filial, a contribuinte e a dona do CNPJ é a filial, e não a empresa estabelecida no exterior. Além disso, há também a questão do artigo 103 do RA – Regulamento Aduaneiro, estabelecendo como contribuintes do imposto: 1) o importador, sendo este

¹⁸ Em empresas especializadas em *trading* observa-se que a contratação de seguro é costumeira, seja virtude do volume dos negócios, seja em razão da recomendação da própria *trading* como condição para operar.

¹⁹ Conforme artigo de Aparecido Mendes Rocha explicando que “não se pode confundir e entender que a empresa brasileira contrata seguro no exterior em importações CIF e CIP, pois não contrata. Nessas operações, o importador realiza uma compra, cuja mercadoria lhe foi vendida já com garantia de seguro de transporte incluído, com apólice contratada pelo exportador no exterior, tendo o importador brasileiro como beneficiário.” Disponível em: <<http://www.campinasmodal.com.br/noticias.html>> Acesso em 29-10-2012. Já Samir Keedi entende que não pode argumentando que “a Lei Complementar nº 126/07, bem como as Resoluções nºs 165/07 (substituída pela nº 197/08), 180/07 e 197/08 do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) e a Circular nº 392/09 da Superintendência de Seguros Privados (Susep) não são claras sobre isso. Não foram adequadamente redigidas. Para nós, como estão redigidas, está claro que não pode.” Veja artigo “Seguro no Brasil”. Disponível em: <http://www.aduaneiras.com.br/noticias/artigos/artigos_texto.asp?acesso=2&busca=incoterms&ID=23703623> Acesso em 25-10-2012.

qualquer pessoa que promova a entrada da mercadoria estrangeira no território aduaneiro; 2) o destinatário de remessa postal internacional e 3) o adquirente da mercadoria entrepostada.

Isso pode ser constatado na retro mencionada Resolução nº 21 de 07/04/2011 CAMEX, que em seu art. 2º, I, faz exceção no que se refere à utilização do *Incoterm* DDP, estabelecendo em Nota, que “*em virtude de o vendedor estrangeiro não dispor de condições legais para providenciar o desembaraço para entrada de bens do País, este termo não pode ser utilizado na importação brasileira, devendo ser escolhido o DAT ou DAP no caso de preferência por condição disciplinada pela ICC*”.

Por sua vez, a jurisprudência do Tribunal de Justiça de São Paulo traz inúmeras decisões reconhecendo os *Incoterms* e enfatizando sua aplicabilidade apenas nas relações entre comprador e vendedor.²⁰

CONCLUSÃO

Como se pôde ver, independentemente do lugar em que são praticadas, as atividades comerciais geralmente guardam semelhanças e seu desenvolvimento se dá de forma independente do direito nacional de cada país, não obstante o controle exercido pelo poder estatal.

Quando tal fenômeno foi verificado pela primeira vez, a ele deu-se o nome de *lex mercatória*, que ressurgiu nos anos 60 sob a denominação de nova *lex mercatória*, da qual constituem fontes o contratos-tipo, as condições gerais de compra e venda, as condições gerais do COMECON²¹ e as leis uniformes, os *Incoterms*.

À primeira edição dos *Incoterms*, elaborada em 1936 pela CCI - Câmara de Comércio Internacional, sucederam outras 7 (edições 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 e 2010), estando a última vigente desde 1º de janeiro de 2011.

²⁰ Dentre os Julgados, destacamos: 21ª Câmara de Direito Privado, 0005121-72.2010.8.26.0482 -Apelação, Relator: Virgílio de Oliveira Junior, Comarca: Presidente Prudente, Data do julgamento: 17/09/2012, Data de registro: 01/10/2012, Outros números: 51217220108260482 - reconhece os *Incoterms* em operação doméstica, mas salienta que FOB somente para transporte aquaviário; 24ª Câmara de Direito Privado, 0070215-26.2008.8.26.0000 – Apelação, Relator: Salles Vieira, Comarca: São Paulo, Data do julgamento: 28/06/2012, Data de registro: 05/07/2012, Outros números: 7285243000 - Reconhece os *Incoterms*, porém não para regular relação entre transportadora e importadora; 15ª Câmara de Direito Privado, 9092359-16.2000.8.26.0000 - Apelação Com Revisão, Relator(a): Waldir de Souza José, Data do julgamento: 27/09/2005, Data de registro: 03/11/2005, Outros números: 960001300, 991.00.026910-8 - reconhece a utilização dos *Incoterms* (FOB); 11ª Câmara (Extinto 1º TAC), 9082831-55.2000.8.26.0000, Apelação Com Revisão, Relator(a): Vasconcellos Boselli, Data do julgamento: 28/10/2004, Data de registro: 03/12/2004, Outros números: 932610100, 991.00.069496-8 - Reconhece a utilização dos *Incoterms* (FOB e CFR); 4ª Câmara (Extinto 1º TAC), 0033481-38.1992.8.26.0000 - Apelação Sem Revisão/Seguro, Relator(a): Tersio Negrato, Data de registro: 22/08/2004, Outros números: 536899000, 991.92.033481-5 - Reconhece a aplicação dos *incoterms* e sublinha a desnecessidade de um contrato entre exportador e importador, mas tão somente o menção ao *incoterm* acordado na fatura, eis que este bastaria para precisar as obrigações das partes. Disponível em: < <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>> Acesso em 27-10-2012.

²¹ Trata-se de fonte descrita na aludida obra de Philippe Kahn, que deixou de existir em 1991, por conta das mudanças geopolíticas ocorridas no leste Europeu.

Dentre outros tais como a distância entre os contratantes, a variação dos meios de transporte, o tempo necessário para a entrega dos produtos e diversidade no sistema de pagamento, sempre representaram fatores de risco para o comércio internacional outras diferenças entre os povos, como a cultura e o idioma.

Por conta de tais diferenças, alguns povos exerciam o comércio com algumas peculiaridades que geralmente eram desconhecidas por parte dos outros povos e com isso, o surgimento de mal entendidos e em último caso, litígios tornou-se corriqueiro, resultando em riscos que elevavam os custos no comércio internacional.

Foi justamente com o objetivo de reduzir estes mal entendidos e litígios que a CCI criou os *Incoterms*, também chamados de “cláusulas de preço”, representados por siglas de 3 letras que retratam as obrigações do vendedor e do comprador bem como o momento em que as mesmas deverão ser cumpridas.

A edição *Incoterms* 2010 reduziu de 13 para 11 termos em relação à versão anterior, dividindo-os em 2 classes: uma para qualquer meio de transporte outra para transportes exclusivamente aquaviários. E para eliminar a disputa em torno da responsabilidade antes ou após a linha imaginária que existia no termo FOB, omitiu qualquer menção à amurada do navio como ponto de entrega nos termos FOB, CFR e CIF, preferindo estabelecer a entrega quando os produtos estiverem "a bordo" do navio.

Não estão compreendidas nos *Incoterms* as obrigações dos transportadores, armadores, seguradoras e outros intervenientes em contratos de compra e venda internacionais, tampouco visam eles reger todas as peculiaridades que possam existir nos aludidos contratos, sendo imprescindível que as partes convençionem tudo o quanto não estiver contido no *incoterm* utilizado, bem como realizem contratações específicas com os demais figurantes do comércio internacional.

No direito interno, a utilização dos *Incoterms* é reconhecida pela jurisprudência e está prevista em alguns de nossos diplomas legais (Resolução nº 21 da CAMEX - Câmara de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Portaria SECEX nº 23/2011). Ademais o uso exclusivo da versão 2010 está permitida no SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior da SRF, SECEX, MDIC, e BACEN).

Contudo, sua utilização plena ainda encontra alguns impedimentos. Alguns por simples desconhecimento do que sejam eles, outros de ordem técnica e resultantes de um sistema de comércio exterior complicado e burocrático, balizado a partir de um complexo conjunto de regras originárias de decretos, portarias, normas, resoluções, instruções e tantos outros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARAL, Antonio Carlos Rodrigues do (coord.). **Direito do comércio internacional: aspectos fundamentais**. 2 ed. São Paulo: Lex Editora, 2006.

CRETELLA NETO, José. **Contratos internacionais do comércio**. Campinas/SP: Millennium Editora, 2010.

ENGELBERG, Esther. **Contratos internacionais do comércio**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2003.

GUIMARÃES, Antônio Márcio da Cunha. **Direito internacional**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

KAHN, Philippe. **La vente commerciale internationale**. Paris: Sirey, 1961.

KEEDI, Samir. **Seguro no Brasil**. Disponível em:

<http://www.aduaneiras.com.br/noticias/artigos/artigos_texto.asp?acesso=2&busca=incoterms&ID=23703623> Acesso em: 25-10-2012.

STRENGER, Irineu. **Contratos internacionais do comércio**. 4ª ed. São Paulo: LTR, 2003.