

Revista Brasileira de Comércio Exterior

RBCCE

A revista da FUNCEX

Ano XXXIV

145

Outubro,
Novembro
Dezembro
de 2020

Comércio Exterior como Pilar para o Crescimento Sustentável do Brasil

Imagem de Alexander Bobrov por Pixabay



FUNCEX



fundação
centro de estudos
do comércio
exterior

Ajudando o Brasil a expandir fronteiras

Editorial

2 Propósitos para o Comércio Exterior para além de 2021

Mario Cordeiro de Carvalho Junior

Desafios a enfrentar: Visão de Líderes

6 Pela primeira vez

David Taff

10 Empresas Exportadoras e os Desafios trazidos pela Pandemia

Ricardo Knoepfelmacher

14 O Desempenho das Exportações do Agronegócio nos primeiros sete meses de 2020

Orlando Leite Ribeiro e Gustavo Cupertino Domingues

Caderno Especial: Exportação - Uma Grande Jornada para as Empresas

22 Novo projeto de Lei do Câmbio

Marcelo Ferreira Lima

26 *Drawback* - Indutor de Competitividade na Economia Brasileira nos últimos 54 anos

Roberto Giannetti da Fonseca

32 Repetro

Maria da Luz Iria de Melo

41 Documentos Aduaneiros como Mecanismos de Simplificação de Desburocratização do Comércio Exterior Brasileiro

José Fernando Dantas de Sousa, Aline Veras de Araújo e Felipe Luís Ody Spaniol

48 O Impacto da Tecnologia da Informação nos Processos de Comércio Exterior no Brasil

Sinara Bueno e André Cavalcante

56 Serviços Internacionais: Siscoserv e o Futuro das Informações

Arthur Pimentel e Lisandro Vieira

60 Exportação: Preparação e Operação

Gabriel Segalis

72 Incoterms - *International Commercial Terms* (2020)

Romulo Del Carpio

81 Câmbio e Pagamentos Internacionais

Shirley Atsumi

84 Decisões para Competitividade em Logística Internacional

Alberto Henrique Amorim

Incoterms

International Commercial Terms (2020)



Romulo Del Carpio

Romulo Del Carpio
é mestre em Economia e Política Internacional,
consultor em comércio exterior e negócios internacionais,
autor de vários livros, docente na FGV e na Funcex

A Câmara de Comércio Internacional (CCI), entidade que regulamenta os procedimentos comerciais e financeiros entre empresas exportadoras e importadoras de mercadorias, emitiu em 1º de janeiro de 2020 uma nova versão das siglas mundialmente praticadas e conhecidas como Incoterms.

A origem dos Incoterms tem a ver com a série de problemas que ocorriam nas transações comerciais, provocando discrepâncias, disputas e pleitos. Ao longo dos anos, sempre foram de três ordens as principais dificuldades encontradas pelos importadores e exportadores: inicialmente a incerteza a respeito da lei do país aplicada no contrato ou mesmo as diferentes práticas comerciais em seus respectivos países, em seguida a insuficiência de informações e finalmente a diversidade de interpretações.

Com a finalidade de simplificar e agilizar a elaboração das cláusulas dos contratos de compra e venda, os Incoterms definem os direitos e obrigações mínimas do vendedor e do comprador, estabelecidos em consenso, quanto a fretes, seguros, movimentação em terminais, liberações em alfândegas, sempre prevendo a qual de ambos cabe a responsabilidade pelos bens, perante o outro, durante o cumprimento de cada etapa. A redação sumária da sigla escolhida entre as partes, após incluída no contrato de compra e venda, passa a ter força legal, com seu significado jurídico preciso e efetivamente determinado.

Representados por meio de siglas (três letras maiúsculas), os termos internacionais de comércio são regras globais, imparciais, de caráter uniformizador, que constituem toda a base da negociação internacional e objetivam promover a harmonia nos negócios internacionais.

Um bom domínio dos Incoterms 2020 é indispensável para que o negociador possa incluir todos os gastos previstos nas operações de exportação e/ou importação. Qualquer interpretação errônea sobre direitos e obrigações do comprador e do vendedor pode causar grandes prejuízos comerciais para uma ou ambas as partes. Dessa forma, é importante o estudo cuidadoso sobre a sigla do Incoterm 2020 mais conveniente para cada operação comercial.

É equivocado o entendimento de que os direitos e obrigações determinados pelo termo escolhido se estendem a todas as operações ligadas direta ou indiretamente ao contrato de venda, como transporte, seguro, operações de financiamento etc. Na realidade, os Incoterms 2020 determinam apenas os deveres e direitos entre comprador e vendedor, não tendo nenhum efeito sobre as demais partes.



Imagem de Mohamed Aly por Pixabay

Quadro 1. Siglas dos Incoterms 2020

EXW	Mercadoria entregue no local do exportador
FCA	Entregue na transportadora, país de origem
FAS	Colocada ao lado do navio, país de origem
FOB	Embarcada a bordo do navio, país de origem
CFR	Embarcada a bordo do navio, país de origem, frete pago
CIF	Embarcada a bordo do navio, país de origem, frete e seguro pagos
CPT	Entregue na transportadora, país de origem, frete pago
CIP	Entregue na transportadora, país de origem, frete e seguro pagos
DAP	Entregue no local combinado, sem desembarço, país de destino
DPU	Entregue em local ou terminal alfandegado, sem desembarço, país de destino
DDP	Entregue no local do importador, com desembarço aduaneiro

Vale ressaltar que os Incoterms 2020 não impõem, e sim propõem, sendo facultativo sua utilização nas negociações.

Todos os Incoterms 2020 trazem implícita a necessidade de determinação suficiente de pontos geográficos, podendo advir graves mal-entendidos da ausência desta informação, e as siglas e as expressões devem sempre ser mencionadas em inglês.

A mudança fundamental entre as versões 2010 e 2020 dos Incoterms foi a sigla DAT (*Delivered At Terminal*), que existia na versão 2010, e que passou a denominar-se DPU (*Delivered At Place Unloaded*) na versão 2020. É uma alteração de nome, pois o procedimento continua o mesmo, isto é, o exportador entrega a carga desembarcada na zona primária no país de destino, que pode ser porto, aeroporto ou ponto de fronteira.

O motivo dessa alteração de nome foi justificado pelo fato de que muitos profissionais interpretavam o termo terminal na sigla DAT como se fosse exclusivamente marítimo. Assim, a palavra *place unloaded* no DPU é mais abrangente, incluindo a possibilidade de ser porto, aeroporto ou ponto de fronteira.

Para uma abordagem mais completa, publicamos a seguir o texto oficial das 11 siglas dos Incoterms 2020, e um comentário operacional que, pela riqueza de detalhes, ilustram de forma detalhada certos procedimentos muitas vezes escondidos do texto oficial.

INCOTERMS 2020: TEXTO OFICIAL COMENTADO

EX WORKS – EXW

EX Works significa que o vendedor entrega a mercadoria quando a coloca à disposição do comprador, nas suas instalações ou em outro local combinado (fábrica, armazém, galpão etc.) e o lugar indicado pode ser ou não nas instalações do vendedor.

Para a entrega ocorrer, o vendedor não precisa carregar a mercadoria em nenhum veículo de coleta e também não precisa desembarçar as mercadorias para exportação, se for aplicável.

EXW é uma sigla multimodal de transporte.

EXW é a sigla dos Incoterms 2020 que estabelece obrigações mínimas para o vendedor.

Portanto, da perspectiva do comprador, a sigla deve ser usada com atenção por diversas razões, como os riscos relacionados ao carregamento da carga e ao desembarço de exportação.

Comentário

No caso da exportação brasileira, embora o desembaraço aduaneiro seja por conta do importador, o vendedor deve emitir o DU-e junto ao Siscomex.

Quanto ao carregamento no local do vendedor é importante frisar que o importador é o responsável e vai assumir as avarias ou danos que porventura aconteçam, caso a mercadoria seja acondicionada de forma inadequada.

EXW é uma sigla multimodal, porque a decisão de transportar a mercadoria ao país de destino é do comprador, que poderá optar pela via marítima, aérea ou fronteira.

É uma sigla que logisticamente é praticada quando os países são fronteiriços ou fazem parte de um acordo, do tipo Mercosul ou Mercado Comum Europeu.

FREE CARRIER – FCA

FCA – Free Carrier (transportador livre) significa que o vendedor entrega as mercadorias para o comprador de duas maneiras:

- Primeira: Quando o local indicado são as instalações do vendedor, a mercadoria é entregue carregada no meio de transporte providenciado pelo comprador.
- Segunda: Quando o local designado para entrega é outro, a mercadoria é entregue carregada no meio de transporte designado pelo comprador, sendo o descarregamento por conta do importador.

Em qualquer das duas formas, os riscos e custos são transferidos do vendedor para o comprador no local da entrega da carga.

FCA é uma sigla multimodal.

Comentário

FCA é uma sigla versátil, multimodal, e oferece alternativas de meio de transporte, que pode ser aéreo, rodoviário, ferroviário ou marítimo, em casos de contêiner.

É uma sigla eclética que permite a entrega das mercadorias em diversos locais, seja no domicílio do exportador, aeroporto, porto, ponto de fronteira ou qualquer outro dentro do país do exportador.

A questão do carregamento no local do vendedor, ou em outro local designado, e do descarregamento na trans-

portadora indicada, está dividido para ambos os lados, sendo que o descarregamento é por conta do comprador.

O normal é o vendedor entregar a carga no próprio local (fábrica ou armazém), carregada no veículo transportador e desembarçada do ponto de vista aduaneiro.

A recomendação é que vendedor e comprador sejam específicos para determinar o local da entrega da carga, já que os custos e riscos passam para o comprador nesse ponto combinado.

Nos embarques em contêiner, o Incoterm indicado para entrega deve ser o FCA. Isto ocorre porque o exportador pode ter que retirar o contêiner no local da companhia marítima e levá-lo para a fábrica, com a finalidade de fazer a ovação das mercadorias e, posteriormente, desenvolvê-lo ao terminal, devidamente ovado, aguardando o embarque a bordo do navio.

Com base nessa logística, os embarques em contêiner usam como Incoterm mais apropriado o FCA no lugar do FOB.

FREE ALONGSIDE SHIP – FAS

FAS significa que o vendedor entrega as mercadorias quando são colocadas ao lado do navio designado pelo comprador, no porto de embarque indicado.

O risco de perda ou dano à mercadoria passa do vendedor para o comprador quando as mercadorias estão ao lado do navio e o comprador assume todos os custos a partir desse momento.

Esta sigla é usada apenas para transporte marítimo e hidroviário, em que a mercadoria entregue é colocada ao lado do navio.

Portanto, a sigla FAS não é apropriada quando a mercadoria é entregue ao transportador antes de ser colocada ao lado do navio, por exemplo, se a carga é entregue para um transportador em um terminal de contêiner. Neste caso, seria adequado considerar o uso da sigla FCA em vez da sigla FAS.

É aconselhável que o local de carregamento no porto de embarque, onde a mercadoria será transferida do cais ou de pequenas embarcações, esteja especificado o mais claramente possível, já que o custo e os riscos são responsabilidade do vendedor e podem variar, de acordo com o porto.

Comentário

Aparentemente esta sigla FAS é pouco utilizada e a CCI, em algum momento achou por bem retirá-la dos Inco-

terms 2020, conforme o mercado especulava. Porém é amplamente praticada na exportação de *commodities* ou em cargas de grande cubagem e peso.

Muitos profissionais fazem confusão indicando que a entrega da carga é no porto.

A regra do FAS é clara – a entrega é ao lado do navio, onde está operando, dentro do porto.

Dizer que a entrega é no porto significa um local indeterminado, pois, por exemplo, o porto de Santos tem algo como 60 cais tanto na margem esquerda como na direita, assim fica um local incerto quando se diz “entrega no porto”.

É importante que o importador tenha no Brasil um representante ou empresa, com procuração e poderes suficientes para promover a formalidade do recebimento da carga ao lado do navio.

Essa formalidade se dará mediante um documento que declara *received for shipment* emitido pelo representante do importador ou empresa autorizada para continuar a logística a bordo.

Quando o pagamento é feito por meio de uma carta de crédito bancária, esta vai exigir prova documental de que a mercadoria foi entregue ao lado do navio.

Neste caso do FAS, os custos de estiva, arrumação da carga a bordo, desarrumação e desestiva no destino são por conta do importador e, normalmente, estão incluídos no valor do frete internacional, sob a modalidade *All in*, mesmo sendo *collect* ou *prepaid*.

FREE ON BOARD – FOB

Significa que o vendedor entrega as mercadorias a bordo do navio nomeado pelo comprador, no porto de embarque.

O risco de perda ou dano à mercadoria passa do vendedor para o comprador quando os bens se encontram a bordo do navio e o comprador assume todos os custos e riscos a partir desse momento.

Esta sigla é indicada somente para transporte marítimo ou hidroviário, em que há a intenção de entregar a mercadoria a bordo do navio.

Deste modo, a sigla FOB não é adequada quando a mercadoria é passada ao transportador, antes do embarque, por exemplo, quando o carregamento é entregue para um transportador, num terminal de contêineres.

Neste caso, a sigla FCA é mais apropriada que FOB.

Comentário

Existe no mercado interno uma série de expressões erradas, tais como “FOB Aéreo” ou “FOB Fábrica”.

O FOB (livre a bordo) é claro e conciso ao determinar que as obrigações do exportador terminam quando a mercadoria entra a bordo do navio no porto de origem.

A partir do embarque, começam as responsabilidades do importador quanto aos futuros custos e riscos até o porto de destino.

O exportador recebe do armador ou companhia marítima um B/L (*Bill of Lading*), com as anotações *Shipped on Board* e *Clean on Board*, devidamente datadas.

Existem algumas reclamações dos exportadores quanto à data do B/L.

Acontece que algumas agências marítimas entregam o B/L ao exportador, com a data que o navio saiu do cais e não com a data em que efetivamente a carga entrou a bordo.

Isso pode comprometer o prazo de embarque que consta na carta de crédito.

Algumas agências marítimas omitem o *Clean on Board* no B/L, o que não representa nenhum risco documental para o exportador, pois o B/L, mesmo não indicando, será considerado como *Clean on Board* para todos os efeitos bancários, principalmente com carta de crédito.

O que não pode acontecer é uma anotação *Unclean on Board*, que indica avarias na embalagem da carga embarcada pelo exportador.

É importante frisar que o *Clean on Board* se refere à embalagem ou contêiner, e não à mercadoria.

O frete internacional no caso FOB, está anotado no B/L como *Freight Collect*.

Seguro e frete internacional, por conta do importador.

O FOB é uma sigla aquaviária.

COST AND FREIGHT – CFR

Significa que o vendedor entrega as mercadorias a bordo do navio nomeado pelo comprador no porto de embarque. O risco de perda ou dano à mercadoria passa do vendedor para o comprador quando os bens se encontram a bordo do navio.

O vendedor deve contratar e pagar os custos e o frete necessários para levar as mercadorias até o porto de destino combinado.

Esta sigla deve ser usada somente para transporte marítimo ou hidroviário. Quando mais de um modo de transporte é usado, no caso de a mercadoria ser entregue para um *Carrier* ou para um terminal de contêiner, a sigla mais apropriada a ser usada é a CPT em vez da CFR.

CFR é uma sigla aquaviária.

Comentário

O CFR é uma sigla com logística sequencial ao FOB.

Tanto no FOB como no CFR, as mercadorias devem ser embarcadas a bordo do navio, no porto de origem, país do exportador.

A diferença com relação ao FOB é que no CFR o frete internacional é *prepaid*. Portanto, a agência marítima somente entrega os originais do B/L, se o exportador (embarcador) pagou o frete cobrindo a rota do porto de origem ao porto de destino.

No caso brasileiro, o frete está mencionado no B/L em dólares americanos, porém o exportador paga o frete em reais equivalentes ao valor em dólar, de acordo com a taxa cambial do dia.

Quanto aos custos de carregamento e descarregamento, variam de acordo com a forma com que o vendedor contratou o transporte marítimo. O ideal seria um frete *All in*.

Quanto ao valor a ser mencionado na fatura comercial, o faturamento será o FOB + frete = CFR.

O repasse do frete na fatura comercial é prática normal em comércio internacional, pois existe um princípio logístico determinando que quem compra paga o frete.

Desta forma, o exportador que pagou o frete no caso CFR, recupera esse valor via fatura comercial.

COST, INSURANCE AND FREIGHT – CIF

Significa que o vendedor entrega as mercadorias a bordo do navio nomeado pelo comprador no porto de embarque. O risco de perda ou dano à mercadoria passa do vendedor para o comprador quando os bens se encontram a bordo do navio, considerando que o vendedor já cumpriu todas as suas obrigações ao entregar a mercadoria, independentemente do carregamento chegar no seu

destino em boas condições, quantidade especificada, ou não chegar.

CIF é uma sigla de transporte aquaviário.

O vendedor deve contratar e pagar os custos e o frete necessários para levar as mercadorias até o porto de destino combinado.

No caso, quando a carga é entregue a uma transportadora, em um terminal de contêiner, a sigla apropriada a ser usada é CIP em vez de CIF.

O vendedor também contrata cobertura de seguro mínimo durante o transporte até o destino das mercadorias. Isso pode causar algumas dificuldades em países de destino, onde é requerido que o seguro seja contratado internamente. Neste caso, é recomendável vender e comprar utilizando a sigla CFR.

O comprador também não deverá usar a sigla CIF se for requerido do vendedor contratação parcial da cobertura do seguro, de acordo com as Cláusulas de Carga Institucional (C) ou cláusula similar, em vez de cobertura mais abrangente, de acordo com as Cláusulas de Carga Institucional (A).

Entretanto, ainda é opcional entre as partes negociar um nível mais abrangente de cobertura. Se os custos de transporte para o vendedor, referentes ao descarregamento de mercadoria forem menores que o valor especificado em contrato, o vendedor não tem direito a recuperar esse valor separadamente do comprador, a não ser que haja acordo entre as duas partes.

Comentário

O Incoterm CIF é sequencial com logística do FOB e CFR.

Desta vez, além de pagar o frete internacional até o destino (*freight prepaid*), o vendedor ainda terá que providenciar a contratação do seguro cobrindo a rota do porto de origem até o porto de destino.

O Incoterm CIF indica que a cobertura deverá atender à cláusula C, determinada pelo Instituto de Cláusulas de Carga de Londres, cobrindo no mínimo 110% do valor da mercadoria embarcada.

A Cobertura Básica Restrita (C) garante ao segurado os prejuízos que venha a sofrer em consequência de perdas e danos materiais causados à carga em razão de:

- Incêndio, raio ou explosão

- Encalhe, naufrágio ou soçobramento do navio
- Capotagem, colisão, tombamento do navio
- Abalroamento, colisão ou contato do navio com qualquer objeto externo, que não seja água
- Descarga da carga em porto de arribada
- Carga lançada ao mar
- Perda total de qualquer volume, durante as operações de carga e descarga do navio.

Alguns importadores podem instruir os exportadores para fazerem um seguro que atenda à realidade do seu país.

Um cliente árabe, por exemplo, vai querer cobertura contra guerra e terrorismo, enquanto um importador localizado em Houston, Estados Unidos, vai fazer questão de cobertura contra os Atos de Deus (*Act of God*) que cobre maremotos, terremotos, *tsunamis*, enchentes e outros riscos da natureza.

Um seguro internacional que atende, de forma ampla, aos interesses dos clientes é: *All risks from house to house, including war, strike and Act of God plus 10% + 20% on CIF value.*

Os 10% são para cobrir os 110% do valor da carga e os 20% para cobrir lucro cessante, em casos de perda parcial ou total da carga.

Alguns profissionais confundem o alcance das coberturas de seguro, quanto às indenizações, interpretando que o indenizado será o exportador que providenciou o seguro no porto de origem.

No caso de um sinistro ocorrido durante a viagem internacional do navio, o indenizado será o beneficiário da apólice, neste caso, o importador.

Uma coisa é contratar o seguro internacional, obrigação do exportador na condição CIF, e outra é saber quem é o beneficiário da apólice, no caso o importador.

Assim, o indenizado não pode ser o exportador, até porque tem um B/L *Clean on Board*.

Quanto aos custos de carregamento e descarregamento, vão depender da forma que o vendedor contratou para o transporte marítimo. O ideal seria um frete *All in*.

Quanto ao valor do frete internacional, pago pelo exportador (*prepaid*), este será repassado na fatura comercial, em valores separados FOB + Frete + Seguro = CIF.

CARRIAGE PAID TO – CPT

Significa que o vendedor entrega a mercadoria – e transfere os riscos – ao comprador ou a outra pessoa indicada pelo comprador.

O vendedor deve contratar a transportadora e pagar os custos e o frete necessários para levar a mercadoria até o local de destino combinado.

Uma vez entregue ao comprador nesta modalidade, o vendedor não pode garantir que a mercadoria irá chegar no destino em plenas condições, na quantidade especificada ou mesmo se irá chegar ao destino. Isso ocorre porque os riscos da transação são transferidos do vendedor para o comprador quando a mercadoria é entregue ao comprador através da transportadora.

Esta sigla pode ser usada independentemente do modo de transporte selecionado, e pode ser usada onde mais de um meio de transporte está sendo utilizado (multimodal).

No CPT dois pontos são importantes: o local ou ponto onde as mercadorias serão entregues (transferindo os riscos) e o local ou ponto acordado, como destino das mercadorias.

CPT é uma sigla multimodal.

Comentário

A recomendação é que vendedor e comprador sejam específicos para determinar o local da entrega da carga, já que os custos e riscos passam para o comprador nesse ponto combinado.

A responsabilidade do vendedor é contratar a transportadora com o frete internacional pago e devidamente desembaraçada junto à Receita Federal.

Nos embarques em contêiner, o Incoterm indicado para a entrega deve ser CPT. Isto ocorre porque o exportador pode ter que retirar o contêiner no local da companhia marítima e levá-lo para a fábrica, com a finalidade de fazer a ovação das mercadorias e, posteriormente, devolvê-lo ao terminal, devidamente ovado, aguardando o embarque a bordo do navio.

Tendo por base essa logística, os embarques em contêiner usam como Incoterm mais apropriado o CPT no lugar do CFR.

Quanto ao faturamento, o frete internacional pago pelo exportador é recuperado no faturamento, pois na fatura comercial deverá constar FCA + frete = CPT.

CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO – CIP

Significa que o vendedor entrega as mercadorias – e transfere os riscos – ao comprador ou a uma transportadora indicada pelo vendedor.

O vendedor deve contratar e pagar os custos e frete necessários para levar as mercadorias até o local de destino combinado.

Uma vez que a mercadoria é entregue ao comprador nesta modalidade, o vendedor não pode garantir que a mercadoria irá chegar em plenas condições, na quantidade especificada ou se irá chegar ao destino. Isso ocorre porque os riscos da transação são transferidos do vendedor para o comprador quando a mercadoria é entregue ao comprador pela transportadora.

Esta sigla pode ser usada independentemente do modo de transporte selecionado e pode ser usada onde mais de um meio de transporte é utilizado (multimodal).

O vendedor deve contratar também uma cobertura de seguro contra o risco de perda ou dano à mercadoria partindo do ponto de embarque para ao menos o ponto do destino do carregamento. Isto pode gerar alguma dificuldade onde o país de destino requeira que o seguro seja contratado internamente. Neste caso, a sigla CPT é a mais recomendada. O comprador também não deverá usar a sigla CIP se o vendedor é obrigado a obter uma cobertura de seguro mais abrangente, de acordo com as Cláusulas de Carga Institucional (C) ou cláusula similar, em vez de cobertura mais abrangente de acordo com as Cláusulas de Carga Institucional (A). Entretanto, ainda é opcional entre as partes negociar um nível mais baixo de cobertura.

Comentário

Muitos profissionais confundem CIP com CIF.

São siglas com logísticas diferentes: CIF é aquaviário e CIP multimodal.

Desta vez, além de pagar o frete internacional até o destino (*freight prepaid*), o vendedor ainda terá que providenciar a contratação do seguro cobrindo a rota do ponto de origem até o ponto de destino.

O Incoterm CIP indica que a cobertura deverá atender à cláusula A, determinada pelo Instituto de Cláusulas de Carga de Londres, cobrindo no mínimo 110% do valor da mercadoria embarcada.

A Cobertura Básica Restrita (A) garante ao segurado os prejuízos que venha a sofrer em consequência de todos os riscos de perdas e danos materiais causados à carga devido a quaisquer causas externas e especificamente para:

- Cobertura Básica ou Ampla, para embarques de mercadorias em ambientes refrigerados
- Cobertura Básica Restrita ou Ampla para mercadorias congeladas
- Cobertura ampla para embarque de animais vivos
- Cobertura Básica Ampla para seguros de transporte aéreo
- Cobertura Básica para seguros de bagagem

Alguns profissionais confundem o alcance das coberturas de seguro, quanto às indenizações, interpretando que o indenizado será o exportador que providenciou o seguro em porto de origem.

No caso de um sinistro ocorrido durante a viagem internacional do navio ou avião, o indenizado será o beneficiário da apólice, neste caso o importador.

Uma coisa é contratar o seguro internacional, obrigação do exportador na condição CIF, e outra é saber quem é o beneficiário da apólice, no caso o importador.

De qualquer forma, a recomendação de fazer o seguro internacional dentro das cláusulas A ou C é somente uma referência como seguros mínimos. O que ocorre, tanto no CIF quanto no CIP, é que o importador pode exigir coberturas adicionais para cobrir riscos existentes em seu país.

Um cliente do Japão, por exemplo, vai pedir um seguro com cláusula A ou C, acrescentado de coberturas contra maremotos, *tsunamis*, terremotos, que são riscos da natureza que estão englobados como Atos de Deus (*Act of God*). Um cliente árabe pode exigir coberturas contra guerra, terrorismo, pirataria. Um importador brasileiro pode exigir cobertura contra greve e roubo de cargas.

Para estes casos, o que se pratica é um seguro internacional completo, bem acima das cláusulas A ou C nos seguintes termos: *All risks from house to house, including war, strike and Act of God plus 10+20 per cent on CIF/CIP value.*

Nesta apólice, os 20% representam cobertura de lucro cessante em casos de perda total ou parcial. Quanto ao valor do frete internacional, pago pelo exportador (*prepaid*), este será repassado na fatura comercial, em valores separados FCA + Frete + Seguro = CIP.

DELIVERY AT PLACE UNLOADED - DPU

Significa que o vendedor entrega as mercadorias quando, depois de descarregadas na chegada, são colocadas à disposição do comprador em um terminal designado no porto ou local de destino combinado.

O comprador assume a responsabilidade aduaneira do desembaraço de importação ou qualquer outra formalidade no país de destino.

Nesta sigla, a entrega e a chegada no destino é a mesma. DPU é a única sigla dos Incoterms que exige que o vendedor descarregue a mercadoria no local de destino.

O vendedor deve se certificar de que pode organizar o descarregamento da mercadoria no local indicado.

Se as partes pretendem determinar que os custos e responsabilidades de descarregamento não fiquem por conta do vendedor, o DPU deve ser evitado e a sigla DAP deve ser usada.

DPU é uma sigla multimodal.

Comentário

O motivo principal que gerou a mudança de DAT para DPU foi a palavra “terminal”. Terminal denota a zona primária de um porto, diferente de *place* cujo conceito é mais amplo, sendo um local primário aéreo, rodoviário ou ferroviário.

Existe um pequeno lapso no texto oficial, quando diz que o DPU é o único Incoterm que exige ao vendedor descarregar a mercadoria no destino. O DAP e o DDP também obrigam o vendedor a descarregar a mercadoria no destino.

Quando diz que a entrega (*delivery*) e a chegada (*arrival*) são a mesma, se refere à responsabilidade do vendedor de carregar (país de origem) e descarregar (país de destino) a mercadoria no local combinado.

Importante frisar que a partir do descarregamento no destino, na zona primária aduaneira, o vendedor transfere ao comprador todos os riscos e custos, tais como armazenagem, capatazias, demurrage, desembaraço e tributação incidentes na importação, além do frete e seguro interno até o local final do importador.

DPU é uma sigla com logística multimodal.

Quanto ao faturamento, todas as despesas devem ser repassadas na fatura comercial, além do lucro embutido no preço cotado ao comprador.

Assim, a fatura comercial deve mostrar a composição do CIF/CIP + descarregamento = DPU.

DELIVERY AT PLACE – DAP

Significa que o vendedor entrega as mercadorias – e transfere os riscos – quando são colocadas à disposição do comprador no local do país de destino indicado pelo importador.

O vendedor assume todos os riscos envolvidos até a entrega das mercadorias no local designado pelo importador. Nesta sigla DAP, a entrega e chegada ao destino é a mesma.

Esta sigla pode ser usada independentemente do modo de transporte selecionado ou onde mais de um meio de transporte é utilizado (multimodal).

O vendedor não tem a responsabilidade de descarregar a mercadoria no local do importador, mas se os custos de transporte para o vendedor, relacionado ao descarregamento da mercadoria, forem menores que o valor especificado em contrato, o vendedor não tem o direito de recuperar este valor separadamente do comprador, a não ser que haja acordo entre as partes.

Comentário

Não confundir o local designado pelo comprador (na zona aduaneira secundária) com o local ou terminal que pode ser marítimo, aéreo ou terrestre (zona aduaneira primária).

Normalmente as normas internacionais são genéricas, com termos implícitos dentro do texto, e isto ocorre com o DAP quando a redação apresentada não faz a distinção entre local de desembarque na zona primária e local final do destino, que pode ser a fábrica ou armazém do comprador na zona secundária.

No DAP o vendedor desembarca ou descarrega a mercadoria no terminal ou local (zona primária) e aguarda que o comprador faça o desembaraço e recolhimento dos impostos de importação, nacionalizando a mercadoria em seu país. Ato seguido, o comprador devolve a responsabilidade ao vendedor, que deverá contratar o transporte interno até a entrega no local final localizado na zona secundária daquele país. O descarregamento no local final é por conta do importador.

Um exemplo ajuda a entender esta logística: Um exportador brasileiro combinou com o importador chinês que a operação será DAP - Pequim. A mercadoria embarcou em Santos com destino a Shangai, sendo que o desembarque do navio é ainda responsabilidade do exportador brasileiro.

Nessa fase, o importador da China deverá fazer o desembarço com o pagamento dos impostos de importação exigidos na aduana chinesa. Feita a nacionalização, o exportador brasileiro retoma a operação com a responsabilidade de levar a carga até o local do comprador localizado na capital Pequim. Chegando ao local, o exportador não tem obrigação do descarregamento.

Nesta modalidade DAP, o vendedor passa a depender da rapidez do comprador em desembarçar a carga na aduana de destino. Uma demora do comprador pode ocasionar despesas portuárias adicionais, como armazenagem e *demurrage* do contêiner. Assim, é importante registrar no contrato DAP que essas despesas adicionais, caso ocorram, serão por conta do importador.

Quanto ao faturamento, o preço DAP deve incluir CIF/CIP + descarregamento + frete e seguro internos (logística) até a chegada ao local final designado pelo cliente.

DELIVERY DUTY PAID - DDP

Significa que o vendedor entrega as mercadorias quando são colocadas à disposição do comprador, liberadas para importação, prontas para serem descarregadas no local do país de destino combinado.

O vendedor assume a responsabilidade aduaneira do desembarço de importação ou qualquer outra formalidade no país de destino.

O vendedor assume todos os riscos em entregar as mercadorias para o destino designado ou para um ponto designado. Nesta sigla dos Incoterms, a entrega e a chegada ao destino é a mesma.

Esta sigla pode ser usada independentemente do modo de transporte selecionado e pode ser usada onde mais de um meio de transporte está sendo utilizado (multimodal).

Se os custos de transporte para o vendedor relacionado ao descarregamento de mercadoria forem menores que o valor especificado em contrato, o vendedor não tem o direito de recuperar este valor separadamente do comprador, a não ser que esteja de acordo entre as duas partes.

DDP representa a obrigação máxima para o vendedor.

Comentário

Novamente, não confundir o local designado pelo comprador (na zona aduaneira secundária) com o local ou terminal que pode ser marítimo, aéreo ou terrestre (zona aduaneira primária).

Normalmente as normas internacionais são genéricas, com termos implícitos dentro do texto, e isto ocorre com o DDP quando a redação apresentada não faz a distinção entre local de desembarque na zona primária e local final do destino, que pode ser a fábrica ou armazém do comprador na zona secundária.

O DDP é exatamente o contrário do EX-Works.

No EXW as obrigações logísticas, os custos e riscos do exportador são mínimos, e no DDP são máximos.

As partes devem definir claramente o ponto ou local de destino final da entrega da carga, pois esses custos impactam o preço DDP do vendedor.

Importante destacar que no DDP, como no DAP, o descarregamento no local final na zona secundária fica por conta do comprador.

Nesta modalidade, mesmo com toda a responsabilidade logística e tributária por conta do vendedor, o preço deve incluir, além do preço da mercadoria DDP, uma margem de serviço prestado ao comprador.

O importador sabe que está pagando mais caro, devido à comodidade de comprar DDP.

Quanto ao faturamento, o preço deve incluir todas as despesas logísticas, a partir do CIF/CIP + descarregamento na zona primária no destino + desembarço e tributação + frete e seguro interno + serviço logístico no destino = DDP.

DESTAQUE

Procuring the goods so delivered (**vendas em cadeia ou String Sales**)

As regras dos Incoterms 2020 ratificam o que já era previsto na versão de 2010, quando se trata de exportação de *commodities* na modalidade “vendas em cadeia” ou *String Sales*. Neste caso, ao contrário da exportação de mercadorias, a carga já está embarcada pelo primeiro exportador e durante a viagem é vendida pelos *traders* que se encontram no meio da cadeia comercial. São vendas sequenciais, pelas quais os *traders* “adquirem” a mercadoria que está em viagem.

O Incoterms 2020 prevê esta modalidade “*String Sales*” nas siglas FCA, FAS, FOB, CFR, CIP, CPT, CIP. DPU, DAP e DDP.