



Ativo Intangível ?

[Tamanho do Texto +](#) | [tamanho do texto -](#)

CONDIÇÕES DE COMPRA E VENDA INTERNACIONAL – INCOTERMS

Em relação a compra e venda de mercadorias, o que deve ser observado tanto pelo exportador e importador são as condições que norteiam a venda das mercadorias.

As regras utilizadas para esse fim estão definidas nos International Commercial Terms (Incoterms), editada pela Câmara de Comércio Internacional (CCI).

A utilização das Incoterms é um procedimento a ser seguido e deverá estar pactuado entre as partes no contrato internacional de compra e venda de mercadorias.

Termos ou Condições de Venda (Incoterms)

Os termos ou condições de venda (Incoterms) definem, nas transações internacionais de mercadorias, as condições em que os produtos devem ser exportados.

Essas fórmulas contratuais fixam direitos e obrigações, tanto do exportador como do importador, estabelecendo com precisão o significado do preço negociado entre ambas as partes.

Uma operação de comércio exterior com base nos Incoterms reduz a possibilidade de interpretações controversas e de prejuízos a uma das partes envolvidas.

A importância dos Incoterms reside na determinação precisa do momento da transferência de obrigações, ou seja, do momento em que o exportador é considerado isento de responsabilidades legais sobre o produto exportado. Os Incoterms definem regras apenas para exportadores e importadores, não produzindo efeitos com relação às demais partes, como transportadoras, seguradoras, despachantes.

Nomenclaturas das Incoterms

- EXW – Ex Works - o produto e a fatura devem estar à disposição do importador no estabelecimento do exportador. Todas as despesas e quaisquer perdas e danos a partir da entrega da mercadoria, inclusive o despacho da mercadoria para o exterior, são de responsabilidade do importador. Quando solicitado, o exportador deverá prestar ao importador assistência na obtenção de documentos para o despacho do produto. Esta modalidade pode ser utilizada com relação a qualquer via de transporte.

- FCA – Free Carrier - o exportador entrega as mercadorias, desembaraçadas para exportação, à custódia do transportador, no local indicado pelo importador, cessando aí todas as responsabilidades do exportador. Essa condição pode ser utilizada em qualquer tipo de transporte, inclusive o multimodal.

- FAS – Free Along Ship - as obrigações do exportador encerram-se ao colocar a mercadoria, já desembaraçada para exportação, no cais, livre, junto ao costado do navio. A partir desse momento, o importador assume todos os riscos, devendo pagar inclusive as despesas de colocação da mercadoria dentro do navio.

O termo é utilizado para transporte marítimo ou hidroviário interior.

- FOB – Free on Board - o exportador deve entregar a mercadoria, desembaraçada, a bordo do navio indicado pelo importador, no porto de embarque. Esta modalidade é válida para o transporte marítimo ou hidroviário interior. Todas as despesas, até o momento em que o produto é colocado a bordo do veículo transportador, são da responsabilidade do exportador. Ao importador cabem as despesas e os riscos de perda ou dano do produto, a partir do momento que este transpuser a amurada do navio.
- CFR – Cost and Freight - o exportador deve entregar a mercadoria no porto de destino escolhido pelo importador. As despesas de transporte ficam, portanto, a cargo do exportador. O importador deve arcar com as despesas de seguro e de desembarque da mercadoria. A utilização desse termo obriga o exportador a desembaraçar a mercadoria para exportação e utilizar apenas o transporte marítimo ou hidroviário interior.
- CIF – Cost, Insurance and Freight - modalidade equivalente ao CFR, com a diferença de que as despesas de seguro ficam a cargo do exportador. O exportador deve entregar a mercadoria a bordo do navio, no porto de embarque, com frete e seguro pagos. A responsabilidade do exportador cessa no momento em que o produto cruza a amurada do navio no porto de destino. Esta modalidade só pode ser utilizada para transporte marítimo ou hidroviário interior.
- CPT – Carriage Paid To... - como o CFR, esta condição estipula que o exportador deverá pagar as despesas de embarque da mercadoria e seu frete internacional até o local de destino designado. Dessa forma, o risco de perda ou de dano dos bens, assim como quaisquer aumentos de custos, é transferido do exportador para o importador, quando as mercadorias forem entregues à custódia do transportador. Este Incoterm pode ser utilizado com relação a qualquer meio de transporte.
- CIP – Carriage and Insurance Paid to... - adota princípio semelhante ao CPT. O exportador, além de pagar as despesas de embarque da mercadoria e do frete até o local de destino, também arca com as despesas do seguro de transporte da mercadoria até o local de destino indicado. O CIP pode ser utilizado com qualquer modalidade de transporte, inclusive multimodal.
- DAF – Delivered At Frontier - o exportador deve entregar a mercadoria no ponto e local designados na fronteira, antes porém da linha limítrofe com o país de destino. Este termo é utilizado principalmente nos casos de transporte rodoviário ou ferroviário.
- DES – Delivered Ex Ship - modalidade utilizada somente para transporte marítimo ou hidroviário interior. O exportador tem a obrigação de colocar a mercadoria no destino estipulado, a bordo do navio, ainda não desembaraçada para a importação, assumindo integralmente todos os riscos e despesas até aquele ponto no exterior.
- DEQ – Delivered Ex Quay - o exportador deve colocar a mercadoria, não desembaraçada para importação, à disposição do importador no cais do porto de destino designado. Este termo é utilizado para transporte marítimo ou hidroviário interior ou multimodal.
- DDU – Delivered Duty Unpaid - o exportador deve colocar a mercadoria à disposição do importador no local e ponto designados no exterior. Assume todas as despesas e riscos para levar a mercadoria até o destino indicado, exceto os gastos com pagamento de direitos aduaneiros, impostos e demais encargos da importação. Este termo pode ser utilizado com relação a qualquer modalidade de transporte.
- DDP – Delivered Duty Paid - o exportador assume o compromisso de entregar a mercadoria, desembaraçada para importação, no local designado pelo importador, pagando todas as despesas, inclusive impostos e outros encargos de importação. Não é de responsabilidade do exportador, porém, o desembarque da mercadoria. O exportador é responsável também pelo frete interno do local de desembarque até o local designado pelo importador. Este termo pode ser utilizado com qualquer modalidade de transporte. Trata-se do Incoterm que estabelece o maior grau de compromissos para o exportador.

Responsabilidade do Exportador

- 1 - O exportador assume os riscos até o momento da colocação do produto à disposição do importador, no estabelecimento do exportador.
- 2 - O exportador assume os riscos até o momento da colocação do produto, desembaraçado para exportação, junto ao costado do navio.
- 3 - O exportador assume os riscos até o momento em que a mercadoria, desembaraçada para exportação, tenha cruzado a amurada do navio no porto de embarque.
- 4 - O exportador assume os riscos até o momento da entrega da mercadoria, desembaraçada para exportação, à custódia do transportador.
- 5 - O exportador assume os riscos até o momento da colocação da mercadoria à disposição do importador, dentro do meio de transporte, não desembaraçada, no local de entrega na fronteira.
- 6 - O exportador assume todos os riscos até o momento em que a mercadoria é colocada à disposição do importador, no ponto de destino, a bordo do navio.
- 7 - O exportador assume todos os riscos até o momento em que a mercadoria, não desembaraçada para importação, seja entregue no ponto pactuado, no local de destino. Ao importador cabe obter as licenças de importação.
- 8 - O exportador assume todos os riscos até o momento da entrega da mercadoria no ponto pactuado, no local de destino designado, por qualquer meio de transporte, não desembaraçada nem desembarcada.
- 9 - O exportador assume os riscos até o momento em que o produto seja colocado à disposição do importador, no meio de transporte no local de destino, não desembarcada, mas desembaraçada.

Contratos de Navegação

Nos contratos de navegação alguns pontos devem ser observados - mesmo que o exportador não seja responsável pelo pagamento do frete (que caberá ao comprador importador).

Na contratação do frete o exportador deverá atentar às seguintes questões:

- a) Se há veículo disponível e adequado para realizar o transporte da mercadoria de acordo com as condições que foram pactuadas contratualmente com o importador.
- b) Verificar a previsão do período a ser gasto entre embarque e a chegada da mercadoria.
- c) Se na embarcação há espaço para o transporte da mercadoria.
- d) Informações sobre a empresa de navegação contratada;
- e) Informações sobre o preço do frete.

Adicionalmente, é de fundamental importância identificar os responsáveis pelo pagamento das despesas referentes ao embarque, estiva dentro do navio e desembarque da mercadoria.

Caberá ao armador esclarecer ao exportador se os gastos com embarque, desembarque e estiva estão incluídos no preço do frete.

Modalidades de Contratação de Frete Marítimo

São as seguintes as modalidades de contratação de frete marítimo:

- Liner Terms ou Berth Terms - o armador é responsável pelas despesas referentes ao embarque, estiva e desembarque. Cabe ao exportador colocar a mercadoria livre junto ao costado do navio. Esta modalidade é também conhecida pela sigla FFA (Free From Alongside – Livre junto ao Costado do Navio);

- FIO (Free In and Out – Livre de Entrada e Saída de Bordo) - cabe ao armador apenas o transporte da mercadoria. As despesas com embarque, estiva e desembarque correm por conta do exportador. A sigla FIOS (Free In Out and Stowed – Livre de Entrada, Saída e Arrumação) designa variante da modalidade FIO.

- FIOST (Free In Out Stowed and Trimmed – Livre de Entrada, Saída, Arrumação e Distribuição da Carga) - trata-se de outra variante da modalidade FIO, utilizada sobretudo para o transporte de granéis;

- FI (Free In –Livre de Entrada a Bordo) - o exportador encarrega-se do pagamento das despesas referentes a embarque e estiva. Cabe ao armador a responsabilidade pelo pagamento das despesas com o desembarque.

As modalidades FIS (Free In and Stowed – Livre de Entrada e Arrumação), FILO (Free In Liner Out – Livre de Entrada e Responsável pela Saída) e FISLO (Free In Stowed Liner Out – Livre de Entrada e Arrumação, e Responsável pela Saída) são variantes da modalidade FI;

- FO (Free Out – Livre de Saída de Bordo) - ao exportador cabe apenas o pagamento das despesas relativas ao desembarque. Os gastos de embarque e estiva correm por conta do armador. A modalidade LIFO (Liner In Free Out) é idêntica à FO (Free Out).

Tópicos relacionados:

[Compra e Venda Internacional de Mercadorias - Introdução](#)

[Compra e Venda Internacional de Mercadorias - Contrato - Cláusulas Necessárias](#)

[Compra e Venda Internacional de Mercadorias - Contrato - Cláusulas Especiais](#)

[Direitos e Obrigações - Vendedor Exportador](#)

[Transporte Internacional de Mercadorias](#)



[Normas Legais](#) | [Mapa Jurídico](#) | [Portal Tributário](#) | [Guia Trabalhista](#) | [Portal de Contabilidade](#) | [Simples Nacional](#) | [Modelos de Contratos](#) |

[Boletim Fiscal](#) | [Boletim Trabalhista](#) | [Boletim Contábil](#) | [Boletim Jurídico](#) | [Publicações Jurídicas](#)

