

**CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE BOTUCATU
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA E TRANSPORTES**

CLÁUDIA APARECIDA OLIVEIRA DA SILVA

**O HISTÓRICO DOS INCOTERMS E SUA IMPORTÂNCIA NA FORMAÇÃO DE
PREÇOS INTERNACIONAIS**

Botucatu – SP
Junho – 2010

CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA
FACULDADE DE TECNOLOGIA DE BOTUCATU
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA E TRANSPORTES

CLÁUDIA APARECIDA OLIVEIRA DA SILVA

**O HISTÓRICO DOS INCOTERMS E SUA IMPORTÂNCIA NA FORMAÇÃO DE
PREÇOS INTERNACIONAIS**

Orientador: Prof. José Augusto Rota

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
FATEC - Faculdade de Tecnologia de
Botucatu, para obtenção do título de
Tecnólogo no Curso Superior de Logística e
Transportes.

Botucatu – SP
Junho – 2010

Dedicatória

Dedico este trabalho:

A minha mãe (em memória)

Ao meu marido Robson

A minha irmã Eliane

Aos meus filhos Eduardo e Lucas

Agradecimentos

Agradeço:

Primeiramente a Deus.

À minha mãe por ter me ensinado o valor dos estudos e sempre ter um bom conselho quando precisei.

Ao meu marido Robson, pela colaboração e paciência na elaboração da monografia.

À minha madrasta Rosalina e minha tia Bárbara e meu tio Helil que sempre ficou com meu filho Edu quando precisei estudar.

Ao meu orientador Prof. José Augusto Rota, que prontamente me auxiliou nesse trabalho.

Ao Prof. José Benedito, que muito me auxiliou com suas explicações em sala de aula.

À Margarete que me emprestou os livros para a elaboração da monografia, que sem eles ficaria difícil concluir o estudo.

À Bianca, Bruna e Daniela amigas de faculdade que sempre me ajudaram nos estudos.

E a todos os professores e funcionários da Fatec – Botucatu.

RESUMO

O tema (Incoterms) foi escolhido pela sua importância e também por trazer solução às incertezas vivenciadas durante inúmeras décadas por importadores e exportadores na comercialização e entrega internacional de bens. Os Incoterms apresenta cláusulas padronizadas divididas em grupos e siglas que determinam o grau de responsabilidade de cada contratante, interferindo diretamente na formação do preço e no local de entrega do bem. As diversas cláusulas criadas pela primeira vez em 1936 pela Câmara de Comércio Internacional, com o objetivo de definir as responsabilidades das partes, no que se refere à entrega dos bens, foram alteradas e aperfeiçoadas ao longo desses anos chegando-se à última atualização em 2000. Os termos disponibilizam melhor entendimento entre os contratantes e os meios de transportes existentes, evitando conflitos e consequentes prejuízos indesejáveis, pois determinam momento de entrega do bem ou mercadoria fixando responsabilidades dos contratantes. A metodologia empregada foi pesquisa bibliográfica e documental. A pesquisa analítica envolveu questionário respondido por profissionais da área de comércio exterior, com a meta de proporcionar uma visão detalhada de cada termo e, também, sua aplicação prática a qual apurou se os Incoterms mais utilizados são EXW, FOB e FCA para exportações brasileiras e CIF para as importações brasileiras, demonstrando que dificilmente os contratantes deixam de utilizar os Incoterms, porém são utilizados com maior demanda os que diminuem suas responsabilidades e riscos.

Palavras chave: Condição de venda. Divisão de riscos e de custos. Incoterms. Ponto crítico. Responsabilidade.

LISTA DE FIGURAS

	Página
Figura - 1 EXW – À disposição do importador.....	16
Figura - 2 FCA – Livre no Transportador (local designado).....	17
Figura - 3 FAS – Livre ao lado do navio (porto de embarque designado).....	18
Figura - 4 FOB – Livre a Bordo (porto de embarque designado).....	19
Figura - 5 CFR – Custo e frete (porto de destino designado).....	20
Figura - 6 CIF – Custo, Seguro e Frete (porto de destino designado).....	21
Figura - 7 CPT – Transporte pago até (local de destino designado).....	22
Figura - 8 CIP – Transporte e Seguros pago até (local destino designado).....	23
Figura - 9 DAF – Entregue na Fronteira (local designado).....	24
Figura - 10 DES – Entregue a partir do Navio (porto de destino designado).....	25
Figura - 11 DEQ – Entregue no cais (porto de destino designado).....	26
Figura - 12 DDU – Entregue Direitos não Pagos (local de destino designado).....	27
Figura - 13 DDP – Entregue Direitos Pagos (local de destino designado).....	28
Figura 14 - Quadro Resumo Incoterms.....	29
Figura 15 - Formação de Preço.....	30

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CCI – Câmara de Comércio Internacional

EXW – Ex Works (Entrega no estabelecimento do vendedor – local designado)

FCA – Free Carrier (Livre transportador – Local designado)

FAS – Free Alongside Ship (Livre no costado do navio – Porto de embarque)

FOB – Free on Board (Livre a bordo – porto de embarque)

CFR - Cost and Freight (Custo e frete – porto de destino)

CIF - Cost, Insurance and Freight (Custo, seguro e frete até o porto de destino)

CPT – Carriage Paid to (Transporte pago até o local de destino)

CIP - Carriage and Insurance Paid to (Transporte e seguro pagos até o local de destino)

DAF – Delivered At Frontier (Entregue na Fronteira – local indicado)

DES – Delivered Ex Ship (Entregue no navio – Porto destino indicado)

DEQ – Delivered Ex Quay (Entregue no cais – direitos pagos – porto destino)

DDU – Delivered Duty Unpaid (Entregue Direitos não pagos – local de destino)

DDP – Delivered Duty Paid (Entregue direitos pagos – local destino)

SUMÁRIO

	Página
1 INTRODUÇÃO	9
1.1 Objetivos	10
<i>1.1.1 Objetivo geral</i>	<i>10</i>
<i>1.1.2 Objetivo específico</i>	<i>10</i>
1.2 Justificativas	10
2 REVISÃO DE LITERATURA	12
2.1 Categorias de Incoterms	15
<i>2.1.1 EXW – Ex Works (Entrega no estabelecimento do vendedor – local designado)</i>	<i>15</i>
<i>Transporte Multimodal</i>	<i>15</i>
<i>2.1.2 FCA – Free Carrier (Livre transportador – Local designado)</i>	<i>16</i>
<i>Transporte Multimodal</i>	<i>16</i>
<i>2.1.3 FAS – Free Alongside Ship (Livre no costado do navio – Porto de embarque)</i>	<i>17</i>
<i>Transporte Marítimo e águas interiores</i>	<i>17</i>
<i>2.1.4 FOB – Free on Board (Livre a bordo – porto de embarque)</i>	<i>18</i>
<i>Transporte Marítimo e águas internas</i>	<i>18</i>
<i>2.1.5 CFR - Cost and Freight (Custo e frete – porto de destino)</i>	<i>19</i>
<i>Transporte Marítimo e águas interiores</i>	<i>19</i>
<i>2.1.6 CIF - Cost, Insurance and Freight (Custo, seguro e frete até o porto de destino)</i>	<i>20</i>
<i>Transporte Marítimo e águas interiores</i>	<i>20</i>
<i>2.1.7 CPT – Carriage Paid to (Transporte pago até o local de destino)</i>	<i>21</i>
<i>Transporte Multimodal</i>	<i>21</i>
<i>2.1.8 CIP - Carriage and Insurance Paid to (Transporte e seguro pagos até o local de destino)</i>	<i>22</i>
<i>Transporte Multimodal</i>	<i>22</i>
<i>2.1.9 DAF – Delivered At Frontier (Entregue na Fronteira – local indicado)</i>	<i>23</i>
<i>Transporte Multimodal</i>	<i>23</i>
<i>2.1.10 DES – Delivered Ex Ship (Entregue no navio – Porto destino indicado)</i>	<i>24</i>
<i>Transporte Marítimo e águas interiores</i>	<i>24</i>
<i>2.1.11 DEQ – Delivered Ex Quay (Entregue no cais – direitos pagos – porto destino)</i>	<i>25</i>
<i>Transporte Marítimo e águas interiores</i>	<i>25</i>
<i>2.1.12 DDU – Delivered Duty Unpaid (Entregue Direitos não pagos – local de destino)</i>	<i>26</i>
<i>Transporte Multimodal</i>	<i>26</i>
<i>2.1.13 DDP – Delivered Duty Paid (Entregue direitos pagos – local destino)</i>	<i>27</i>
<i>Transporte Multimodal</i>	<i>27</i>
2.2 Formação de preço de Importação e Exportação	29
3 MATERIAIS E MÉTODOS	31
3.1 Materiais	31
3.2 Métodos	31
<i>3.3.1 Questionário utilizado para o estudo de caso</i>	<i>32</i>
3.3 Estudo de caso	33
4 RESULTADO E DISCUSSÃO	35

4.1 Análise prática dos Incoterms utilizados.....	35
5 CONCLUSÃO.....	39
REFERÊNCIAS.....	40
ANEXOS.....	43

1 INTRODUÇÃO

O presente estudo abordou tema interessante e importante dentro do comércio internacional. “Os Incoterms” (Termos de Comércio Internacional) definem responsabilidades, impactam diretamente na formação dos preços praticados, bem como, padronizam as relações comerciais internacionais minimizando as diferenças culturais, os costumes e os riscos envolvidos na transação.

Esses termos foram criados em 1936 pela Câmara do Comércio Internacional para proporcionar cláusulas padronizadas a serem utilizadas no comércio internacional, evitando conflito e trazendo mais segurança à transação.

No entanto em razão do avanço e desenvolvimento do comércio internacional, bem como das novas modalidades de logística de transporte disponíveis, esses termos sofreram constantes alterações até chegar à versão atualizada resultado da última reunião do ano de 2000.

Os Incoterms são representados por siglas compostas por três letras, divididos em quatro grupos compreendidos pelas seguintes letras: E, F, C e D, totalizando treze modalidades que variam do grau máximo de responsabilidade do vendedor e grau mínimo de responsabilidade do comprador ao grau mínimo de responsabilidade do vendedor e grau máximo de responsabilidade do comprador, no que se refere à condição de entrega do bem (local, transporte, seguros, taxas e desembaraço aduaneiro).

Assim, os Incoterms foram abordados por grupo e cada uma das modalidades de cada grupo foi demonstrada, nos aspectos teóricos e práticos para auxiliar o profissional de logística no emprego dos termos nos contratos internacionais de compra e venda.

1.1 Objetivos

1.1.1 Objetivo geral

Analisar os Incoterms (termos comuns criados e aperfeiçoados pela Câmara de Comércio Internacional) que são utilizados na comercialização e transporte de produtos e mercadorias no mercado internacional, para que as partes saibam exatamente o que estão definindo, evitando assim possíveis litígios desagradáveis caso ocorra algum dano, extravio ou perda dos bens.

1.1.2 Objetivo específico

Apresentar as modalidades de Incoterms, para que as partes, ao negociarem o local de entrega dos bens e, conseqüentemente seu preço, saibam exatamente quais serão as suas responsabilidades.

Contribuir para que os profissionais de logística de transporte evitem perdas de tempo e de dinheiro em discussões sobre responsabilidades em caso de perdas ou danos nas mercadorias.

Fazer com que este trabalho contribua na tomada de decisões quando da escolha do termo de entrega.

1.2 Justificativas

No transporte dos produtos ou mercadorias negociados internacionalmente (importações e exportações), quando ocorria algum acidente ou problema, era difícil de ser resolvido, visto o envolvimento de legislações diferentes entre países e diferentes interpretações do fato. Portanto, percebeu-se a necessidade de se criar termos padronizados internacionalmente que facilitassem o esclarecimento dos fatos e evitasse litígios.

A CCI (Câmara de Comércio Internacional) criou os primeiros termos em 1936 que foram aperfeiçoados por diversas vezes. Atualmente, está em vigor a versão Incoterms 2000.

Os Incoterms 2000 servem para estabelecer normas uniformizadoras e imparciais para o vendedor e para o comprador limitando assim a responsabilidade de cada um, de acordo com a modalidade escolhida e especificada no contrato, facilitando assim a solução de eventual

conflito. Definem claramente o local de entrega do bem, incluindo fretes, seguros, taxas e desembaraços aduaneiros.

Diante disso o estudo de cada modalidade de Incoterm visa a redução de custo, clareza no contrato, esclarecer as responsabilidades das partes envolvidas e aumentar a segurança do negócio e evitar perdas para ambas as partes.

2 REVISÃO DE LITERATURA

A Logística de Transportes é considerada hoje uma das principais armas competitivas à disposição dos gerentes.

Estes termos internacionais de comércio representam as condições da negociação, pois definem os direitos e obrigações mínimas do vendedor e do comprador quanto a fretes, seguros, movimentação em terminais, liberação em alfândegas e obtenção de documentos de um contrato internacional de venda de mercadorias (APRENDENDO A EXPORTAR, 2010).

Os termos devem ser encarados como uma forma eficaz e de caráter não impositivo de, sustentadamente, ajudar o exportador a ganhar mercados fora do país e também de alinhá-lo competitivamente ante a concorrência internacional, sendo que ao importador interessará sempre a aceitação de uma forma de compra que seja de menor custo e de mínimo transtorno para ele (BARBOSA, 2004).

Assim entenderemos melhor os Incoterms (Termos Internacionais de Comércio) quando visualizarmos que eles evitam que ocorram prejuízos e desgastes comerciais e financeiros para uma ou ambas as partes do processo.

No entanto, nem sempre será possível o uso de todas as modalidades de Incoterms. Alguns são exclusivos para certo modal, como por exemplo, os Incoterms: FAS, FOB, CFR, CIF, DES e DEQ que somente poderão ser utilizados pelo transporte marítimo e de águas interiores (LUNARDI, 2001).

Divididos em categorias-padrão, são capazes de aproximar e tornar universal a linguagem que importadores e exportadores deverão fazer uso ao negociarem, definindo em conjunto o transcorrer das operações entre eles até final concretização (BARBOSA, 2004).

Segundo Barbosa, (2004, p.406) “[...] os Incoterms encontram-se expressos através de siglas que, de pronto, fazem refletir os termos, condições, encargos e responsabilidades sob os quais poderão estar sendo conduzidas nas diferentes modalidades de venda oferecidas [...]”.

Os Incoterms foram separados em grupos, que identificam os termos usados segundo suas iniciais das siglas, que determinam as obrigações do comprador e do vendedor. São dispostos em uma ordem crescente, que vai da mais simples para o exportador administrar, o EXW (entrega no estabelecimento do vendedor, no local designado comprador), até a mais complexa o DDP (entregue com direitos pagos no local designado pelo comprador), isto é, total responsabilidade do exportador até a entrega do bem (NOSÉ, 2005).

Serão detalhados os quatros grupos representados pelas letras E, F, C e D que oscilam do grau máximo de responsabilidade ao grau mínimo de responsabilidade tanto para exportador como para o importador.

Devemos salientar que embora os Incoterms refiram-se aos transportadores, as cláusulas padronizadas não os atingem porque deverão ter seus contratos regulados especificadamente (LUNA, 2002).

Ter sucesso nas operações internacionais denota tranquilidade para o operador de logística que traz benefícios e credibilidade para a empresa importadora ou exportadora.

Ao adotar os Incoterms, exportadores e importadores têm a certeza de que estão definindo suas respectivas responsabilidades nas transações comerciais, com simplicidade e segurança reduzindo ou mesmo eliminando a possibilidade de mal entendidos, desavenças e disputas judiciais que representam desgaste para ambas as partes envolvidas, além de acarretar perda de tempo e dinheiro (CASTRO, 2003, p.101).

“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” (SEGRE, 2006, p. 69).

Como se observa, a definição do Incoterm a ser utilizado impacta os custos logísticos, pois se refere a frete, seguros, movimentação em terminais, liberação em alfândegas e obtenção de documentos de um contrato internacional de venda de mercadorias, ou seja, quase todos os custos logísticos da exportação. Por isso podem ser denominados cláusulas de preços (FARIA; COSTA, 2005).

Em que pese o termo escolhido, será sempre responsabilidade do exportador-vendedor a entrega do bem com a correspondente fatura comercial ou documento equivalente e, será sempre de responsabilidade do importador-comprador o pagamento do preço correspondente.

A Câmara de Comércio Internacional recomenda o uso dos Incoterms em contratos internacionais. Portanto eles são de caráter facultativo e se aplicam somente nas relações entre

exportador e importador (BEHRENDTS, 2006).

No entanto, dificilmente uma empresa estruturada logisticamente deixará de contratar esses termos padronizados, pois traz segurança à negociação, sendo que referem-se à fixação do local de entrega do produto ou mercadoria, bem como, o responsável pelo pagamento das despesas com frete, seguros, movimentações em terminais e desembaraço aduaneiro.

A escolha do termo a ser utilizado deverá levar em conta alguns aspectos relacionados com as características do bem e das condições do negócio que se pretende realizar, desde aqueles que têm impacto direto no preço até àqueles que minimizam as obrigações ou sujeitam a operação a normas e práticas peculiares dos países envolvidos na transação (LUNARDI, 2001, p.37).

Ainda, antes de detalharmos cada termo, salienta-se a importância de mencionarmos alguns pontos críticos da negociação, bem como, as principais obrigações do vendedor e do comprador descritas na revisão de 2000 feita pela Câmara de Comércio Internacional.

Os pontos críticos de uma negociação internacional referem-se à incerteza sobre se as leis de seu próprio país são aplicáveis aos seus contratos; dúvidas ocasionadas por informações imprecisas; obstáculos provocados pela diversidade de interpretação; quem paga os custos e que custos incidem e em que ponto (LUNA, 2002).

Quanto às obrigações, são separadas em A para o vendedor e B para o comprador, conforme LUNARDI (2001);

A – OBRIGAÇÕES DO VENDEDOR

A1 Fornecimento dos bens em conformidade com o contrato

A2 Licenças, autorizações e formalidades

A3 Contrato de transporte e seguro

A4 Entrega

A5 Transferência de riscos

A6 Divisão de custos

A7 Notificação ao comprador

A8 Prova de entrega, documento de transporte ou mensagem eletrônica equivalente

A9 Conferência – embalagem – marcação

A10 Outras obrigações

B – OBRIGAÇÕES DO COMPRADOR

B1 Pagamento do preço

B2 Licenças, autorizações e formalidades

B3 Contrato de transporte e seguro

B4 Entrega

B5 Transferência de riscos

B6 Divisão de custos

B7 Notificação ao vendedor

B8 Prova de entrega, documento de transporte ou mensagem eletrônica equivalente.

B9 Inspeção de mercadorias

B10 Outras obrigações.

Finalmente, detalharemos cada um dos treze termos definidos pela Câmara de Comércio Internacional, na última reunião ocorrida em 2000: EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DAF, DES, DEQ, DDU e DDP.

2.1 Categorias de Incoterms

2.1.1 EXW – Ex Works (Entrega no estabelecimento do vendedor – local designado) Transporte Multimodal

Nessa modalidade, a responsabilidade do exportador é a mínima possível, uma vez que, sua participação se encerra no momento em que disponibiliza a mercadoria acondicionada na embalagem em seu próprio estabelecimento (APRENDENDO A EXPORTAR, 2010).

Fica o importador, responsável por todo desembaraço, seja este, da retirada da mercadoria do estabelecimento do exportador até seu destino no exterior envolvendo transporte, seguro, licença, documentos e demais formalidades.

Portanto, o comprador assume todos os riscos inerentes ao deslocamento da mercadoria, enquanto o vendedor se exime de qualquer custo e riscos.

Conforme figura 1 serão demonstradas as responsabilidades do comprador e vendedor.

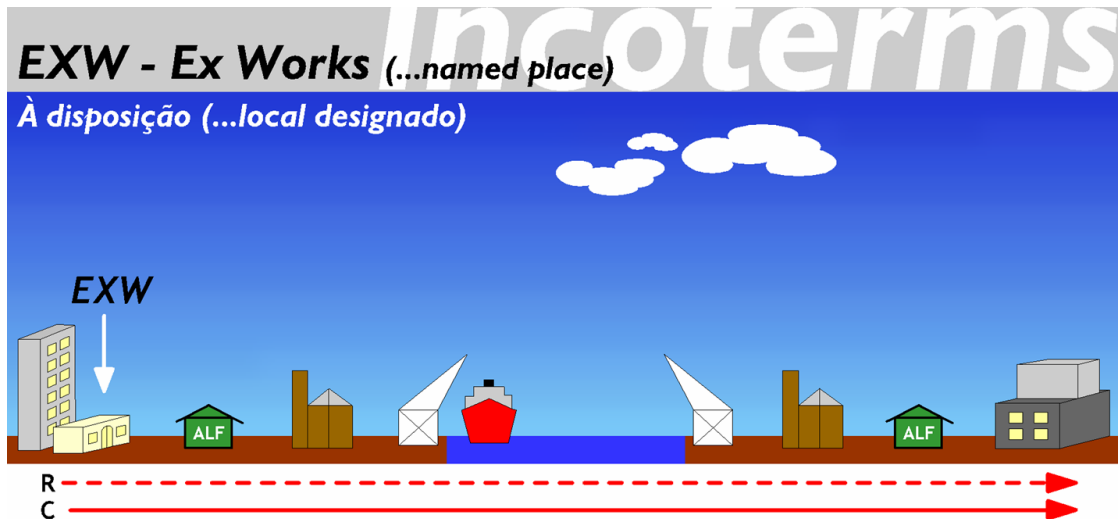


Figura - 1 EXW – Mercadoria à disposição do importador na fábrica do exportador, não desembarçada para exportação.

Fonte - Aprendendo Exportar, 2010.

Notas: **R** – Riscos

C – Custos

--- Responsabilidade Importador/Comprador

— Responsabilidade Importador/Comprador

2.1.2 FCA – Free Carrier (Livre transportador – Local designado)

Transporte Multimodal

Nessa modalidade o vendedor completa suas obrigações quando entrega a mercadoria, desembarçada para exportação, aos cuidados do transportador internacional indicado pelo comprador, no local designado do país de origem (APRENDENDO EXPORTAR, 2010).

Importante salientar que o local indicado para entrega, pode interferir nas responsabilidades quanto ao embarque e desembarque. Quando o local escolhido for de propriedade do vendedor, este terá a obrigação de fazer o embarque, mas quando o local escolhido for qualquer outro que não seja de propriedade do vendedor a obrigação do embarque transfere-se ao comprador.

Portanto, a mercadoria passa pela alfândega do país de origem e fica livre para o transporte.

Conforme figura 2 serão demonstradas as responsabilidades do comprador e vendedor.

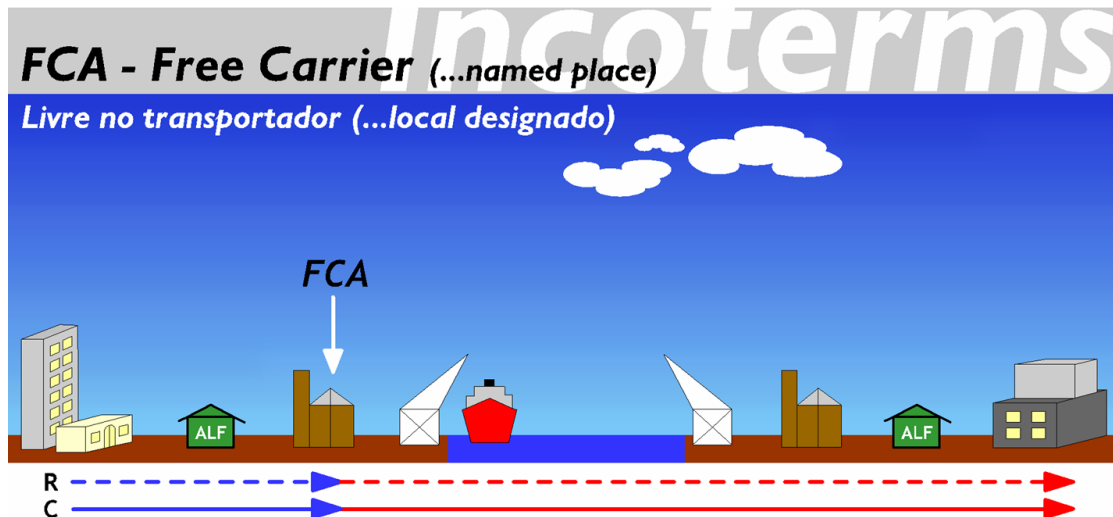


Figura - 2 FCA – Mercadoria entregue pelo exportador no transportador designado pelo importador, desembaraçada para exportação.

Fonte: Aprendendo Exportar, 2010.

Notas: **R** – Riscos

C – Custos

--- Responsabilidade Importador/Comprador

— Responsabilidade Importador/Comprador

--- Responsabilidade Exportador/Vendedor

— Responsabilidade Exportador/Vendedor

2.1.3 FAS – Free Alongside Ship (Livre no costado do navio – Porto de embarque) Transporte Marítimo e águas interiores

Aqui o vendedor se obriga a fazer o desembarço da mercadoria igual à modalidade anterior, mas, também se obriga a deixar a mercadoria ao lado da amurada do navio transportador indicado no contrato.

Assim sendo, o comprador será responsável pela negociação do frete e do seguro até o destino.

Essa espécie é exclusiva do transporte aquário, seja ele marítimo ou fluvial.

Conforme figura 3 serão demonstradas as responsabilidades do comprador e vendedor.

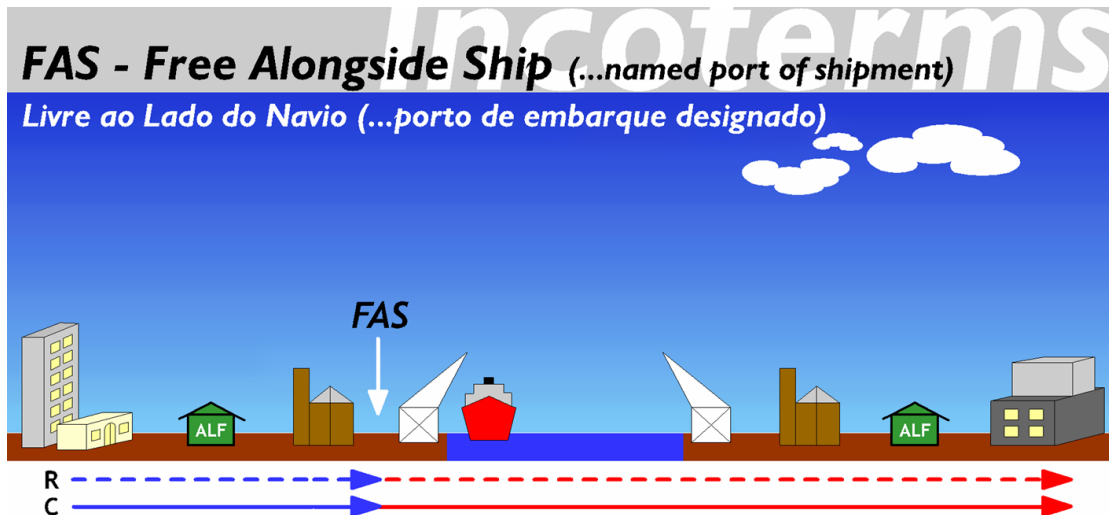


Figura - 3 FAS – Mercadoria entregue pelo exportador, livre ao lado do navio no porto de embarque designado pelo importador, desembarçada pelo exportador.

Fonte: Aprendendo Exportar, 2010.

Notas: **R** – Riscos

C – Custos

--- Responsabilidade Importador/Comprador

— Responsabilidade Importador/Comprador

--- Responsabilidade Exportador/Vendedor

— Responsabilidade Exportador/Vendedor

2.1.4 FOB – Free on Board (Livre a bordo – porto de embarque)

Transporte Marítimo e águas internas

Nessa modalidade o vendedor cumpre sua obrigação de entregar os bens quando estes transpõem a amurada do navio no porto de embarque e no navio indicado pelo comprador. Assim exige-se que o vendedor desembarace os bens para exportação arcando este com todos riscos e custo até a transposição da amurada do navio. Por sua vez o comprador irá arcar com todos os riscos e custos a partir desse momento.

“Trata-se de uma das condições mais utilizadas no mercado, na qual todos os custos, até a passagem pela amurada do navio (ship’s rail), no porto de embarque, já estão incluídos no preço dos bens” (LUNARDI, 2001, p.73).

É importante ressaltar que as operações de movimentação de cargas no sistema roll on –roll off, que são feitas por esteiras mecânicas onde o ponto crítico não é o momento da ultrapassagem da amurada do navio, determina-se de acordo com a revisão de 2000 a utilização do Incoterm FCA (BARBOSA, 2004).

Assim o ponto crítico nessa situação em específico será antes da amurada do navio,

mas livre desembaraçada para o transporte uma vez que segue a regra da modalidade FCA.

Conforme figura 4 serão demonstradas as responsabilidades do comprador e vendedor.

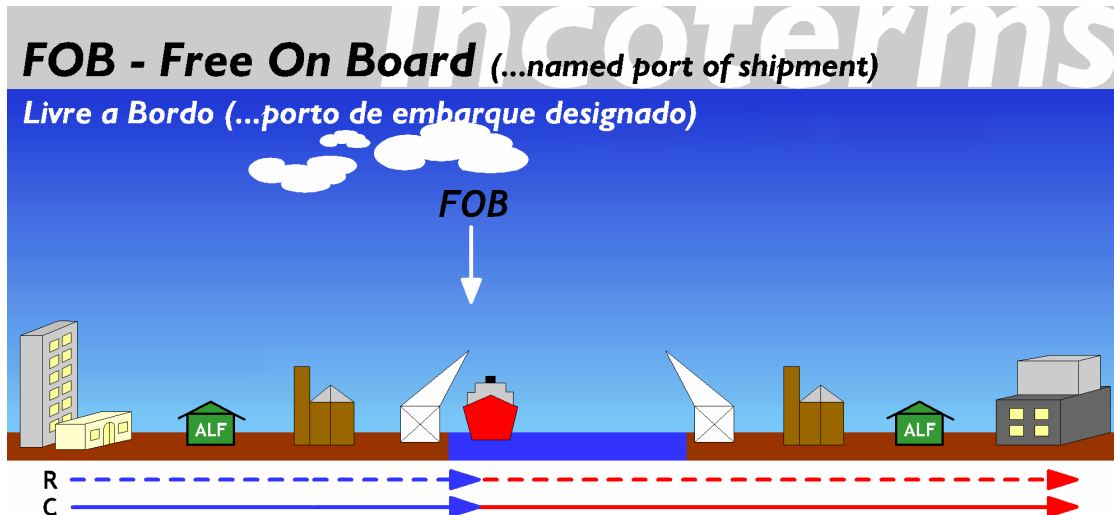


Figura - 4 FOB – Mercadoria entregue livre a bordo do navio no porto de embarque designado pelo importador, desembaraçada pelo exportador.

Fonte: Aprendendo Exportar, 2010.

Notas: **R – Riscos**

C – Custos

--- Responsabilidade Importador/Comprador

— Responsabilidade Importador/Comprador

--- Responsabilidade Exportador/Vendedor

— Responsabilidade Exportador/Vendedor

2.1.5 CFR - Cost and Freight (Custo e frete – porto de destino)

Transporte Marítimo e águas interiores

Assim como no FOB, nessa modalidade o vendedor cumpre sua obrigação no momento em que os bens por ele entregues transpõem a amurada do navio no porto de embarque, no entanto o vendedor assume também os custos e o frete necessários para que os bens cheguem ao porto de destino.

Todavia, a responsabilidade do exportador por riscos e perdas ou danos à mercadoria encerram-se no momento em que ela cruzar a amurada e for entregue a bordo do navio no porto de embarque. A partir desse momento, o importador torna-se o responsável pelo que vier a ocorrer à mercadoria e arcará com qualquer custo adicional que surgir, inclusive pela contratação e pagamento do seguro (CASTRO, 2003, p.106).

Nos casos também de movimentação de cargas no sistema roll on roll off onde o ponto crítico não é a ultrapassagem da amurada do navio é indicado a condição de venda CPT.

Conforme figura 5 serão demonstradas as responsabilidades do comprador e vendedor.

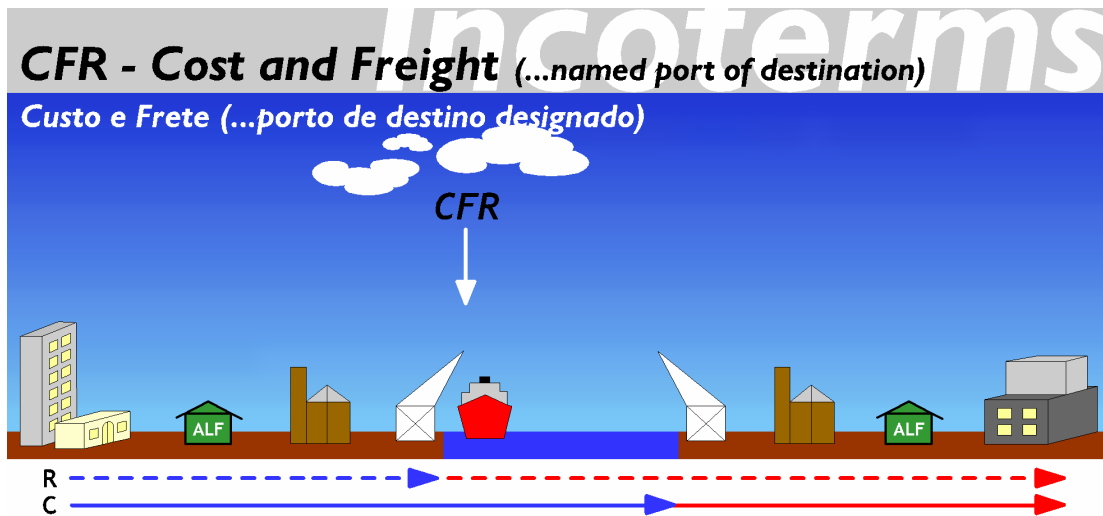


Figura - 5 CFR – Mercadoria entregue com custo e frete pagos pelo exportador, no porto designado pelo importador, desembarçada para exportação.

Fonte: Aprendendo Exportar, 2010.

Notas: **R** – Riscos

C – Custos

--- Responsabilidade Importador/Comprador

— Responsabilidade Importador/Comprador

--- Responsabilidade Exportador/Vendedor

— Responsabilidade Exportador/Vendedor

2.1.6 CIF - *Cost, Insurance and Freight (Custo, seguro e frete até o porto de destino).*

Transporte Marítimo e águas interiores

Nessa modalidade as obrigações são iguais às do termo CFR, no entanto caberá também a contratação de seguro contra perdas e danos durante o transporte.

A responsabilidade do vendedor é de colocar a mercadoria a bordo do navio, no porto de destino da exportação, com frete e seguro internacional pagos. Todos os riscos a partir do momento em que o bem ultrapasse a amurada do navio, são de responsabilidade do comprador.

O vendedor contrata o seguro e paga o prêmio de seguro. O comprador deve observar que no termo CIF o vendedor somente é obrigado a contratar o seguro com cobertura mínima (SEGRE, 2006, p.73).

Conforme figura 6 serão demonstradas as responsabilidades do comprador e vendedor.

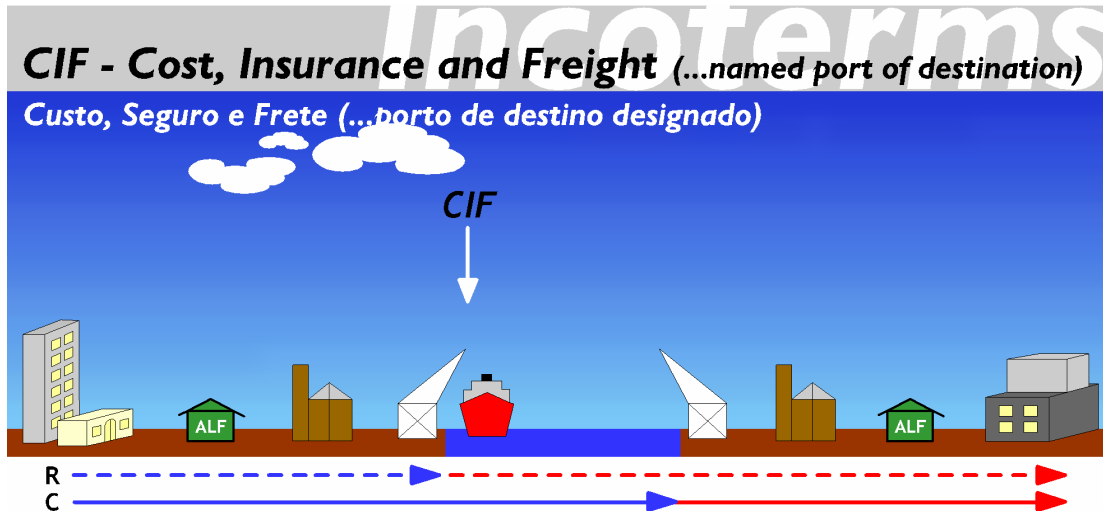


Figura - 6 CIF – Mercadoria entregue com custo, seguro e frete pagos pelo exportador, no porto designado pelo importador, desembaraçada para exportação.

Fonte: Aprendendo Exportar, 2010.

Notas: **R** – Riscos

C – Custos

--- Responsabilidade Importador/Comprador

— Responsabilidade Importador/Comprador

--- Responsabilidade Exportador/Vendedor

— Responsabilidade Exportador/Vendedor

2.1.7 CPT – Carriage Paid to (Transporte pago até o local de destino)

Transporte Multimodal

Nessa modalidade, o vendedor deverá entregar os bens a bordo do veículo transportador. Deverá arcar com as despesas de embarque da mercadoria e o seu frete até o local de destino.

Apesar de o vendedor ter a obrigação de contratar e pagar o frete internacional até o destino pactuado no exterior, sua responsabilidade termina quando a mercadoria, livre e desembaraçada para embarque, é entregue ao transportador no país de origem (CASTRO, 2003, p.108).

Conforme figura 7 serão demonstradas as responsabilidades do comprador e vendedor.

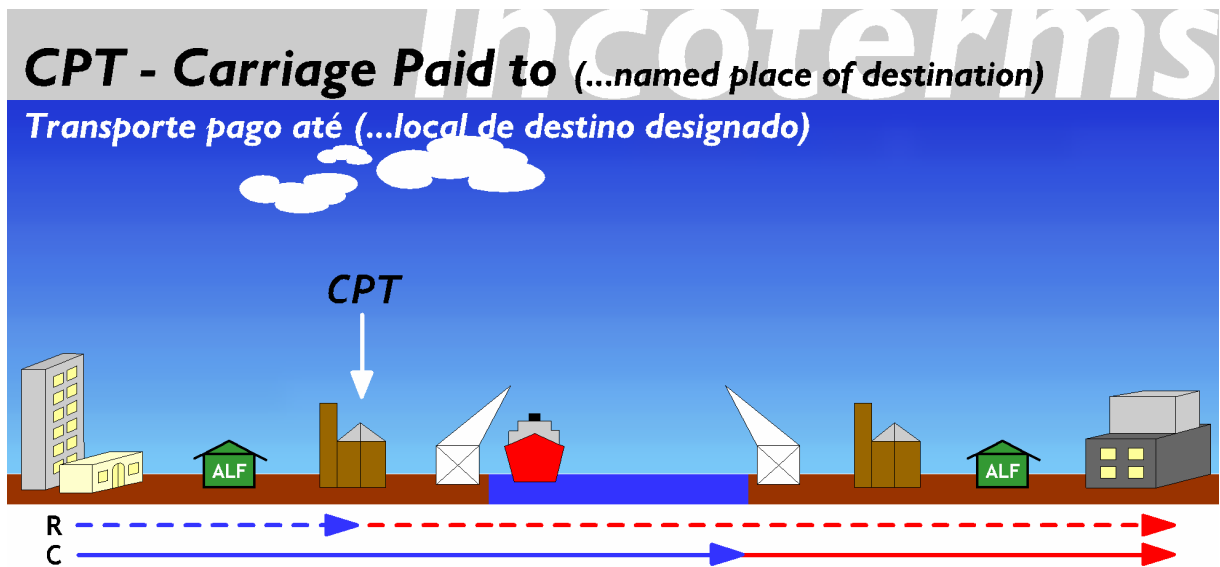


Figura - 7 CPT – Mercadoria entregue com transporte pago até o local de destino designado pelo importador, desembaraçada para exportação.

Fonte: Aprendendo Exportar, 2010.

Notas: **R** – Riscos

C – Custos

--- Responsabilidade Importador/Comprador

— Responsabilidade Importador/Comprador

--- Responsabilidade Exportador/Vendedor

— Responsabilidade Exportador/Vendedor

2.1.8 CIP - Carriage and Insurance Paid to (Transporte e seguro pagos até o local de destino)

Transporte Multimodal

Nessa modalidade, as obrigações são as mesmas que do termo CPT. O vendedor terá acrescido em sua responsabilidade a contratação do seguro durante o transporte e o custo de transporte. O termo garante somente as condições de cobertura mínima do seguro e até o local destino.

“Esta condição é semelhante ao CIF, porém não deve ser com ele confundida. No CIF a entrega dos bens se dá na amurada do navio: no CIP, no transportador” (LUNARDI, 2001, p.103).

Conforme figura 8 serão demonstradas as responsabilidades do comprador e vendedor.

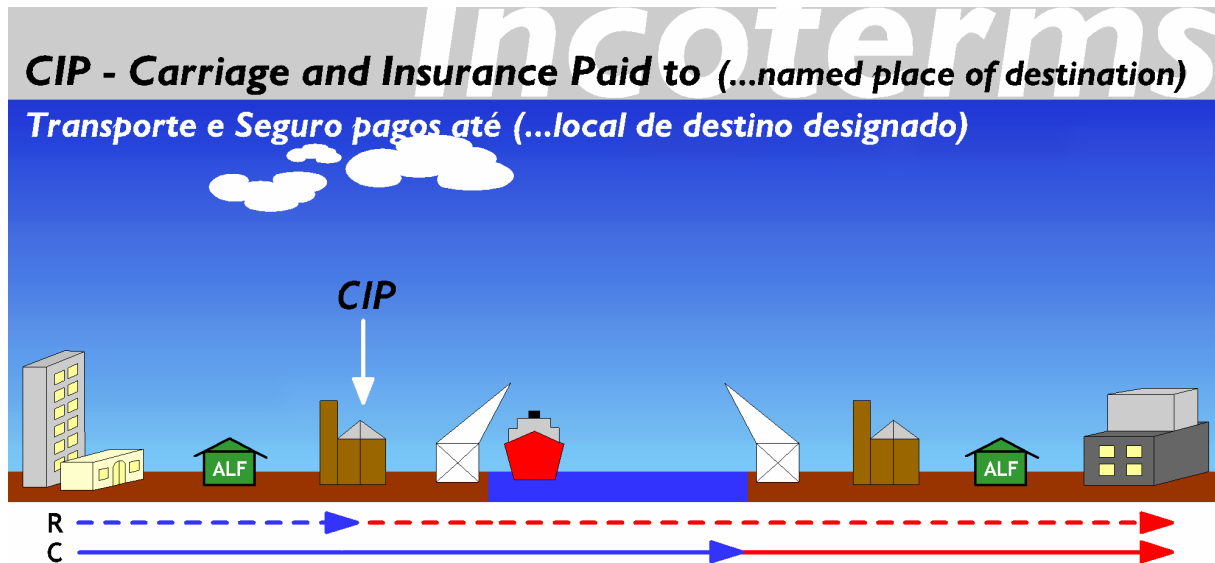


Figura - 8 CIP – Mercadoria entregue com transporte e seguro pagos até o local designado pelo importador, desembaraçada para exportação.

Fonte: Aprendendo Exportar, 2010.

Notas: **R** – Riscos

C – Custos

--- Responsabilidade Importador/Comprador

— Responsabilidade Importador/Comprador

--- Responsabilidade Exportador/Vendedor

— Responsabilidade Exportador/Vendedor

2.1.9 DAF – Delivered At Frontier (Entregue na Fronteira – local indicado)

Transporte Multimodal

Nessa modalidade, o vendedor tem a responsabilidade de entregar os bens na fronteira. Consequentemente os bens estarão prontos para efetuar o cruzamento da fronteira para o país de destino.

“Para evitar mal entendidos, por fronteira compreende-se a área antes da divisa alfandegária do país limítrofe, sendo, portanto de fundamental importância fixar com clareza o ponto e o local exatos para entrega da mercadoria na fronteira “(CASTRO, 2003, p.109).

Caso o comprador deseje que o vendedor seja responsável pelo descarregamento dos bens do meio de transporte e arque com custos do descarregamento, deverá constar de cláusula explícita adicional para esse efeito no contrato de venda (LUNARDI, 2001).

Conforme figura 9 serão demonstradas as responsabilidades do comprador e vendedor.

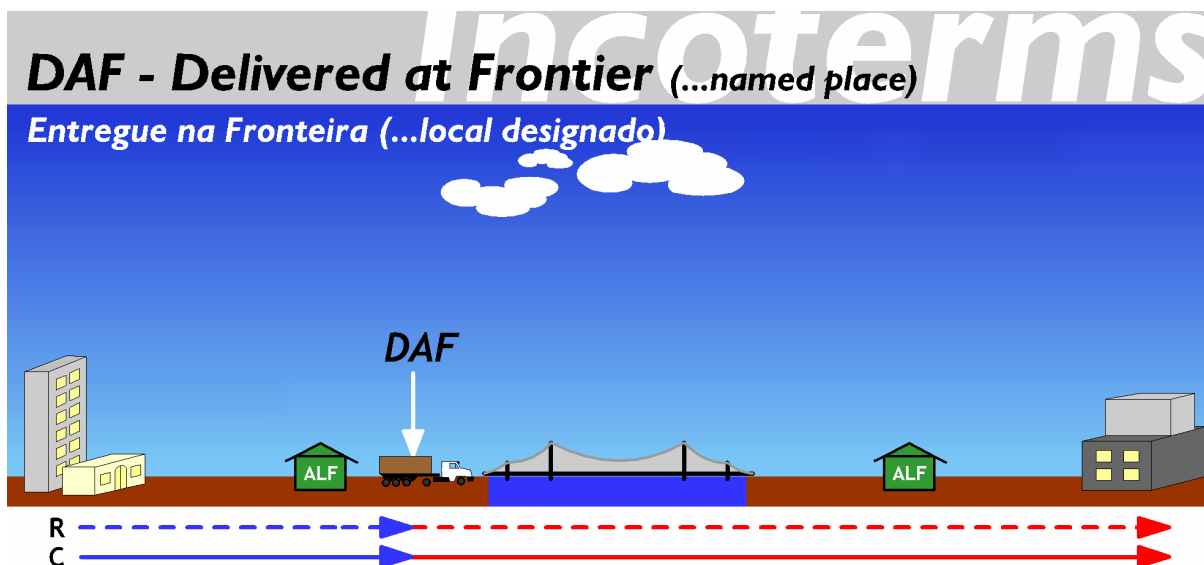


Figura - 9 DAF – Mercadoria entregue na fronteira do país designado pelo importador, desembaraçada para exportação.

Fonte: Aprendendo Exportar, 2010.

Notas: **R** – Riscos

C – Custos

--- Responsabilidade Importador/Comprador

— Responsabilidade Importador/Comprador

--- Responsabilidade Exportador/Vendedor

— Responsabilidade Exportador/Vendedor

2.1.10 DES – Delivered Ex Ship (Entregue no navio – Porto destino indicado)

Transporte Marítimo e águas interiores

Nessa modalidade, o vendedor tem a obrigação de entregar os bens no porto de destino designado. O vendedor é responsável por todos os custos e riscos durante todo percurso até a chegada no porto destino.

No DES, o vendedor assume todos os riscos e custos até que o navio atraque no porto de destino designado. Isto significa que qualquer perda ou dano que sofram os bens, até esse momento, deverão ser absorvidos pelo vendedor. Os riscos e custos a partir da descarga, inclusive, correm por conta do comprador dos bens (LUNARDI, 2001, p.113).

No termo DES não há a indicação para quem irá custear o seguro, não havendo acordo para quem vai arcar com o seguro, é recomendado que o vendedor providencie seu pagamento, pois em caso de perdas o prejuízo será seu (CASTRO, 2003).

Conforme figura 10 serão demonstradas as responsabilidades do comprador e vendedor.

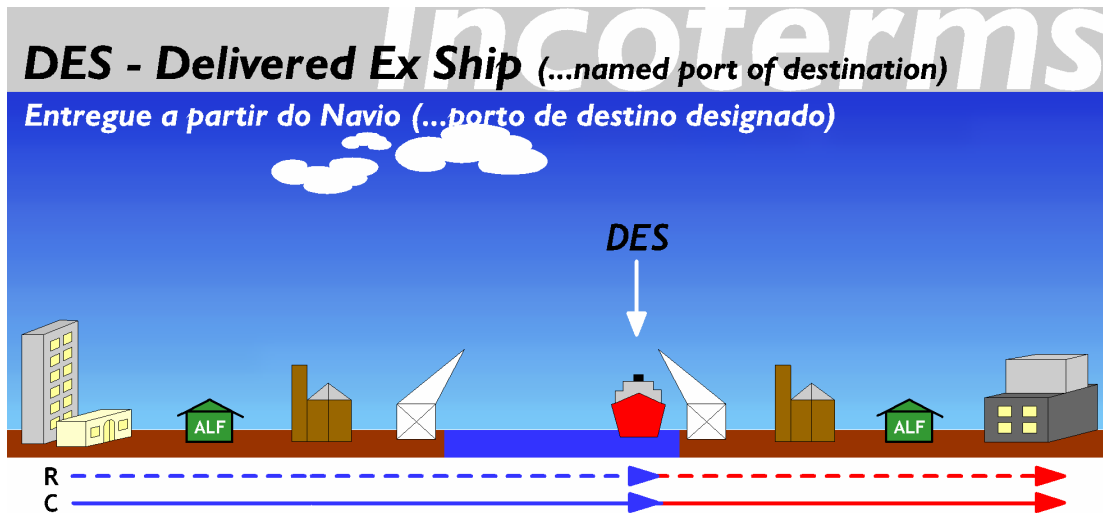


Figura - 10 DES – Mercadoria entregue a bordo do navio no porto de destino designado pelo importador, desembarçada para exportação.

Fonte: Aprendendo Exportar, 2010.

Notas: **R** – Riscos

C – Custos

--- Responsabilidade Importador/Comprador

— Responsabilidade Importador/Comprador

--- Responsabilidade Exportador/Vendedor

— Responsabilidade Exportador/Vendedor

2.1.11 DEQ – Delivered Ex Quay (Entregue no cais – direitos pagos – porto destino)

Transporte Marítimo e águas interiores

Nessa modalidade, o vendedor tem a obrigação de entregar os bens no cais do porto de destino. É importante frisar que o desembarço aduaneiro dos bens é de responsabilidade do comprador.

Sob os elementos condicionantes impostos pela condição de venda DEQ, o vendedor arcará com todos os custos, riscos e encargos até o momento da entrega dos bens no cais de destino. A partir desse ponto o vendedor não tem mais obrigações sob os bens.

O comprador irá se responsabilizar pelo desembarço aduaneiro, as despesas de frete, carga e descarga até a chegada dos bens ao destino definitivo, em seu estabelecimento (BARBOSA, 2004).

Conforme figura 11 serão demonstradas as responsabilidades do comprador e vendedor.

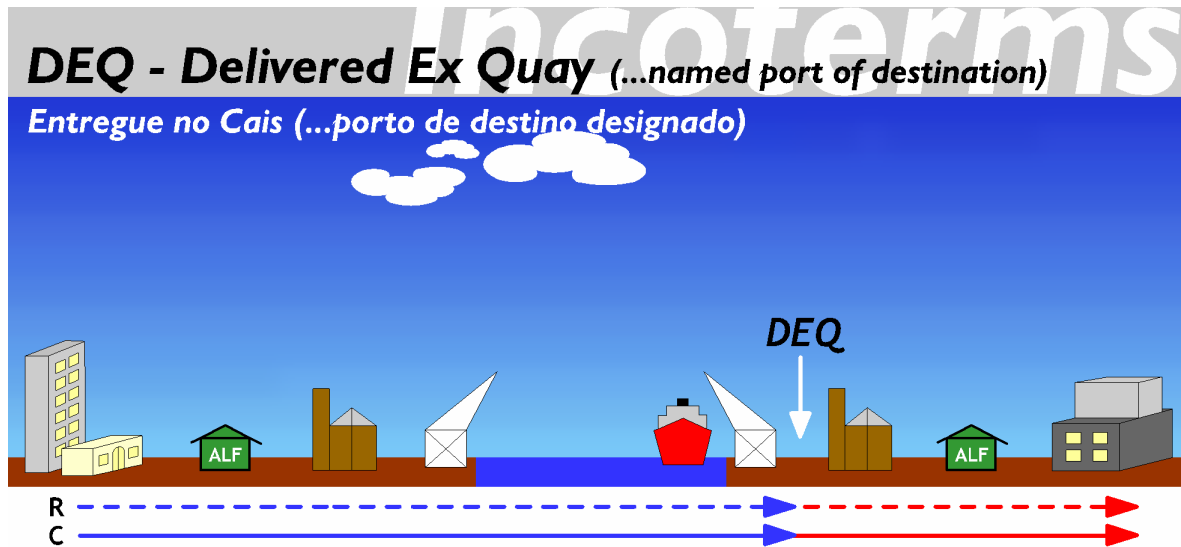


Figura - 11 DEQ – Mercadoria entregue no cais do porto de destino designado pelo importador, desembaraçada para exportação.

Fonte: Aprendendo Exportar, 2010.

Notas: **R** – Riscos

C – Custos

--- Responsabilidade Importador/Comprador

— Responsabilidade Importador/Comprador

--- Responsabilidade Exportador/Vendedor

— Responsabilidade Exportador/Vendedor

2.1.12 DDU – *Delivered Duty Unpaid (Entregue Direitos não pagos – local de destino)*

Transporte Multimodal

Nessa modalidade, o vendedor tem obrigação de entregar a mercadoria em um local específico pré-determinado pelo comprador, no país de destino podendo ser seu estabelecimento, armazém, depósito, etc.

“O vendedor neste termo cumpre sua obrigação entregando os bens sobre o veículo transportador, quando este chegar ao local de destino designado. O descarregamento final, portanto, será efetuado pelo comprador, por sua conta e risco” (LUNARDI, 2001, p.124).

Assim, caberá ao vendedor providenciar os procedimentos aduaneiros inerentes ao desembaraço da exportação, portanto, o pagamento dos direitos aduaneiros, taxas alfandegárias e impostos incidentes no despacho de importação ficarão a cargo do importador, bem como, o fornecimento de documentos, licenças e certificados necessários ao desembaraço.

Conforme figura 12 serão demonstradas as responsabilidades do comprador e

vendedor.

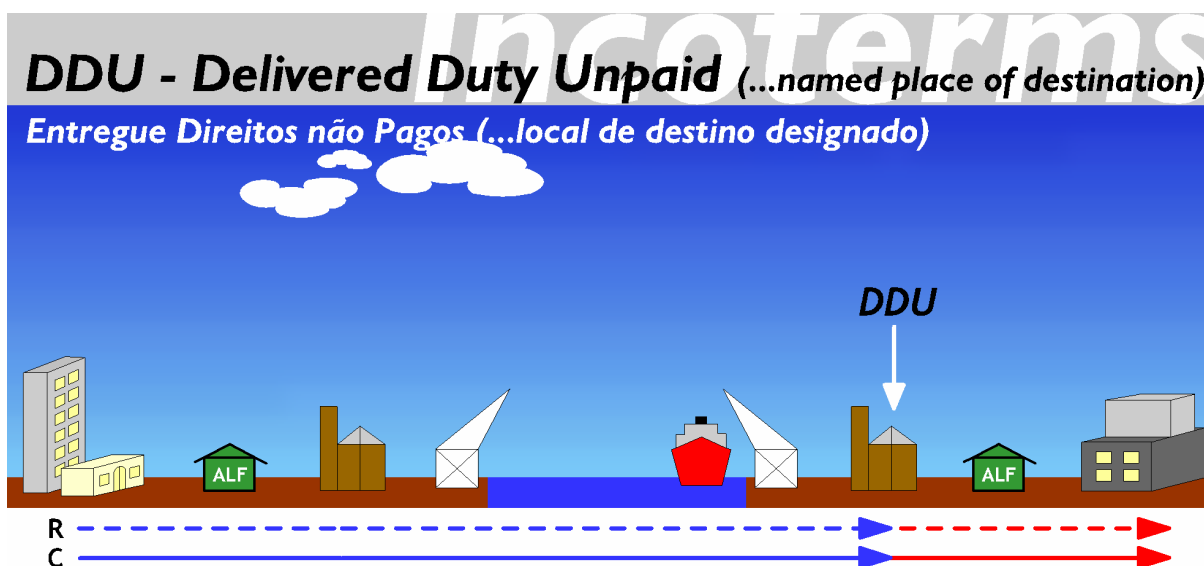


Figura - 12 DDU – Mercadoria entregue não desembaraçada para importação, no local de destino designado pelo importador, desembaraçada para exportação.

Fonte: Aprendendo Exportar, 2010.

Notas: **R** – Riscos

C – Custos

--- Responsabilidade Importador/Comprador

— Responsabilidade Importador/Comprador

--- Responsabilidade Exportador/Vendedor

— Responsabilidade Exportador/Vendedor

2.1.13 DDP – Delivered Duty Paid (Entregue direitos pagos – local destino)

Transporte Multimodal

Nessa modalidade o vendedor assume o grau máximo de obrigações e responsabilidades. A entrega dos bens tem que ser feita no local de destino designado pelo comprador com todos os custos, riscos e fretes pagos e deverá também providenciar os desembaraços aduaneiros da exportação e importação. No entanto o desembarque do veículo transportador no local de destino é obrigação do comprador.

A Legislação Brasileira não permite que os impostos/taxas sejam recolhidos por terceiros, senão pelo próprio importador. Portanto, este Incoterm não é usado por importadores brasileiros.

“Enquanto o termo EX WORKS determina uma obrigação mínima para o vendedor, o DDP ao contrário denota a obrigação máxima do vendedor”(CARRARO, CUNHA 1994 p. 190)

Conforme figura 13 serão demonstradas as responsabilidades do comprador e vendedor.

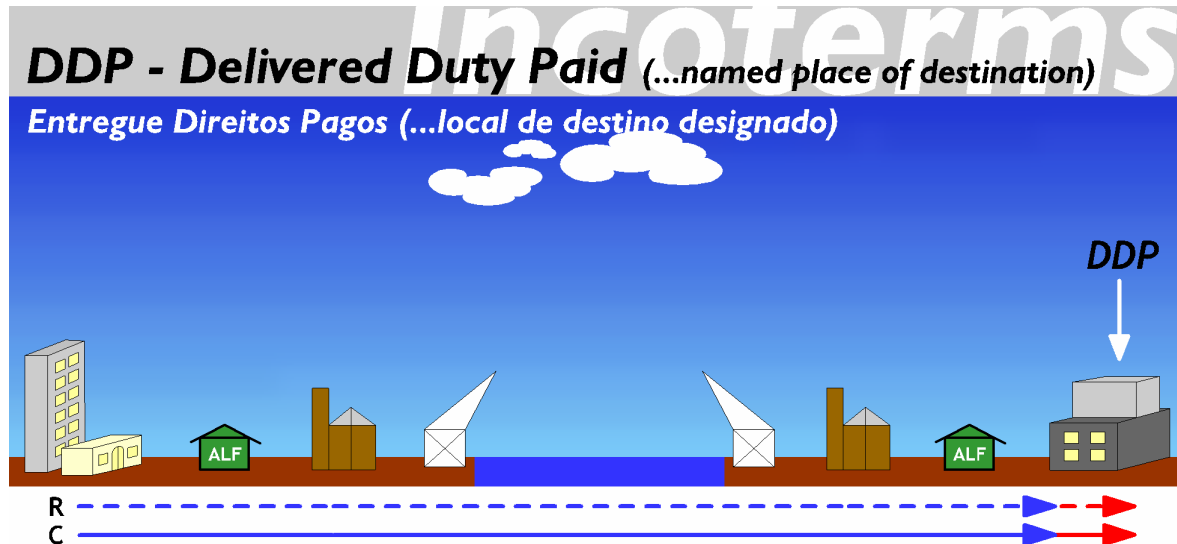


Figura - 13 DDP – Mercadoria entregue desembaraçada para importação, no local de destino designado pelo importador, desembaraçada para exportação.

Fonte: Aprendendo Exportar, 2010.

Notas: **R** – Riscos

C – Custos

--- Responsabilidade Importador/Comprador

— Responsabilidade Importador/Comprador

--- Responsabilidade Exportador/Vendedor

— Responsabilidade Exportador/Vendedor

Está previsto para 2010 uma nova revisão dos Incoterms, que deverá ser publicada ainda no primeiro semestre de 2010 e será denominada como Incoterms 2010, no entanto só entrará em vigor em 2011 (LUNARDI, 2010). O que devemos esperar da revisão de 2010 segundo o delegado dos EUA Frank Reynolds:

- Uma diferenciação bastante clara entre os termos utilizados para os diversos meios de transporte e aqueles utilizados apenas no transporte marítimo;
- Uma ampliação dos preâmbulos de cada termo de modo a informar os usuários de maneira mais completa sobre o termo pretendido;
- Eliminação de dois ou três termos da Revisão 2000 que, em princípio serão incorporados em um novo termo. Muito provavelmente, em lugar dos 13 termos atuais teremos 11 termos na Revisão 2010 (Reynolds citado por LUNARDI, 2010).

Finalizamos as condições de venda com um quadro resumo que traz as

responsabilidades do vendedor e comprador e o ponto crítico de transferência de risco de cada Incoterm. Segue abaixo quadro:

CUSTOS	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAF	DES	DEQ	DDU	DDP
Embalagem e marcação													
Carregamento													
Transporte Interno (País do Exportador)													
Desembaraço Aduaneiro na Exportação (Partida)													
Movimentação em Terminal (Partida)													
Seguro da Viagem Principal	○	○	○	○	○		○		○	○	○	○	○
Transporte da Viagem Principal													
Movimentação em Terminal (Chegada)													
Desembaraço Aduaneiro na Importação (Chegada)													
Transporte Interno no Destino													
Descarga no Destino													
Transferência de Riscos (do Vendedor para o Comprador)	No local designado na origem	Na entrega ao transportador indicado pelo comprador	No costado do navio, no cais do porto de embarque	Ao cruzar a amurada do navio, no porto de embarque			Na entrega ao transportador contratado pelo vendedor		Na entrega no ponto da fronteira	A bordo do navio, no porto de destino	No cais do porto de destino	No local designado, no destino	

■ Vendedor ■ Comprador ■ Vendedor - Comprador ○ - Opcional

Figura 14 - Quadro Resumo Incoterms

Fonte: Aprendendo Exportar, 2010.

2.2 Formação de preço de Importação e Exportação

Para que se efetive a negociação é necessário que fiquem bem determinadas as características da operação e dentre essas características estão os Incoterms conhecidos na prática como condição de preço.

Segundo Lopez (2000), os Incoterms são as características da operação mais significativas na formação do preço final do produto.

[...] os termos internacionais do comércio definem os direitos e obrigações mínimas do vendedor e do comprador quanto a fretes, seguros, movimentação em terminais, liberações em alfândegas e obtenção de documentos de um contrato internacional de vendas de mercadorias, ou seja, quase todos os custos logísticos da exportação (LOPEZ, 2000, p.25).

Assim, conforme apostila fornecida pela Universidade Cooperativa Banco do Brasil (2008) (Negócios Internacionais) segue quadro prático tradicionalmente utilizado para formação de preços.

PREÇO	COMPOSIÇÃO
Na origem ou fábrica (EXW)	Custo Total + Embalagem + Encargos + Benefícios à Exportação + Despesas de Exportação
No local de embarque (FOB)	Preço na Fábrica (EXW) + Transporte interno + Licenças, autorizações e formalidades de Exportação + Movimentação em terminal
No local de desembarque (CIF)	Preço local de embarque (FOB) + Transporte internacional + Seguro internacional
No local de consumo (DDP)	Preço no local de desembarque (CIF) + Movimentação terminal + Licenças, autorizações e formalidades de Importação + Transporte interno no destino

Figura 15 - Formação de Preço

Fonte: Universidade Corporativa Banco do Brasil, 2008.

Ainda é importante salientar que os grandes exportadores têm maior poder de barganha na negociação de contratos e podem obter maiores vantagens do que um pequeno importador.

Para que isso ocorra, as condições de venda a serem utilizadas deverão ser CIF, CFR, CIP, CPT, entre as mais usadas, as quais possibilitam ao exportador maior controle sobre o preço final de exportação, pois o exportador é o responsável pela contratação do frete e/ou seguro internacional (CASTRO, 2001, p.121).

O conhecimento adequado dos Incoterms é de extrema importância para que possam ser incluídos todos os gastos na transação. Quaisquer equívocos referentes a direitos e obrigações podem causar grandes prejuízos às partes contratantes. Assim é importante a escolha do Incoterm mais adequado para cada transação, posto que o negociador tenha que avaliar sua capacidade de responder pelas obrigações e responsabilidades assumidas.

3 MATERIAIS E MÉTODOS

3.1 Materiais

Computador;

Papel, Impressora;

Pen drive;

Livros sobre o assunto abordado;

Documentos e contratos de Importação.

3.2 Métodos

As metodologias empregadas foram pesquisas bibliográficas e documentais com o objetivo de extrair as melhores informações sobre a utilização dos Incoterms dos livros que tratam do assunto e da análise de documentos de importação da empresa pesquisada trazendo aspectos reais para o estudo.

Questionário com quatro profissionais da área de comércio exterior para conhecer as negociações que são feitas e definição do termo de entrega, uma vez que o cliente é que escolhe a melhor opção de entrega.

3.3.1 Questionário utilizado para o estudo de caso

QUESTIONÁRIO DE PESQUISA DE CAMPO

Os dados serão utilizados para pesquisa e elaboração de Monografia no Curso de Logística e Transportes da Fatec/Btu.

Não é necessário a sua identificação.

Responsável: Cláudia Aparecida Oliveira da Silva aluna do curso de Logística e Transportes da Fatec de Botucatu.

1 – Data do preenchimento do questionário __/__/____. Município _____SP.

1.1 Sexo () Masc. () Fem. 1.2 Idade _____.

2 – Profissão: _____

2.1 Função ou cargo atual que exerce: _____

2.2 Quanto tempo você trabalha na sua função atual? _____

2.3 Sua atividade atual está de acordo com cargo/função para o qual você foi contratada?

() sim () não.

2.4 Se não qual a função que exerce realmente? _____

3 – Escolaridade

3.1 Qual seu grau de escolaridade? _____

3.2 Qual curso _____

3.3 Pós- graduação: Especialização em: _____

3.4 Mestrado () Doutorado ()

Área de concentração: _____

Completo () Incompleto ()

4 – Sobre Incoterms

4.1 Tem conhecimento do termo Incoterms () sim () não

4.2 Na sua área de atuação tem contato com as modalidades de Incoterms

() sim () não

4.3 Quais os mais utilizados e por quê?

4.4 Já teve algum conflito na utilização de alguma modalidade de Incoterms
() sim () não

E o que levou a esse conflito?

4.5 Para você qual é a importância dos Incoterms na transação internacional de mercadorias?

3.3 Estudo de caso

A pesquisa abordou processos de importação avaliando os Incoterms utilizados na empresa fornecedora dos documentos necessários à análise. A empresa situa-se na cidade de Botucatu com sede na Avenida Deputado Dante Delmanto, 2237 e atua no ramo de Indústria e Comércio de Madeiras e Artefatos, importando produtos acabados para revenda e matéria-prima para industrialização de seus produtos.

Foram analisados documentos e contratos de importação evidenciando a utilização das condições de vendas e, mesmo sendo essas facultativas estão presente em todos os processos analisados.

Os documentos e contratos em questão referem-se aos anos de 2009 e 2010. Dentre esses documentos estão a Fatura Proforma (Proforma Invoice), Fatura Comercial (Commercial Invoice) e Declaração de Importação (DI).

Com relação ao questionário, anteriormente mencionado, estão compreendidas questões objetivas e práticas para profissionais da área de Comércio Exterior de empresas situadas na cidade de Botucatu-SP.

4 RESULTADO E DISCUSSÃO

4.1 Análise prática dos Incoterms utilizados.

Os custos irão variar de acordo com a condição de compra escolhida, isto é, referem-se ao Incoterm escolhido. Nos documentos de importação da empresa analisada que foi objeto de estudo nos anos de 2009 e 2010, verificou-se que o termo utilizado para as importações foi o CIF que é Custo, Seguro e Frete pagos pelo exportador até o porto de destino, ainda no navio, ficando o importador responsável pelas despesas de desembarque da mercadoria, seu desembaraço aduaneiro para importação, pagamentos de impostos e taxas e seu transporte interno até a fábrica, armazém ou o local onde será consumida.

Dependendo de onde a mercadoria será importada podemos utilizar outros Incoterms, como EXW, FOB e FCA. No entanto nesse, específico, CIF, como as mercadorias são de origem chinesa e o mais prudente é deixar que as negociações de frete e seguro na origem e o transporte internacional fiquem por conta da exportadora, já que essas negociações ficam mais fáceis porque a mesma empresa exportadora negociará também o envio de outras mercadorias para outros pontos, diminuindo, dessa forma o valor do frete. No caso da empresa importadora negociar com uma empresa estrangeira sem ter o devido conhecimento de sua idoneidade, pode correr riscos, e também, uma quantidade menor de mercadoria a ser transportada eleva o custo do transporte.

Quanto ao questionário, foi respondido por quatro profissionais da área de comércio exterior que daqui em diante serão denominados A, B, C e D e, assim, seguem repostas dos profissionais a respeito da utilização dos Incoterms. As questões de 1 a 3 referem-se a dados

pessoais que constam no anexo 1.

Resposta à questão 4.1:

Tem conhecimento do termo Incoterms?

A – Sim

B – Sim

C – Sim

D – Sim

Resposta à questão 4.2:

Na sua área de atuação tem contato com as modalidades de Incoterms?

A – Sim

B – Sim

C – Sim

D – Sim

Resposta à questão 4.3:

Quais os mais utilizados e por quê?

A – EXW, FOB e CIF, devido ao país e ao conhecimento do processo.

B – EXW, FOB, FCA e CIF, depende muito da prévia negociação e ter conhecimento do processo.

C – EXW, o motivo pelo qual utilizamos este Incoterm é devido à relação comercial entre matriz e filial.

D – EXW, FOB e CIF, os Incoterms são utilizados conforme negociação e transferência de responsabilidade.

Resposta à questão 4.4:

Já teve algum conflito na utilização de alguma modalidade de Incoterms e o que levou a esse conflito?

A – Sim, falta de conhecimento do importador onde não sabia qual era a responsabilidade que cabia a cada um.

B – Sim, falta de conhecimento do importador e/ou agente responsável pela importação da mercadoria.

C – Não

D – Não

Resposta à questão 4.5:

Para você qual é a importância dos Incoterms na transação internacional de mercadorias?

A – Fundamental para definição de custos e logística internacional e nacional.

B – É de extrema necessidade para fechar qualquer tipo de negociação em comércio exterior. Os incoterms definem as responsabilidades de ambas as partes (importador e exportador).

C – A importância dos Incoterms está na determinação precisa do momento da transferência das obrigações, ou seja, o momento em que o exportador é considerado isento de responsabilidades legais sobre o produto negociado. Os Incoterms definem regras para os exportadores e importadores no ato da negociação internacional de mercadorias. Os Incoterms estabelece direitos, deveres e responsabilidades entre importadores e exportadores de mercadorias no Comércio Internacional. Importante destacar que os Incoterms são utilizados igualmente por todos os países do mundo que realizam transações internacionais.

D – A importância consiste em formalizar um acordo de transferência de responsabilidade, controle de custo logístico e da operação.

Nesse sentido confirmam ainda os questionários respondidos, que a escolha do Incoterm depende do porte da empresa, dos países envolvidos e do conhecimento dos agentes envolvidos na transação.

Assim, segundo Barbosa (2004) as empresas que tem pouca experiência e uma capacidade logística reduzida, optará em suas exportações por termos menos complexo como o EXW, FCA ou FAS, ou caso tenha um pouco mais de experiência e uma capacidade logística melhor, pode optar pelo termo FOB, diferentemente acontece com as empresas que possuem vasta experiência e uma ampla capacidade logística implementada, podendo utilizar termos mais complexos como o CIF, CPT, e CIP, ou ainda, os do grupo D mais abrangentes e complexos, proporcionando aos seus importadores maior comodidade e menos riscos.

Acima foram citadas empresas exportadoras, no entanto, foi traçado um paralelo com as empresas importadoras, pois as empresas que possuem pouca experiência e uma capacidade logística reduzida, optará por termos mais complexos como o CIF, CPT e CIP diminuindo suas responsabilidade, ou ainda, pelo grupo D mais abrangente e complexo, conhecidos como termos de chegada. Já as empresas que possuem vasta experiência e uma ampla capacidade logística implementada, optarão por termos menos complexos como FOB, FCA, FAS ou EXW, aumentando suas responsabilidade e riscos, porém podendo obter

vantagens econômicas nas negociações.

5 CONCLUSÃO

Os Incoterms desde a sua criação pela Câmara de Comércio Internacional, tornaram-se assunto de suma importância na negociação internacional, ou seja, na importação e exportação de mercadorias e bens. Têm como principal objetivo, a harmonia entre os contratantes, vez que, por usarem linguagem internacional, inglês, acessível a todos os povos, diminui as diferenças culturais e de idioma, padroniza a prática de comércio internacional, definindo claramente as responsabilidades e riscos das partes envolvidas, respeitando a legislação de cada país.

Como demonstrado na Revisão de Literatura, existem treze modalidades de Incoterms divididas em quatro categorias, sendo que, cada uma detalha o grau de responsabilidade do vendedor e do comprador, definindo o ponto crítico da negociação. Essa denominação “ponto crítico” refere-se ao momento em que o vendedor entrega a mercadoria ou o bem ao comprador, transferindo assim a responsabilidade a ele.

Percebemos na prática que mesmo utilizando os Incoterms, podem existir alguns conflitos em razão de os contratantes não terem conhecimento adequado dos termos utilizados.

Dentre as modalidades apresentadas, algumas são muito utilizadas, como constatado no resultado e discussão. É o caso dos termos EXW, FOB, FCA, para empresas exportadoras brasileiras e CIF para maioria das empresas importadoras. Observou-se também perante a análise dos questionários que as empresas não têm intenção de aventurar-se em maiores responsabilidades.

REFERÊNCIAS

APRENDENDO A EXPORTAR. **Termos Internacionais de Comércio - Incoterms.**

Disponível

em: <<http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/index.html>>. Acesso: em: 15 fev. 2010.

_____ Figura – 1 Ex Works (Entrega no estabelecimento do vendedor – local designado)

Disponível

em: <http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/pp_exw.html>. Acesso: em: 15 fev. 2010.

_____ Figura - 2 Free Carrier (Livre transportador – Local designado) Disponível

em: <http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/pp_f.html>. Acesso: em: 15 fev. 2010.

_____ Figura - 3 Free Alongside Ship (Livre no costado do navio – Porto de embarque)

Disponível em:

< http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/pp_fas.html>. Acesso: em: 15 fev. 2010.

_____ Figura - 4 Free on Board (Livre a bordo – porto de embarque) Disponível em:

< http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/pp_fob.html>. Acesso: em: 15 fev. 2010.

_____ Figura – 5 Cost and Freight (Custo e frete – porto de destino) Disponível em:

< http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/pp_cfr.html>. Acesso: em: 15 fev. 2010.

_____ Figura – 6 Cost, Insurance and Freight (Custo, seguro e frete até o porto de destino)

Disponível em:

< http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/pp_cif.html>. Acesso: em: 15 fev. 2010.

_____ Figura – 7 Carriage Paid to (Transporte pago até o local de destino) Disponível em:

< http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/pp_cpt.html>. Acesso: em: 15 fev. 2010.

_____ Figura – 8 Carriage and Insurance Paid to (Transporte e seguro pagos até o local de destino) Disponível em:

< http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/pp_cip.html>. Acesso:

em: 15 fev. 2010.

_____ Figura – 9 Delivered At Frontier (Entregue na Fronteira – local indicado)

Disponível em:

< http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/pp_daf.html>. Acesso: em: 15 fev. 2010.

_____ Figura – 10 Delivered Ex Ship (Entregue no navio – Porto destino indicado)

Disponível em:

< http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/pp_des.html>. Acesso: em: 15 fev. 2010.

_____ Figura – 11 Delivered Ex Quay (Entregue no cais – direitos pagos – porto destino)

Disponível em:

< http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/pp_deq.html>. Acesso: em: 15 fev. 2010.

_____ Figura – 12 Delivered Duty Unpaid (Entregue Direitos não pagos – local de destino)

Disponível em:

< http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/pp_ddu.html>. Acesso: em: 15 fev. 2010.

_____ Figura – 13 Delivered Duty Paid (Entregue direitos pagos – local destino)

Disponível em:

< http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/pp_ddp.html>. Acesso: em: 15 fev. 2010.

_____ Figura – 14 Quadro Resumo Incoterms. Disponível em:

< <http://www.aprendendoaexportar.gov.br/sitio/paginas/comExportar/incTabela.html>>. Acesso: em: 15 fev. 2010.

BARBOSA, P. S. **Competindo no comércio internacional**: uma visão geral do processo de exportação. São Paulo: Aduaneiras, 2004. 592 p.

BEHRENDTS F. L. **Comércio Exterior**. São Paulo: Iob Thomson, 2006. 344 p.

CASTRO, J. A. **Exportação**: aspectos práticos e operacionais. São Paulo: Aduaneiras, 2003. 322 p.

CARRARO, A. F.; CUNHA, M.M. **Manual de Exportação de Frutas**. Brasília: Ministério da Agricultura, 1994. 254 p.

FARIA, A.C. ; COSTA, M. F. G. **Gestão de custos logísticos**. São Paulo: Atlas, 2005. 431 p.

LOPEZ J. M. C. **Os Custos Logísticos do Comércio Exterior Brasileiro**. São Paulo: Aduaneiras, 2000. 136 p.

LUNA E.P. **Essencial d Comércio Exterior de A a Z**. São Paulo: Aduaneiras, 2002. 295 p.

LUNARDI, A. L. **Condições internacionais de compra e venda: incoterms 2000**. São Paulo: Aduaneiras, 2001. 300 p.

LUNARDI, A. L. **Preparando-se para os incoterms 2010**. Disponível em:
< <http://incoterms2010.blogspot.com/2010/04/preparando-se-para-o-incoterms-2010.html>>.
Acesso: 27 maio 2010.

NOSE A. J. **Marketing Internacional: uma estratégia empresarial**. São Paulo, 2005. 350 p.

SEGRE, G. **Manual prático de comércio exterior**. São Paulo: Atlas, 2006. 261 p.

UNIVERSIDADE COOPERATIVA BANCO DO BRASIL. **Negócios Internacionais**. Brasília, 2008.

ANEXOS

ANEXO 1

QUESTIONÁRIO DE PESQUISA DE CAMPO

Respostas à questão 1:

Data do preenchimento do questionário _____. Município _____.

- A- 21/05/10 Marília – SP
- B- 18/05/10 Botucatu – SP
- C- 18/05/10 Botucatu – SP
- D- 23/05/10 Botucatu – SP

Respostas à questão 1.1:

Sexo.

- A – Masculino
- B – Feminino
- C - Feminino
- D - Feminino

Respostas à questão 1.2:

Idade.

- A – 39 anos
- B – 32 anos
- C – 27 anos
- D – 36 anos

Respostas à questão 2:

Profissão.

- A – Despachante Aduaneiro
- B – Analista de Comércio Exterior e Professora Universitária
- C – Analista de Comércio Exterior
- D – Economista

Respostas à questão 2.1:

Função ou cargo atual que exerce.

A – Comercial

B – Analista de Comércio Exterior e Professora Universitária

C – Analista de Comércio Exterior

D – Supervisora Comércio Exterior

Respostas à questão 2.2:

Quanto tempo você trabalha na sua função atual?

A – 15 anos

B – 8 anos

C – 7 anos

D – 8 anos

Respostas à questão 2.3:

Sua atividade atual está de acordo com cargo/função para o qual você foi contratada?

A – Sim

B – Sim

C – Sim

D – Sim

Respostas à questão 3.1:

Qual seu grau de escolaridade?

A – Superior Completo

B – Superior Completo

C – Superior Incompleto

D – Superior Completo

Resposta à questão 3.2:

Qual o curso?

A – Comércio Exterior

B – Processamento de Dados

C – Administração de Empresas com Habilitação em Comércio Exterior

D – Economia

Resposta à questão 3.3:

Pós-graduação: Especialização em:

A – Gestão de negócio

B – MBA Gestão em comércio exterior e negócios internacionais

C – não

D – MBA em Gestão Empresarial

Resposta à questão 3.4:

Mestrado () Doutorado (), Área concentração, completo ou incompleto.

A – Doutorado em Comércio Exterior Completo

B – Mestrado em Comércio Exterior e Logística Internacional incompleto

C – não

D – não