Incoterms define responsabilidade com cargas paradas

Por Aparecido Rocha (*)

A recente greve dos caminhoneiros, somada à greve dos auditores e analistas da Receita Federal, provocaram acumulo de cargas destinadas à exportação nas áreas portuárias e aeroportuárias brasileiras.

Os prejuízos estão sendo contabilizados e exportadores brasileiros e compradores internacionais abrem discussão sobre quem deve assumir os prejuízos consequentes de atrasos, perdas e por avarias das mercadorias negociadas.

Para definição de responsabilização é determinante o conhecimento do momento da transferência de responsabilidade sobre o bem negociado, o que pode ser definido pelo Incoterms ajustado e constante da fatura comercial.

Incoterms (International Commercial Terms) são termos de vendas internacionais, publicado pela International Chamber of Commerce (ICC), uma organização baseada em Paris, que

trabalha para promover e assessorar o comércio internacional. As regras estabelecidas internacionalmente servem de base para a negociação no comércio entre países e permite a interpretação correta e precisa da transferência de responsabilidades, custos e riscos dos contratos internacionais celebrados entre exportadores e importadores.

O Incoterms 2010 contém onze termos, através deles é possível identificar quem deve assumir os prejuízos gerados com as cargas paradas no Brasil destinadas à exportação.

O termo Ex Works (EXW) é o único que isenta totalmente o exportador sobre quaisquer prejuízos que possa ocorrer com a mercadoria vendida e retirada em seu local.

Nos termos Free Carrier (FCA) e Carriage Paid To (CPT), o exportador encerra suas obrigações com a entrega da mercadoria, desembaraçada para a exportação, ao transportador ou a outra pessoa indicada pelo comprador, no local indicado no Brasil. Nesses termos, os prejuízos com as cargas paradas nas áreas portuárias serão do comprador.

No termo Free Along Ship (FAS), o vendedor se responsabiliza pela entrega da mercadoria desembaraçada para exportação, ao longo do costado do navio transportador indicado pelo comprador, no cais ou em embarcações utilizadas para carregamento da mercadoria, no porto de embarque. Os prejuízos ocorridos antes da colocação da mercadoria no costado do navio, será do exportador.

Nos termos Free On Board (FOB) e Cost And Freight (CFR), o exportador encerra suas obrigações e responsabilidades com a mercadoria, desembaraçada para a exportação e entregue a bordo do navio no porto de embarque. Eventuais prejuízos com as cargas paradas nas áreas portuárias serão de responsabilidade do exportador.

Nos termos Carriage And Insurance Paid To (CIP) e Cost Insurance And Freight (CIF), o exportador contrata e paga as despesas de embarque da mercadoria, do frete, e custo do seguro até o local de desembarque no destino indicado. Nesses termos, os prejuízos por perdas e avarias com as cargas paradas nas áreas portuárias serão do exportador, porém coberto pelo seguro de transporte internacional se contratado com a Cobertura Ampla A, mas não cobre prejuízos por atraso.

Nos termos Delivered At Terminal (DAT), Delivered At Place (DAP) e Delivered Duty Paid (DDP), o exportador encerra sua responsabilidade quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador, no país de destino, observado o local indicado no termo negociado. Nessas condições, os prejuízos com as cargas paradas no Brasil serão do exportador. O seguro de transporte é opcional e sendo contratado com a Cobertura Ampla A, cobrirá os prejuízos por perdas e avarias, mas não haverá cobertura para prejuízos por atraso.

Os termos CIF, CIP, DAT, DAP e DDP são as alternativas que permitem ao exportador vender suas mercadorias com seguro e evitar perdas financeiras por sinistros ocorridos durante o transporte.

(*) **Aparecido Rocha** é especialista em seguros internacionais.

Fonte: **Blog do Rocha** , em 18.06.2018.