

DECISÃO DO COMPRADOR SOBRE OS TERMOS DE ENTREGA DAS MERCADORIAS NAS TRANSAÇÕES INTERNACIONAIS SEGUNDO AS REGRAS DOS INCOTERMS 2000 DA CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL

Wagner Botelho Godinho
Victor Aurélio Antunes

Resumo

O objetivo do presente artigo é o desenvolvimento de um roteiro para a tomada de decisão pelo importador brasileiro (comprador) sobre os termos de entrega das mercadorias nas transações internacionais, segundo as regras da Publicação n.º 560 da Câmara de Comércio Internacional – Incoterms 2000. Neste sentido, os autores destacam como fatores relevantes para a escolha: as responsabilidades pelo despacho aduaneiro de exportação, pelas despesas e operação de carregamento das mercadorias no local de partida, pela contratação e pagamento do transporte internacional, pela contratação e pagamento do seguro de transporte internacional, pelas despesas e operação de descarregamento das mercadorias no local de destino e pelo despacho aduaneiro de importação. E chegam a resultados importantes que desmistificam o uso dos termos de uso geral para embarques internacionais, através de modais de transporte aquaviário – marítimo, costeiro ou de cabotagem, e hidroviário (fluvial e lacustre).

Palavras-chave

Termos de entrega, Incoterms 2000, compra e venda internacional de mercadorias, termos marítimos, termos de uso geral

Abstract

The purpose of this study is the development of a guide for decision making of Brazilian importer (the buyer), related to commercial terms of goods on international transactions, according to the rules of International Chamber of Commerce Brochure No. 560 – International Commercial Terms – Incoterms 2000. Through this approach, authors emphasize as the most relevant elements for decision making: export customs clearance obligation, loading on any means of transport provided at named place of departure operation and charges, international freight and marine insurance arrangement and costs, unloading of the provided means of transport at named place of destination operation and charges, and costs of customs formalities as

well as duties and charges payable upon import. And they have reached remarkable results that clarify the application of any way of transport international commercial terms through maritime and inland waterway transport, including ocean and coastal ways.

Keywords

Commercial terms, Incoterms 2000, international sales and purchase of goods, maritime transport terms, any mode of transport terms

DECISÃO DO COMPRADOR SOBRE OS TERMOS DE ENTREGA DAS MERCADORIAS NAS TRANSAÇÕES INTERNACIONAIS SEGUNDO AS REGRAS DOS INCOTERMS 2000 DA CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL

**Wagner Botelho Godinho
Victor Aurélio Antunes**

Origem dos Incoterms e sua importância para o comércio internacional

No século XIX, quando o comércio marítimo internacional se expandiu muito rapidamente, a utilização de termos de entrega das mercadorias tais como *FOB - Free On Board* (Livre a Bordo) e *CIF - Cost Insurance and Freight* (Custo Seguro e Frete), tornou-se prática comum devido à necessidade de se especificar claramente nos contratos da espécie, os riscos e responsabilidades assumidas pelas partes contratantes - vendedor e comprador. Os termos foram gradualmente adotados em pequena escala, mas seu emprego acompanhou o desenvolvimento do comércio internacional. Segundo Valiotti (2003), o termo FOB precedeu o CIF, mas este posteriormente tornou-se mais popular especialmente na segunda metade daquele século. Apesar disso, enfrentou um período severo de declínio durante a I e II Guerras Mundiais, e posteriormente o termo FOB teve uma notável recuperação.

Desde aqueles anos, as empresas não eram compelidas por quaisquer leis a utilizar esses termos; muito pelo contrário, foram adotados voluntariamente como forma de abreviar o período de negociação de contratos mercantis internacionais. Transformados em regras simples, esses termos traduziam os costumes e práticas comerciais correntes da época, transportando-os para as cláusulas e condições dos contratos mercantis internacionais, atendendo às necessidades das contrapartes da transação. Àquela altura, as cortes já haviam virtualmente efetivado esses termos, sempre viabilizando sua aplicação para a solução de disputas contratuais em particular.

No início do século XX, tornou-se evidente aos exportadores que as práticas comerciais podiam estar sujeitas a interpretações amplamente variadas nas diferentes cortes

internacionais. Com o passar do tempo, emergiram as diferenças entre as definições de responsabilidades por despesas e riscos das partes contratantes da compra e venda internacional segundo as cotações em “*CIF* alemão” e em “*CIF* britânico”, em “*FOB* americano” e em “*FOB* francês”, entre outras alternativas. Tais diferenças tornaram-se inevitavelmente uma fonte de amplos desentendimentos e disputas entre as partes, que conduzia a custos imprevistos e incertezas desnecessárias.

Com a aceleração do desenvolvimento econômico, segundo Granziera (1994), houve necessidade de algo mais efetivo e em 1919, a fundação da Câmara de Comércio Internacional – CCI, e em 1920, a realização do I Congresso de Comércio Exterior de Paris, propiciaram o início dos trabalhos para a elaboração de um regulamento específico para os comerciantes internacionais, com “significação clara e que fosse universalmente conhecido”. Em 1928, surgiu pela primeira vez uma publicação completa sobre seis termos comerciais internacionais. Entretanto, incertezas e contradições nas definições, levaram a publicação a não obter a repercussão desejada, apesar do mérito de ter sido a primeira manifestação objetiva para a resolução dos problemas concernentes às obrigações contratuais das partes.

Em 1936 especialistas de todos os continentes foram reunidos pela Câmara de Comércio Internacional – CCI, para elaborar, com a máxima precisão, um novo regulamento sobre os termos de entrega de mercadorias em contratos mercantis internacionais, estabelecendo as obrigações das partes contratantes em relação aos riscos e custos da atividade. Publicado com o título Incoterms – International Commercial Terms 1936, um grupo de cotações de preços internacionais foi criado com a finalidade de regular e garantir a eficácia das transações comerciais internacionais e acompanhar sua evolução. Ao longo do tempo, transformaram-se em termos e cláusulas-padrão que estipulam os direitos e obrigações das partes, independentemente das legislações nacionais, e que propiciam um mínimo de entendimento comum sobre os termos dos contratos internacionais.

No ano de 1941 nos Estados Unidos da América foi criado um outro regulamento com a mesma finalidade denominado Revised American Foreign Definitions, proveniente do Congresso Nacional de Comércio Exterior, realizado em 1940, e ainda em vigor naquele país.

Os Incoterms da CCI foram posteriormente revisados em 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 e, mais recentemente, no ano de 2000. Cabe salientar que o surgimento de uma nova versão não revoga a anterior, que pode continuar sendo usada. É necessário, portanto, que vendedor e

comprador indiquem de forma explícita que o contrato estará sujeito aos Incoterms e qual será a versão a ser utilizada (por exemplo, FCA New York, Incoterms 2000).

A revisão de 1990, segundo Borges (2002), ocorreu principalmente devido às crescentes mudanças e inovações nas técnicas de transporte, como o uso de contêineres, a evolução do transporte multimodal e o transporte roll-on-roll-off (ro-ro) que tornaram inadequados muitos termos utilizados na versão anterior. A principal reside no conceito de “amurada do navio”, que perde sua precisão em casos de transportes containerizados ou “roll-on-roll-off”, não havendo separação entre as operações de carga e estiva (ou descarga e desestiva), como ocorria no transporte de carga geral em que, dependendo do caso, as operações de carga poderiam ocorrer por conta do exportador e a estiva a bordo da embarcação por conta do importador. Por esse motivo, foram criados os Incoterms FCA, CPT, CIP, DDU e DDP, que substituem o conceito de “amurada do navio” pela expressão “local designado”. Esses termos podem ser utilizados em qualquer modalidade de transporte, inclusive a multimodal, e são os mais indicados para transportes de contêineres e cargas “ro-ro”, ou quando a amurada do navio não representa um ponto claro de transferência de custos e riscos. Por outro lado, os termos FAS, FOB, CFR, CIF, DES e DEQ devem ser utilizados especificamente no transporte marítimo internacional. Já os termos EXW e DDP podem ser utilizados em qualquer modalidade de transporte e o DAF é considerado específico para modais de transporte terrestre, embora o texto dos Incoterms não faça qualquer menção a este respeito.

Por sua vez, a versão dos Incoterms 2000 promoveu mudanças substantivas em duas áreas: o desembaraço aduaneiro e o pagamento das obrigações de direito segundo os termos FAS e DEQ; e as obrigações de carregamento e descarregamento segundo o termo FCA. Tais mudanças foram realizadas com base em uma pesquisa entre os usuários de Incoterms, tendo sido dada particular atenção às questões recebidas pelo Painel de Especialistas em Incoterms, estabelecido a partir de 1990 como um serviço adicional da CCI aos usuários de Incoterms.

Definições e Categorização dos Incoterms 2000

Para a análise das diferenças entre os termos comerciais, são resumidas abaixo a definição e o local de recebimento das mercadorias para cada um dos Incoterms 2000, à luz da Publicação nº. 560 da Câmara de Comércio Internacional:

- EXW – Ex-Works (A partir de estabelecimento do vendedor no país de procedência): significa que o vendedor entregará as mercadorias à disposição do comprador em suas próprias instalações (oficina, fábrica, armazém, etc.), não-desembaraçadas para exportação e não-carregadas em qualquer veículo de coleta.
- FCA – Free Carrier (Livre no transportador em local denominado no país do vendedor) significa que o vendedor entregará as mercadorias desembaraçadas para exportação ao transportador designado pelo comprador no local estipulado. Se a entrega ocorrer nas instalações do vendedor, a entrega será mediante o carregamento das mercadorias no veículo de coleta. Se a entrega ocorrer em qualquer outro lugar, a entrega será realizada com as mercadorias carregadas no veículo de entrega.
- FAS Free Alongside Ship (Livre no costado do navio no porto de embarque denominado) significa que as mercadorias serão entregues ao comprador, colocadas no costado do navio estipulado no porto de destino denominado, desembaraçadas para exportação.
- FOB Free On Board (Livre a bordo do navio no porto de embarque denominado) significa que as mercadorias serão entregues a bordo do navio no porto de partida (quando ultrapassam a amurada do navio no porto de embarque estipulado), desembaraçadas para exportação.
- CFR Cost and Freight (Custo e frete até o porto de destino denominado no país do importador) significa que as mercadorias serão entregues a bordo do navio denominado no porto de embarque estipulado (quando ultrapassam a amurada do navio), desembaraçadas para exportação, com o frete de transporte internacional por conta do vendedor, que não assume o risco de perdas ou danos às mercadorias até o local de entrega combinado.
- CIF Cost Insurance and Freight (Custo seguro e frete até o porto de destino denominado no país do importador) significa que as mercadorias serão entregues a bordo do navio no porto de embarque estipulado (quando ultrapassam a amurada do navio), desembaraçadas para exportação, com frete e seguro de transporte internacional por conta do vendedor, que não assume o risco de perdas ou danos às mercadorias até o local de entrega combinado. Deve-se considerar que as cláusulas do seguro de transporte a ser contratado pelo vendedor limitam-se à cobertura mínima.

- CPT Carriage Paid To (Transporte pago até o local de destino denominado no país do importador) significa que as mercadorias serão entregues pelo vendedor ao transportador por ele contratado, desembaraçadas para exportação, com transporte principal pago até o local de destino estipulado no país do importador.
- CIP Carriage and Insurance Paid To (Transporte e seguro pago até local de destino denominado no país do importador) significa que as mercadorias serão entregues pelo vendedor ao transportador por ele contratado, desembaraçadas para exportação, com transporte principal e o seguro pagos até o local de destino estipulado no país do importador.
- DAF Delivered At Frontier (Entregue na fronteira em local denominado no país do importador) significa que as mercadorias serão entregues ao comprador não-descarregadas do veículo de transporte principal e não-desembaraçadas para importação, em local estipulado na fronteira no país do importador.
- DES Delivered Ex-Ship (Entregue a partir do navio no porto de destino denominado no país do importador) significa que as mercadorias serão entregues pelo vendedor a bordo no navio estipulado no porto de destino denominado no país do importador, portanto não-descarregadas, e não-desembaraçadas para importação.
- DEQ Delivered Ex-Quay (Entregue a partir do cais do porto de destino denominado no país do importador) significa que as mercadorias serão entregues à disposição do comprador não-desembaraçadas para importação no cais do porto de destino estipulado no país do importador.
- DDU Delivered Duty Unpaid (Entregue sem direitos pagos em local de destino denominado no país do importador) significa que as mercadorias serão entregues pelo vendedor no local de destino estipulado, não-desembaraçadas para importação e não-descarregadas do veículo transportador.
- DDP Delivered Duty Paid (Entregue com direitos pagos em local de destino denominado no país do importador) significa que as mercadorias serão entregues pelo vendedor no local de destino estipulado, desembaraçadas para importação, mas não-descarregadas do veículo transportador.

Nas duas versões mais recentes, os treze Incoterms são categorizados segundo dois critérios: o país em que as partes contratantes combinam a entrega das mercadorias e o modal de transporte utilizado para o embarque internacional (Quadro 1).

Incoterms para entrega no País de Partida e de Chegada

De acordo com o primeiro critério, do país de entrega das mercadorias, os Incoterms 2000 são classificados em quatro grupos distintos: E, F, C e D. Os Incoterms 2000 dos três primeiros grupos E, F e C são aqueles cuja entrega das mercadorias será realizada em local estipulado no país do vendedor, incluindo o Incoterm 2000 EXW do Grupo E, de partida; os Incoterms 2000 FCA, FAS e FOB do Grupo F, de termos com transporte principal (ou internacional) não-pago; e os Incoterms 2000 CFR CIF CPT CIP do Grupo C, de termos com transporte principal (ou internacional pago). Por sua vez, o Grupo D reúne os termos contratuais de chegada, cuja entrega das mercadorias será realizada em local estipulado no país do comprador: os Incoterms 2000 DES, DEQ, DAF, DDU e DDP. O Incoterm 2000 EXW representa a cotação de preço mínimo a ser negociado contratualmente, excluindo quaisquer despesas com serviços e formalidades do custo das mercadorias e o Incoterm 2000 DDP representa a cotação de preço máximo a ser negociado contratualmente, incluindo todas as despesas com serviços e formalidades no custo das mercadorias.

Quadro 1 - Categorização dos Incoterms 2000

Grupo	Incoterm 2000	Definição regulamentar
Incoterms para qualquer modalidade de transporte		
Grupo E	EXW	A partir do estabelecimento do vendedor em local denominado no país do vendedor.
Grupo F	FCA	Livre no transportador em local denominado no país do vendedor.
Grupo C	CPT	Transporte pago até local denominado no país do comprador.
	CIP	Transporte e seguro pagos até local denominado no país do comprador.
Grupo D	DAF	Entregue a partir da fronteira em local denominado no país do comprador.
	DDU	Entregue com direitos não pagos em local denominado no país do comprador.
	DDP	Entregue com direitos pagos em local denominado no país do comprador.
Incoterms exclusivos para transporte aquaviário		
Grupo F	FAS	Livre no costado do navio estipulado no porto de embarque denominado no país de vendedor.
	FOB	Livre a bordo do navio estipulado no porto de embarque denominado no país do vendedor.
Grupo C	CFR	Custo e frete até o porto de destino denominado no país do comprador.
	CIF	Custo frete e seguro pago até o porto de destino denominado no país do comprador.
Grupo D	DES	Entregue a partir do navio estipulado em porto de destino denominado no país do comprador.

	DEQ	Entregue a partir do cais do porto de destino denominado no país do comprador.
--	-----	--

Fonte: CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL. Termos Comerciais Internacionais – Incoterms 2000. São Paulo: Aduaneiras, 2000

Incoterms para Transporte Marítimo e de Uso Geral

De acordo com o segundo critério, do modal de transporte utilizado, os Incoterms 2000 são classificados em marítimos, empregados exclusivamente para embarques internacionais por transporte aquaviário – marítimo, hidroviário (fluvial e lacustre), costeiro ou de cabotagem; e para qualquer modalidade de transporte, ou seja, rodoviário, ferroviário, aéreo ou multimodal.

Os Incoterms marítimos, usados exclusivamente para modais de transporte aquaviário internacional – marítimo, hidroviário (fluvial e lacustre), costeiro ou de cabotagem são: FAS, FOB, CFR, CIF, DES e DEQ, enquanto os Incoterms usados para qualquer modalidade de transporte internacional, inclusive para modais de transporte aquaviário são: EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU e DDP.

Decisão do Importador sobre os termos de entrega

Para a maioria das empresas que desenvolvem transações internacionais, a tradição é o critério utilizado para a escolha do termo comercial contratual. Segundo a Câmara de Comércio Internacional (1994), a realidade comercial é que muitas companhias só continuam a usar os mesmos Incoterms que sempre usaram. Por outro lado, há casos de restrições governamentais de alguns países que limitam as firmas a usar apenas certos termos, inclusive normas cambiais que exigem que as importações sejam contratadas, no máximo, preço sem frete e seguro (FCA ou FOB), e que as exportações sejam denominadas, pelo menos, pelo preço com frete e seguro (CIF ou CIP). Em outros, reservas de mercado de transporte marítimo internacional exigindo navios de bandeira nacional, ou de seguro de transporte exigindo sua contratação por seguradora nacional, que impedem que as importações sejam denominadas em termos comerciais incluindo o frete e seguro no preço negociado.

A existência continuada desse tipo de regulamentos, segundo a Câmara de Comércio Internacional (1994), ao invés de criar mercado para as transportadoras e seguradoras do país, somente reduzem as opções de negócios para os atores do comércio internacional e elevam os custos das transações. As negociações internacionais, especialmente aquelas desenvolvidas sob a égide da Organização Mundial do Comércio, têm promovido prioritariamente a remoção dessas barreiras comerciais para facilitação e incremento do comércio entre as nações.

A tomada de decisão sobre os termos de entrega deve considerar algumas obviedades presentes praticamente em todas as referências. Os termos comerciais mais utilizados internacionalmente são os Incoterms 2000 que estipulam a entrega das mercadorias à custódia do transportador em local estipulado no país do vendedor, especialmente nas transações intercontinentais onde a manutenção de estrutura de gerenciamento de operações logísticas no país de destino, mesmo que fosse por meio de parcerias estratégicas, oferece elevado risco e exige escala razoável raramente conseguida em países em desenvolvimento.

Entretanto, quando considerada sob a ótica do comprador (importador), a escolha do *Incoterm 2000* contratual deverá envolver uma seqüência de decisões sobre os riscos que desejará correr e sobre os custos a serem incluídos no preço de venda que deverá desembolsar. As decisões que se referem aos riscos da atividade logística envolvem a escolha do país de recebimento das mercadorias, do local de entrega da mercadoria no país de procedência, do modal de transporte internacional e do local de recebimento das mercadorias no país de destino. E as decisões que se referem aos gastos a serem incluídos no preço de exportação negociado envolvem a responsabilidade pelo despacho aduaneiro de exportação, por despesas e operação de carregamento das mercadorias no local de partida, pela contratação e pagamento do transporte internacional, pela contratação e pagamento do seguro de transporte internacional, pelas despesas e operação de descarregamento das mercadorias no local de destino e pelo despacho aduaneiro de importação.

Roteiro para a decisão do comprador sobre os Incoterms 2000

Para orientar o importador na escolha dos termos comerciais a prevalecerem nos contratos de compra e venda internacional de mercadorias, o roteiro a seguir foi desenvolvido

baseado na lógica dos Incoterms 2000, sendo de fácil acesso aos comerciantes iniciantes, e aos mais experientes quando se virem envolvidos com novas modalidades de negócios, parceiros comerciais pouco familiares, condições de frete diferenciadas propostas por companhias transportadoras ou alguma outra fonte de incerteza.

O comprador receberá as mercadorias no país do vendedor

Quando o comprador decidir receber as mercadorias no país do vendedor, no estabelecimento de origem (fábrica, armazém, etc.), ou em qualquer outro local ou estabelecimento, deverá escolher qualquer um dos *Incoterms 2000* pertencentes aos grupos E, F e C, dependendo de decisões sobre a responsabilidade pelas formalidades e despesas de desembaraço de exportação, pelo transporte interno até o local de embarque combinado, pelo carregamento das mercadorias no veículo de transporte principal, pela contratação e pagamento do frete referente ao transporte internacional e do seguro internacional da carga (Figura 1).

O comprador será responsável pelo despacho aduaneiro de exportação

Quando o comprador decidir ficar responsável pelas formalidades e despesas do despacho aduaneiro de exportação, deverá escolher o Incoterm 2000 EXW – Ex Works (A partir do estabelecimento do vendedor, em local denominado), fornecendo a declaração de recebimento das mercadorias por ocasião da entrega pelo vendedor no local combinado. Esta cotação é equivalente ao preço mínimo, requerendo que o vendedor simplesmente entregue as mercadorias ao comprador, descarregadas em sua fábrica ou estabelecimento.

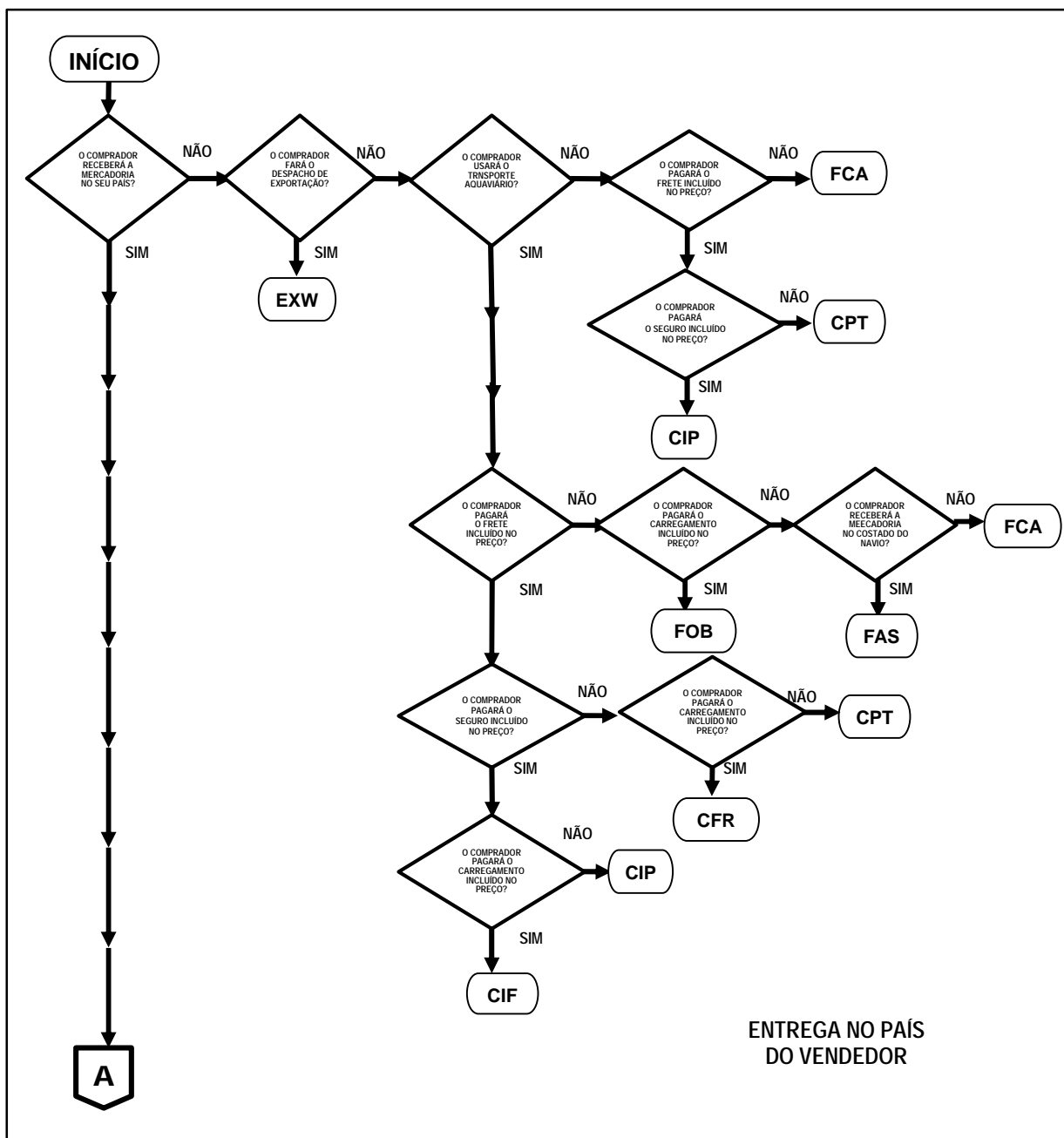


Figura 1 – Decisão do comprador sobre termos de entrega no país do vendedor

O comprador não será responsável pelo despacho aduaneiro de exportação

Quando o comprador decidir não ficar responsável pelas despesas e formalidades referentes ao despacho aduaneiro de exportação, deverá utilizar qualquer um dos Incoterms 2000 dos grupos F e C, que exigem a entrega das mercadorias à custódia da companhia

transportadora designada pelo comprador, devidamente desembaraçadas para exportação, em local ou porto designado pelo comprador, portanto, fora da fábrica ou estabelecimento do vendedor, podendo ser inclusive em terminal urbano do transportador internacional ou em um porto designado para o embarque, no costado do navio estipulado, ou nele embarcadas.

O comprador usará um meio de transporte internacional não-aquaviário

Quando o comprador decidir que as mercadorias serão transportadas por veículo de transporte não-aquaviário - rodoviário, ferroviário, aéreo ou multimodal -, e que a entrega das mercadorias será realizada ao transportador em algum terminal urbano ou aeroportuário estipulado, deverá escolher um dos seguintes Incoterms 2000: FCA – Free Carrier (Livre no transportador em local denominado), CPT – Carriage Paid To (Transporte pago até local de destino estipulado), ou CIP – Carriage and Insurance Paid (Transporte e seguro pagos até local de destino estipulado). Neste caso, as mercadorias serão entregues pelo vendedor, desembaraçadas para exportação no local combinado ao primeiro transportador estipulado pelo comprador.

O comprador pagará o frete de transporte internacional incluído no preço

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que inclua o frete de transporte internacional das mercadorias, por qualquer modal não-aquaviário, ou seja, rodoviário, ferroviário, aéreo ou multimodal, com a entrega das mercadorias realizada á custódia do transportador em algum local ou terminal urbano ou aeroportuário estipulado, deverá escolher um dos seguintes Incoterms 2000: CPT – Carriage Paid To (Transporte pago até local de destino estipulado), ou CIP – Carriage and Insurance Paid (Transporte e seguro pagos até local de destino estipulado).

O comprador pagará o seguro de transporte internacional incluído no preço

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que inclua o frete e o prêmio de seguro de transporte internacional das mercadorias, por qualquer modal não-aquaviário, ou seja, rodoviário, ferroviário, aéreo ou multimodal, com a entrega das mercadorias realizada á

custódia do transportador em algum local ou terminal urbano ou aeroportuário estipulado, deverá escolher o Incoterm 2000 CIP – Carriage and Insurance Paid (Transporte e Seguro Pagos até local de destino estipulado).

O comprador não pagará o seguro de transporte internacional incluído no preço

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que inclua o frete de transporte internacional, mas não o prêmio de seguro de transporte das mercadorias, por qualquer modal não-aquaviário, ou seja, rodoviário, ferroviário, aéreo ou multimodal, com a entrega das mercadorias realizada à custódia do transportador em algum local ou terminal urbano ou aeroportuário denominado, deverá escolher o Incoterm 2000 CPT – Carriage Paid To (Transporte Pago até local de destino estipulado).

O comprador não pagará o frete de transporte internacional incluído no preço

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que não inclua nem o frete e nem o prêmio de seguro de transporte internacional das mercadorias, por qualquer modal não-aquaviário, ou seja, rodoviário, ferroviário, aéreo ou multimodal, com a entrega das mercadorias realizada à custódia do transportador em algum local ou terminal urbano ou aeroportuário denominado, deverá escolher o Incoterm 2000 FCA – Free Carrier (Livre no transportador em local denominado).

O comprador usará o meio de transporte internacional aquaviário

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação, e que sejam transportadas por um veículo de transporte aquaviário - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem, deverá escolher qualquer um dos Incoterms 2000 dos grupos F: FCA – Free Carrier (Livre no transportador em local denominado), FAS – Free Alongside Ship (Livre no costado do navio estipulado no porto de embarque denominado) ou FOB – Free On Board (Livre a bordo do navio estipulado no porto de embarque denominado); ou do grupo C: CFR – Cost and Freight (Custo e frete até o porto de destino denominado), CIF – Cost Insurance and Freight (Custo, seguro e frete até o porto de

destino denominado), CPT – Carriage Paid To (Transporte pago até local de destino estipulado), ou CIP – Carriage and Insurance Paid (Transporte e seguro pagos até local de destino estipulado), que exigem a entrega das mercadorias à custódia da companhia transportadora designada pelo comprador, em local ou porto designado pelo comprador, podendo ser inclusive em terminal urbano do transportador internacional, no costado de um navio estipulado, ou nele embarcadas, no porto designado para o embarque.

O comprador não pagará o frete de transporte internacional incluído no preço

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que não inclua o frete de transporte internacional das mercadorias por veículo de transporte aquaviário - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, deverá escolher qualquer um dos Incoterms 2000 do grupo F, significando que o vendedor não assumirá a responsabilidade pela contratação e pagamento do frete de transporte internacional, nem pelo risco de perdas ou danos às mercadorias até o porto de destino designado, sendo este transferido ao comprador por ocasião da entrega das mercadorias à custódia do transportador ou de seu carregamento no veículo de transporte principal em local do país de procedência.

O comprador receberá as mercadorias no cais do porto de embarque

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que não inclua o frete de transporte internacional das mercadorias por veículo de transporte aquaviário - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, com a entrega das mercadorias realizada em um terminal portuário no cais do porto de partida denominado, sejam descarregadas ao costado do navio ou nele carregadas, deverá escolher um dos seguintes Incoterms 2000: FAS – Free Alongside Ship (Livre no costado do navio estipulado no porto de embarque denominado) ou FOB – Free On Board (Livre a bordo do navio estipulado no porto de embarque denominado).

O comprador não pagará o carregamento das mercadorias a bordo do navio

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que não inclua o frete de transporte aquaviário

internacional das mercadorias - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, com a entrega das mercadorias realizada no costado do navio estipulado no porto de partida denominado, deverá escolher o Incoterm 2000 FAS – Free Alongside Ship (Livre no costado do navio estipulado no porto de embarque denominado).

O comprador pagará o carregamento das mercadorias a bordo do navio incluído no preço

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que inclua o frete de transporte aquaviário internacional das mercadorias - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, com as mercadorias entregues carregadas a bordo do navio estipulado no porto de partida denominado, ou seja, carregadas por sobre a amurada do navio estipulado, deverá optar pelo Incoterm 2000 FOB – Free On Board (Livre a bordo do navio estipulado no porto de embarque denominado).

O comprador não receberá as mercadorias no cais do porto de embarque

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que não inclua o frete de transporte aquaviário internacional das mercadorias - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, com a entrega das mercadorias realizadas em terminal portuário ou qualquer outro local combinado, exceto no costado do navio, carregadas em veículo de entrega por conta do vendedor ou de coleta por conta do comprador, deverá escolher o Incoterm 2000 FCA – Free Carrier (Livre no transportador em local denominado).

O comprador pagará o frete de transporte internacional incluído no preço

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que inclua o frete de transporte aquaviário internacional das mercadorias - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, deverá escolher qualquer um dos Incoterm 2000 do grupo C, significando que o vendedor assumirá a responsabilidade pelo despacho aduaneiro de exportação, contratação e pagamento do frete de transporte aquaviário internacional, mas não pelo risco de perdas ou

danos às mercadorias até o país de destino combinado, sendo este transferido ao comprador por ocasião da entrega das mercadorias à custódia do transportador ou de seu carregamento no veículo de transporte internacional.

O comprador pagará o carregamento das mercadorias no navio incluído no preço

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que inclua o frete de transporte aquaviário internacional das mercadorias - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, com a entrega das mercadorias realizada a bordo do navio estipulado no porto de partida denominado, ou seja, carregadas por sobre a amurada do navio estipulado, deverá escolher um dos seguintes Incoterms 2000: CFR – Cost and Freight (Custo e frete até o porto de destino denominado) ou CIF – Cost Insurance and Freight (Custo, seguro e frete até o porto de destino denominado).

O comprador pagará o seguro de transporte internacional incluído no preço

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que inclua o frete e o prêmio de seguro de transporte aquaviário internacional das mercadorias - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, com a entrega das mercadorias realizada a bordo do navio estipulado no porto de partida denominado, ou seja, carregadas por sobre a amurada do navio estipulado, deverá escolher o Incoterm 2000 CIF – Cost Insurance and Freight (Custo seguro e frete pago até o porto de destino denominado).

O comprador não pagará o seguro de transporte internacional incluído no preço

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que inclua o frete, mas não o prêmio de seguro, de transporte aquaviário internacional das mercadorias - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, com a entrega das mercadorias realizada a bordo do navio estipulado no porto de partida denominado, ou seja, carregadas por sobre a amurada do navio estipulado, deverá escolher o Incoterm 2000 CFR – Cost and Freight (Custo e frete até o porto de destino denominado).

O comprador não pagará o carregamento das mercadorias no navio incluído no preço

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que inclua o frete de transporte aquaviário internacional das mercadorias - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, com a entrega das mercadorias realizada no costado do navio no porto de partida denominado ou em qualquer outro local estipulado, como um terminal de carga da companhia transportadora, deverá escolher um dos seguintes Incoterms 2000: CPT – Carriage Paid To (Transporte pago até local de destino estipulado), ou CIP – Carriage and Insurance Paid (Transporte e seguro pagos até local de destino estipulado).

O comprador pagará o seguro de transporte internacional incluído no preço

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que inclua o frete e o prêmio de seguro de transporte aquaviário internacional das mercadorias - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, com a entrega das mercadorias realizada no costado do navio no porto de partida denominado ou em qualquer outro local estipulado, como um terminal de carga da companhia transportadora, deverá escolher o Incoterm 2000 CIP – Carriage and Insurance Paid (Transporte e seguro pagos até local de destino estipulado).

O comprador não pagará o seguro de transporte internacional incluído no preço

Quando o comprador decidir receber as mercadorias desembaraçadas para exportação e negociar com base em um preço de venda que inclua o frete, mas não o prêmio de seguro de transporte aquaviário internacional das mercadorias - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, com a entrega das mercadorias realizada no costado do navio no porto de partida denominado ou em qualquer outro local estipulado, como um terminal de carga da companhia transportadora, deverá escolher o Incoterm 2000 CPT – Carriage Paid To (Transporte pago até local de destino estipulado).

O comprador deseja receber as mercadorias em local estipulado de seu próprio país

Quando o comprador decidir receber as mercadorias em estabelecimento de sua propriedade ou qualquer outro local estipulado em seu próprio país, deverá escolher qualquer um dos Incoterms 2000 pertencentes ao grupo D, dependendo do meio de transporte internacional utilizado, do local de recebimento das mercadorias, das responsabilidades pelo descarregamento das mercadorias do veículo de transporte principal e pelas formalidades e despesas de despacho aduaneiro de importação, inclusive o pagamento dos direitos e taxas de importação (Figura 2).

O comprador escolheu o meio de transporte internacional não-aquaviário

Quando o comprador decidir utilizar um meio de transporte internacional não-aquaviário - rodoviário, ferroviário, aéreo ou multimodal – por conta e risco do vendedor, com recebimento das mercadorias em local ou terminal, de fronteira ou urbano, deverá escolher um dos seguintes Incoterms 2000: DAF – Delivered At Frontier (Entregue a partir de terminal de fronteira estipulada), DDU – Delivered Duty Unpaid (Entregue direitos não-pagos em local designado) ou DDP – Delivered Duty Paid (Entregue direitos pagos no local estipulado).

O comprador fará o despacho aduaneiro de importação

Quando o comprador decidir utilizar um meio de transporte não-aquaviário - rodoviário, ferroviário, aéreo ou multimodal –, por conta e risco do vendedor, com recebimento das mercadorias em local ou terminal, de fronteira ou urbano não-descarregadas do veículo de transporte principal, e assumir toda e qualquer responsabilidade por despesas, riscos e formalidades do despacho aduaneiro de importação, inclusive o pagamento dos direitos e taxas de importação, deverá escolher um dos seguintes Incoterms 2000: DAF – Delivered At Frontier (Entregue a partir de terminal de fronteira estipulada) ou DDU – Delivered Duty Unpaid (Entregue direitos não-pagos em local designado).

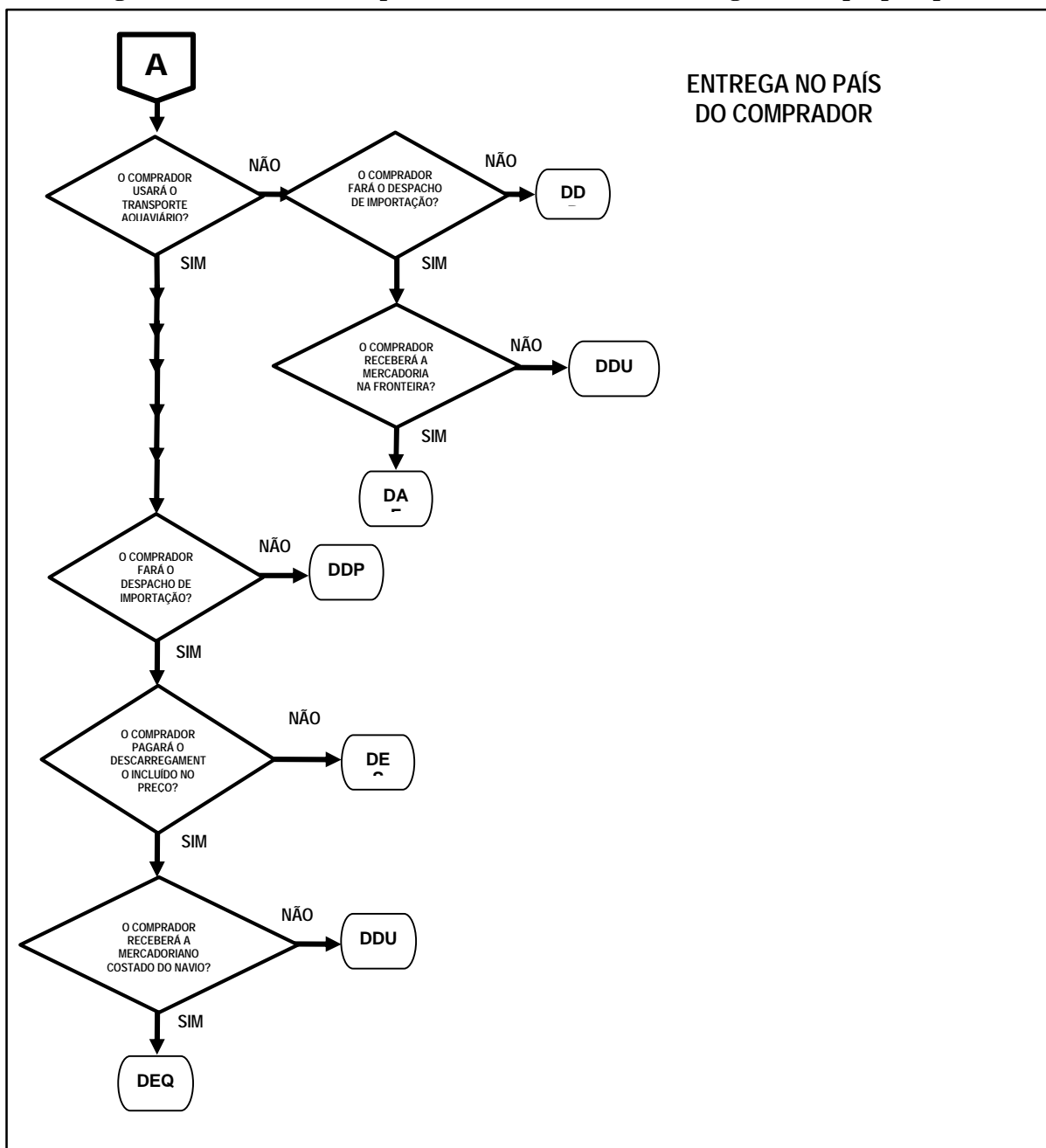
O comprador receberá as mercadorias em terminal de fronteira

Quando o comprador decidir utilizar um meio de transporte não-aquaviário - rodoviário, ferroviário, aéreo ou multimodal - por conta e risco do vendedor, que também assume as despesas e riscos até a entrega das mercadorias não-descarregadas do veículo de transporte em local ou terminal de fronteira estipulado no país de importação, mas não a responsabilidade pelas despesas e formalidades do despacho aduaneiro de importação, inclusive o pagamento de direitos e taxas de importação, deverá escolher o Incoterm 2000 DAF – Delivered At Frontier (Entregue a partir da Fronteira em local estipulado no país de importação), sendo este termo de entrega geralmente utilizado para embarques rodoviários, ferroviários e multimodais.

O comprador não receberá as mercadorias em terminal de fronteira

Quando o comprador decidir utilizar um meio de transporte não-aquaviário - rodoviário, ferroviário, aéreo ou multimodal -, por conta e risco do vendedor, que também assume as despesas e riscos até a entrega das mercadorias não-descarregadas do veículo de transporte em local ou terminal urbano, sem, no entanto, assumir qualquer responsabilidade pelas despesas e formalidades do despacho aduaneiro de importação, inclusive o pagamento de direitos e taxas de importação, deverá escolher o Incoterm 2000 DDU – Delivered Duty Unpaid (Entregue Direitos Não-Pagos em local designado no país de destino).

Figura 2 – Decisão do comprador sobre os termos de entrega em seu próprio país



O comprador não fará o despacho aduaneiro de importação

Quando o comprador decidir utilizar um meio de transporte não-aquaviário - rodoviário, ferroviário, aéreo ou multimodal – por conta e risco do vendedor, que também assume as despesas e riscos até a entrega das mercadorias não-descarregadas do veículo de transporte, em local ou terminal, de fronteira ou urbano, e toda e qualquer responsabilidade por despesas,

riscos e formalidades do despacho aduaneiro de importação, inclusive o pagamento dos direitos e taxas de importação, deverá escolher o Incoterm 2000 DDP – Delivered Duty Paid (Entregue direitos pagos no local estipulado).

O comprador escolheu o meio de transporte internacional aquaviário

Quando o comprador decidir utilizar um meio de transporte aquaviário - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, por conta e risco do vendedor, que também assume as despesas e riscos até a entrega das mercadorias em um terminal portuário no país de importação, deverá escolher um dos seguintes Incoterms 2000: DES – Delivered Ex Ship (Entregue a partir do navio estipulado em porto de destino denominado), DEQ – Delivered Ex Quay (Entregue a partir do cais do porto de destino estipulado), DDU – Delivered Duty Unpaid (Entregue direitos não-pagos em local designado), ou DDP – Delivered Duty Paid (Entregue direitos pagos no local estipulado).

O comprador não fará o despacho aduaneiro de importação

Quando o comprador decidir utilizar um meio de transporte de transporte aquaviário - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, por conta e risco do vendedor, que também assume as despesas e riscos até a entrega das mercadorias não-descarregadas do veículo de transporte em um terminal portuário no país de importação, e toda e qualquer responsabilidade por despesas, riscos e formalidades do despacho aduaneiro de importação, inclusive pagamento dos direitos e taxas de importação, deverá escolher o Incoterm 2000 DDP – Delivered Duty Paid (Entregue direitos pagos no local estipulado).

O comprador fará o despacho aduaneiro de importação

Quando o comprador decidir utilizar um meio de transporte de transporte aquaviário - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, por conta e risco do vendedor, que também assume as despesas e riscos até a entrega das mercadorias em um terminal portuário no país de importação, sem, no entanto, incluir qualquer responsabilidade por despesas, riscos e formalidades do despacho aduaneiro de importação, inclusive pagamento dos direitos e taxas de importação, deverá escolher um dos seguintes Incoterms 2000: DES – Delivered Ex Ship (Entregue a partir do navio estipulado em porto de destino

denominado), DEQ – Delivered Ex Quay (Entregue a partir do cais do porto de destino estipulado), ou DDU – Delivered Duty Unpaid (Entregue direitos não-pagos em local designado).

O comprador receberá as mercadorias a bordo do navio

Quando o comprador decidir utilizar um meio de transporte de transporte aquaviário - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, por conta e risco do vendedor, que também assume as despesas e riscos até a entrega das mercadorias carregadas a bordo do navio estipulado no terminal portuário designado no país de importação, sem, no entanto, incluir qualquer responsabilidade por despesas, riscos e formalidades do despacho aduaneiro de importação, inclusive pagamento dos direitos e taxas de importação, deverá escolher o Incoterm 2000 DES – Delivered Ex Ship (Entregue a partir do navio estipulado em porto de destino denominado).

O comprador receberá as mercadorias descarregadas no cais do porto de chegada

Quando o comprador decidir utilizar um meio de transporte de transporte aquaviário - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, por conta e risco do vendedor, que também assume as despesas e riscos até a entrega das mercadorias descarregadas do navio estipulado no cais do terminal portuário designado no país de importação, sem, no entanto, incluir qualquer responsabilidade por despesas, riscos e formalidades do despacho aduaneiro de importação, inclusive pagamento dos direitos e taxas de importação, deverá escolher o Incoterm 2000 DEQ – Delivered Ex Quay (Entregue a partir do cais estipulado em porto de destino denominado).

O comprador não receberá as mercadorias no cais do porto de chegada

Quando o comprador decidir utilizar um meio de transporte de transporte aquaviário - marítimo, hidroviário (fluvial ou lacustre), costeiro ou de cabotagem -, por conta e risco do vendedor, que assume as despesas e riscos até a entrega das mercadorias descarregadas do navio estipulado em local estipulado do terminal portuário, exceto o cais, ou em qualquer outro local combinado no país de importação, sem, no entanto, incluir qualquer responsabilidade por despesas, riscos e formalidades do despacho aduaneiro de importação,

inclusive pagamento dos direitos e taxas de importação, deverá escolher o Incoterm 2000: DDU – Delivered Duty Unpaid (Entregue direitos não-pagos em local designado).

Conclusões

As regras referentes aos termos de entrega das mercadorias para inserção nos contratos de compra e venda internacional à luz da Brochura 560 da Câmara de Comércio Internacional – *Incoterms* 2000 constituem, segundo Keedi (2004), seguramente, o “documento e o instrumento mais importante do comércio exterior”. Esta importância deriva do fato de estabelecerem regras claras sobre a divisão de responsabilidade das partes contratantes – comprador e vendedor – sobre os riscos e custos inerentes ao processo logístico, desde a expedição das mercadorias do estabelecimento do vendedor até a recepção das mercadorias no local ou estabelecimento de destino indicado contratualmente pelo comprador.

As principais mudanças ocorridas nas revisões de 1990 e 2000 dos Incoterms, em relação à versão de 1980, não só extinguiram alternativas de cotações internacionais, como C&I, FOB Airport e FOT / FOR, ou criaram novos termos, como FCA, CPT, CIP e DDU. Ampliaram, isto sim, as possibilidades de se adotar condições comerciais compatíveis com as diversas formas de acondicionamento de mercadorias, inclusive as cargas containerizadas, com a nova alternativa de transporte internacional consolidado (transporte multimodal), com as formas eletrônicas de emissão de documentos, etc. A visualização dessa adaptação aos novos desenvolvimentos tecnológicos é demonstrada claramente através dos fluxogramas apresentados nas Figuras 1 e 2.

Os Incoterms 2000, segundo Lunardi (2001), não sofrem restrições para aplicação nas importações brasileiras, exceto alguns entraves operacionais que decorrem da dificuldade de remeter valores em moedas estrangeiras devido à lei de remessas de divisas para o exterior, destinadas a cobrir despesas incorridas no exterior nas transações segundo os Incoterms 2000 EXW e FCA. Tais valores cambiais seriam destinados, segundo os termos citados, à cobertura de despesas com serviços logísticos e formalidades aduaneiras no exterior em nome e por conta do importador brasileiro.

O processo de decisão apresentado fundamenta-se em um roteiro lógico, característica básica das regras dos Incoterms 2000. Os termos alternativos garantem uma escalada de riscos e custos que saem gradativamente da alçada do comprador para a responsabilidade do vendedor. Neste sentido, o Incoterm EXW é o único que responsabiliza o comprador pelo despacho aduaneiro de exportação (no país de procedência), e o Incoterm DDP, o único que o desobriga das formalidades do despacho aduaneiro de importação. Os Incoterms marítimos FAS e FOB, cujas entregas estipulam, respectivamente, entrega das mercadorias descarregadas no costado do navio, e carregadas transpondo a amurada do navio designado no porto de embarque, guardam simetria com os Incoterms marítimos DES e DEQ, cujas entregas estipulam, respectivamente, entrega das mercadorias a bordo do navio e descarregadas no cais do porto de destino designado.

Entretanto, o resultado mais importante obtido por este trabalho é a definição das condições a serem observadas para que os termos comerciais de uso geral de partida (FCA, CPT e CIP) sejam empregados quando o transporte internacional das mercadorias for realizado por veículo de modal aquaviário – marítimo, costeiro ou de cabotagem, e hidroviário (fluvial ou lacustre). Nestes casos, para que o importador possa optar por esses termos comerciais, a entrega das mercadorias deverá ser realizada em qualquer local diferente do cais do porto designado para embarque, não podendo ser transferida ao comprador nesse local, carregada ou descarregada no navio estipulado para o transporte internacional.

Situação semelhante ocorre quando o importador deseja utilizar os incoterms de uso geral DDU e DDP, com as mercadorias entregues em seu próprio país, utilizando veículo de transporte aquaviário internacional – marítimo, costeiro ou de cabotagem, e hidroviário (fluvial ou lacustre). Para utilização do Incoterm DDU, a entrega deverá ocorrer em qualquer local diferente do cais do porto designado para descarga, não podendo ser transferida ao comprador nesse local, carregada ou descarregada no navio estipulado para o transporte internacional. E para a escolha do Incoterm DDP, que requer a entrega das mercadorias desembarçadas para importação, as formalidades aduaneiras deverão ser providenciadas em terminal alfandegado do porto designado.

Entre as recomendações, pesquisas adicionais são sugeridas para ajustar o uso dos termos comerciais padronizados – Incoterms 2000, aos aspectos financeiros das cotações de preços internacionais no que concerne às comissões, juros e impostos e taxas, o que resulta

em cotações do tipo FOB Yokohama, Ex-agent commision, CFR Santos & Interests, DDP São Paulo, Ex-VAT, entre outros. Outra direção para pesquisas sobre o assunto demanda que os termos comerciais internacionais sejam compatibilizados com as cotações de frete marítimo internacional – port to port, pier to pier, board to board, etc., que nem sempre incluirão as despesas de carregamento no veículo de transporte principal no local de partida, despesas de descarregamento do tal veículo no local de destino, gastos com estiva, arrumação, conferência, etc., resultando em cotações do tipo FOB Yokohama Stowed and Trimmed, CIF Santos Landed, entre outras.

Referências bibliográficas

BAPTISTA, Luiz Olavo; RÍOS, Aníbal Sierralta. Aspectos Jurídicos do Comércio Internacional. Peru: Academia Diplomática del Peru, 1992.

BASSO, Maristela. Contratos internacionais: negociação, conclusão e prática. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1994.

BORGES VIEIRA, Guilherme Bergmann. Regulamentação no Comércio Internacional: aspectos contratuais e implicações práticas. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL – CCI. Publicação n°. 560 – Incoterms 2000. São Paulo: Aduaneiras, 1999.

_____. Publicação CCI n°. 460 – Incoterms 1990. São Paulo: Aduaneiras, 1989.

EDIÇÕES ADUANEIRAS. Sixcomex Importação. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

FRATALOCCHI, Aldo. Marketing y Comercio Exterior: Transportes, Embalajes, Seguros, Bancos, Aduanas y Mercados. Buenos Aires (ARG): Ed. Cangallo, 1993.

GRANZIERA, Maria Luiza Machado. Incoterms. In: RODAS, João Grandino (1994).

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. ICC Publication n°. 350 – International Commercial Terms - Incoterms 1980. Paris: ICC, 1979.

_____. ICC Publication n°. 560 – Incoterms 2000. Paris: ICC, 1999.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. ICC Publication nº. 589 – Incoterms Q & A: Incoterms 1990 Questions and Answers. Paris (FR): ICC, 1998.

KEEDI, Samir. Logística de transporte internacional: veículo prático de competitividade (2ª. Ed.). São Paulo: Aduaneiras, 2004.

_____; MENDONÇA, Paulo C.C. Transportes e seguros no comércio exterior (2ª ed.). São Paulo: Aduaneiras, 2000.

LUNARDI, Ângelo Luiz. Condições Internacionais de Compra e Venda: Incoterms 2000 (2ª. ed.). São Paulo, Aduaneiras, 2002.

MOURA, Geraldo Bezerra de. Curso de Direito Comercial (2ª. ed.). São Paulo: Companhia Forense, 2001.

RODAS, João Grandino (coord.). Contratos internacionais (2ª ed.). São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1995.

VALIOTI, Zoi. Passing of Risk in international sale contracts: a comparative examination of the rules on risk under the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (Vienna 1980) and INCOTERMS 2000. September 2003.

Os autores:

Wagner Botelho Godinho

Bacharel em Engenharia Mecânica pela UFP

Pós-graduação em Engenharia Mecânica e Industrial pela UFSC

Mestrado em Marketing e Finanças pela FEA/USP

Professor de Negócios Internacionais do Centro Universitário Positivo - UnicenP; do MBA de Finanças Empresariais da Universidade Federal de Uberlândia – UFU; MBA Internacional da FEA/USP Ribeirão Preto

wgodinho@unicenp.edu.br

Victor Aurélio Antunes

Bacharel em Administração de Empresas

Pós-graduação em Gestão de Tecnologia de Informação

Bacharelado em Comércio Exterior do Centro Universitário Positivo - UnicenP

vicfac2@web.de