

TERMOS INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO – *INCOTERMS*[®]: COMPARATIVO 2010 E 2020 E VIABILIDADE DO GRUPO D NAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS.

Mara Cristina Torres (FATEC “MINISTRO RALPH BIASI”)

mara.torres@fatec.sp.gov.br

MARICÊ LEO SARTORI BALDUCCI (FATEC “MINISTRO RALPH BIASI”)

marice.balducci@fatec.sp.gov.br

RESUMO

O presente artigo tem o objetivo de estudar os termos técnicos que regem as operações de comércio internacional, denominados de *Incoterms*[®], publicados pela Câmara Internacional de Comércio (CCI). Com ênfase nas últimas duas edições, será elaborado um comparativo entre 2010 e 2020 e o estudo da viabilidade de uso dos termos do Grupo D da edição de 2020 nas importações brasileiras do ponto de vista da legislação local. A metodologia utilizada para realização desse artigo foi revisão bibliográfica e material disponível em meios eletrônicos. Como resposta ao problema, verificou-se situações conflitantes entre os *Incoterms*[®] edição 2020 do Grupo D e a legislação brasileira para importações.

PALAVRAS-CHAVE: *Incoterms*[®], Comércio Internacional, DDP, Câmara Internacional de Comércio (CCI).

ABSTRACT

This article aims to study the technical commonly used in the international commerce, which are called Incoterms[®], published by the International Chamber of Commerce (ICC). Emphasizing the last two editions, a comparison between 2010 and 2020 will be done and the study of possibility in using the terms on “Group D” on the 2020’s edition in Brazilian importation from the point of view of local legislation. The methodology used to carry out this article was a bibliographic review and material available in electronic media. In response to the problem, it was found that there are conflicting situations between the Incoterms[®] 2020 on “Group D” and the Brazilian legislation regarding importation.

Keywords: *Incoterms*[®], International Commerce, International Chamber of Commerce (CCI)

1. INTRODUÇÃO

Diante da globalização da economia, as relações internacionais estabelecem-se de forma irreversível incrementando o comércio internacional. A internacionalização das empresas pode trazer melhor sustentabilidade para os negócios locais através do aumento de sua lucratividade, maior visibilidade de seus produtos e fortalecimento da marca tanto nacional como internacionalmente.

Operar em negócios internacionais exige dos envolvidos conhecimento e análise dos aspectos econômicos, sociais, políticos, culturais e geográficos específicos do país com o qual se está comercializando. A combinação desses cenários e sua análise imprimem aos envolvidos condições de compreender possíveis riscos envolvidos e em que parte do processo podem ocorrer e com isso definir o melhor momento de transferência de riscos e custos da mercadoria a fim de minimizar possíveis ameaças.

E, é neste cenário de entendimento de direitos e obrigações em um contrato internacional que este artigo pretende apresentar um comparativo dos International Commercial Terms (Incoterms®) nas duas últimas versões e abordar as características do grupo “D” dos Incoterms® na problematização: “Apesar da internacionalização, o uso dos Incoterms® do Grupo “D” nas importações brasileiras é viável?”

De acordo com o site “Aprendendo a Exportar”, os Incoterms® servem para definir, dentro da estrutura de um contrato de compra e venda internacionais, os direitos e obrigações recíprocas do exportador e do importador, estabelecendo um conjunto padrão de definições e determinando regras e práticas neutras. Os Incoterms® têm esse objetivo, uma vez que se trata de regras internacionais, imparciais, de caráter uniformizador, constituindo toda a base dos negócios internacionais e objetivando promover sua harmonia. Na realidade, não impõem e sim propõem o entendimento entre vendedor e comprador quanto às tarefas e custos necessários para deslocamento da mercadoria do local onde é elaborada até o local de destino final.

2. EMBASAMENTO TEÓRICO

Para desenvolvimento deste artigo foi realizado um estudo bibliográfico com consulta de livros, revistas e jornais eletrônicos, assim como sites voltados para área de comércio exterior demonstrando a importância de se atualizar os conhecimentos dos Incoterms® para sua correta aplicação.

Em um contexto globalizado, onde os mercados estão cada vez mais integrados e as empresas dependem de compras e vendas externas, seja porque não são autossuficientes, por escassez de insumos local ou ainda por falta de tecnologia, Ballou (2008) considera que a logística permite uma região geográfica explorar suas vantagens competitivas sobre outras regiões sem acesso a determinados tipos de produtos, permitindo com que seu produto seja competitivo com qualquer outro país. Dentro dessa mesma linha, Cignacco (2009), menciona que, quando se desenvolvem operações externas, todos os esforços e recursos não se concentram somente no mercado nacional, diminuindo, dessa maneira, os efeitos oscilatórios relativos ao mercado interno que podem afetar o negócio.

Outro ponto a considerar, é a visão de Soares (2004) de que a internacionalização é um investimento que possibilita à empresa ganhos de competitividade e de escala inclusive para concorrer melhor no mercado interno. A internacionalização proporciona as empresas atingirem a missão da logística, que Ballou (2006) define como sendo “... tornar disponíveis

produtos e serviços no tempo, no lugar, na forma e nas condições desejadas, do modo mais lucrativo ou menos dispendioso para as cadeias de suprimentos”, assim sendo a logística é uma ferramenta essencial para a realização do comércio exterior, tanto na importação como na exportação. Podemos dizer que é uma cadeia de fluxos de procedimentos utilizada na internacionalização, a diferença é o tamanho do fluxo de processos. É válido ressaltar que David e Stewart (2010), mencionam que:

A logística internacional atua de modo paralelo para fornecedores e clientes estrangeiros.

Ela inclui outras atividades, como liberação na alfândega, controle de documentos e embalagem internacional, porém sua principal função se concentra no movimento físico das mercadorias: dos fornecedores para a empresa e da empresa para os clientes. O fato de as mercadorias estarem em território internacional faz com que realizar essas atividades seja uma tarefa muito mais complexa.

Devido a essa complexidade o processo de internacionalização de uma empresa precisa acontecer de forma consciente, planejada, com domínio das regras do comércio exterior. Conhecer e analisar fatores culturais, políticos bem como a legislação local do país exportador e importador para uma tomada de decisão certa, identificando assim o melhor caminho a ser percorrido. Os negociadores internacionais devem ser persistentes, visando obter um vínculo duradouro. A negociação internacional é o processo de comunicação de mão dupla cujo objetivo é chegar a um acordo mútuo sobre necessidades e opiniões divergentes, Cunha (apud Martinelli, Ventura e Machado, 2004) nos diz que a negociação só pode ser considerada bem-sucedida quando ambas as partes acreditarem que ela atendeu suas necessidades ou atingiu seus objetivos, lidando com as diferenças culturais e costumes que são essenciais para se chegar a um bom acordo.

Outro ensinamento de David e Stewart (2010) é que:

Sempre que um exportador vende mercadorias para uma empresa estrangeira, seja por meio de um intermediário, como um agente, ou distribuidor, seja diretamente para o importador, algumas etapas devem ser vencidas até que as mercadorias cheguem ao cliente:

- Liberação das mercadorias para exportação
- Organização do transporte das mercadorias entre exportador e importador, geralmente utilizando-se vários meios de transporte
- Liberação na alfândega do país importador

Os termos de comércio empregados nos contratos de venda determinam quais dessas etapas cabem ao exportador e quais cabem ao importador. Em uma remessa internacional há alguns aspectos, e dividir todas as tarefas entre exportador e importadora a cada remessa seria algo absurdo. Além disso, seria praticamente impossível prever tudo que poderia dar “errado” durante o transporte e determinar, no momento do contrato, qual das partes deveria se responsabilizar por um eventual incidente.

Keedi (2015) acrescenta que, para que as transações dos negócios internacionais não sejam realizadas com termos particulares de cada país, foi criado um conjunto de termos uniformes internacionais para facilitar o comércio e evitar problemas de entendimento. Com a necessidade de uniformizar as regras, a Câmara de Comércio Internacional de Paris, doravante referenciada de CCI estabeleceu uma padronização por meio de termos.

Esses termos, ou International Commercial Terms (Incoterms®) explicam um conjunto de regras mais comumente usados no comércio internacional, compostos por três letras, que podem ser traduzidas como termos, condições ou expressões do comércio internacional, como colocado por Cretella Neto (2010):

INCOTERMS® designa um conjunto de definições comerciais padrão (standard trade definitions), ou cláusulas-padrão (standard

clauses) empregadas, principalmente, em contratos comerciais internacionais, cuja finalidade é definir de modo preciso as obrigações dos contratantes nessas transações.

Keedi (2015) Também defende que, ao se utilizar esses termos, as partes reduzem as incertezas inerentes às transações internacionais: práticas comerciais e interpretações diferentes de um país relativamente a outro. Assim, ainda que facultativos, pois não impõem, mas sim propõem o entendimento entre as partes, são cláusulas padronizadas e reconhecidas, disciplinando a entrega dos bens e não a transferência de propriedade entre comprador e vendedor. Portanto, é uma cláusula de contrato e não um contrato.

A divisão dos termos diferencia a menor responsabilidade e custo do comprador até a menor responsabilidade e custo do vendedor.

Na opinião de Martins (2007), com o uso dos Incoterms® as partes têm a possibilidade de estabelecer, com precisão, a divisão de tarefas, custos e riscos envolvidos na entrega de mercadorias e Keedi (2015) complementa que, deve-se determinar um local de entrega da mercadoria para que fique claro o ponto onde ocorrerão essas transferências.

Considerando o momento da transferência de risco e custo, David e Stewart (2010) considera que:

A escolha de um Incoterms® depende tanto da estratégia adotada pela empresa exportadora como, de alguma forma, dos parâmetros a seguir:

- Tipo de produto comercializado – Muitos setores (de commodities) preferem alguns termos de comércio específicos a outros.
- Método de embalagem - as mercadorias transportadas em navios ou barcaças sejam comercializadas segundo Incoterms® diferente daquele utilizados para mercadorias containerizadas, que usam vários tipos de transporte.
- Capacidade de ambas as partes de realizar as tarefas relacionadas à exportação
- Grau de confiança de uma parte em relação à outra

3. DESENVOLVIMENTO DA TEMÁTICA

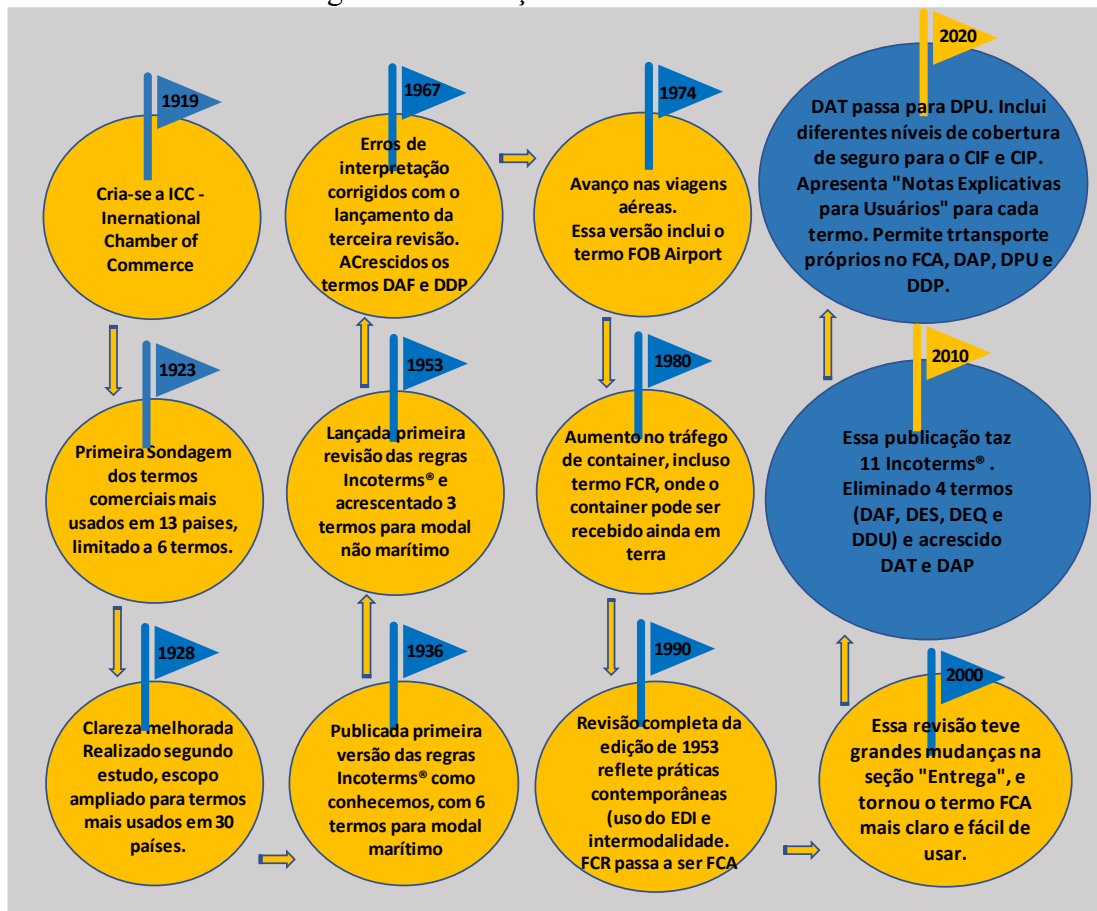
Em 1936, a Camara Internacional de Comércio, após sondagens dos termos mais comumente usados em alguns países, lança a primeira versão de um conjunto padronizado de 06 Termos de Comércio Internacional” Incoterms®.

Nas revisões, participam as CCI locais dos países que desejam fazer parte do processo com sugestões. Essas revisões são bastante complexas, e, para a de 2020, a CCI formou em 2016 um grupo de oito especialistas de todo o mundo para finalizar a atualização das regras dos Incoterms® 2020. Com isso, o grupo de redação reuniu-se várias vezes nos últimos três anos para propor, discutir e analisar mais de 3.000 comentários propostos pelos comitês locais das CCI.

Essas revisões não têm uma periodicidade padrão, porém desde 1980 os Incoterms® tem sido revisado a cada 10 anos, refletindo tanto melhorias como adaptações as práticas de cada época.

A versão de 1936 contemplou somente termos para o transporte marítimo, e passou por oito revisões: 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 e 2020. A Imagem 1 elucida as principais mudanças de cada revisão.

Imagem 1 – Evolução Histórica dos Incoterms®



Fonte: Adaptada da Câmara de Comércio Exterior (tradução livre)

3.1 Incoterms® 2010

Em 1.º de janeiro de 2011 entrou em vigor a versão Incoterms® 2010, que, em relação a versão anterior ficou mais simples, eliminando quatro termos e incluindo dois (como mostra a Imagem 2), reduzindo de treze para onze o número dos Incoterms®.

Imagem 2 – Alterações dos Incoterms na versão 2010

Incoterms® <i>não recepcionados</i> na versão 2010	Incoterms® <i>recepcionados</i> na versão 2010
DAF (Entregue na Fronteira)	DAT (Entregue no Terminal)
DES (Entregue no Navio)	
DEQ (Entregue no Cais)	
DDU (Entregue Direitos Não Pagos)	DAP (Entregue no Local)

Fonte: Autora

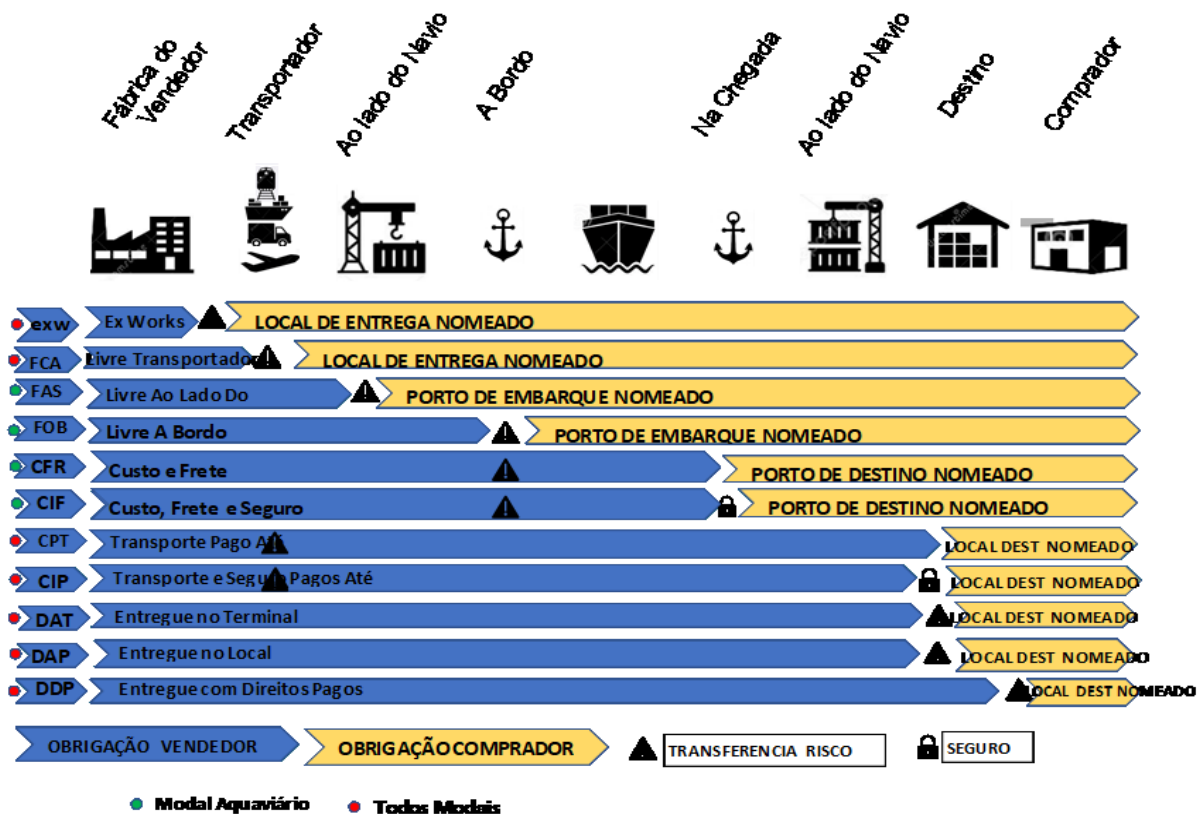
Estes 11 termos, conforme nos explica Keedi (2015) são apresentados na menor ordem de risco e custos da visão do exportador para o importador, aumentando os riscos e custos conforme se passa de um termo a outro EXW (Posto Fábrica), FCA (Livre Transportador), FAS (Livre no Costado do Navio), FOB (Livre a Bordo do Navio), CPT (Transporte Pago Até), CFR (Custo e Frete), CIP (Transporte e Seguros Pagos Até), CIF (Custo, Seguro e Frete), DAT (Entregue no Terminal), DAP (Entregue no Local) e DDP (Entregue com Direitos Pagos). Os Incoterms® 2010 estão representados na Imagem 3.

Importante lembrar que, nessa revisão houve mudança no local de entrega da mercadoria, ou seja, o exato momento da transferência do risco do vendedor ao comprador nos termos FOB, CFR e CIF que deixa de ser na amurada do navio para ser a bordo do navio, evitando erros de interpretação.

De fato, Vieira (2002), corrobora que “amurada do navio” perde sua precisão em casos de transporte de cargas containerizadas ou “roll-on roll-off”, pois nestes casos não há separação entre as operações de carregamento e estiva (e/ou descarregamento e desestiva) como no transporte de carga geral.

As versões 2000 e anteriores continuam valendo, e podem ser aplicadas desde que haja vontade manifesta das partes envolvidas.

Imagem 3 - Grupos dos Incoterms® – Versão 2010



Fonte: Adaptado de Bansal

3.2 Incoterms® 2020

Os Incoterms® 2020 trazem como principal novidade a clareza e facilidade na interpretação para aplicação dos termos, também formulou ajustes de alguns termos.

De acordo com a CCI, algumas mudanças importantes são;

- Introduction to Incoterms® 2020 (Introdução) é mais detalhada, com o objetivo de melhor explicar o que Incoterms® 2020 fazem ou não podem fazer, explica como escolher o termo correto para cada contrato e demonstra as mudanças principais em relação aos Incoterms® 2010.

- As Notas Explicativas para os Usuários (Explanatory notes for users) substituem as Notas de Orientação (Guidance Notes) e voltam a fazer parte dos Incoterms® como ocorria antes da versão 2010. Alocadas no início de cada termo, explicam com detalhes sobre sua aplicabilidade, transferência do risco e como os custos são repartidos entre as partes.

- Inclusão no Incoterms® FCA de opção para as partes acordarem na emissão de conhecimento de embarque a bordo (ON Board) de modo as partes poderem atender à exigência de alguns bancos, mesmo quando o vendedor não é responsável pelo carregamento do navio.

Para complementar, a Imagem 4 faz um comparativo entre as versões 2010 e 2020 de algumas modificações.

Imagem 4 – Quadro comparativo Versão 2010 x 2020

2010		2020
O usuário tinha que olhar vários artigos dentro de cada regra para ver quem suportava qual custo	Determinando custos	Todos os custos alocados para cada regra particular do incoterms estão agora listados para o vendedor e para o comprador separadamente
As duas regras que impõem requisitos de seguro - CIP e CIF - exigiam que o vendedor obtivesse cobertura de seguro para o benefício do comprador em um nível mínimo, cobrindo uma série de riscos padrão listados	Cobertura de seguro	O status quo de cobertura mínima permanece em vigor para o CIF, mas o requisito default de seguro do CIP mudou para uma cobertura mais ampla de "todos os riscos"
A nota de orientação para DTA (entregue no terminal) definia entregue no terminal designado no porto ou no local de destino	Regras do grupo "D"	O DAT passou a ser denominado DPU (entregue no local descarregado), enfatizando que o local de destino pode ser qualquer local e não apenas um "terminal"
Transporte realizado por terceiros	Incoterms® FCA, DAP, DDP e DPU	Transporte pode ser realizado por terceiros ou por meios próprios do vendedor ou do comprador

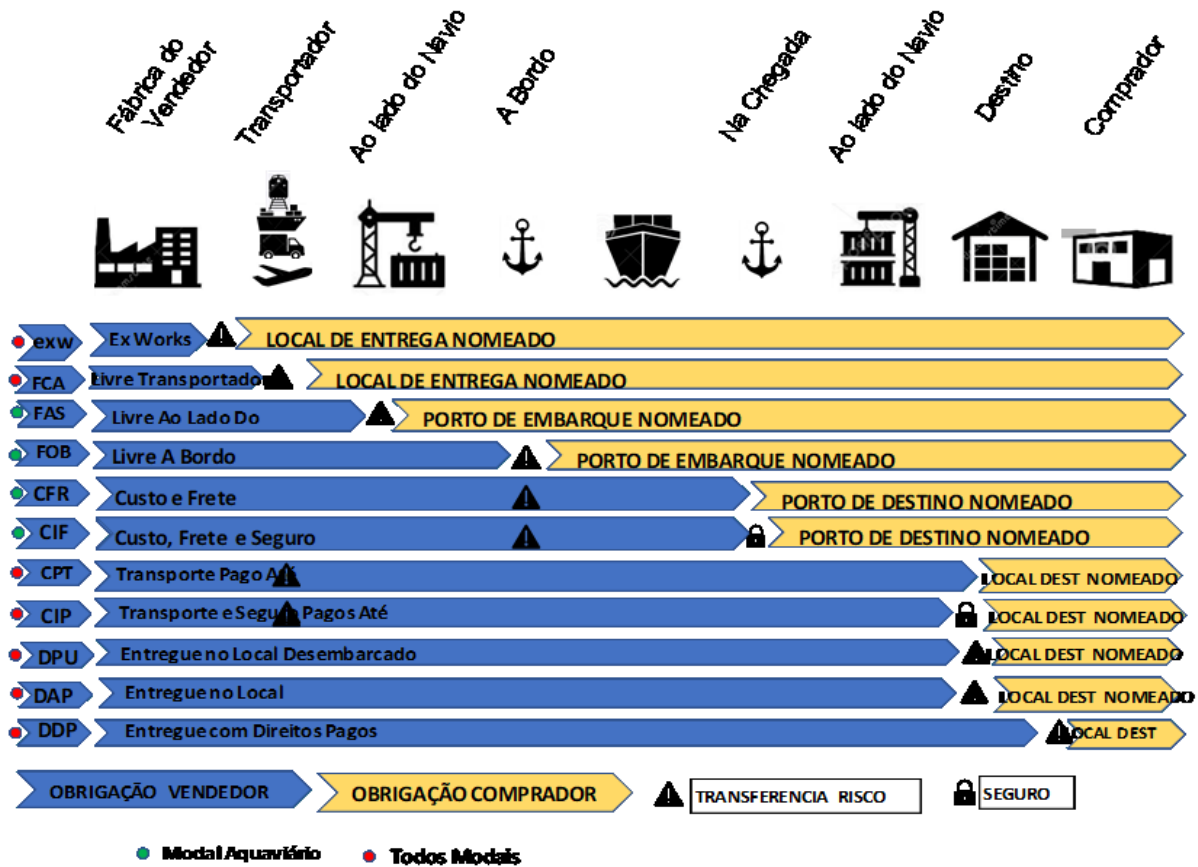
Fonte: adaptada da Academia CCI (tradução livre)

A declaração do Secretário-Geral, John W.H. Denton demonstra de forma clara os propósitos da edição Incoterms® 2020;

"As regras do Incoterms® 2020 fazem os negócios funcionarem para todos, facilitando anualmente trilhões de dólares no comércio global. Ajudam os importadores e exportadores de todo o mundo a entender suas responsabilidades e evitar mal-entendidos dispendiosos, as regras formam o idioma das transações internacionais de vendas e ajudam a criar confiança em nosso valioso sistema de comércio global"

Os 11 Incoterms® da versão 2020, estão demonstrados na Imagem 6.

Imagem 6 - Grupos dos Incoterms® – Versão 2020



Fonte: Adaptada da Câmara de Comércio Exterior (tradução livre)

Desta forma, após a contextualização das alterações nas duas últimas décadas, passamos a seguir a analisar as questões legais internas do Brasil e suas consequências.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Apesar dos dispositivos internacionais de uniformização das normas aplicáveis aos contratos internacionais, é necessário analisar as leis internas brasileiras sobre o assunto.

A respeito disso, a Resolução Camex nº 16/2020, fundamenta a utilização e validade dos Incoterms® 2020 dispondo que:

“nas exportações e importações brasileiras, serão aceitas quaisquer condições de venda praticadas no comércio internacional (International Commercial Terms – Incoterms) discriminados pela International Chamber of Commerce (ICC) em sua Publicação nº 723-E, de 2020), desde que compatíveis com o ordenamento jurídico nacional e sejam referenciadas nos documentos e registros de controle dos órgãos da Administração Federal”.

E, complementa no Artigo 3º:

“A utilização das condições de venda previstas nesta Resolução não modifica as responsabilidades legais das pessoas envolvidas nas operações de exportação e de importação perante as autoridades administrativas”.

Em função do conteúdo dessa Resolução, e para responder à pergunta deste artigo, foi analisado os termos do Grupo D dos Incoterms® 2020 para verificar a viabilidade de aplicação em importações brasileiras. Os termos que pertencem a esse grupo são:

DPU – Entregue Local Desembarcado

DAP – Entregue no Local

DDP - Entregue com Direitos Pagos

DPU (Entregue no Local Desembarcado) - O vendedor assume todos os riscos envolvidos em levar e descarregar as mercadorias no local de destino designado. O vendedor não tem obrigação de despachar as mercadorias na importação nem de pagar qualquer imposto de importação ou de cumprir qualquer formalidade aduaneira na importação.

Recepcionado pela primeira vez nos Incoterms® 2020, este termo necessita de ajustes no sistema informatizado brasileiro que processo o desembaraço e despacho aduaneiro. Enquanto essa atualização não ocorre, a Secretaria de Comércio Exterior informou (Notícia Siscomex Exportação nº 01/2020) que foi incluído na tabela do Sistema de Comércio Exterior (Siscomex) o termo DPU, sendo mantido o termo “DAT: Entregue no Terminal”.

Apesar do termo DAT não ter sido recepcionado nos Incoterms® 2020, a Coordenação Geral de Administração Aduaneira (COANA), através da Notícia Siscomex Importação nº09/2020 informou que:

“enquanto o Siscomex Importação não for adaptado para utilização do INCOTERMS® DPU, a Declaração de importação, neste caso, deve ser preenchida com o INCOTERMS® DAT e o detalhamento deve ser feito no campo “Informações Complementares””

Dessa forma o Incoterms® DPU poderá ser utilizado.

DAP (Entregue no Local) - O vendedor assume todos os riscos envolvidos para levar as mercadorias até o local de destino designado ou até um ponto dentro deste local, e o vendedor não é obrigado a descarregar as mercadorias do meio de transporte de chegada. Nas notas explicativas do DAP, o vendedor não tem obrigação de liberar as mercadorias na importação nem de pagar direitos de importação ou cumprir formalidades aduaneiras na importação, sendo de responsabilidade do comprador.

Este termo foi incluso nos Incoterms® em 2010 e importante ressaltar que os riscos de qualquer perda que possa ocorrer enquanto as mercadorias se encontram retidas no porto ou aeroporto de entrada no país de destino é de responsabilidade do comprador.

DDP (Entregue com Direitos Pagos) - O vendedor assume todos os riscos envolvidos para levar as mercadorias até o local de destino designado ou, se acordado, até o ponto dentro desse local. Nas notas explicativas do DDP o vendedor é obrigado a liberar as mercadorias na importação e pagar qualquer imposto de importação e cumprir com as formalidades aduaneiras. Este termo impõe ao vendedor o nível máximo de obrigações dentre todas as regras dos Incoterms®.

No tocante a legislação aduaneira, uma das etapas do desembaraço aduaneiro é o recolhimento dos impostos. No Brasil, pelo fato do vendedor estrangeiro não dispor de registro no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), não consegue recolher impostos junto à Receita Federal Brasileira, inviabilizando as condições legais para desembaraçar mercadorias para entrada no País.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Comparando as revisões dos Incoterms® de 2010 e 2020, pode-se notar que, a CCI, desde sua criação em 1919, traz grandes contribuições para o crescimento do comércio internacional e o desenvolvimento da economia global. Para termos uma ideia da complexidade a CCI abrange cerca de 45 milhões de empresas e associações empresariais em mais de 100 países.

Como exemplo das contribuições podemos citar os Incoterms® que facilitaram o comércio internacional minimizando os litígios e contribuindo para abertura de mercados. Outro fato marcante é que a CCI é considerada a voz do setor privado nas organizações internacionais, uma das poucas associações globais a obter o status de observadora da ONU.

Considera-se que se respondeu adequadamente à pergunta proposta, uma vez que a escolha de uma das regras do Grupo D dos Incoterms® 2020 pode ser uma boa opção para importadores com pouca experiência no comércio internacional ou sem especialistas na área que conheçam o processo logístico internacional. Apesar da contribuição dos Incoterms® é necessário lembrar que esses se relacionam com legislações específicas e singulares dos países envolvidos no processo de importação. Faz-se necessário, dessa forma, conhecer também a legislação do país local a fim de se evitar multas oriundas de infrações à essa legislação ou ainda custos extras de armazenagem em portos ou aeroportos, ruptura de estoque devido a atraso no desembaraço ou ainda mercadorias deteriorarem.

No que concerne a utilização nas importações suportadas pelo Grupo D da edição 2020, os termos DPU (Entregue no Local Desembarcado) e DAP (Entregue no Local) podem ser utilizados pois não envolve pagamento de impostos no país de destino.

Por outro lado, o termo DDP (Entregue com Direitos Pagos) não pode ser utilizado em função da legislação brasileira, especificamente a que trata do regime tributário.

Considera-se, também, que o estudo foi de grande relevância na formação acadêmica do autor deste estudo, em função da abrangência do conhecimento através do aprofundamento teórico e o assunto ser atual.

Resumindo, essas informações fornecem introspecções importantes e sugerem que há necessidade constante de aprimoramento no estudo dos termos, conhecimento da legislação local e diálogo com a outra parte do contrato.

REFERÊNCIAS

APRENDENDO A EXPORTAR. **INCOTERMS**. Disponível em:

<http://www.aprendendoaexportar.gov.br/index.php/negociando-com-importador/incoterms>.

Acesso em 15 abr 2021.

BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. São Paulo: Atlas, 2008.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos**. Porto Alegre: Bookman, 2006.

CAMEX - Câmara de Comércio Exterior. Resolução Camex nº 16/2020. Dispõe sobre Incoterms e estabelece que nas exportações e importações brasileiras serão aceitas quaisquer condições de venda praticadas no comércio internacional, desde que compatíveis com o ordenamento jurídico nacional. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p.18, 18 mar 2020. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-16-de-2-de-marco-de-2020-248564145>. Acesso em 07 mai 2021.

CIGNACCO, Bruno Roque. **Fundamentos de comércio internacional para pequenas e médias empresas**. São Paulo: Saraiva, 2009.

CRETELLA NETO, José. **Contratos internacionais do comércio**. Campinas: Millenium, 2010.

CUNHA, C.N. **Análise jurídica dos Incoterms**. 2013. 55p Dissertação (Especialista em Direito Internacional, pelo curso de especialização “O Novo Direito Internacional”) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, RS, 2013.

DAVID, Pierre; STEWART, Richard. **Logística internacional: Gestão de operações de Comércio Internacional. Tradução de Laís Andrade**. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

ICC ACADEMY – International Chamber Of Commerce. **Incoterms® 2020 vs 2010: what’s changed?** Disponível em: <https://icc.academy/incoterms-2020-vs-2010-whats-changed/>. Acesso em 25 mar 2021.

ICC BRASIL – **Quem somos?** Disponível em: <https://www.iccbrasil.org/quem-somos/icc-brasil/>. Acesso em 25 mar 2021

MARTINS, Adler. **Veja o que não pode faltar no contrato de compra e venda**. Revista eletrônica Consultor Jurídico, 28 de novembro de 2007, 0h01min. Disponível em: http://www.conjur.com.br/2007-nov-28/veja_quais_clausulas_nao_podem_faltar_contratos. Acesso em: 17 mar. 202.

KEEDI, S. **ABC do Comércio Exterior, Abrindo as Primeiras Páginas**. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

KEEDI, Samir. “**Incoterms® 2020 – feliz e infeliz (estudar e estudar)**”. 09 abr 2021.
Disponível em: <https://blogdosamirkeedi.com.br/?p=3928>. Acesso em 13 abr 2021.

SOARES, C. C. **Introdução ao Comércio Exterior: Fundamentos Teóricos do Comércio Internacional**. São Paulo: Saraiva, 2004.

"O conteúdo expresso no trabalho é de inteira responsabilidade do(s) autor(es)."