



NOTAS ATUAIS SOBRE OS INCOTERMS 2020, MODAIS DE TRANSPORTE E TRIBUNAIS ARBITRAIS INTERNACIONAIS



CLÁUDIO LUIZ GONÇALVES DE SOUZA

"Este livro foi elaborado exatamente com o propósito de apresentar noções básicas e elementares sobre as funções e aplicabilidade dos INCOTERMS em sua nova versão 2020 da CCI, assim com referenciar os modais de transporte que comumente são utilizados no exercício das atividades do comércio exterior e, por fim, expor de forma sintética os principais Tribunais de Arbitragem especializados em demandas concernentes aos negócios perpetrados no âmbito da sociedade internacional contemporânea."



PAPEL
JURÍDICO

ISBN: 978-65-86670-00-4

9786586670004



Cláudio Luiz Gonçalves de Souza

**NOTAS ATUAIS SOBRE OS INCOTERMS 2020,
MODAIS DE TRANSPORTE E TRIBUNAIS
ARBITRAIS INTERNACIONAIS**

1^a Edição

2020





Editora Papel Jurídico

www.papeljuridico.com/editora

contato@papeljuridico.com

© Copyright: Editora Papel Jurídico

Autor: Cláudio Luiz Gonçalves de Souza

Capa: Lucas Borges Santos

Diagramação: Philipe Barcelos de Oliveira

SOUZA, Cláudio Luiz Gonçalves de.

Notas Atuais sobre os INCOTERMS 2020, modais de transporte e tribunais arbitrais internacionais [recurso eletrônico] / Cláudio Luiz Gonçalves de Souza - 1ª ed. - Contagem: Papel Jurídico, 2020.

62 páginas

ISBN: 978-65-86670-00-4

1. Direito 2. Direito Econômico Internacional

CDD 341.75

SUMÁRIO

CAPÍTULO I - DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO INCOTERMS.....	8
CAPÍTULO II - DA APLICABILIDADE DOS INCOTERMS NO COMÉRCIO INTERNACIONAL DOMÉSTICO.....	14
CAPÍTULO III - DOS INCOTERMS 2020.....	17
CAPÍTULO IV - DOS MODAIS E CONHECIMENTOS DE TRANSPORTES INTERNACIONAIS.....	27
CAPÍTULO V - DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO SISTEMA ARBITRAL.....	35
CAPÍTULO VI - OS CONCEITOS DE NEGOCIAÇÃO, MEDIAÇÃO, CONCILIAÇÃO E ARBITRAGEM.....	42
CAPÍTULO VII - DA CÂMARA DE ARBITRAGEM DA UNCITRAL.....	46
CAPÍTULO VIII - A CÂMARA DE ARBITRAGEM DA CORTE PERMANENTE DE HAIA.....	48
CAPÍTULO IX - DA CÂMARA DE ARBITRAGEM DA CCI - CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL.....	51
CAPÍTULO X - DA CORTE DE LONDRES DE ARBITRAGEM INTERNACIONAL.....	53
CAPÍTULO XI - A CÂMARA DE ARBITRAGEM DO CENTRO INTERNACIONAL PARA O ESTABELECIMENTO DE DISPUSTAS DO INVESTIMENTO.....	55
CAPÍTULO XII - A CÂMARA DE ARBITRAGEM DA ORGANIZAÇÃO DE ARBITRAGEM DA PROPRIEDADE INTELECTUAL DO MUNDO E CENTRO DE MEDIAÇÃO.....	56
CAPÍTULO XIII - A CÂMARA DE ARBITRAGEM DA INTERNET CORPORATION PARA NOMES E NÚMEROS ATRIBUÍDOS.....	58

PREFÁCIO

As relações comerciais internacionais no mundo contemporâneo encontram-se cada vez mais estreitadas pela facilidade de movimentação de bens, mercadorias, veículos e pessoas; assim como em face do próprio dinamismo do fluxo comercial num mercado globalizado.

Não obstante, em toda relação jurídica, mormente na sociedade internacional do comércio, existe a necessidade da imposição de regras claras e efetivas que possam nortear, regular e dirimir as tratativas comerciais, seja entre os entes do direito internacional público ou privado.

A despeito da sedimentação da Organização Internacional do Comércio – OMC, constituída para resolver as eventuais demandas e querelas entre os países signatários e que integram a atual sociedade internacional; a inexistência de um Tribunal Supranacional com poderes mais amplos para solver eventuais problemas e/ou disputas comerciais nas demandas internacionais, exige a constante atualização da denominada “Nova Lex Mercatoria”; assim como de Tribunais Arbitrais que possam resolver os conflitos comerciais, em especial entre os entes de direito internacional privado, ou seja, sociedades empresárias de diferentes países em operações comerciais internacionais.

Em face disso, a sociedade internacional encontra-se em constante aprimoramento das suas normas, daí a necessidade de atualização dos INCOTERMS – Termos Internacionais do Comércio, para a perfeita harmonização das relações comerciais entre as inúmeras empresas exportadoras e importadoras.

Com efeito, os indigitados termos internacionais do comércio têm importância significativa, na medida em que representam uma linguagem universal em termos de comércio internacional. Malgrado a incontestável relevância dessa linguagem universal que, por sua vez, facilita a contratação entre empresas de nacionalidades diferentes, devemos ressaltar ainda que a utilização inadequada dos INCOTERMS podem envolver riscos significativos à parte que não tem conhecimento e domínio completo de todos os aspectos de sua abrangência e reflexos, porquanto destas cláusulas defluem os riscos e responsabilidades que o exportador e o importador estarão assumindo em seus negócios comerciais.

Dentro dessa linha de raciocínio, a versão publicada em 2020 demonstra como aspecto positivo, uma apresentação bem mais simples, clara e objetiva das onze modalidades que agora o definem.

Insta esclarecer que, o que motivou e ainda motiva o uso dos INCOTERMS é a compreensível diversidade das formas de comerciar entre os diversos países de culturas, hábitos, costumes, aspectos políticos e até mesmo religiosos e, principalmente, de legislações diferentes.

Referida diversidade gera muitas disputas comerciais que, muitas vezes, podem redundar em ações na justiça; sendo que a maioria das disputas ocorre por desconhecimento ou falta de assessoramento no momento de se definir a contratação e as responsabilidades das partes.

É certo que esses litígios e disputas implicam, como consequência, na elevação do custo de aquisição dos bens e/ou mercadorias, assim como diminuem a margem de lucro das partes, de acordo com o lado em que estejam definidas no contrato.

Sendo assim, torna-se também importante salientar que o correto uso dos INCOTERMS vem sintetizar as matérias relativas aos direitos e obrigações das partes no contrato, mormente em relação à transferência da propriedade da mercadoria, sua efetiva tradição, bem como os custos e riscos inerentes às operações internacionais.

Contudo, ainda que os INCOTERMS sejam empregados de forma correta e devida, não é afastada a hipótese de uma disputa decorrente de um desentendimento nas relações internacionais do comércio. Daí a importância da definição e constituição de um Tribunal de Arbitragem Internacional.

Com fulcro nesses aspectos, é que procuramos de forma bastante singela e objetiva, apresentar alguns breves comentários acerca da versão dos INCOTERMS que entrou em vigor a partir de 01 de janeiro de 2020, assim como acerca de algumas regras basilares de solução de disputas, estabelecidas pelos principais Tribunais de Arbitragem constituídos na atual sociedade internacional que, por seu turno, trata-se de Tribunais especializados visando a solução das controvérsias internacionais.

Pretende-se, por meio desse modesto opúsculo, disponibilizar mais uma fonte de pesquisa e auxílio aos profissionais e sociedades empresárias que atuam no comércio internacional a escolher e interpretar as “cláusulas preço” conhecidas como INCOTERMS e que, da sua parte, revelam importante fonte do direito consuetudinário mercantil internacional e da “Nova Lex Mercatoria”.

O autor.

CAPÍTULO I

DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO INCOTERMS

Inicialmente torna-se importante esclarecer que, historicamente, os comerciantes da Europa Medieval desenvolveram um sistema jurídico denominado de “Lex Mercatoria” que, por sua vez, foi adotado com o fito de regular as relações comerciais realizadas entre os comerciantes e marinheiros de todos os países do mundo civilizado até o final do século XVII.

Com efeito, as regras comerciais estabelecidas nos termos da “Lex Mercatoria” não eram determinadas ou impostas por nenhuma autoridade internacional centralizada; mas desenvolveu-se a partir das práticas, usos e costumes dos próprios mercadores que, por seu turno, criavam os princípios, regras e fundamentos com o propósito de regular seus negócios e transações comerciais.

Indigitado conjunto de regras que era comum aos comerciantes europeus medievais, apenas carreando algumas pequenas diferenças locais, acabaram por influenciar o direito empresarial e mercantil moderno, como por exemplo, a adoção de instituições mediadoras, procedimentos arbitrais, a escolha de árbitros especialistas para a solução dos conflitos, demandas e querelas, bem como a definição da lei aplicável a cada caso. Desse modo, a “Lex Mercatoria” buscava refletir os usos e costumes comerciais, assim como sedimentar a boa prática mercantil entre as partes envolvidas.

Nessa esteira, muitos foram os princípios e regras concernentes à “Lex Mercatoria” que foram, por conseguinte, inseridos aos Códigos Comerciais e Civis de muitos países, a partir do limiar do século XIX.

Não obstante, durante o correr do ano de 1919, ocorreu a criação da “Câmara de Comércio Internacional” na Europa, com sua sede na cidade de Paris, na França, com o objetivo precípua de recriar uma “Nova Lex Mercatoria”, conquanto os comerciantes e negociantes daquela época estivessem muito insatisfeitos com a ausência ou falta de adequação das leis nacionais em face das atividades práticas do comércio internacional.

Isso aconteceu porque os indigitados Códigos Comerciais, por meio das suas disposições legais, perderam muitos princípios e preceitos de caráter cosmopolita, afastando-se das realidades mercantis internacionais e refutados diversas vezes, quando considerados meros costumes comerciais de natureza local.

Nesse cenário, manifesta-se, então, a necessidade de retomar às normatizações e regramentos nas relações comerciais além das fronteiras políticas, porquanto o desejo e a prática do comércio internacional superaram as restrições e limites impostos pelas leis nacionais.

Destarte, foi durante esse momento histórico, de renovação da “Nova Lex Mercatoria”, em que surgem as suas principais fontes formais representadas pelos contratos-tipo; as condições gerais de compra e venda; as leis uniformes, e também as fórmulas internacionais do comércio que passam a nortear os contratos estabelecidos para a exportação e a importação.

Com fulcro nesses acontecimentos, podemos afirmar, sem receio de cometer nenhum equívoco, que as relações comerciais estabelecidas na atual sociedade internacional são marcadas pela busca da informação e das oportunidades, assim como pela formalização contratual.

Sendo assim, as relações comerciais internacionais contemporâneas exigem a formatação de um contrato entre o exportador e o importador, seja para qualquer negócio; tornando-se necessária a fixação de fórmulas contratuais que visam, principalmente, fixar direitos e obrigações entre as partes contratantes.

Estas fórmulas contratuais foram entradas criadas no âmbito da Câmara de Comércio Internacional e, por seu turno, passaram a ser conhecidas e reconhecidas internacionalmente como INCOTERMS (sigla em inglês que significa “International Commercial Terms”) ou Termos Internacionais do Comércio, como são definidas e recepcionadas na legislação brasileira.

Da mesma sorte, referidas fórmulas contratuais, também são conhecidas como “condições de venda” ou “cláusula de preço”, uma vez que escolhido um dos INCOTERMS entre as partes contratantes, poderá o vendedor (exportador) agregar ao preço da mercadoria ou bem a ser exportado, os serviços que serão oferecidos e que comporão o valor total da venda.

Nessa linha de raciocínio, os INCOTERMS representam regras básicas, padronizadas, e que foram criadas pela International Chamber of Commerce (ICC - sigla em inglês), ou Câmara Internacional do Comércio (CCI - sigla em português), organismo internacionalmente reconhecido como encarregado de orientar os negócios internacionais; assim como dirimir e resolver eventuais conflitos, controvérsias e litígios, oriundos dos mais diversificados contratos de compra e venda, celebrados internacionalmente.

Destarte, os INCOTERMS passaram a ser utilizados no mundo todo para alinhar práticas comerciais e, com isso, evitar desentendimentos, desacordos e/ou erros de interpretação, bem como o litígio que tenha natureza relacionada a questões regionais de cada país. Para tanto, eles foram divididos em grupos, em consonância com as suas especificidades, quais sejam:

- Grupo E: os produtos são disponibilizados para o comprador nas instalações ou fábrica do vendedor;

- Grupo F: o transporte e a entrega do produto são feitos obrigatoriamente de acordo com as indicações do comprador;
- Grupo C: o vendedor se compromete a entregar o produto, porém não assume a responsabilidade por possíveis danos, extravios, perdas e/ou despesas não previstas que tenham origem em fatos ocorridos depois do embarque;
- Grupo D: a obrigação do transporte, da entrega e de todos os riscos envolvidos durante o processo fica totalmente a cargo do vendedor.

Seguindo esse entendimento, pode-se inferir que as referidas regras baseiam-se nas práticas comerciais mais correntes, estabelecidas nos diversos países que integram a atual sociedade internacional, bem como nos princípios gerais do Direito Internacional Público e Privado.

Historicamente, se deve destacar que a primeira edição dos INCOTERMS foi publicada no ano de 1936, e apresentava apenas 07 (sete) termos internacionais de comércio ou “cláusulas de preço”. No ano de 1953, ocorreu a primeira revisão dos INCOTERMS, com a inserção de 02 (dois) novos termos comerciais.

Em face do dinamismo das relações comerciais internacionais, duas outras revisões foram procedidas, ou seja, a segunda revisão ocorreu no ano de 1967 e a terceira revisão no ano de 1976.

Quatro anos mais tarde, isto é, no ano de 1980, foi editada a quarta revisão dos INCOTERMS, procedendo assim com a atualização das condições de venda, até então existentes e acrescentando 4 (quatro) novas cláusula preço, com o objetivo principal de atender às exigências sempre evolutivas das práticas internacionais do comércio.

Dessa forma, permaneceria em vigor a revisão de 1980 até o dia 30 de junho de 1990, oportunidade em que, no dia 1º de julho daquele mesmo ano, passou a vigorar a edição INCOTERMS de 1990, reduzindo de 14 para 13 as condições de vendas internacionais, com a abolição de duas modalidades (FOR/FOT e FOA), e introduzindo uma nova cláusula preço (DDU).

Insta esclarecer que os motivos que levaram a CCI a proceder com a revisão dos INCOTERMS no ano de 1990, foram adaptar, principalmente, os termos de comércio às novas práticas internacionais de comunicação, utilizando-se dos processamentos eletrônicos de dados (Electronic Data Interchange – DDI); rationalizar os em face das diversas modalidades de transporte que surgiram no mercado internacional; assim como otimizar os tecnicamente em decorrência dos novos processos de manuseio, embalagem, embarque, desembarque, despacho aduaneiro, dentre outros procedimentos ligados à dinâmica da movimentação de bens e mercadorias no comércio internacional.

No dia 1º de janeiro de 2000, último ano do segundo milênio, entrou em vigor as novas regras oficiais da CCI para a interpretação dos Termos Internacionais do Comércio, que vigoraram até o dia 31 de dezembro de 2010.

Essa revisão demandou aproximadamente 2 (dois) anos para ser elaborada e entrar em vigor; ocasião em que CCI procurou solicitar opiniões e respostas para os sucessivos projetos que pretendia implantar, a partir de um extenso universo de comerciantes ao redor de todo o mundo que representam vários setores nos comitês nacionais, por meio dos quais a CCI opera.

A revisão INCOTERMS 2000 manteve as 13 condições de vendas internacionais definidas na revisão imediatamente anterior, e que serve como referência aos importadores e exportadores em suas negociações comerciais internacionais.

Entretanto, foi publicada pela CCI, em setembro de 2010, uma nova versão dos Termos Internacionais de Comércio - INCOTERMS, cuja designação ainda não encontrou uma posição unânime, porquanto alguns a denominaram de versão 2010, enquanto outros de versão 2011.

Não obstante, ainda que publicada pela CCI no curso do ano de 2010, referida versão atualizada, somente entrou oficialmente em vigor, no dia 1º de janeiro de 2011.

Em apertada síntese, a nova versão dos INCOTERMS apresentou as seguintes principais características a seguir delineadas:

- O número de INCOTERMS foi reduzido de 13 para 11;
- Os termos DAF, DES, DEQ e DDU da Revisão 2000 foram excluídos;
- Os termos DAT (Delivered At Terminal) e DAP (Delivered At Place) foram introduzidos;
- Os INCOTERMS 2010 também poderão ser utilizados para as transações domésticas ou "intra" blocos regionais de comércio;
- Os INCOTERMS que podem ser utilizados em qualquer modal de transporte: EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP e DDP;
- Os INCOTERMS para uso exclusivo no transporte marítimo, fluvial ou lacustre: FAS, FOB, CFR e CIF.

Com efeito, o DAT entrou em substituição ao DEQ (Delivered Ex Quay), em que a mercadoria é entregue desembarcada do veículo transportador. O DAP entrou substituindo os termos DAF, DES e DDU, em que a mercadoria é entregue colocada à disposição do comprador, pronta para ser desembarcada do veículo transportador. Ambas as colocações ressam do próprio INCOTERMS 2010.

Sendo assim, no DAT a mercadoria pode ser entregue num terminal portuário, nesse caso conforme o DEQ a quem substitui, ou num terminal fora do porto.

Por outro lado, no DAP a mercadoria pode ser entregue no porto, ainda no navio, sem ser desembarcada, nesse caso conforme o seu antecessor DES; ou ainda em qualquer outro local, como o DAF e o DDU.

Esclarece-se que esses dois novos termos, certamente facilitaram as operações de comércio exterior, uma vez que são mais claros e objetivos; assim como reduziu o número de termos, porém com maior abrangência e, mormente, transparência.

De forma simplificada, significa afirmar que com o DAT teve-se que a entrega das mercadorias, bens e/ou produtos num terminal e, por meio do DAP, a entrega se efetua fora de um terminal, mesmo que dentro de um navio.

Outra mudança, que foi muito eficaz e necessária, facilitando a operação de entrega e o entendimento do instrumento, se deu com relação aos já consagrados termos FOB, CFR e CIF, isto é, a entrega da mercadoria deixou de ser na amurada do navio (ship's rail), ou seja, no espaço aéreo do navio, para ser entregue "a bordo" ("on board"). Da mesma sorte, é recomendado que o local ou porto de entrega seja nomeado e definido o mais precisamente possível.

Lado outro, nos termos EXW, FCA, FAS, FOB, DAT, DAP e DDP, o local nomeado é o de entrega, ou seja, onde ocorre a transferência do risco ao comprador. Nos termos CPT, CFR, CIP e CIF, o local nomeado difere do local de entrega. O local nomeado é aquele até onde o transporte é pago. O local de entrega, com transferência do risco, é aquele designado entre as partes, no país do vendedor.

Quanto aos modos de transporte, conforme visto anteriormente, temos também a definição precisa do grupo de termos que pode ser usado com quaisquer deles; e o grupo que pode ser empregado apenas no transporte aquaviário (marítimo, fluvial e lacustre).

Ocorre que, em face do dinamismo das práticas internacionais do comércio, nova adaptação ocorreu nos INCOTERMS, em razão das necessidades, experiências e exigências dos agentes múltiplos que atuam no mercado internacional, nova alteração se fez necessária nos indigitados Termos Internacionais do Comércio, refletindo na versão atual dos INCOTERMS 2020.

Destarte, em outubro de 2019 foram editadas algumas alterações nos INCOTERMS que passou a entrar em vigor a partir de 01 de janeiro de 2020, cujas principais modificações podem ser assim sintetizadas:

- Os Incoterms 2020 alinharam diferentes níveis de cobertura de seguro no Cost Insurance and Freight (CIF) e Carriage and Insurance Paid To (CIP).

- Os Incoterms 2020 incluem acordos para transporte com meios de transporte próprios no FCA, DAP, DPU e DDP.
- O incoterm Delivered at Terminal (DAT) mudou para o incoterm DPU.
- Os Incoterms 2020 incluem requisitos relacionados à segurança nas obrigações e custos de transporte.
- Os Incoterms 2020 prevêem a necessidade demonstrada do mercado em relação aos Bills of Lading (BL) com a notação on-board e com a regra Incoterm de Free Carrier (FCA).

Dessa maneira, tem-se que as referidas alterações objetivam proporcionar mais segurança e clareza as empresas e comerciantes de todo o mundo e, sendo assim, serão contempladas mais amiúde aludidas alterações, bem como entendimento sobre a essência dos INCOTERMS e, por conseguinte, a questão dos Tribunais Internacionais de Arbitragem que, não raras vezes, no mercado internacional cuidam de demandas originadas pelo uso e definição dos Termos Internacionais do Comércio.

O fato é que os INCOTERMS desfrutam e sempre desfrutaram de reconhecimento mundial e, com isso, a CCI por meio de pesquisas e estudos mercadológicos, busca de forma sistemática atualizar e adequar os referidos termos às condições presentes e atuais no mercado internacional.

CAPÍTULO II

DA APLICABILIDADE DOS INCOTERMS NO COMÉRCIO INTERNACIONAL DOMÉSTICO

Conforme restou evidenciado, os denominados INCOTERMS – Termos Internacionais do Comércio (em português), em sua essência, são utilizados para definir, dentro da estrutura dum contrato de compra e venda internacional, os direitos e obrigações recíprocas do exportador e do importador (vendedor e comprador) e, com isso, estabelecer um conjunto padronizado de definições e determinando regras e práticas neutras, como por exemplo: onde o exportador deve entregar a mercadoria, quem paga o frete, quem é o responsável pela contratação do seguro.

Essa é a finalidade precípua dos INCOTERMS, quanto tratarem-se de regras internacionais, imparciais, de caráter uniformizador, que constituem toda a base dos negócios internacionais e objetivam promover sua harmonia, como espécie da “Nova Lex Mercatoria”.

Com efeito, os INCOTERMS não impõem, mas sim propõem o entendimento entre as partes contratantes, quanto às tarefas necessárias para deslocamento da mercadoria do local onde é elaborada até o local de destino final (zona de consumo): embalagem, transportes internos, licenças de exportação e de importação, movimentação em terminais, transporte e seguro internacionais, dentre outros procedimentos.

Porém, deve-se esclarecer que uma vez ajustado entre as partes torna-se um compromisso assumido entre as partes contratantes. Um dos fundamentos do Direito Internacional Público no que se concerne aos Tratados Internacionais se assentam sobre princípios costumeiros bem consolidados e que, desde o século XX, encontram-se arvorados em normas escritas, em destaque a Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados (CVDT) de 1969.

Como corolário no âmbito do Direito Internacional Privado e, da mesma sorte, por inexistir um Tribunal Supranacional que venha a solver todas as demandas de natureza internacional, dentre estes princípios, destacam-se o princípio lógico jurídico “pacta sunt servanda” (em latim, que em português quer dizer literalmente: “os acordos devem ser cumpridos”) e o princípio do “cumprimento de boa-fé”, cânones presentes no costume internacional e consignados nos termos do artigo 26 da Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados.

Nesse sentido os INCOTERMS como uso e costume internacional, quando adotados pelas partes contratantes, tornam-se compromissos assumidos, porquanto consoante mencionado anteriormente, os INCOTERMS definem os direitos e obrigações recíprocos, do exportador e do importador, em suas operações comerciais, sendo aplicados para o comércio internacional.

Dessa maneira, os INCOTERMS encontram-se estruturados dentro de um contrato de compra e venda e, por sua vez, estabelecem um padrão de definições de regras e práticas usuais, neutras, imparciais e de caráter uniformizador.

O objetivo principal dos INCOTERMS é oferecer uma lista de opções de regras internacionais para a interpretação dos termos comerciais usuais no comércio internacional. Sendo assim, uma operação de comércio exterior baseada nestas regras, terá suas incertezas e interpretações controversas reduzidas, porquanto os termos determinam, com precisão, o momento de transferência das obrigações contraídas pelas partes, seja no custo ou no risco do negócio.

Considerando, portanto, esse aspecto, o uso dos INCOTERMS possibilita o entendimento entre vendedor e comprador, quanto às tarefas necessárias para deslocamento da mercadoria do local onde é elaborada até o local de destino final; bem como as responsabilidades em relação à embalagem; transportes internos; licenciamentos de exportação e de importação; movimentação em terminais; transporte e seguro internacionais, despesas alfandegárias; entre outras obrigações e direitos que devem ser observados e exercidos pelas partes contratantes em operação realizada no mercado internacional.

Por outro lado, temos ainda que esclarecer que os INCOTERMS devem ser empregados tão somente nas relações contratuais estabelecidas entre vendedor (exportador) e comprador (importador), e nunca nos contratos firmados com a empresa transportadora. Dessa forma, a transferência de responsabilidade entre qualquer das partes e o transportador deve figurar em instrumento autônomo, isto é, em um contrato de afretamento em apartado, onde não são aplicadas as regras concernentes aos Termos Internacionais do Comércio.

Malgrado o uso dos INCOTERMS seja opcional, é de todo recomendável, desde que as partes tenham bem presente quais os direitos e obrigações que emanam da aceitação desta ou daquela modalidade das referidas Cláusula-Preço.

A má interpretação e/ou compreensão indevida dos INCOTERMS, ou até mesmo o uso equivocado, pode ocasionar, por exemplo, vultosa perda em caso de sinistro, uma vez que as responsabilidades pela contratação do seguro internacional encontram-se insculpidas nas condições de venda.

Do mesmo modo, as partes contratantes, no momento de elaboração do contrato internacional de fornecimento de bens e/ou mercadorias, devem-se atentar para que não seja adotada uma das modalidades dos INCOTERMS que venha a colidir ou ser incompatível com as cláusulas e/ou condições inseridas no contrato, porquanto a disposição será nula de pleno direito em face de alguma divergência e/ou colidência verificada.

Insta esclarecer que a adoção das novas regras dos INCOTERMS, na versão 2020, não revogou as versões anteriores, ou seja, exportadores e importadores, caso queiram, poderão pactuar a utilização de qualquer termo existente em quaisquer das versões anteriores, não ficando restritos aos termos previstos na nova versão, e sendo válidos para todos os fins de direito e eventuais discussões arbitrais e/ou judiciais.

Daí a importância de se destacar a utilização dos INCOTERMS nas relações contratuais, mormente em sua utilização como condição de venda nas demandas que são instauradas principalmente nos tribunais arbitrais, com o fito de solucionar as responsabilidades e obrigações das partes contratantes.

Por derradeiro deve-se evidenciar que, muito embora os INCOTERMS sejam termos internacionais para nortear as relações comerciais, a nova versão dos poderá ser utilizada tanto nos contratos internacionais, quanto nos contratos domésticos.

CAPÍTULO III

DOS INCOTERMS 2020

Conforme mencionado no capítulo anterior, na nova versão publicada em 2020, os Termos Internacionais do Comércio foram mantidos em onze modalidades; apenas ocorrendo a alteração do INCOTERM DAT- **Delivered At Terminal** para o INCOTERM DPU - “**Delivered At Place Unloaded**” ou em português: “Entregue No Local Desembarcado”. Com efeito, iremos tratar a seguir, de forma individualizada, cada uma das 11 (onze) modalidades dos INCOTERMS em vigor consoante versão 2020 da CCI.

Contudo, é imprescindível comentarmos antes as principais alterações que foram carreadas com o advento da nova versão dos INCOTERMS 2020, uma vez que extremamente relevantes para pactuação principalmente dos contratos internacionais e, via de consequência, dos contratos acessórios e/ou complementares.

Nessa linha de raciocínio, os INCOTERMS contemplam inúmeros itens práticos de um contrato comercial, adotando-se, para tanto, um conjunto completo de termos e seus conceitos. Dentre as situações previstas, pode-se considerar as seguintes obrigações:

- As obrigações e responsabilidades dos vendedores e compradores;
- Prazos e hora de entrega;
- Transferência de risco;
- Seguros;
- Divisão de custos diversos;
- Responsabilidades sob a entrega das mercadorias; e
- A responsabilidade pelos procedimentos de Despachos Aduaneiros de importação e exportação, dentre outras obrigações.

Não obstantes, com a nova versão podem as partes não adotar todos os termos previstos no **INCOTERMS 2020**, optando por apenas inserir requisitos específicos que sejam relevantes para o acordo e/ou contrato ajustado entre as partes.

Sendo assim, por meio dos INCOTERMS, diversos pontos fundamentais para que os acordos sejam celebrados não são necessariamente inseridos, com o fito de garantir que sua definição seja feita de acordo com a situação específica de cada contrato, pacto e/ou documento.

Dessa maneira, dentre as condições que a versão dos INCOTERMS 2020 não contempla, estão situações específicas, tais como:

- Precificação das mercadorias;
- Detalhes sobre as obrigações de pagamento;
- Casos de insolvência e falência;
- Força maior e caso fortuito;
- Exigências de embarcação;
- Terminação;
- Jurisdição aplicável; e
- Restrições de comércio e conformidade dos negócios.

Nessa direção, indigitados assuntos devem ser tratados em particular e em termos específicos, considerando cada caso em apartado. Lado outro, para que a aplicação dos INCOTERMS seja considerada efetivamente válida em um contrato, torna-se necessário que as partes se referiram expressamente a eles, uma vez que eles não possuem força de lei autônoma. Sendo assim, essa referência expressa poderá ser feita por meio de termos especiais do acordo ou em termos de contrato padrão ser estabelecido entre as partes.

Em face do que foi exposto, tratemos a seguir, de forma individualizada cada uma das modalidades dos INCOTERMS, na nova versão publicada pela CCI, em suas 11 (onze) condições atuais de vendas internacionais, com o objetivo de tornar mais palatável a compreensão das mencionadas “Cláusulas Preço”:

1) EX WORKS (... NAMED PLACE) – “EXW”: A PARTIR DO LOCAL DE PRODUÇÃO (LOCAL DESIGNADO):

Nessa modalidade, vendedor coloca a mercadoria à disposição do comprador no ponto e local estabelecidos (sem ponto nomeado, cabe ao vendedor escolher). Não há obrigação de carregamento no veículo transportador, mas se o fizer, será por conta e risco do comprador.

Cabe ao comprador contratar e custear o transporte. Cabe ao comprador contratar e custear o seguro. O risco de extravio ou avaria da mercadoria é do comprador a partir do momento em que a carga é colocada à disposição no local e data combinados.

As obrigações aduaneiras, quando for aplicável, não são da conta do vendedor. (tanto no país do vendedor como no país do comprador ou terceiros países).

O EXW continua sendo o termo de menor responsabilidade para o vendedor e o de maior responsabilidade para o comprador.

Nesse termo, o vendedor (exportador) encerra sua participação no negócio quando acondiciona a mercadoria na embalagem de transporte (exemplos: caixas de papelão, sacos, caixotes, etc.). A negociação se realiza no próprio estabelecimento do exportador.

Dessa maneira, cabe ao importador tomar todas as providências para a retirada da mercadoria no país do exportador, providenciar o embarque para o exterior, contratar frete e seguros internacionais, etc.

O comprador (importador) assume todos os custos e riscos envolvidos no transporte da mercadoria do local de origem até o destino.

Os Modais de Transporte para o EXW: Pode ser usado com todos modais.

2) FREE CARRIER (... NAMED PLACE) – “FCA”: TRANSPORTADOR LIVRE (LOCAL DESIGNADO)

No INCOTERM FCA o vendedor entrega a mercadoria ao transportador ou a quem o comprador indicar no local designado (armazém geral, etc.), além disso faz o carregamento no veículo transportador. Com efeito, a entrega da mercadoria estará concluída quando:

- se o local for estabelecimento do vendedor, quando a mercadoria estiver carregada no meio de transporte providenciado pelo comprador ou;
- se o local não for o estabelecimento do vendedor, quando a carga for colocada à disposição do transportador ou de quem o comprador indicar no meio de transporte do vendedor à disposição para ser descarregado (novidade).

Nessa esteira, o vendedor assume os custos e riscos de extravio ou avaria da mercadoria até a entrega da mercadoria.

No que se concerne ao seguro, cabe ao comprador contratar e custear o seguro, se assim o desejar; mas por outro lado, no que se refere ao transporte, caberá ao comprador contratar e custear o transporte.

Em se tratando dos trâmites alfandegários: Se for o caso, o vendedor providencia e custeia a exportação; o vendedor presta assistência ao comprador com a importação; o comprador presta assistência ao vendedor na exportação; o comprador providencia e custeia a importação.

Desse modo, com a versão dos INCOTERMS 2020, pelo Incoterm FCA estabelece-se que, quando acordado, o comprador pode instruir a transportadora a emitir ao vendedor, um conhecimento de embarque, declarando que as mercadorias foram devidamente carregadas. Assim, gerando a possibilidade de liberação de pagamento.

Assim sendo, as entregas passam a ser feitas sob o procedimento FCA, ocorre nas instalações do vendedor ou quando as mercadorias são colocadas à disposição da transportadora local.

Com isso, o vendedor (exportador) completa suas obrigações quando entrega a mercadoria, pronta para exportação, aos cuidados do transportador, no local designado. Sendo assim, cabe ao comprador (importador) contratar o frete e seguro internacionais. Esse tipo de termo pode ser utilizado em qualquer modalidade de transporte.

3) FREE ALONGSIDE SHIP (... NAMED PORT OF SHIPMENT) – “FAS”: LIVRE NO COSTADO DO NAVIO (PORTO DE EMBARQUE DESIGNADO)

Por meio desse termo, a responsabilidade do vendedor (exportador) encerra-se quando a mercadoria for colocada ao longo do navio transportador, no porto de carga. A contratação do frete e do seguro internacionais fica por conta do comprador (importador).

Destarte, no que se refere ao INCOTERM FAS, o vendedor cumpre sua obrigação de entrega quando a carga for colocada ao lado da embarcação designada pelo comprador, no cais ou numa embarcação, no porto de embarque indicado.

O risco de perdas ou danos à mercadoria, é do comprador a partir da entrega da mercadoria. O transporte é de responsabilidade do comprador contratá-lo e custeará-lo; sendo que quanto ao seguro, cabe ao comprador contratar e custear o seguro, se assim o desejar.

No que diz respeito aos trâmites aduaneiros na exportação são por conta do vendedor, quando for o caso. Ele não tem obrigação quanto aos trâmites alfandegários na importação e na passagem por terceiros países. Esse tipo de termo somente pode ser utilizado em transportes aquaviários (marítimos, fluvial e lacustre).

4) FREE ON BOARD (... NAMED PORT OF SHIPMENT) – “FOB”: LIVRE A BORDO DO NAVIO (PORTO DE EMBARQUE DESIGNADO)

De acordo com esse termo, a responsabilidade do vendedor (exportador) vai até a colocação da mercadoria a bordo do navio, no porto de embarque.

Neste caso, o navio (transportador internacional) é contratado pelo comprador (importador). Assim, na venda “FOB”, o exportador precisa conhecer qual o termo marítimo acordado entre o importador e o armador, a fim de verificar quem deverá cobrir as despesas de embarque da mercadoria.

Desse modo, em consonância com essa modalidade de INCOTERM, o vendedor entrega a mercadoria a bordo do navio indicado pelo comprador, no ponto do local de embarque indicado pelo comprador. O custeio do carregamento é do vendedor.

O risco de extravio ou dano da mercadoria é do comprador a partir da entrega da mercadoria. Quanto ao transporte o comprador deve contratá-lo e custeá-lo a partir do porto de embarque. Neste termo, cabe ao comprador contratar e custear o seguro, se assim o desejar (é do comprador a partir do momento em que a carga passa a amurada do navio).

Trâmites aduaneiros: O vendedor providencia e custeia a exportação; o vendedor presta assistência ao comprador com a importação; o comprador presta assistência ao vendedor na exportação; o comprador providencia e custeia a importação.

De acordo com as regras dos INCOTERMS, esse termo somente poderia ser utilizado em transportes aquaviários (marítimos, fluvial e lacustre). Ocorre que na prática, nota-se o uso freqüente do INCOTERM FOB em outros modais de transporte, mormente o transporte de cargas aéreas.

5) – COST AND FREIGHT (... NAMED PORT OF DESTINATION) – “CFR”: CUSTO E FRETE (PORTO DE DESTINO DESIGNADO)

Por meio deste termo, o vendedor assume todos os custos, inclusive a contratação do frete internacional, para transportar a mercadoria até o porto de destino indicado.

Destaque-se que os riscos por perdas e danos nas mercadorias são transferidos do vendedor para o comprador ainda no porto de carga.

Destarte, no CFR significa afirmar que o vendedor entrega a mercadoria ao transportador a bordo do navio indicado pelo comprador, no porto de embarque. O vendedor deve contratar e pagar os custos e frete necessários para levar a carga ao porto de destino designado.

O vendedor corre o risco de extravio até ao momento da entrega da mercadoria ao transportador; o risco é do comprador a partir do momento em que a carga passa a amurada do navio.

Transporte: O vendedor contrata e paga o transporte da carga do local de origem até ao local de destino; o contrato de transporte deve ser realizado nos termos usuais e pela rota usual para o tipo de carga.

Portanto, o CFR apresenta dois pontos críticos, já que os riscos e custos são transferidos em locais diferentes. O Seguro é do comprador a partir do momento em que a carga está carregada no navio.

Quanto aos trâmites aduaneiros, o vendedor providencia e custeia a exportação; o vendedor presta assistência ao comprador com a importação; o comprador presta assistência ao vendedor na exportação; o comprador providencia e custeia

a importação. Nesse termo somente pode ser usado em transportes aquaviários (marítimos, fluvial e lacustre).

6) – COST, INSURANCE AND FREIGHT (... NAMED PORT OF DESTINATION) “CIF”: CUSTO, SEGURO E FRETE (PORTO DE DESTINO DESIGNADO)

Adotando-se esse termo, o vendedor contrai as mesmas obrigações que na modalidade “CFR” e, adicionalmente, a de contratar o seguro marítimo contra riscos de perdas e danos durante o transporte das mercadorias.

Considerando que a negociação ainda está ocorrendo no país do exportador, o comprador deve observar que no termo “CIF” o vendedor somente é obrigado a contratar seguro com cobertura mínima.

Desse modo, tem-se que nesse termo o vendedor entrega a carga ao transportador a bordo do navio indicado pelo comprador. O vendedor deve contratar e pagar os custos e frete necessários, desde o ponto de entrega até o ponto no porto de destino designado.

O vendedor corre o risco do extravio ou avaria da carga até ao momento da entrega ao transportador; o risco é do comprador a partir do momento em que a carga passa a amurada do navio. Lado outro, esse termo apresenta dois pontos críticos, pois os riscos e custos são transferidos em locais diferentes.

No que se refere ao seguro cabe ao vendedor contratar e custeá-lo, salvo se o contrário foi acordado ou é costume nesse tipo de negócio, indicando o comprador como beneficiário.

Os trâmites aduaneiros na exportação são por conta do vendedor, quando aplicável, enquanto ele não tem obrigação na importação e trânsito por terceiros países. Com base nesse INCOTERM, somente pode ser usado em transportes aquaviários (marítimos, fluvial e lacustre). Todavia, não raras vezes, se vê o emprego dessa cláusula preço em outros modais de transporte, principalmente o aéreo.

7) – CARRIAGE PAID TO (... NAMED PLACE OF DESTINATION) – “CPT”: TRANSPORTE PAGO ATÉ ... (LOCAL DE DESTINO DESIGNADO)

Neste termo cabe ao vendedor entregar a carga ao transportador, no local acordado em seu país, e com transporte contratado e pago por ele para levar a mercadoria até o local de destino nomeado no exterior. O custo de carregamento é do vendedor.

O vendedor corre o risco até ao momento da entrega da carga ao transportador; o risco é do comprador a partir do momento em que a carga foi entregue ao transportador. Portanto, o CPT, tem dois pontos críticos diferentes, o de risco e o

de custo, que são transferidos em locais diferentes. Cabe ao comprador contratar e custear o seguro, se assim o desejar.

Os trâmites alfandegários na exportação são por conta do vendedor, quando aplicável, enquanto os trâmites e direitos alfandegários na importação e na passagem por terceiros países não são por conta dele.

Em síntese, o vendedor contrata o frete pelo transporte de mercadoria até o local designado.

Os riscos de perdas e danos da mercadoria, bem como quaisquer custos adicionais devido a eventos ocorridos após a entrega da mercadoria ao transportador são transferidos pelo vendedor ao comprador, no momento em que a mercadoria é entregue à custódia do transportador.

Esse termo pode ser usado em qualquer modalidade de transporte, inclusive o multimodal.

8) – CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (... NAMED PLACE OF DESTINATION) “CIP”: TRANSPORTE E SEGURO PAGOS ATÉ ... (LOCAL DE DESTINO DESIGNADO)

No INCOTERM CIP, o vendedor entrega a mercadoria ao transportador, no local acordado em seu país, ou a adquiri assim entregue, e com transporte contratado e pago por ele para levar a mercadoria até o local de destino nomeado no exterior. O vendedor corre o risco até ao momento da entrega da carga ao transportador.

Dessa forma, o CIP tem dois pontos críticos diferentes, o de risco e o de custo, pois são transferidos em locais diferentes. Destarte, o vendedor também contrata o seguro para a mercadoria.

Com efeito, os trâmites alfandegários na exportação são por conta do vendedor, quando aplicável, mas ele não tem obrigação quanto aos trâmites na importação ou passagem por terceiros países.

Em outras palavras, o vendedor, por meio desse termo, contrai as mesmas obrigações definidas no “CPT”, porém, adicionalmente, arca com o seguro contra riscos de perdas e danos da mercadoria durante o transporte internacional.

Dessa maneira, o comprador deve observar que no termo “CIP”, o vendedor é obrigado apenas a contratar seguro com cobertura mínima.

Também, nesse termo, pode ser usado em qualquer modalidade de transporte, incluindo a modalidade de transporte multimodal.

9) – DPU – DELIVERED AT PLACE UNLOADED – ENTREGUE NO LOCAL DESEMBARCADO (LOCAL DE DESTINO NOMEADO)

Essa foi uma das principais alterações dos INCOTERMS em sua versão 2020, ou seja, o INCOTERM DPU substituiu o DAT (Delivery at Terminal) que, por seu turno, foi suprimido.

Dessa forma, por meio desse INCOTERM, o vendedor entrega a carga colocando-a à disposição do comprador, no local de destino nomeado, descarregada do meio de transporte. O vendedor deve assumir todos os riscos e custos envolvidos para isso.

Destarte, o risco do negócio é do vendedor até ao local e momento em que a mercadoria é colocada à disposição do comprador, descarregada no local de destino; as operações de descarga são por conta e risco do vendedor.

No que diz respeito ao transporte, o vendedor contrata e paga o transporte da carga do local de origem até ao local de destino. Já no que se concerne à contratação do seguro, o vendedor não tem obrigação de segurar a carga. Desse modo, trata-se do é o único INCOTERM em que o vendedor tem a obrigação de desembarcar a mercadoria na entrega.

Em se tratando dos trâmites alfandegários na exportação são por conta do vendedor, quando aplicável, mas não nos países de importação e de trânsito por terceiros países. Com efeito, este INCOTERM pode ser usado para qualquer meio de transporte.

10) – DELIVERY AT PLACE (... NAMED PLACE OF DESTINATION) “DAP”: TRANSPORTE E SEGURO PAGOS ATÉ ... (LOCAL DE DESTINO DESIGNADO)

Esse termo entrou substituindo os termos DAF, DES e DDU, em que a mercadoria é entregue colocada à disposição do comprador, pronta para ser desembarcada do veículo transportador na versão dos INCOTERMS 2010.

Com efeito, no DAP a mercadoria pode ser entregue no porto, ainda no navio, sem ser desembarcada, nesse caso conforme o seu antecessor DES, ou ainda em qualquer outro local, como o DAF e o DDU.

Em outras palavras, por meio do INCOTERM DAP, o vendedor entrega a carga colocando-a à disposição do comprador, no local de destino designado, no meio de transporte, pronta para ser desembarcada. O vendedor assume todos os riscos e custos para esta entrega.

O vendedor corre o risco de extravio ou avaria da mercadoria até ao momento da entrega da carga, bem como contrata e paga o transporte da carga do local de

origem até ao local de destino. Entretanto, o vendedor não tem obrigação de fazer seguro da carga nessa modalidade de INCOTERMS.

Os trâmites alfandegários na exportação são por conta do vendedor, que não tem obrigação na importação ou trânsito por terceiros países. Também para esse termo, poderá ser usada qualquer modalidade de transporte, incluindo o transporte multimodal.

**11) – DELIVERY DUTY PAID (... NAMED PLACE OF DESTINATION)
– “DDP”: ENTREGUE DIREITOS PAGOS (LOCAL DE DESTINO DESIGNADO).**

Por intermédio desse INCOTERM, o vendedor entrega a carga colocando-a à disposição do comprador, no local de destino designado, no meio de transporte, pronta para ser desembarcada.

Sendo assim, o vendedor assume todos os custos e riscos para esta entrega da carga. No que se refere ao transporte, é obrigação do vendedor contratar e pagar o transporte da carga do local de origem até ao local de destino. Com efeito, em se tratando do seguro, não é do vendedor a obrigação de segurar a carga.

Contudo, em se tratando das obrigações e procedimentos aduaneiros, o vendedor terá que providenciar todos os documentos e pagar os direitos, obrigações e despesas alfandegárias, no ato administrativo de desembarque aduaneiro de exportação, de trânsito e de importação, bem como quaisquer outros tributos ou despesas.

Desse termo, o vendedor (exportador) somente cumpre sua obrigação de entrega quando as mercadorias tiverem sido postas em disponibilidade no local designado no País do comprador (importador).

Ademais, todos os riscos de perdas e danos das mercadorias são assumidos pelo vendedor, até a entrega das mercadorias no local designado. Por derradeiro, o vendedor também tem que assumir os custos das formalidades alfandegárias do país do comprador, além do que o vendedor (exportador) deverá arcar com os custos tributários e os encargos do País do comprador (importador). Esse termo pode ser utilizado em qualquer modalidade de transporte.

TABELA PRÁTICA DO INCOTERMS



Tabela de Incoterms ® 2020

SIGLA	INCOTERMS 2020	Tipo de Transporte
EXW	Ex Works	Multimodal
FCA	Free Carrier	Multimodal
FAS	Free Alongside Ship	Marítimo
FOB	Free on Board	Marítimo
CFR	Cost and Freight	Marítimo
CIF	Cost Insurance and Freight	Marítimo
CPT	Carriage Paid To	Multimodal
CIP	Carriage And Insurance Paid To	Multimodal
DPU	Delivered At Place Unloaded	Multimodal
DAP	Delivered at Place	Multimodal
DDP	Delivered Duty Paid	Multimodal

Fonte: FAZ COMEX, 2020.

Para melhor orientação e entendimento das responsabilidades e custos entre Exportador e Importador em suas operações comerciais, no que tange à utilização das fórmulas contratuais INCOTERMS, anexamos acima a Tabela Prática com a designação das responsabilidades de cada uma das partes contratantes.

Não podemos deixar de mencionar que os INCOTERMS possuem relação direta com as responsabilidades pelo transporte das mercadorias, sendo importante que o profissional do comércio exterior esteja atento quanto às obrigações e responsabilidades do exportador e do importador.

A utilização dos INCOTERMS nas práticas comerciais, principalmente nas operações de exportação e importação inseridas no cada vez mais crescente fluxo internacional de bens e mercadorias, estabelece direitos e obrigações entre as partes contratantes (exportador e importador).

Por todo o exposto, não sobejam dúvidas de que os INCOTERMS são importantes, porquanto servem como diretrizes para a compra e venda de produtos. Isso significa que esses termos vão servir de guia para que exportadores e importadores estabeleçam as diretrizes referentes a cada contrato. Com isso, “falar o mesmo idioma”, com o fito de simplificar com segurança e confiabilidade a explicação do documento para todos os envolvidos.

CAPÍTULO IV

DOS MODAIS E CONHECIMENTOS DE TRANSPORTES INTERNACIONAIS

É cediço que as operações de transporte de mercadorias nas transações e relações comerciais internacionais são, por natureza, geradoras de responsabilidades em face das prestações dos serviços contratados, conquanto geram a execução das atividades que, por sua vez, são objeto do negócio avençado entre a partes interessadas na aquisição de bens, mercadorias e produtos nas operações de exportação e importação.

Nesses procedimentos, o transporte torna-se de grande relevância por representa o necessário deslocamento físico das mercadorias, desde o local de produção ou armazenamento para a venda, até o local acertado com o comprador nas práticas internacionais do comércio, ou seja, a imprescindível logística.

Destarte, as modalidades de transporte repercutem em desdobramentos que, por sua vez, podem se manifestar nas seguintes formas:

- **Do frete Interno:** que significa o encaminhamento do produto do local de produção ao local de início do transporte internacional; e
- **Do frete Interno no local de destino:** que representa o deslocamento que se inicia ao fim do transporte internacional, do local do desembarque até o destino do produto.

Nesse rastro, surge a questão do transporte internacional que, por sua vez, diz respeito ao deslocamento das mercadorias, bens e/ou produtos entre dois ou mais países; deslocamento esse regido por um contrato internacionalmente aceito entre as partes contratantes.

Desse modo, para que se processe a escolha adequada da modalidade de transporte, alguns fatores devem ser analisados com a devida atenção, tais como: (i) os pontos de embarque e desembarque, (ii) a urgência na entrega; (iii) o peso das cargas, (iv) a disponibilidade dos veículos transportadores, (v) o custo do serviço e sua freqüência, dentre outros aspectos não menos relevantes.

Nesse diapasão, para que sejam cumpridos os desideratos das partes contratantes, alguns tipos ou modalidades de transporte se destacam nas relações comerciais internacionais que, por sua vez, merecem ser consideradas nesse estudo em face da sua relação direta com os INCOTERMS, quais sejam:

- **Do Transporte Aéreo** – Com efeito, o modal ou transporte aéreo é demasia-damente utilizado para transportar, no comércio internacional, mercadorias e bens de grande porte, assim como de pequeno porte. Para tanto, são contratadas pelas partes (exportador e importador) as empresas especializadas

no transporte de cargas, obedecendo a um critério de procedimentos que são exigidos pelos órgãos competentes. Destaca-se como órgão de fiscalização da administração pública direta, a Receita Federal do Brasil que, por seu turno, realiza todo o monitoramento das mercadorias, bens e/ou produtos que são exportadas e importadas, por meio de um controle rigoroso legal não apenas no mercado nacional (doméstico), como especialmente no mercado internacional. Destaca-se que, em face da rapidez utilizada nesse modal, o transporte aéreo é o que melhor preserva a saúde, integridade e frescor do produto, evitando sua perecibilidade; porém apresentando custo muito mais elevado do que os demais modais de transporte. Dessa forma, o transporte aéreo pode ser prestado por meio de serviços regulares, mantidos por companhias associadas ou não-associadas à denominada International Air Transport Association (IATA) – Organismo Internacional que regula os procedimentos de transporte aéreo internacional, bem como por serviços fretados. Com efeito, Nas linhas regulares, as empresas associadas à IATA costumam cobrar uma tarifa comum, com base na rota e nos serviços prestados, fixada anualmente. Normalmente, os embarques não são negociados pelos exportadores diretamente com as empresas aéreas, exceto quando se tratar de grandes quantidades. Desse modo, os interessados em enviar seus produtos, bens e/ou mercadorias para o exterior recorrem aos agentes de carga aérea, conquanto estes são bem informados quanto as vôos regulares, empresas, rotas, fretes, dentre outras informações relevantes, bem como têm facilidade em obter descontos nos fretes com a consolidação de cargas destinadas ou provenientes do exterior. Desse modo, sendo opção dos negociantes por esta modalidade de transporte, é exigida uma documentação fundamental para o transporte que é o Conhecimento de Embarque Aéreo, que deve ser assinado tanto pelo agente como pelo exportador, isto é o conhecido **AWB - Airway Bill** que, por sua vez, representa o contrato firmado com a Companhia Aérea.

- **Do Transporte Marítimo** – Lado outro, o transporte marítimo representa a quase totalidade dos serviços de transporte no comércio exterior, tendo como principal vantagem seu baixo custo. Nesse sentido, existem as conhecidas formas de Navegação que, por sua vez, são classificadas em:
 - a) Navegação de Cabotagem: aquela realizada entre os portos do território brasileiro (na costa brasileira);
 - b) Navegação Interior: aquela que é realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional e;
 - c) Navegação de Longo Curso: aquela praticada entre portos brasileiros e estrangeiros no exercício das atividades comerciais ou de transporte de passageiros.

Para que esses serviços sejam eficientemente prestados, algumas espécies de serviços são ofertadas pelas companhias marítimas, tais como:

1) **Serviço Regular:** operado segundo uma rota comercial pré-estabelecida. Utilizam-se os denominados “Navios Conferenciados”;

2) **Serviços Irregular:** por sua vez se caracteriza basicamente pela inexistência de roteiros marítimos determinados. O preço do serviço é estabelecido em função das oportunidades de negócios surgidas em cada porto. As embarcações utilizadas nessas modalidades de serviços são chamados de “Navios Não-Conferenciados”; e

3) **Serviços de Afretamento:** serviço de transporte marítimo recomendável quando houver grande quantidade de mercadorias a serem transportadas, suficientes para ocupar todo ou parte de um veículo. Essas embarcações são conhecidas como “Navios à frete” ou “Trumps”.

Com efeito, os custos do transporte marítimo são influenciados por uma série de aspectos, tais como: (i) características da carga; (ii) peso; (iii) volume; (iv) fragilidade da mercadoria e/ou bem; (v) tipo de embalagem; (vi) valor da mercadoria, do produto ou do bem transportado; (vii) a distância entre os portos de embarque e desembarque; (viii) a localização dos portos, dentre outros fatores específicos a cada caso.

Nesse passo, as despesas do frete marítimo são baseadas, em regra, no peso (tonelada) ou no volume (cubagem), sendo que o armador (proprietário do navio) irá cobrar o que for mais conveniente para ele. No que se concerne aos custos portuários, os países seguem modelos tarifários próprios. Sendo assim, nessa modalidade de transporte, o documento necessário para o transporte internacional é o Conhecimento de Embarque, também conhecido como **Bill of Lading - (Taxa do Local)**.

Para se efetivar e garantir o transporte marítimo, uma vez definidas as condições de transporte com o comprador importador, é aconselhado ao exportador efetuar, com antecedência, a denominada **“reserva de praça”** para a carga no meio de transporte internacional que, por seu turno, significa a reserva do espaço a bordo do navio transportador, quanto grande é a demanda. Nos casos de operações exportações pelo modal aéreo, dependendo da quantidade a ser embarcada, as companhias aéreas solicitam que a reserva seja feita com, aproximadamente, dez dias de antecedência. Já no caso das exportações por meio do modal marítimo, a “reserva de praça” deve ser solicitada com, aproximadamente, quinze dias de antecedência, devendo a carga ser carregada e enviada ao porto uma semana antes do embarque, para que haja tempo hábil para o processo de inspeção e liberação da mercadoria.

- c) **Do Transporte Rodoviário, Ferroviário ou Fluvial** – trata-se de alternativa para países limítrofes e transporte de curtas ou médias distâncias. Não é apropriado para longas distâncias em se tratando de operações que envolvam a prática sistemática de comércio exterior, tendo em vista as características e dificuldades próprias destes tipos de transportes (passagem por fronteiras físicas de diferentes países, estradas em más condições, conexões e baldeamentos ferroviários, etc.).

Não obstante, torna-se importante frisar que o Brasil, em decorrência de sua situação geográfica, mantém historicamente acordos internacionais de transporte terrestre, maiormente o de transporte rodoviário, basicamente com quase todos os países da América do Sul, sendo que ainda existem negociações com a Colômbia, Equador, Suriname e com a Guiana Francesa.

Nesse sentido, o “Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre” firmado entre os países do “Cone Sul”, contempla os transportes rodoviários e ferroviários, considerando os signatários: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Peru, Paraguai e Uruguai, que no Brasil foi recepcionado pelo Decreto no 99.704, de 20 de novembro de 1990. O acordo entre o Brasil e a Venezuela, como também com a Guiana restringem-se ao transporte unicamente rodoviário.

Insta destacar que o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), na qualidade de uma União Aduaneira Imperfeita originada de um Tratado de Integração econômica, absorveu com maior efetividade o Acordo de Transportes do Cone Sul, abrangendo a Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai.

Indigitados acordos tem por fito facilitar o fluxo de pessoas e de mercadorias e, com isso, incentivam e incrementam o comércio, o turismo e a cultura entre os países membros do bloco econômico, ao viabilizar normas para o transporte de pessoas e de bens, no momento em que permite que veículos e condutores de determinado país signatário do acordo tenha acesso aos trâmites fronteiriços simplificados e possa circular com a devida segurança nos territórios dos demais países. Em se tratando do Mercosul, o acordo já alcançou um estágio mais avançado em face das negociações e adoções de normas técnicas comunitárias em matéria de transporte rodoviário. Destarte, a evolução dos transportes internacionais terrestres se realiza por meio de negociações conjuntas periódicas visando atender as crescentes necessidades das partes, pela incorporação dos avanços tecnológicos e operacionais, pelo maior grau de segurança e pela maior agilidade dos procedimentos aduaneiros e imigratórios. Desse modo, pode-se inferir que o mercado de movimentação dos fluxos internacionais de bens e pessoas torna-se cada vez mais dinâmico, competitivo e seguro, para as empresas nacionais dos diferentes países. Não obstante, existem algumas restrições e o transporte terrestre doméstico (interno) de cada país não pode ser executado por empresas estrangeiras.

Para complementar os basilares acordos que foram firmados entre os países, tem-se observado a pactuação de acordos específicos, em consonância com a matéria que deve ser tratada, como por exemplo: “Transporte de Produtos Perigosos”, “Transporte de Produtos Controlados”, “Acordo sobre Trânsito”, dentre outros .

Ressalte-se que com a implantação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no Brasil, mais precisamente no mês de fevereiro de 2002, as competências para negociação e aplicação dos acordos e seus desdobramentos passaram para o âmbito de atuação dessa agência reguladora. Destarte, todos os atos legais e regulamentares, assim como todos procedimentos operacionais e as informações estatísticas sobre o Transporte Internacional Terrestre podem ser encontrados na página eletrônica da ANTT (www.antt.gov.br).

Apenas com o fito de exemplificar os Acordos Internacionais celebrados no âmbito do “Cone Sul”, passamos a elencar os seguintes atos legais e suas principais disposições:

- **Decreto nº 99.704/90:** Dispõe sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai.
- **Decreto nº 1797/1996:** Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994.
- **Decreto nº 2.975/99:** Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Venezuela, em Caracas, em 4 de julho de 1995
- **Decreto nº 5.561/05:** Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, celebrado em Brasília, em 7 de fevereiro de 2003
- **Decreto nº 5.462/05:** Dispõe sobre a execução do Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Chile, da República do Paraguai, da República do Peru e da República Oriental do Uruguai, de 16 de fevereiro de 2005.
- **Decreto nº 8.964/2017:** Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, firmado em Paris, em 19 de março de 2014.

Dessa maneira, para que os operadores de transporte, empresas e/ou cooperativas de transporte brasileiras possam atuar no âmbito do “Cone Sul”, deverão estar devidamente cadastradas no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) e, para tanto, deverão enviar requerimento à ANTT, anexando ao requerimento os seguintes documentos:

- I. Comprovante de pagamento de emolumentos
- II. Contrato ou Estatuto social atualizado
- III. Quadro de frota
- IV. Documento dos veículos (CRLV)

Com isso, os transportadores poderão emitir os documentos pertinentes aos conhecimentos de transportes internacionais, operadores de transportes multimodais (OTM), operacionalizando no âmbito do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC). Estes parâmetros legais encontram-se insculpidos nos termos da Resolução n. 1474 da ANTT, de 31 de maio de 2006 que, por sua vez, dispõe sobre os procedimentos relativos à expedição de Licença Originária, de Autorização de Caráter Ocasional, para empresas nacionais de transporte rodoviário de cargas Autorizadas a operar no transporte rodoviário internacional entre os países da América do Sul.

Torna-se ainda relevante abordar sobre a questão concernente à remuneração pelo serviço contratado de transporte de uma mercadoria que, por seu turno, é conhecida como “frete”. Nessa esteira, tem-se que o pagamento do frete nas operações de comércio internacional pode ocorrer de duas formas, quais sejam:

- **Frete pré-pago** (freight prepaid) - é o frete pago no local do embarque, imediatamente após este.
- **Frete a pagar** (freight collect) - é o frete a pagar, podendo ser pago em qualquer lugar do mundo, sendo que o transportador será avisado pelo seu agente sobre o recebimento do frete, para então proceder à liberação da mercadoria.

Importante ressaltar que, na maioria das vezes, em se tratando de contratos internacionais de compra e venda de mercadorias, o custo do frete é normalmente suportado pelo comprador (importador); mas dependerá efetivamente de uma das “Cláusulas Preço” ou “INCOTERMS” que forem escolhidos e determinados pelas partes contratantes para nortear o contrato.

Nessa direção é que também as formas de transporte das mercadorias irão influenciar na efetividade e assertividade da operação de transporte e logística escolhidas pelas partes contratantes.

Em apertada síntese, o transporte de mercadorias pode ser efetuado em uma das formas a seguir relacionadas:

- **Modal:** Consiste na utilização de apenas um meio de transporte.
- **Segmentado:** representa a utilização de veículos diferentes de uma ou mais modalidades de transporte, com contratos distintos.
- **Sucessivo:** dispõem num único contrato, que há transbordo para prosseguimento do transporte da mercadoria em veículo da mesma modalidade.
- **Combinado:** É quanto se reúnem elementos de diferentes modos de transporte em uma única operação. Por exemplo: reboque de caminhão em plataformas ferroviárias.
- **Intermodal:** significa o transporte por duas ou mais modalidades em uma mesma operação.
- **Multimodal:** consiste na utilização de mais de uma modalidade de transporte, desde a origem até o destino da carga, regida por um único contrato de transporte.

Por derradeiro, insta que discorramos sobre a questão do contrato de seguro nessas operações de comércio internacional. Com efeito, o Contrato de seguro é aquele, por meio do qual, a companhia seguradora se obriga, para com os segurados, a indenizá-los de prejuízos futuros, decorrentes de causas imprevistas, tais como acidentes, incêndios, roubos, naufrágios, desastres, dentre outros eventos identificados como “casos fortuitos” ou “de força maior”, bem como os denominados “atos do princípio”, ou seja, fatos ou atos de natureza administrativa e/ou política que possam interferir nos resultados da operação de comércio exterior, tais como: greves, “lock outs”, comoções civis, tumultos trabalhistas, distúrbios, etc. Tratam-se de fenômenos relacionados aos princípios da imprevisibilidade, irresistibilidade ou inevitabilidade, e exterioridade da vontade das partes contratantes.

Entrementes, tem-se que a contratação do seguro de transporte da mercadoria não é uma operação obrigatória para os negociantes em comércio exterior; todavia se revela como de extrema importância, porquanto se um embarque não estiver segurado e vier a sofrer um “sinistro”, o negociador responsável pela mercadoria (vendedor ou comprador, conforme a condição de venda pactuada, isto é, um dos INCOTERMS utilizados), quedará obrigado a arcar com todos os custos envolvidos e, ademais, o prejuízo dependendo da sua intensidade, poderá inclusive significar uma grande ameaça para sua própria sobrevivência.

Considerando que o seguro se relaciona ao período de tempo em que a mercadoria, bem ou produto fica sob a posse do transportador internacional, é natural que o valor segurado agregue parcela adicional ao preço consignado na fatura. Desse

modo, aludido valor adicional tem como propósito cobrir as despesas diversas que o segurado possa ter com relação ao sinistro, que eventualmente venha a ocorrer.

Dessa forma, para cobrir indenizações em caso de sinistro, é pago um prêmio à empresa seguradora que consiste em sua remuneração. Com efeito, referido prêmio é calculado por meio de um percentual sobre o valor da mercadoria e, da mesma sorte, é determinado por uma série de fatores, tais como: (i) tipo de transporte; (ii) natureza da mercadoria; (iii) tipo de embalagem; (iv) fator de perecibilidade; (v) destino da carga; (vi) período de cobertura do seguro; (vii) tipo de cobertura do seguro (se completa, parcial, etc.); (viii) índice de sinistralidade (quanto mais baixo, menor é a taxa de seguro), dentre outros fatores peculiares às operações.

Convém ainda destacar que em se tratando de embarque aéreo costuma-se ter tarifa de seguro equivalente à metade das modalidades marítima e terrestre, em face dos fatores de celeridade, segurança e menor custo de embalagens. Não obstante, ao se utilizar de embarques marítimos com a utilização de contêineres e outras unidades de carga como equipamentos auxiliares no transporte de mercadorias, bens e/ou produtos, assim definidas nos termos do artigo 24 da Lei n. 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, costuma-se obter uma redução pagamento do prêmio de seguro à Companhia Seguradora.

De todo o exposto é que ressai a extrema importância sobre ter conhecimento e entendimento acerca dos INCOTERMS, porquanto é por meio deles que são considerados os riscos e os custos que envolvem uma operação comercial de compra e venda de mercadorias nas operações de comércio exterior. Sendo assim, os INCOTERMS têm força de cláusulas contratuais e, a partir do momento que importador e exportador optem por utilizá-los na fatura comercial, ficam as partes estando obrigados a assumir o que eles determinam.

CAPÍTULO V

DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO SISTEMA ARBITRAL

Quando se aborda sobre relações comerciais contratuais, e maiormente quando essas envolvem parceiros comerciais de diferentes países que, naturalmente, apresentam costumes e hábitos distintos, moedas e sistemas financeiros diferentes, idiomas também diferentes, legislações e procedimentos jurisdicionais dissimilares, e até mesmo religiões e crenças próprias predominantes; conflitos, querelas e demandas poderão surgir no curso do cumprimento da avença.

Destarte, um meio de resolução de conflitos deve ser consignado nos contratos, acordos e/ou tratativas formais firmadas, com o fito de buscar a solução para o eventual impasse que surja, ou até mesmo para estabelecer o equilíbrio contratual.

Se compulsarmos o artigo 9º¹ da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB - Lei nº 12.376 de 30/12/2010) constataremos que em se tratando de obrigações assumidas pelas partes, aplica-se a legislação do país onde foram constituídas as indigitadas obrigações, ou, em outras palavras, a lei do local da proposição do negócio jurídico.

Entretanto, um contrato é por definição e conceito, em sua essência, um acordo bilateral de vontades com força de lei entre as partes, desde que seu objeto seja lícito, possível, determinado ou determinável. Nessa linha de raciocínio seguem os entendimentos de inúmeros teóricos.

No escol de Maria Helena Diniz, a definição conceitual de contrato assim ressai, *in verbis*

contrato é o acordo de duas ou mais vontades, na conformidade da ordem jurídica, destinado a estabelecer uma regulamentação de interesses entre as partes, com o escopo de adquirir, modificar ou extinguir relações jurídicas de natureza patrimonial (DINIZ, 2008, p.30).

Da mesma sorte, para Orlando Gomes (1999), a definição de contrato assim emerge:

contrato é uma espécie de negócio jurídico que se distingue, na formação, por exigir a presença de pelo menos, de duas partes. Contrato é, portanto, negócio jurídico bilateral, ou plurilateral (GOMES, 1999, p.43).

¹ Art. 9º Para qualificar e reger as obrigações, aplicar-se-á a lei do país em que se constituirem.

§ 1º Destinando-se a obrigação a ser executada no Brasil e dependendo de forma essencial, será esta observada, admitidas as peculiaridades da lei estrangeira quanto aos requisitos extrínsecos do ato.

§ 2º A obrigação resultante do contrato reputa-se constituída no lugar em que residir o proponente. (LINDB – Lei n. 12.376, de 30/12/2010).

Caio Mário da Silva Pereira (1990), por sua vez, preleciona que:

contrato é um acordo de vontades, na conformidade da lei, e com a finalidade de adquirir, resguardar, transferir, conservar ou modificar direitos (PEREIRA, 1990, p.43).

Desse modo, com supedâneo nessas definições conceituais, pode-se inferir que os contratos concedem a relativa liberdade das partes transigirem e, para solucionar eventuais conflitos das partes, escolherem o foro competente e a legislação de regência para composição do litígio.

Ocorre que nas relações jurídicas transfronteiriças é cediço que inexiste um tribunal transnacional, bem como uma legislação universal para solução dos conflitos que surgem entre entes públicos ou privados na esfera do Direito Internacional e, em especial, no âmbito do Direito Internacional Privado.

Isso em decorrência dos Estados Nações serem, por sua própria natureza constitutiva, sujeitos de Direito Internacional Público originário em face de sua soberania. Destarte, os Estados Nações postulam em sede de Direito Internacional em defesa dos interesses gerais do país e de seus particulares no âmbito da sociedade internacional; por exemplo nos casos que envolvem barreiras tarifárias e não tarifárias junto à Organização Mundial do Comércio (OMC).

Todavia, quando se trata de questões concernentes às demandas que envolvem entes de Direito Internacional Privado, as partes têm a prerrogativa de escolher o foro e a legislação aplicável com o objetivo de solucionar possíveis conflitos da relação jurídica.

Nesse momento é que emerge a arbitragem como forma alternativa e extrajudicial de decisão de conflitos, maiormente no cenário do Direito Internacional Privado. Por suas características esse sistema se afigura como uma escolha vantajosa, principalmente para questões da esfera internacional, em que se tem, além do embate de interesses, os aspectos culturais e relativos à soberania de cada Estado Nação, conforme mencionado alhures.

Com efeito, a arbitragem como meio de solução de controvérsias têm sua gênese em tempos remotos. Em consonância com os levantamentos históricos realizados por diversos estudiosos e pesquisadores especialistas, o denominado instituto da arbitragem vem acompanhando o processo evolutivo da humanidade, desde as mais priscas eras, uma vez que faz parte da essência do ser humano buscar os recursos necessários e eficazes que possam solucionar, de forma célere, eventuais demandas que surjam em suas relações comerciais.

Nessa linha de raciocínio, a adoção do sistema de arbitragem para solução de conflitos tem sua gênese nos hábitos e costumes, e remontaria há mais de 3.000 anos, quando se tem notícias sobre processos de solução amigável no Egito, Babi-

lônia e Creta, assim como entre os hebreus que procuravam resolver seus litígios sob a égide do direito privado, por meio da formação de um tribunal arbitral.

Em consonância com os ensinamentos de Souza (2006, p. 126), um dos exemplos que ressaem e são mais significativos acerca da evolução do direito processual grego, encontram-se exatamente nos estudos dos árbitros públicos e privados. Aduz a autora que eram duas práticas alternativas comuns no direito grego às demandas judiciais normais, a adoção da arbitragem pública e da arbitragem privada.

Ainda na trilha dos esclarecimentos da autora, a arbitragem privada era considerado um meio de resolução de disputas mais simples e célere, sendo ajustada pelas próprias partes envolvidas que, por seu turno, escolhiam os árbitros dentre as pessoas conhecidas e de confiança. Nessas situações, os árbitros escolhidos não emitiam nenhum julgamento, mas buscavam alcançar entre os litigantes um acordo ou uma conciliação.

De acordo com as palavras do filósofo grego Aristóteles², o árbitro nas demandas sempre buscava a equidade entre as partes demandantes e, por conseguinte, não somente a observância e cumprimento de uma lei codificada.

Lado outro, ainda consoante Souza (2006, p. 126), a arbitragem pública dos “*dikastas*”³ e por isso utilizada nos estágios preliminares do processo de algumas espécies de ações legais.

Ainda com fulcro na evolução histórica, conforme nos ensina Edgar A. de Jesus (2003, p.38), o sistema de arbitragem sob os auspícios de Justiniano, codificador do Corpus Júris Civilis (483-565 d.C), se desenvolveu em face da possibilidade da execução da demanda pela interferência do Magistrado, desde que as partes houvessem se obrigado no compromisso ou cláusula compromissória, evitando-se a frustração da decisão.

Destarte, os povos das civilizações antigas recorriam a uma alternativa amigável para dirimir os conflitos, por meio da escolha de uma terceira pessoa, ou seja, o árbitro que, por sua vez, expede a sentença arbitral.

Nessa esteira, devemos considerar que os cidadãos buscavam, em um primeiro momento, nos sacerdotes a figura do árbitro, porquanto acreditava-se que os mesmos teriam uma relação direta com os seres supremos e com as divindades e, portanto, estariam credenciados para decidir as querelas entre os homens, no momento em que representavam a vontade dos deuses.

² ARISTÓTELES. A Arte da Retórica, Livro I, capítulo XIII (1374b) – o filósofo estabelece um importante conceito jurídico que se tornou num brocado grego: “porque o árbitro considera a equidade, e o juiz, a lei”.

³ ANTECEDENTE DO TRIBUNAL DO JÚRI. os mais remotos antecedentes do tribunal do Júri se encontram na lei mosaica, nos *dikastas*, na *Hiléia* (Tribunal dito popular) ou no *Areópagos* gregos; nos centenários comitês, dos primitivos germanos; ou, ainda, em solo britânico, onde passou para os Estados Unidos e, depois, de ambos para os continentes europeus e americano. TUCCI apud RANGEL, Paulo. Curso de processo penal. 10. ed. Rio de Janeiro: Saraiva, 2005, p. 490.

Com o passar do tempo, os sábios anciãos das sociedades que pertenciam às sociedades então existentes, passaram a atuar como árbitros nas demandas instaladas, em razão do grande e inquestionável conhecimento e experiência que os mesmos detinham em relação ao grupo social ou comunidade às quais pertenciam. Da mesma sorte, as decisões desses árbitros eram alicerçadas nos costumes e nas convicções de ordem coletiva.

O processo evolutivo do sistema de arbitragem encontrou bases também no Direito Romano, mais precisamente no século VIII a.C; onde as questões conhecidas como “*ordo judiciorum privatorum*”⁴ (a ordem das justiças privadas) eram tratadas num tribunal por meio de um magistrado escolhido pelas partes.

Ao se proclamar a República Romana, o sistema arbitral perdeu força para então justiça estatal constituída, uma vez que a sociedade romana passou a optar pelo poder jurisdicional como meio de solução das controvérsias. De acordo com os ensinamentos de Pedro Martins (1999, p. 87) o processo de evolução dos meios de solução de conflitos, poderia ser definido nas seguintes etapas:

- Resolução das questões por meio da força individual ou do grupo (auto-tutela), sendo que os costumes, com o passar do tempo, passaram a estabelecer as regras para distinguir a violência legítima da ilegítima;
- Aplicação do arbitramento facultativo, por meio do qual, aquele que se sentisse ofendido, ao invés de adotar a força física individual ou coletiva, optaria pela escolha, em comum acordo com o ofensor, de um árbitro que decidiria o litígio e fixaria uma indenização, quando fosse o caso;
- A prática do arbitramento compulsório, ou seja, a intervenção e determinação pelo Estado de um árbitro, quando as partes não indicavam aquele de sua escolha, para que fosse assegurada a execução da sentença; e
- A efetiva aplicação da Justiça Pública, capitaneada pelo próprio Estado para a solução da controvérsia, com a execução forçada da sentença; mas ressalvando que a oportunidade das partes escolherem um árbitro não ficaria excluída; deixando somente de ser norma para transformar-se em execução.

Na Grécia antiga, por volta do século VI a.C, os historiadores também encontraram registros da utilização do sistema de arbitragem, cujo desenvolvimento foi favorecido pela uniformidade cultural do povo. Registra-se que no tratado firmado entre Esparta e Atenas, no ano de 445 a.C, existia uma cláusula que instruía as partes que, em caso de conflitos futuros, a forma de solução pacífica deveria ser

⁴ ORDO JUDICIORUM PRIVATORUM: Ainda em Roma, as questões cíveis eram primeiramente apresentadas diante do magistrado, no Tribunal, para depois sê-lo, perante um árbitro particular (arbiter) escolhido pelas partes para julgar o processo. Trata-se da *ordo judiciorum privatorum* ou ordem dos processos civis. Este sistema, por ser muito rápido, perdurou por muito tempo, ou seja, até o período clássico. SZKŁAROWSKY, Leon Fredja. Evolução Histórica da Arbitragem. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/6842/evolucao-historica-da-arbitragem>. Acesso em 18.03.2020.

por meio da constituição de um Tribunal Arbitral, surgindo assim a denominada “Cláusula Compromissória”. Com propriedade Tânia Lobo Muniz preleciona que:

o instituto da arbitragem teve seu maior desenvolvimento na Grécia, considerado o berço da arbitragem e do Direito Internacional Privado. A prática da arbitragem era o reflexo da própria religião grega cuja cultura trazia em sua mitologia a resolução das questões entre deuses e heróis através da presença de um terceiro chamado a intervir. A evolução do instituto acompanhou o desenvolvimento da sociedade grega, a princípio dentro da limitação de cada cidade e, aos poucos, se inserindo e delineando sua forma nos costumes, leis e tratados firmados entre as cidades gregas (MUNIZ, 2002, p. 97).

Por sua vez, a prática da arbitragem foi difundida pela igreja católica, na Idade Média, durante os dez séculos que sucederam entre o quinto e o décimo quinto depois de Cristo (século V até XV), no período conhecido como “período de trevas”, cujo procedimento arbitral obteve sucesso, uma vez que através da religião, os pregadores bíblicos aconselhavam que não se devia recorrer à justiça romana, concitando o povo a resolver suas questões no interior da própria comunidade.

Sendo assim, por meio da arbitragem, as cidades recém independentes do norte da Itália resolviam seus conflitos aplicando os usos e costumes locais; e os julgamentos eram enviados a um terceiro de confiança das partes, face à total informalidade.

Com fulcro em estudos realizados por Janaína Fernanda Lemos Silva (2010, p.36), durante a Idade Média, o sistema de arbitragem e a mediação foram muito utilizados. Com efeito, verificou-se em grande parte do século XII, um expressivo número de casos de conflitos e litígios que, por sua vez, eram resolvidos por meio da arbitragem, envolvendo demandas entre a nobreza e os comerciantes na época. Sendo assim, no escrito de Carlos Alberto Carmona (2009, p. 252) existem:

(...) pelo menos cinco causas para o desenvolvimento da arbitragem durante a Idade Média: ausência de leis ou sua excessiva dureza ou incivilidade; falta de garantias jurisdicionais; grande variedade de ordenamentos; fraqueza dos Estados; e conflitos entre Estado e a Igreja (CARMONA, 2009, p. 252).

Percebe-se, nessa época, que o Direito Canônico disciplinava os procedimentos de arbitragem, utilizando-se para tanto as normas do Direito Romano. Nesse aspecto, a Igreja Católica Medieval se apresentava como sendo a ordem jurídica mais poderosa e que proferia inúmeras decisões arbitrais. As partes litigantes recorriam à intervenção da Igreja, e o Papa muitas vezes intervinha como árbitro para solucionar as contendas.

No Brasil, durante o período da colonização portuguesa, a arbitragem tinha sua previsão nas Ordenações Filipinas de 1603, facultando a inserção de uma cláusula

denominada de “sem recurso” pelos contratantes, por meio da qual as partes tinham que respeitar de forma absoluta o teor da sentença arbitral.

Durante o período moderno, a arbitragem passou a ser utilizada como um instrumento de resistência em face dos abusos que eram cometidos pela justiça estatal; principalmente naqueles estados que possuíam como regime de governo a monarquia; porquanto o próprio monarca é que representava o conceito de justiça.

Referida assertiva encontra respaldo no período que precedeu e permitiu o desenvolvimento da Revolução Francesa, oportunidade em que o monarca Luiz XIV ficou conhecido como o “Rei Sol”, uma vez que ele sustentava que “o Estado sou eu”.

Na Constituição Monárquica de 1824, no Brasil, inseriu-se no capítulo 6º, artigo 160 a seguinte redação: “Nas cíveis, e nas penas civilmente intentadas, poderão as Partes nomear Juízes Árbitros. Suas sentenças serão executadas sem recurso, se assim o convencionarem as mesmas partes.”

No final do Século XVIII e, com o despertar do século seguinte, em face da necessidade de um mecanismo eficaz e objetivo para a resolução de conflitos e controvérsias, inúmeros países passaram a se conscientizar sobre a relevância do instituto da arbitragem como forma de resolver as demandas, mormente àquelas havidas nas relações internacionais do comércio.

No Brasil, a Constituição de 1891, em seu artigo 34º, assim como na Constituição de 1934, em seu artigo 4º, referiam-se ao arbitramento como forma de se evitar a guerra. Lado outro, as Cartas Constitucionais de 1937, 1946 e 1967, seguidas do Ato Institucional nº 5 (AI-5) de 1968, tratavam sobre o arbitramento somente nos casos de direito internacional, ou seja, na solução dos conflitos internacionais.

Ainda em nosso país, em uma época mais recente, Edgar A de Jesus afirma que:

A Constituição de 1988 lembrou, no seu artigo 4º, da solução pacífica – a arbitragem é uma das formas – como princípio utilizável nas relações internacionais, ficando para o artigo 114, §§ 1º e 2º, a eleição de árbitros e a negociação ou arbitragem nas controvérsias decorrentes das relações coletivas de trabalho.(...) O Código comercial de 1850 prescreveu, ao lado do voluntariamente instituído pelas partes, o juízo arbitral necessário para várias questões mercantis (arts. 245,294,348,739,783 e 846).No mesmo ano, o Regulamento 737 lhe disciplinou o procedimento (art. 411, §1º); a lei n.1.350, de 1866 aboliu a arbitragem obrigatória; a voluntária, porém mantida pelo Decreto n. 3.900, de 1867, sobreviveu ao fim do Império; na República, o Código Civil de 1916 acolheu-a (arts. 1031 a1046) e o atual de 1973, no Capítulo XIV, dedicado ao Juízo Arbitral, presentemente revogado (arts. 1072 a 1102) (JESUS, 2003, p. 75).

Atualmente, ainda vigora no Brasil, a Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, que regula a matéria cível e processual, revogando à época os artigos pertinentes nos Códigos Civil e de Processo Civil, a par das diretrizes traçadas pelo Regulamento Padrão de Arbitragem do Conselho Nacional das Instituições de Mediação e Arbitragem naquela ocasião.

Do mesmo modo, inúmeros outros países que fazem parte da sociedade internacional moderna e contemporânea, adotaram em seus arcabouços legais, normas e regras arbitrais para a solução de controvérsias existentes, especialmente, como dito alhures, no plano das relações internacionais do comércio, evidenciando assim a importância dos Tribunais Arbitrais Internacionais.

CAPÍTULO VI

OS CONCEITOS DE NEGOCIAÇÃO, MEDIAÇÃO, CONCILIAÇÃO E ARBITRAGEM

Muitas vezes estabelece-se entre as pessoas, certa confusão conceitual em face dos processos de mediação, conciliação e as demais formas de gestão e/ou resolução de conflitos em demandas que são encaminhadas para os Tribunais Arbitrais.

Com efeito, algumas pessoas por exemplo, crêem que estão realizando um processo de mediação; quando na verdade instauraram um procedimento de conciliação. Destarte, as formas de se solucionar determinados conflitos, fazem parte de um processo contínuo, por meio do qual se elege uma forma e, em decorrência dessa escolha, o grau de autonomia das decisões varia conforme o meio escolhido, quais sejam:

- Negociação;
- Mediação;
- Conciliação;
- Arbitragem.

Desse modo, torna-se necessário colacionarmos algumas definições conceituais basilares acerca dos institutos em comento, com o fito exclusivamente de demonstrar as respectivas peculiaridades, quais sejam:

- **Negociação:** No processo de negociação, não existe a participação de terceiro; e as próprias partes em conflito buscam, por elas mesmas, a resolução do problema, ou seja, estabelecer uma auto-composição. Não obstante, nessa forma de resolução de conflito, pode haver ou não a participação de representantes, como por exemplo, advogados outorgados pelas partes.
- **Mediação:** No que tange ao procedimento de mediação, verifica-se a ocorrência de uma “auto-composição assistida”, isto é, são as próprias partes envolvidas que discutirão e comporão o conflito; contudo, com a presença de um terceiro imparcial que, por sua vez, não deve influenciar ou persuadir que as partes entrem em um acordo. Insta esclarecer que, no processo de mediação existe a efetiva preocupação de recriar vínculos entre as partes; estabelecer canais de comunicação, transformar e, principalmente, prevenir conflitos.
- **Conciliação:** Malgrado a conciliação seja bastante confundida com a mediação, tratam-se institutos distintos. Cumpre-nos esclarecer que no processo de conciliação, conciliador faz sugestões, interfere, assim como oferece conselhos. No que se concerne à mediação, o mediador procura facilitar a co-

municação, sem induzir as partes ao acordo. Enquanto o objetivo primordial da conciliação é interferir no processo para se obter uma solução da controvérsia; na mediação, por outro lado, o acordo será apenas uma consequência e um sinal de que a comunicação entre as pessoas foi bem desenvolvida, sem a direta intervenção do mediador.

- **Arbitragem:** No Procedimento de Arbitragem, as partes em conflito elegem um árbitro para decidir suas divergências, utilizando-se de critérios específicos. As partes, portanto, estabelecem uma “Convenção de Arbitragem”, ou seja, pactuam um acordo por meio do qual o eventual conflito será submetido a um Tribunal de Arbitragem ou “Juízo Arbitral”.

Nesse diapasão, a Lei Modelo da UNCITRAL – Comissão das Nações Unidas para o Direito Comercial Internacional, apresenta a seguinte definição em seu Capítulo II, artigo 07, parágrafo 10, *in verbis*:

Convenção de Arbitragem é uma convenção pela qual as partes decidem submeter à arbitragem todos ou alguns dos litígios surgidos ou a surgir entre elas com respeito a uma determinada relação jurídica, contratual ou extracontratual. Uma convenção de arbitragem pode revestir a forma de uma cláusula compromissória num contrato ou a de uma convenção autônoma.

Cumpre-nos, do mesmo modo, estabelecermos algumas informações conceituais e diferenças sobre a Cláusula Compromissária e o Compromisso Arbitral, sob a égide da legislação brasileira.

Com efeito, podemos afirmar que a cláusula compromissória, ou “*pactum compromitendo*” refere-se a um acordo adjeto dotado de autonomia, conforme preconiza os artigos 8º da Lei nº 9.307/96⁵ e 853 do Código Civil Brasileiro (Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002)⁶, relativamente aos contratos de natureza civil e/ou comercial.

Surge, portanto, no momento inicial do negócio principal, como medida preventiva dos interessados, e com a intenção precípua de assegurar e garantir às partes de um eventual desentendimento futuro.

Destarte, trata-se de um contrato preliminar que, por sua vez, não impede que as partes pleiteiem seus direitos de efetuar o compromisso na justiça comum, con-

5 LEI N° 9.307, DE 23 DE SETEMBRO DE 1996. Art. 8º A cláusula compromissória é autônoma em relação ao contrato em que estiver inserta, de tal sorte que a nulidade deste não implica, necessariamente, a nulidade da cláusula compromissória. Parágrafo único. Caberá ao árbitro decidir de ofício, ou por provação das partes, as questões acerca da existência, validade e eficácia da convenção de arbitragem e do contrato que contenha a cláusula compromissória.

6 LEI N° 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002. Art. 853. Admite-se nos contratos a cláusula compromissória, para resolver divergências mediante juízo arbitral, na forma estabelecida em lei especial.

soante dispõem o artigo 6º, § único da Lei 9.307/96⁷.

De conformidade com o insculpido nos artigos 854 e 855⁸, ambos do Código Civil Brasileiro de 2002, fica admitida o uso dessa cláusula, em que as partes, prevendo divergências futuras, remetem sua solução a árbitros por elas indicados, que serão chamados para dirimir eventuais conflitos que possam surgir.

No que tange ao Compromisso Arbitral, este representa um contrato em que as partes se obrigam a remeter a controvérsia surgida entre elas, ao julgamento de árbitros. Em face disso, parte-se do pressuposto de que se trata de um contrato perfeito e acabado. Desse modo, o Compromisso Arbitral é, portanto, específico para a solução de certa pendência, perante árbitros regularmente escolhidos.

Nessa linha de raciocínio, tem-se que alguns autores entendem que a principal diferença entre os dois institutos são que a Cláusula Arbitral diz respeito a um litígio futuro e incerto; enquanto que o Compromisso Arbitral refere-se a um litígio atual e específico.

Não obstante, podemos também afirmar que a principal diferença encontra-se na esfera contratual; uma vez que a Cláusula Compromissória não representa um contrato perfeito e acabado; mas sim um acordo preliminar, futuro e incerto, ou ainda, uma medida preventiva, em que as partes simplesmente prometem efetuar um contrato de compromisso, acaso surja um desentendimento a ser resolvido.

Por outro lado, o Compromisso Arbitral tem força vinculativa, fazendo com que as partes se comprometam a submeter certa pendência à decisão de árbitros, regularmente definidos e constituídos.

Ultrapassadas essas considerações conceituais, abordaremos a seguir, em aperfeiçada síntese, sobre os principais Tribunais de Arbitragem estabelecidos na atual sociedade internacional, responsáveis pela solução de conflitos comerciais internacionais, assim como pela aplicação da Nova Lex Mercatoria e normas internacionais, dentre elas os INCOTERMS na qualidade de cláusula internacional de venda.

Torna-se importante, as abordagens sobre referidos Tribunais Arbitrais, uma vez que a inexistência de Tribunais Supranacionais que possam dirimir as mais diversificadas matérias e temas das relações internacionais do comércio nos induz

7 LEI N° 9.307, DE 23 DE SETEMBRO DE 1996. Art. 6º Não havendo acordo prévio sobre a forma de instituir a arbitragem, a parte interessada manifestará à outra parte sua intenção de dar início à arbitragem, por via postal ou por outro meio qualquer de comunicação, mediante comprovação de recebimento, convocando-a para, em dia, hora e local certos, firmar o compromisso arbitral. Parágrafo único. Não comparecendo a parte convocada ou, comparecendo, recusar-se a firmar o compromisso arbitral, poderá a outra parte propor a demanda de que trata o art. 7º desta Lei, perante o órgão do Poder Judiciário a que, originariamente, tocaria o julgamento da causa.

8 LEI N° 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002. Art. 854. Aquele que, por anúncios públicos, se comprometer a recompensar, ou gratificar, a quem preencha certa condição, ou desempenhe certo serviço, contrai obrigação de cumprir o prometido.

Art. 855. Quem quer que, nos termos do artigo antecedente, fizer o serviço, ou satisfizer a condição, ainda que não pelo interesse da promessa, poderá exigir a recompensa estipulada.

a recorrer aos tribunais de arbitragem internacionais especializados.

Relevante mencionar que a arbitragem internacional é semelhante ao processo judicial nacional, mas em vez de ter lugar antes de um tribunal nacional que tem lugar antes juízes privados conhecidos como árbitros. É um consensual, neutro, obrigatório, privado e executável meios de resolução de disputas internacionais.

Entretanto, para que uma sentença arbitral internacional possa ser reconhecida no Brasil e, por conseguinte, ser considerada um título executivo judicial, a sentença em comento deverá ser homologada pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ), consoante insculpido no comando legal do art. 35 da Lei 9.307/96⁹.

Diante do exposto, passamos a discorrer nos capítulos seguintes, sobre alguns dos principais Tribunais e Câmaras Arbitrais em todo o mundo, de forma perfunctória, apenas com o fito de demonstrar que existem no âmago da sociedade internacional órgãos de resolução de conflitos importantes e com algumas especializações.

⁹ LEI N° 9.307, DE 23 DE SETEMBRO DE 1996. Art. 35. Para ser reconhecida ou executada no Brasil, a sentença arbitral estrangeira está sujeita, unicamente, à homologação do Superior Tribunal de Justiça.

CAPÍTULO VII

DA CÂMARA DE ARBITRAGEM DA UNCITRAL

A UNCITRAL é uma sigla que significa *United Nations Commission on International Trade Law* que, literalmente, traduzido para o português representa a “Comissão das Nações Unidas para o Direito Comercial”. Refere-se a um organismo internacional que foi estabelecido pela Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), no ano 1966.

Com efeito, ao criar este órgão a ONU reconheceu que as disparidades nas leis nacionais sobre o comércio internacional criavam obstáculos para o fluxo normal do comércio e, por essa razão, julgou que a UNCITRAL poderia ser o instrumento pelo qual a ONU teria um papel mais ativo na redução ou eliminação de tais obstáculos.

Seguindo essa diretriz, a ONU então delegou à UNCITRAL a função de promover a progressiva harmonização e unificação das leis de comércio internacional, e essa Comissão tem sido o órgão principal no sistema das Nações Unidas, no campo das leis internacionais de comércio.

Destarte, a indigitada Comissão (UNCITRAL) é composta de 60 países-membros, eleitos pela Assembléia Geral da ONU. A composição do órgão é estruturada de forma que possa ser representativo das várias regiões geográficas do planeta, assim como dos seus principais sistemas econômicos e legais. Os seus membros são eleitos por 6 (seis) anos, mas ocorrendo a renovação de metade da Comissão, a cada três anos.

Em breve exposição, trata-se de um organismo das Nações Unidas encarregado de estabelecer a harmonização da Lei do Comércio Internacional.

Nesse diapasão, refere-se à própria Comissão das Nações Unidas para o Direito do Comércio Internacional, e no seu âmbito encontram-se inúmeras normas e convenções internacionais, tais como: (i) a Convenção de Nova York sobre o Reconhecimento e Execução de Laudos Arbitrais Estrangeiros, de 1958; (ii) a Convenção de Viena sobre a Compra e Venda Internacional de Mercadorias, ou seja, a Lei Uniforme de 1980, que se encontra em vigor desde 1988; (iii) a Convenção de Hamburgo sobre Direito Marítimo; (iv) a Organização dos Estados Americanos por meio das CIDIP's (Convenções Interamericanas de Direito Internacional Privado em vigor desde 1975), dentre outras.

Sendo assim, transforma-se numa entidade promotora de diversas convenções internacionais de relevância, no que concerne a comercialização de bens e mercadorias, períodos de limitação no comércio entre os países, além de outros temas similares na política do comércio internacional.

A UNCITRAL, dentro dos seus objetivos de constituição, promove a aplicação da “Convenção de Nova Iorque sobre o Reconhecimento e a Execução de Sentenças Arbitrais Estrangeiras”, firmada pelos signatários em 16 de junho de 1958, com vistas ao reconhecimento e execução das convenções de arbitragem.

A Convenção de Nova Iorque, por sua vez, constitui-se em um dos mais importantes tratados de reconhecimento mútuo e de execução das leis internacionais, que alcança aproximadamente 125 (cento e vinte e cinco) países signatários.

Da mesma sorte, a UNCITRAL também é responsável pela elaboração de uma lei modelo na arbitragem internacional, que influenciou a elaboração de muitas legislações nacionais de países envolvidos com o processo de arbitragem, inclusive o Brasil.

As regras de arbitragem da UNCITRAL são de grande importância; malgrado a própria entidade não participe na nomeação dos árbitros ou das outras funções administrativas.

Muitas instituições de administração da arbitragem, tais como o LCIA (*London Court International Arbitration*) e o ICC (*International Commercial Chamber*), dentre outros organismos regionais, consoante veremos adiante, que operam sob as regras de arbitragem da UNCITRAL; na hipótese do acordo de arbitragem assim o determinar ou se as partes contratantes concordarem.

CAPÍTULO VIII

A CÂMARA DE ARBITRAGEM DA CORTE PERMANENTE DE HAIA

A Corte Permanente de Arbitragem (CPA) ou em inglês *Permanent Court of Arbitration* (PCA) encontra-se estabelecida no Palácio da Paz, na cidade de Haia, Holanda. Com efeito, a CPA nasceu em 1899; mas já no final do século XVIII há registros do uso da arbitragem moderna para resolver conflitos entre países.

Em um período de constantes guerras e conflitos, a criação da CPA foi resultado da tentativa de selar a paz entre os países ou, pelo menos, de encontrar uma maneira para resolver as disputas pelo diálogo. No ano de 1899, por iniciativa do Czar Nicolas II, da Rússia, foi feita em Haia, a primeira conferência em prol da paz no mundo; e o principal resultado desse encontro entre os países, foi a criação da corte de arbitragem.

Ao considerarmos as épocas onde não existia uma entidade formal como a ONU, para tentar mediar conflitos internacionais, a adesão, em menos de 10 anos, de pelo menos 40 países ao estatuto do CPA, pode ser considerada como uma grande vitória, mormente, porquanto entre esses países, estavam grandes potências como Estados Unidos e a Inglaterra.

Poucos anos depois, a construção da sede da corte na cidade holandesa de Haia, o Palácio da Paz, foi a motivação que faltava para consolidar a relevância da cidade para o Direito Internacional, assim como para que o tribunal se sedimentasse.

Dessa forma, a CPA possui hoje mais de um século de existência, e comemora a adesão de 110 países, tendo assistido e sobrevivido a duas grandes guerras mundiais.

Insta esclarecer que a Corte Permanente de Arbitragem não foi criada propriamente como um tribunal, mas representava um conjunto de regras acordado para facilitar o uso da arbitragem na solução de conflitos. Diferentemente dos tribunais convencionais, não havia um corpo de julgadores permanentes. Não obstante, com a construção da sede, a CPA ganhou uma sala de julgamento e, aos poucos, um corpo fixo administrativo para auxiliar os trabalhos.

Ainda em nossos dias, a CPA não é propriamente um tribunal na acepção mais completa da palavra. Um Estado, por exemplo, quando resolve levar um caso para julgamento na corte, seleciona os seus próprios árbitros, junto com a outra parte; - sendo que a corte, no entanto, mantém sugestões de árbitros.

A estrutura do tribunal é formada por três pilares, quais sejam: o Conselho de Administração, composto por diplomatas dos Estados-partes sob a presidência do ministro das Relações Exteriores da Holanda; uma lista de potenciais árbitros, que são os chamados membros da corte; e o seu secretariado.

A manutenção, assim como o sustento da corte provém, principalmente, da contribuição dos países; e é por meio da vontade deles de manter um tribunal solucionador de conflitos que garante a existência da CPA; sendo que todos os custos da arbitragem, também são assumidos pelas partes.

O Conselho Administrativo da Corte se reúne sempre na denominada “*Japanese Room*” (sala japonesa), que possui esse nome em face dos afrescos japoneses na parede, pintados por 50 mil japoneses em cinco anos, dado o grau de sofisticação da técnica.

A referida sala também é decorada com madeira doada pelo Brasil. O aspecto curioso nessa sala são as cadeiras; porquanto cada uma tem o brasão de um dos Estados-membros e ficam cobertas por uma capa, que somente é retirada no momento das reuniões.

Os julgamentos acontecem no chamado *Small Hall of Justice* (Pequeno Salão da Justiça), que é bem menor e mais modesto do que o Plenário da Corte Internacional de Justiça, uma vez que a maior parte dos procedimentos é fechada e, por isso, assistida somente pelas partes envolvidas.

Os árbitros em potencial são indicados pelos Estados partes, sendo que cada um pode apontar até quatro nomes para fazer parte da lista de sugestões, desde que os escolhidos tenham evidente competência em Direito Internacional; reputação ilibada e disposição para aceitar as regras da arbitragem. Cada um dos árbitros é indicado por um período de seis anos, renováveis para igual período.

Aos árbitros, cabe também o papel de indicar os candidatos para ocupar cadeira de juiz na Corte Internacional de Justiça. São os árbitros em potencial, os membros da corte, que apontam os nomes para que a Organização das Nações Unidas (ONU) possa eleger os juízes internacionais, assim como, junto com os juízes da Corte Internacional de Justiça, participam da escolha dos candidatos para o Prêmio Nobel da Paz.

O tribunal de arbitragem, no entanto, é pouco conhecido da população mundial, apesar de sua respeitável idade; porquanto ao se fala do Tribunal de Haia não é a ele que se refere, mas sim à Corte Internacional de Justiça que, por sua vez, é bem mais nova que a CPA.

A discrição do tribunal de arbitragem é explicada pelo sigilo dos processos judiciais; porquanto todos os casos que vão parar no tribunal de arbitragem são de caráter sigiloso. Somente quando é da expressa vontade das partes, e as mesmas autorizam formalmente, é que o tribunal pode tornar pública a discussão. Mesmo assim, não há uma divulgação ativa dos procedimentos e nem um interesse considerável por parte da mídia.

As conhecidas vantagens da arbitragem – sigilo, rapidez, julgadores especializados e disposição maior para a solução que agrade a ambos os lados – estão presentes também no CPA. Na corte internacional de arbitragem, há ainda outra vantagem, porquanto malgrado os idiomas de trabalho sejam francês e inglês, são as partes que escolhem qual vai ser o idioma dos procedimentos.

De acordo com as regras da corte, uma das partes da disputa tem que ser, necessariamente, uma nação; caso contrário, a competência para resolver o conflito não é da CPA. Ademais, é preciso que as duas partes concordem que o tribunal de arbitragem é o local para solucionar possíveis conflitos, ou previamente, em contrato ou tratado assinado, ou na época do conflito.

Com efeito, o PCA não está somente disponível para resolver disputas entre seus 110 (cento e dez) países já credenciados; mas também para fornecer os serviços de arbitragem nas disputas onde somente uma das partes é um Estado, e a outra parte poderá ser um particular.

Sendo assim, torna-se numa organização onde são possíveis as conduções de demandas na arbitragem para os contratos internacionais firmados entre Estados, indivíduos e empresas. O PCA fornece, também, funções de arbitragem em demandas requeridas por bancos e instituições financeiras em relação às suas transações e estabelecimentos no exterior.

Considerando o elevado prestígio do PCA, assim como de seu painel, dos árbitros, e do nível relativamente modesto de suas taxas; admira-se o fato do mesmo não estar sendo utilizado mais intensamente para as funções de arbitragem.

CAPÍTULO IX

DA CÂMARA DE ARBITRAGEM DA CCI - CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL

Mundialmente conhecida, a Câmara de Comércio Internacional - CCI é a organização mundial de negócios, um órgão representativo que sustenta, com autoridade, em nome de sociedades empresárias de todos os setores econômicos, assim como de todas as partes do mundo.

Com efeito, a principal missão da CCI é promover o comércio e investimentos no mercado internacional, visando com isso auxiliar as sociedades empresárias a superar os desafios, bem como aproveitar as oportunidades decorrentes do processo de globalização da economia.

Nessa linha de atuação, tem por convicção que a prática comercial representa uma força importante para a sedimentação da prosperidade e da paz entre as nações, tendo sido criada na França em 1919, por um grupo de líderes empresariais que se auto-denominavam “mercadores da paz”

Sendo assim, a CCI possui reconhecimento e autoridade ao estabelecer regras que regem a conduta dos negócios internacionais que, muito embora sejam de natureza voluntária, indigitadas regras são observadas em milhões de transações diárias entre exportadores e importadores de todo o mundo.

Em face disso, a CCI também fornece outros serviços essenciais, com destaque para a “Corte Internacional de Arbitragem”, que se constitui na principal instituição mundial de arbitragem em todo o planeta.

Não obstante, a expressão “Corte” não seria a mais apropriada, porquanto a instituição não se configura como uma “Corte” em seu sentido legal. Na verdade, trata-se de uma entidade internacional que possui uma Câmara de Arbitragem, onde designa seus árbitros e possui uma secretaria para a sua sustentação.

A CCI aponta os árbitros que irão atuar de conformidade com os seus próprios procedimentos, ou em observância às regras da UNCITRAL. As regras de arbitragem da CCI se tornaram muito populares, e ganharam aceitação e notoriedade nas disputas do comércio internacional.

Vale também ressaltar que além dos serviços de arbitragem internacional, a CCI ainda oferece a Federação Mundial de Câmaras, que representa na verdade uma rede global de Câmaras de Comércio da CCI que busca fomentar a interação, assim como intercâmbio das melhores práticas comerciais.

Contando com líderes e especialistas em negócios internacionais entre seus membros, a CCI estabelece uma postura de negócio em face às questões mais amplas de comércio e política de investimentos, assim como em relação a assuntos de

natureza técnica de comercialização, ambiente, transportes, legislação de concorrência e propriedade intelectual.

Não se pode olvidar que a CCI possui status de consultora no âmbito da ONU – Organização das Nações Unidas e das suas agências especializadas, exercendo um trabalho de alto nível.

Nessa esteira, programa de conferências e de eventos realizados pela CCI representa um canal fundamental para repassar a experiência da organização mundial de negócios para um público mais amplo, no contexto internacional.

Assim sendo, Departamento de Eventos da CCI trata de questões políticas que interessam diretamente aos negócios realizados em todo o mundo, como por exemplo as técnicas e práticas bancárias; e-business; tecnologia da Informação e telecomunicações, pirataria e falsificação, dentre outros temas.

Da mesma sorte, realiza cursos de treinamento sobre arbitragem internacional, bem como negociação de contratos internacionais para empresários, executivos de empresas, consultores jurídicos empresariais, advogados e outros profissionais da área jurídica envolvidos no comércio internacional.

Ademais, é a instituição criadora de inúmeras regras e normas internacionais adotadas por quase todas as sociedades empresárias em torno do globo, com destaque para os INCOTERMS.

Toda essa estrutura credencia a CCI para amparar e dirimir as mais diversas demandas comerciais por meio de sua “Corte Internacional de Arbitragem”.

CAPÍTULO X

DA CORTE DE LONDRES DE ARBITRAGEM INTERNACIONAL

A Corte de Londres de Arbitragem Internacional ou LCIA (*London Court International Arbitration*) representa a mais antiga das organizações que patrocinam a arbitragem internacional e, indiscutivelmente, uma das mais eficazes.

A LCIA patrocina as arbitragens comerciais internacionais sob suas próprias regras, ou ainda sob as regras da UNCITRAL. As regras da LCIA estão disponíveis em diversos idiomas, quais sejam: árabe, chinês, inglês, francês, alemão, italiano, português, russo e espanhol.

De acordo com os dados históricos, foi em 05 de abril de 1883, que o Tribunal Comum do Conselho da Cidade de Londres criou uma comissão para elaborar propostas para a constituição de um tribunal de arbitragem, como o fito de cuidar das relações comerciais internacionais que surgiam na região.

Ainda em consonância com algumas informações históricas, foi a “Lei de Revisão Trimestral” que concebeu o tribunal, e assim se manifestou quanto ao objetivo de criação da aludida câmara arbitral: **“A câmara foi concebida para ter todas as virtudes que a justiça carece. É para ser célere quando a justiça é lenta, econômica onde a justiça é dispendiosa, simples onde a justiça é complexa, pacificadora onde a justiça estimula a contenda”.**

No ano de 1884, a comissão apresentou um plano, para que o Tribunal fosse administrado pela *City of London Corporation* em cooperação com a Câmara de Londres do Comércio e Indústria. Não obstante, o referido plano teve que aguardar a publicação da Lei de Arbitragem inglesa.

Referida lei somente foi publicada no mês de abril de 1891, e o Tribunal passou a denominar-se Câmara de Arbitragem da Cidade de Londres, tendo sido formalmente inaugurada em 23 de novembro de 1892, com grande repercussão nos círculos comerciais, industriais e jornalísticos da época.

Em abril de 1903, o tribunal passou a ser chamado de Tribunal de Arbitragem de Londres, sendo que dois anos mais tarde transferiu sua sede que ficava nas imediações da região de Guildhall, para as proximidades da Câmara de Comércio de Londres, mantendo sua estrutura administrativa inalterada.

Com efeito, no ano de 1975, o Instituto dos Árbitros (mais tarde conhecido como Chartered Institute) juntou-se a outras duas instituições de administração comercial atribuindo mais força ao Tribunal de Arbitragem de Londres.

Com o crescimento das demandas, cujos temas eram predominantemente de natureza internacional, no ano de 1981, o Tribunal de Arbitragem foi renomeado, passando a ser conhecido como **“The London Court of International Arbitration”**.

(Corte de Londres de Arbitragem Internacional) para refletir o seu verdadeiro papel.

Dessa forma, as regras de arbitragem da LCIA são universalmente aplicáveis; e as mesmas oferecem uma combinação com as melhores características dos sistemas de direito civil e de direito comum, dentre os quais podemos citar:

- Máxima flexibilidade para a composição das partes nos tribunais, visando a formalização dos acordos e questões processuais;
- Rapidez e eficiência na nomeação dos árbitros, acelerando o processo arbitral;
- Mecanismos para redução de atrasos, com vistas a neutralizar as manobras dilatórias;
- Tribunais com poder de “decidir sobre sua própria competência”; e
- Opção de renúncia ao direito de recurso; dentre outras situações previstas em seu regulamento.

Com efeito, muitas sociedades empresárias internacionais de grande importância, confiam à LCIA o julgamento de seus eventuais litígios comerciais, mormente em casos de grande complexidade técnica e/ou jurídica, e que envolvam cifras consideráveis em discussão.

Malgrado a LCIA esteja sediada em Londres, a escolha do local para realização da arbitragem, fica a critério das partes, podendo ser adotadas as regras e os árbitros do tribunal, sem que necessariamente a demanda seja levada à apreciação na sede em Londres.

CAPÍTULO XI

A CÂMARA DE ARBITRAGEM DO CENTRO INTERNACIONAL PARA O ESTABELECIMENTO DE DISPUTAS DO INVESTIMENTO

O Centro Internacional para o Estabelecimento de Disputas do Investimento (ICSID), é uma instituição vinculada ao Banco Mundial, e encontra-se baseado no sítio: <"[http://www.worldlingo.com/ma/enwiki/pt/Washington,_D.C."](http://www.worldlingo.com/ma/enwiki/pt/Washington,_D.C.) \o "Washington, C.C.> - Washington, D.C, nos Estados Unidos.

Com efeito, o referido Centro de Mediação foi estabelecido em 1966, em conformidade com a denominada “Convenção para o estabelecimento de disputas do investimento entre estados e nacionais de outros estados” (também conhecida como Convenção de ICSID ou Convenção de Washington).

Trata-se de uma organização internacional de arbitragem especializada e, dessa forma, fornece um mecanismo de solução de disputas, eventualmente existentes entre seus Estados contratantes, que atualmente compreendem 155 (cento e cinquenta e cinco) países e nacionais de outros Estados.

As arbitragens do ICSID se apresentam em pouco numero, mas não obstante espera-se ganhar maior importância com a sedimentação da Área de Livre Comércio Norte-Americana (NAFTA), uma vez que esse acordo comercial está bastante sintonizado com os procedimentos de arbitragem estabelecidos pelo ICSID.

O ICSID possui um Conselho Administrativo, além de ser administrado pelo Presidente do Banco Mundial; contando ainda com uma Secretaria administrativa. O ICSID cuida de procedimentos de conciliação e arbitragem nas áreas específicas dos investimentos, seja dos países membros, assim como de casos que envolvam investidores privados individuais (sociedades empresárias multinacionais, transnacionais, instituições financeiras, etc...).

O ICSID constitui-se em um Tribunal de Arbitragem altamente especializado nas demandas que envolvem investimentos e temas de natureza financeira.

CAPÍTULO XII

A CÂMARA DE ARBITRAGEM DA ORGANIZAÇÃO DEARBITRAGEM DA PROPRIEDADE INTELECTUAL DO MUNDO E CENTRO DE MEDIAÇÃO

Inicialmente, devemos esclarecer que WIPO (*World Intellectual Property Organization*) ou OMPI - Organização Mundial de Proteção à Propriedade Intelectual, constitui uma organização internacional governamental formada atualmente por 179 países, dentre os quais o Brasil.

A adesão à organização se dá com o depósito do instrumento de ratificação pelo país junto ao Diretor Geral da organização, em sua sede em Genebra, Suíça.

Insta ainda esclarecer que a WIPO foi criada a partir da Convenção em Estocolmo de 1967 e, por sua vez, entrou em vigor no ano de 1970. Todavia, podemos encontrar suas origens mais remotas na Convenção da União de Paris de 1883, assim como na Convenção de Berna de 1886, tendo se tornado uma Agência Especializada da ONU em 1974.

Na verdade, trata-se de uma organização recém-chegada ao cenário internacional da arbitragem. Contudo, a WIPO já é considerada uma referência em termos de arbitragem e centro de mediação, mormente no que diz respeito às disputas sobre propriedade intelectual, particularmente, sobre temas como nomes de domínio e acordos do ISP (*Internet Service Provider*) ou Provedor de Serviços na Internet.

Qualquer Estado que seja signatário da Convenção da União de Paris para a Proteção à Propriedade Industrial; da Convenção de Berna para a proteção de obras Literárias ou Artísticas; que seja membro das Nações Unidas e de alguma das suas Agências Especializadas; da Agência Internacional de Energia Atômica ou da Corte de Justiça, poderá se tornar membro da WIPO (podendo ainda ser um país convidado).

Destarte, como afirmado anteriormente, a WIPO se constitui numa Agência Especializada das Nações Unidas, cuja função principal é a de promover a proteção à propriedade intelectual, possuindo atualmente 23 tratados nesse sentido. Os países que pretendam se tornar membros precisam conferir uma proteção mínima à propriedade intelectual, prevista numa série de tratados antes de serem admitidos.

Com efeito, um problema generalizado em todos os países-membros da WIPO se dava na questão envolvendo litígios acerca de direitos de propriedade intelectual que, além de constituir uma questão bastante especializada, não contava com procedimentos acelerados de resolução quando levados ao Poder Judiciário.

A fim de suprir estas necessidades das pessoas e empresas sediadas nos países membros - de decisões rápidas em litígios envolvendo questões relativas a direitos de propriedade intelectual - a WIPO instituiu o Centro de Mediação e Arbitragem da WIPO em 1999. Este Centro mantém uma longa lista de mediadores e árbitros.

Esses árbitros, procedentes de mais de 70 países, são pessoas de ilibada reputação e elevado conhecimento na área de propriedade intelectual, que decidem as questões levadas a efeito no Centro, de acordo com as normas da WIPO. Os procedimentos realizados pelo Centro podem se desenvolver em qualquer país ou idioma, ou sob a regência de qualquer lei.

Por não haver necessidade de reuniões ou encontros entre as partes e os árbitros, os procedimentos submetidos ao Centro se tornam de fácil acesso e baixo custo. Este Centro se tornou bastante conhecido como solucionador de questões envolvendo registros não autorizados de nomes de domínio na Internet.

Em decorrência da desnecessidade de audiências ou reuniões entre as partes, muitas vezes estabelecidas em países diversos, não somente o custo dos procedimentos ao tribunal submetidos se tornam mais baixos, como também mais célere, uma vez que todo o procedimento é realizado por Internet ou pelos correios.

Alguns casos, por exemplo, são resolvidos em aproximadamente dois meses, contados a partir da submissão do caso; que é feita pela Internet pelo Autor ao Centro de Mediação e Arbitragem da WIPO.

CAPÍTULO XIII

A CÂMARA DE ARBITRAGEM DA INTERNET CORPORATION PARA NOMES E NÚMEROS ATRIBUÍDOS

Constituído em 1998, o ICANN (*Internet Corporation for Assigned Names and Numbers*) é uma entidade sem fins lucrativos, especializada no setor de informações confidenciais, formado por uma ampla coalisão de comunidades de negócios; comunidades técnicas, comunidades acadêmicas; assim como de usuários da internet.

O ICANN foi reconhecido pelos Estados Unidos e por outros governos, como sendo uma entidade de consenso global para coordenar a gerência técnica do nome de domínio no sistema da internet (*Domain Name System Internet*); da reserva de espaço do IP Address (endereço usado para identificar um computador ou dispositivo em uma rede); da atribuição de parâmetros do protocolo e da gerencia do sistema dos usuários da raiz.

Destarte, o ICANN tem estado envolvido em muitas disputas acerca do registro abusivo de nomes e marcas na internet. Com a explosão da rede mundial das informações por meio eletrônico, muitas idéias de registro de marcas ou nomes comerciais surgiram em diferentes domínios das redes mundiais, e demandam fabulosas somas de dinheiro para a liberação dos nomes.

Assim sendo, o ICANN tem sido muito procurado para dirimir eventuais conflitos nessa seara, uma vez que criou uma política uniforme para a resolução de disputas sobre domínio de nomes no meio eletrônico (“*Uniform Domain Name Dispute Resolution Policy*”).

Levando-se em consideração esse importante mecanismo de solução de conflitos nos contratos internacionais; as partes contratantes que desejarem dirimir um litígio relativo aos seus direitos disponíveis conforme as normas dos regulamentos de arbitragem, e de acordo com o que tiver sido pactuado no contrato, deverá comunicar sua intenção junto a secretaria da entidade correspondente, indicando, desde logo, o objeto do litígio e o seu valor estimado, o nome, endereço e qualificação completa da outra ou das outras partes, anexando copias de todos os documentos pertinentes ao litígio.

A partir de então, cada uma das entidades, de acordo com os seus procedimentos internos, tomará as providências necessárias para que seja instaurado o processo de julgamento da demanda por meio do juízo arbitral.

EPÍLOGO

Em razão de todo o exposto no presente estudo, podemos reafirmar a grande relevância dos INCOTERMS que, por sua vez, são termos de comércio inseridos na “Nova Lex Mercatoria” e refletem diretamente a prática dos contratos de compra de bens e/ou mercadorias; permitindo assim estabelecer, com precisão, a divisão de responsabilidades, custos e riscos a serem assumidos entre os exportadores e importadores (compradores e vendedores).

Sistematicamente publicados pela Câmara de Comércio Internacional desde 1936, os INCOTERMS sofreram uma série de revisões ao longo de todos esses anos de sua concepção e gerando, por conseguinte, novas versões que se adaptam às novas tendências e evolução das relações comerciais internacionais.

Com efeito, a edição de uma versão atual não revoga o uso e tampouco os efeitos das versões anteriores; constituindo-se tão somente numa nova versão.

Desse modo, se as partes contratantes desejarem adotar uma das cláusulas preço das versões INCOTERMS 1990 anteriores, poderão fazê-lo, desde que estabeleçam essa condição em contrato de forma explícita e com os devidos detalhamentos das operações e transações comerciais ajustadas.

Lado outro, a nova versão, que poderá ser denominada de “Revisão 2020” ou ainda “INCOTERMS 2020”, entrou em vigor a partir de 01 de janeiro de 2020 e a denominação reflete, portanto, o período de seu lançamento e não o da sua efetiva vigência.

A nova versão dos INCOTERMS reitera vários fatores e reformula outros com o fito de dinamizar as práticas comerciais internacionais. Nesse sentido, fica mantida e estabelecida uma diferenciação bastante clara entre os termos utilizados para os diversos meios de transporte e aqueles utilizados apenas no transporte marítimo, consoante restou demonstrado no presente trabalho.

Da mesma sorte, verifica-se uma ampliação dos preâmbulos de cada termo de modo a informar os usuários de maneira mais completa sobre o termo pretendido. São mantidos 11 (onze) termos na versão 2020, apenas ocorrendo a substituição do termo DAT pelo DPU, conforme demonstrado na revisão das cláusulas preço com o objetivo de ampliar as possibilidades de entrega das mercadorias no exterior.

Importante esclarecer também que a nova revisão não tem por objetivo provocar uma revolução na interpretação desses termos de negócio; mas visa adequá-los às práticas atuais de comércio.

Destarte, os INCOTERMS enquadram-se no âmbito dos costumes e práticas, ou seja, a própria “Nova Lex Mercatoria” que regula o comércio internacional e, em face disso, são reconhecidos por inúmeros organismos internacionais, dentre

os quais a ONU – Organização das Nações Unidas e a OMC – Organização Mundial do Comércio, ao serem utilizados como cláusulas contratuais nos contratos de compra e venda de mercadorias no comércio internacional ou overseas trade.

Dessa forma, tratam-se apenas de cláusulas contratuais, e não do contrato propriamente dito. Com efeito, indigitadas cláusulas não são de incorporação automática e, portanto, para que passem a valer como lei do instrumento contratual, torna-se necessário que os INCOTERMS estejam nos contratos incorporados para que dúvidas não sejam suscitadas quanto às responsabilidades de cada uma das partes contratantes.

Sendo assim, fica claro que a escolha do termo deve ser adequada ao bem e/ou mercadoria negociados; assim como ao meio de transporte; às obrigações e responsabilidades que as partes pretendam estar assumindo; facilidades para contratação de transporte e seguro; conveniência financeira; estrutura logística; dentre outros aspectos que influenciam a contratação dos negociações internacionais.

Em face disso, todos os aspectos que envolvem as Cláusulas-Preço deverão ser avaliados sob a égide da divisão de obrigações de cada termo (*"The Seller's Obligations"* – “As Obrigações do Vendedor” e *"The Buyer's Obligations"* – “As Obrigações do Comprador”).

Destarte, as informações constantes do preâmbulo de cada termo (*"Guidance Note"* – “Nota de Orientação”), como o próprio nome sugere; trata-se apenas de notas de orientação e não fazendo parte, por consequência, da divisão de responsabilidades e obrigações das partes contratantes.

Nessa esteira, muito embora os INCOTERMS venham a se referir a um contrato de compra e venda de bens tangíveis; algumas questões não são por ele abrangidas.

Podemos destacar, por exemplo, a Convenção de Viena de 1980, em que nos Contratos Internacionais de Compra e Venda, as obrigações do vendedor são as de: (i) entregar os bens ao comprador; (ii) entregar os documentos para que o comprador possa ter acesso aos bens, assim como (iii) transferir-lhe a propriedade do bens.

Desse modo, o conhecimento dos modais de transporte e suas particularidades e peculiaridades são de fundamental importância para as partes contratantes.

Malgrado, os INCOTERMS tratam das duas primeiras obrigações mencionadas na Convenção de Viena de 1980; eles não se referem à transferência de propriedade; e deixam esta questão a cargo das normas estabelecidas pelas partes contratantes no momento em firmam o contrato comercial internacional.

É nesse exato momento que surge a importância da definição dos Tribunais Arbitrais, que deverão ser escolhidos para dirimir eventuais discussões e/ou conflitos que possam surgir das relações comerciais estabelecidas entre as partes contratantes.

Ao levarmos em consideração o aumento das relações entre diferentes países, a arbitragem tornou-se um importante instrumento na negociação dos contratos internacionais.

Ademais, trata-se de um instituto que é amplamente conhecido e utilizado pelo mundo há muitos anos. Como a arbitragem possui diversas vantagens, notamos que a inclusão da cláusula compromissória, tornou-se um pré-requisito para as negociações internacionais.

Da mesma sorte, escolher o Tribunal de Arbitragem correto, com a devida especialização e experiência prática na solução de conflitos comerciais internacionais, concede às partes tranquilidade e segurança para a realização de bons negócios.

Observados os aspectos mencionados nesse trabalho sobre os procedimentos de contratação para o exercício do comércio exterior no que se concerne às exportações e importações de mercadorias, bens e produtos; maiormente com a escolha adequada dos INCOTERMS, a definição escorreita do modal ou dos modais de transporte a ser(em) adotados e, do mesmo modo, com a determinação pelos contratantes acerca do Tribunal de Arbitragem e das cláusulas arbitrais para solução de eventuais conflitos advindos do negócio jurídico internacional, as partes ficarão mais seguras para que ocorra a devida e necessária consecução do contrato de compra e venda internacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARMONA, Carlos Alberto. **Arbitragem e Processo: um comentário à lei nº 9.307/96.** 3^a ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2009. p.252.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de direito civil brasileiro.** Vol. 3. São Paulo: Saraiva, 2008. p. 30.

GOMES, Orlando. **Contratos.** 18^a ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999. p.321.

ICC – International Commercial Chamber – INCOTERMS. Publicação 2010 e 2020.

JESUS, Edgar A. de. **Arbitragem: questionamentos e perspectivas.** São Paulo: Editora Juarez de Oliveira, 2003. p. 75.

MARTINS, Pedro Bapt. **Aspectos Fundamentais da Lei de Arbitragem.** Rio de Janeiro: Editora Forense, 1999. p. 87.

MUNIZ, Tânia Lobo. **Arbitragem no Brasil e a Lei 9.307/96.** São Paulo: Juruá Editora, 2002. p. 97.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de Direito Civil - Vol. 2. – Teoria Geral das Obrigações.** Rio de Janeiro: Editora Forense, 1990. p. 108.

SILVA LEMOS, Janaína Fernanda. **A Homologação da Sentença Arbitral sob a Égide da Legislação Brasileira.** TCC/PUC-Contagem, 2010. p. 36.

SOUZA, Claudio Luiz Gonçalves de. **A Teoria Geral do Comércio Exterior.** Belo Horizonte:Líder, 2003. p. 121.