

**CONHECIMENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO: HISTÓRIA,
NATUREZA JURÍDICA E DESAFIOS NO COMÉRCIO
INTERNACIONAL**

**BILL OF LADING: HISTORY, LEGAL NATURE, AND CHALLENGES IN
INTERNATIONAL TRADE**

Francisco Campos da Costa¹

RESUMO: O Conhecimento de Embarque Marítimo (Bill of Lading - B/L) é um documento multifuncional essencial no transporte internacional de cargas, possuindo funções de contrato, recibo e título de crédito impróprio. Este estudo investiga sua evolução histórica, desde as origens no período romano até sua forma moderna, além de analisar a regulação brasileira em comparação com normas internacionais, como as Regras de Haia e Hamburgo. O problema de pesquisa busca compreender os desafios jurídicos e operacionais do B/L no Brasil e sua adequação às demandas do comércio global. O objetivo geral é avaliar sua relevância histórica, jurídica e prática, enquanto os objetivos específicos incluem: explorar suas origens, examinar sua regulação no Brasil, identificar suas funções e natureza jurídica tríplice e avaliar os desafios em sua aplicação no transporte marítimo e aduana. A metodologia utilizada é qualitativa, baseada em pesquisa bibliográfica e documental, com análise de legislações e estudos de caso relevantes. A pesquisa demonstra que, apesar de sua evolução significativa, o B/L enfrenta desafios no Brasil devido a lacunas normativas e questões práticas que impactam a segurança jurídica e eficiência no comércio internacional.

Palavras-chave: Conhecimento de Embarque; *Bill of Lading*; transporte marítimo; título de crédito; comércio internacional.

ABSTRACT: The Maritime Bill of Lading (B/L) is a multifunctional document essential for international cargo transportation, acting as a contract, receipt, and quasi-negotiable instrument. This study investigates its historical evolution, from Roman origins to its modern form, while analyzing Brazilian regulations in comparison with international standards, such as the Hague and Hamburg Rules. The research problem explores the legal and operational challenges of B/L in Brazil and its alignment with global trade demands. The general objective is to evaluate its historical, legal, and practical significance. Specific objectives include exploring its origins, examining its regulation in Brazil, identifying its functions and triple legal nature, and assessing challenges in its application to maritime transport and customs procedures. The methodology

¹ Doutor em Direito Ambiental Internacional e Mestre em Direito Internacional pela Universidade Católica de Santos, ambos com bolsa CAPES/PROSUC, pós graduado em direito marítimo pela UNISANTOS, pós graduando em direito dos transportes pela MLAW. Advogado, consultor jurídico e parecerista, inscrito na OAB/SP 379.420, Subseção Santos. Professor convidado em pós graduações e conciliador formado pela Escola Superior de Magistratura do Estado do Maranhão.



is qualitative, employing bibliographical and documentary research with analyses of relevant legislation and case studies. The findings reveal that despite its significant evolution, the B/L faces challenges in Brazil due to regulatory gaps and practical issues, which impact legal security and efficiency in international trade.

Keywords: Bill of Lading; maritime transport; legal framework; negotiable instrument; international trade.

1 INTRODUÇÃO

O Conhecimento de Embarque Marítimo, conhecido internacionalmente como Bill of Lading (B/L), é um documento multifuncional indispensável no transporte marítimo internacional. Este instrumento exerce papel fundamental como contrato de transporte, recibo de entrega de mercadorias e título de crédito impróprio, sendo essencial para garantir a segurança jurídica e a eficiência das operações de comércio global. Sua origem remonta ao período romano, onde se encontra a primeira manifestação de registros de transporte, como o “cheirembolon”. A partir dessa base histórica, o B/L evoluiu significativamente, adquirindo suas características modernas durante a Idade Média, quando se consolidou como elemento central do comércio marítimo.

Dada a sua importância, o presente estudo parte do seguinte problema de pesquisa: como o Conhecimento de Embarque Marítimo evoluiu historicamente e quais são os desafios jurídicos e operacionais associados à sua aplicação no Brasil, considerando suas funções jurídicas e operacionais e sua adequação às normas internacionais? A hipótese é que, embora o B/L tenha alcançado relevância global, sua aplicação no Brasil enfrenta desafios específicos devido a lacunas normativas e dificuldades de harmonização com padrões internacionais, impactando negativamente a eficiência e a segurança jurídica do transporte marítimo.

O objetivo geral deste trabalho é analisar a relevância histórica, jurídica e prática do Conhecimento de Embarque Marítimo, com foco no Brasil e no contexto internacional. Para isso, busca-se: (i) investigar sua origem e desenvolvimento histórico; (ii) examinar a regulação do B/L no Brasil e sua compatibilidade com normas internacionais; (iii) identificar suas funções principais e sua natureza jurídica tríplice; e (iv) avaliar os desafios operacionais e jurídicos enfrentados na aplicação do B/L no transporte marítimo e na aduana.



A metodologia adotada combina pesquisa qualitativa e documental, com análise de legislações nacionais e internacionais, doutrinas e estudos de caso. A abordagem comparativa entre normas brasileiras e convenções internacionais, como as Regras de Haia e Hamburgo, será empregada para identificar lacunas regulatórias e propor soluções para aprimorar a aplicação do B/L no Brasil.

Este estudo está organizado em quatro capítulos principais. No primeiro capítulo, aborda-se a origem e o desenvolvimento histórico do Conhecimento de Embarque, desde suas manifestações iniciais no período romano até a Idade Média, quando adquiriu suas características modernas. O segundo capítulo trata da regulação do B/L no Brasil, analisando o Código Comercial de 1850, decretos históricos e suas conexões com padrões internacionais, destacando lacunas legislativas e seus impactos práticos. No terceiro capítulo, discute-se a natureza jurídica do B/L e suas funções principais, explorando seu papel como contrato, recibo e título de crédito impróprio. Por fim, o quarto capítulo examina os desafios enfrentados na aplicação do B/L no Brasil, incluindo a harmonização normativa, as práticas administrativas e os impactos na segurança jurídica e no desembaraço aduaneiro.

A partir dessa estrutura, o trabalho busca oferecer uma análise abrangente sobre o Conhecimento de Embarque Marítimo, identificando os principais problemas que afetam sua aplicação e propondo caminhos para otimizar sua eficiência e segurança no contexto brasileiro e internacional.

2 ORIGEM E DESENVOLVIMENTO DO CONHECIMENTO MARÍTIMO

As teorias sobre a origem do conhecimento de embarque marítimo remontam à períodos distintos da história e levam em consideração algumas características marcantes do instituto em sua forma moderna tais como: sua funcionalidade, a responsabilidade por danos a carga e a emissão do documento.

A primeira corrente que versa sobre o surgimento do conhecimento de marítimo remonta o período romano, no qual o termo *χειρέμβολον*, traduzido como "*cheirembolon*" (D'ORS, 1948, p. 255), significava um recibo de entrega emitido pelo "*magister*" (responsável pelas operações econômicas e anotações a serem transportadas pelo navio e entregues ao



carregador, responsável pelo navio), que segundo Viotto (2009, p. 405) servia como prova do "depósito da carga" na embarcação (ASCARELLI, 1955; GOLDSCHIMIDT, 1838 apud VIOTTO, 2009, p. 405).

A utilização do termo grego *χειρέμβολον*, segundo Viotto (2009, p. 405) remonta o século VII, sendo, pois, uma forma primitiva e originária do conhecimento de embarque. Viotto (2009, p. 405), e os autores, Revuelta (2006, p. 1094) e D'Ors (1948, p. 254), fazem suas considerações acerca do instituto primitivo caracterizado pelo termo grego *χειρέμβολον*, "cheirembolon", que teria dado origem ao conhecimento de embarque marítimo a partir do Digesto de Ulpiano, que seria a primeira compilação do termo para o uso marítimo, conforme apresentado a seguir:

Digesto 4.9.1.3 (Ulpiano, 14 ad edictum). Há funcionários particulares a bordo dos navios que exercem autoridade no navio, com vista para a custódia adequada de bens, tais como *tlie nauphylax* (guarda do navio) eo *dicetarius* (guardiões ou mordomos dos camarotes)²; por isso, se um deles recebe qualquer coisa, eu sliould dizer que há deveria ser uma ação permitida contra a exercitor, porque um homem que dá os oficiais acima da conduta de qualquer departamento, como descrito autoriza coisas estar comprometido com a sua carga, embora seja o proprietário inavicidarms) ou o mestre que faz o que é chamado de cheirembolon (tomar conta). Mesmo se ele não fizer (VIOTTO, 2009, p. 405, tradução minha).³

Revuelta (2006, p. 35-36) ao tratar do termo *χειρέμβολον*, "cheirembolon" (D'ORS, 1948, p. 255) aludido no Digesto de Ulpiano e que será exposto a seguir, aduz que a doutrina se encontra dividida quanto à função do termo grego acima compilado.

Revuelta (2006, p. 1094), entende que há interpretações variadas em relação ao termo grego acima mencionado, podendo o mesmo ser entendido como um "*manus injectio*", ou, segundo Viotto (2009, p. 405) como um "*manus immissionem*", termos italianos que designariam formas de execução da dívida por dinheiro na Roma antiga.

² A explicação dos termos *nauphylax* e *dicetarius* são feitas por Revuelta (2006, p.1094) e traduzidas pelo autor da presente monografia.

³ *Et sunt quidam in navibus, qui custodiae gratia navibus praeponuntur, ut naufulakes et diaetarii. Si quis igitur ex his receperit, puto in exercitorem dandam actionem, quia is, qui eos huiusmodi officio praeponit, committi eis permittit, quamquam ipse navicularius vel magister id faciat, quod xeirembolon appellant. Sed et si hoc non exercet, tamen de recepto navicularius tenebitur.*



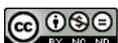
Para a configuração da "*manus injectio*", segundo Revuelta (2006, p. 1094) há divergência sobre como ato se concretiza. Poderia ser um ato simbólico de trazer ou mesmo de levantar as mãos em sinal de assunção de responsabilidade pela guarda das coisas recebidas. Outra interpretação seria que um aperto de mãos ou mesmo um tapa seria sinal de fidelidade para com as carga embarcada. A última interpretação entende que o gesto ou sinal com as mãos dava uma ordem aos marinheiros para fazer o carregamento das mercadorias.

D'Ors (1948, p. 258), entende que a melhor interpretação para o termo grego χειρέμβολον seria entende-lo como um "*ostrakon*", no qual o *naviero*, ou seja, o proprietário armador de um ou mais barcos, que os utiliza para exploração comercial, declarava haver recebido uma mercadoria para ser transportada por meio marítimo. O autor explica ainda que essa palavra tinha uso muito frequente, por mais que apareça compilada apenas uma vez.

Revuelta (2006, p. 1094) explica que a teoria de Álvaro D'Ors seria outra forma de interpretação do "*cheirembolon*". Además, a autora explica que a interpretação de D'Ors se fundamenta na assonância do termo χειρε'μβολον com outros, como χειρο'γραφον ο σ'μβολον, que levaram o autor a entende-lo como um documento escrito expedido pelo armador ou pelo capitão do barco, tal como uma espécie de recibo da carga ou conhecimento de embarque. A autora complementa dizendo que essa documentação escrita, na concepção de Robaye (1987, p. 84) pareceria estar a primeira vista em conformidade com as necessidades do tráfego comercial, de forma que o recibo, conhecimento de carga, constituiria para o cliente uma prova do "*receptum*"⁴ mais segura que um simples aperto de mãos.

A autora acima citada, por fim, questiona qual seria a real função do documento, se este seria uma formalidade realizada no momento de assunção da responsabilidade ou um documento probatório. Para dirimir essa dúvida, a mesma explica que na última frase do Digesto, 4,9,1,3 (*sed-tenebitur*) é significativo para dirimir essa celeuma, pois revela a irrelevância jurídica do termo χειρέμβολον em decorrência de seu caráter acessório, não sendo responsável pela concretização do transporte, mas que caso o pacto de transporte fosse

⁴ Esse receptum deve ser compreendido como contrato de transporte marítimo.



concretizado o *χειρέμβολον* o provaria, conforme a prática que seria habitual já na época justiniana, sobretudo em relação ao transporte marítimo (REVUELTA, 2006, p. 1095-1096).

Em outras palavras, o termo *χειρέμβολον* significaria que este não se tratava do pacto assumido pelas partes para a assunção da obrigação principal, mas sim de um contrato acessório, e que ao se selar a obrigação principal, este contrato acessório serviria de prova da obrigação do contrato de transporte marítimo.

A autora complementa a informação dizendo que alguns autores (não informados no texto) observam essa característica evolutiva do conhecimento de embarque, que seria o aumento de capacidade probatória, passando de um simples gesto de autorização para um documento probatório, funcionando como um recibo que se vincularia ao próprio contrato de transporte. Esse conceito, também segundo Revuelta, só poderia ter se dado em uma época pós-clássica ou justiniana em razão da evolução experimentada das obrigações, que passou de uma garantia contratual para obrigação legal, mais visível após a compilação do Digesto Justiniano (REVUELTA, 2006, p. 1097).

Viotto (2009, p. 405), aduz que da leitura do fragmento de Ulpiano citado, se extrai que o "*exercitor*", armador, tinha a faculdade de autorizar aos seus prepostos a recepção das mercadorias em depósito, mas se obrigava pessoalmente pelos danos acarretados ao carregador, bem como respondia pelas mercadorias recebidas pelo magister, que era o responsável pela emissão do recibo de embarque, documento que deve conter o estado da mercadoria embarcada, bem como detalhar integralmente mercadoria que fora embarcada. Após o embarque das mercadorias, o "*magister*" ou em sua ausência, o armador, seria responsável pela emissão de um comprovante que garante que as mercadorias tinham sido embarcadas, documento esse que por sua vez, deve ser encaminhado ao carregador em um determinado período de tempo.

Viotto (2009, p. 405) entende que ainda que o documento fosse "formal ou informal, escrito ou oral, o contrato de transporte era representado pelo documento emitido pelo '*magister*' no qual se atestava o depósito das mercadorias recebidas pelo carregador". Por fim, complementa afirmando que a formalidade do ato se consumava pela emissão escrita do documento e ainda por pessoa determinada.



A segunda corrente doutrinária que versa sobre a origem do conhecimento de embarque marítimo teria surgido na idade medieval, que tem por representantes, conforme assevera Viotto (2009, p. 406), que os doutrinadores ROSA (1958, apud VITTO, 2009. p. 406), VIVANTE (1881, apud VITTO, 2009. p. 406), e BRUNETTI (1929, apud VITTO, 2009. p. 406), de forma unânime entendem que devido ao costume dos mercadores medievais em acompanhar as suas mercadorias, inclusive o fazendo pessoalmente, e não sendo costume da época a emissão de qualquer recibo que servisse como prova da efetiva entrega das mercadorias e do embarque das mesmas.

É importante destacar que para Rosa (1958), o conhecimento de embarque só teria surgido após a criação do Consulado do Mar, que era responsável pela reunião das normas consuetudinárias regidas no século XV (ROSA, 1958, apud VITTO, 2009. p. 406). Apesar de ser um marco, o Consulado do Mar não era o único instrumento que servia para disciplinar o transporte de mercadorias pelo mar, pois havia também o Estatuto de Ancona na Itália (PARDESSUS, 1845 apud VIOTTO, 2009, p. 406), o *Ordinamenta et consuetudo maris edita edita per Consueles Civitatis Trani* (REDDIE, 1841; MONTI, 1938 apud VIOTTO, 2009, p. 408), o ordenamento Marítimo de Pietro d'Aragona dentre outros.

O conhecimento de embarque como já discorrido acima é, historicamente, indissociável do transporte marítimo, e, apesar das divergências históricas sobre seu surgimento, suas funções permanecem praticamente as mesmas

3 A IMPORTÂNCIA DO CONHECIMENTO DE EMBARQUE (*BILL OF LADING*) NO TRANSPORTE MARÍTIMO E NA ADUANA

O conhecimento de embarque, *Bill of Lading*, sempre é emitido após o embarque da mercadoria (KEEDI, 2002, p. 52), exceto se houver cláusula escrita como "recebido para embarque (*received for shipment*)" (KEEDI, 2011, p. 131), sendo sua emissão obrigatória e realizada pelo transportador ou consolidador da carga (COIMBRA, 2011, p. 13), conforme art. 744 do Código Comercial de 1850. Tal documento pode ser assinado pelo comandante da embarcação ou pela agência marítima que represente o armador, em seu nome (KEEDI; MENDONÇA, 2000, p. 87).



O transportador (*carrier*), responsável pela emissão do B/L, nem sempre é o proprietário do navio, armador ou transportador executor, podendo ser qualquer deles ou ainda um NVOCC (*Non Vessel Operator Common Carrier*) (PEREIRA, 2014, p. 1), que é o transportador efetivo das mercadorias e não proprietário de navio (KEEDI; MENDONÇA, 2002, p. 73).

É necessário ressaltar a diferença entre o contrato de transporte internacional de mercadorias e o contrato de fretamento marítimo, em especial, quanto a finalidade, necessidade e o uso do conhecimento de embarque marítimo. O primeiro contrato, o de transporte marítimo, demanda obrigatoriamente a emissão do *Bill of Lading* (B/L), sendo o documento responsável pela formalização do transporte internacional de cargas, que consiste no transporte de coisas por meio marítimo, mediante remuneração, de um porto determinado a outro, em navios que realizam linhas de navegação regular ("liners") (RETKVA, 2012, p. 1).

No caso do contrato de fretamento marítimo, o principal objeto é a exploração mercantil de determinada embarcação e apenas secundariamente o transporte de coisas (RETKVA, 2012, p. 2). A carta-partida, carta de fretamento ou "*charter-party*" é o documento que formaliza o fretamento do navio e representa o próprio contrato (KEEDI, 2011, p. 97). Além da carta partida, o conhecimento de embarque é documento essencial e obrigatório para a concretização e formalização do contrato de fretamento marítimo, no caso acima citado (MARTINS, 2013, p. 261).

Em caso de embarque de pequenos lotes de carga, que não ocupam a maior parte ou todo o espaço para carga disponível no navio, um *booking note* (reserva de praça) ou o conhecimento de embarque, documento em forma de contrato adesivo (devido a padronização e impossibilidade da negociação das cláusulas) (GILBERTONI, 1998, p. 174), são utilizados para concretizar o contrato de transporte marítimo (GASKELL, 2000, p. 416).

No caso de um contrato de afretamento cujo afretador também é transportador, o direito brasileiro não obriga a emissão do B/L, entretanto, este deve compulsoriamente, emitir um recibo de embarque da carga, conforme o artigo 6º, §2º da Lei n.º 10.893 de 2004, no caso de não haver a obrigação de emissão do conhecimento de embarque, o valor da remuneração do transporte aquaviário, para fins de cálculo do AFRMM, será apurado por declaração do



contribuinte. A hipótese do caso acima descrito pelo parágrafo 2º ocorre quando o fretador também é consignatário da carga (LEITÃO, 2007, p. 190).

É válido esclarecer que esse recibo de embarque de carga pode ser tanto um conhecimento de embarque quanto uma declaração feita pelo contribuinte que contenha o valor da remuneração do transporte aquaviário (frete) de qualquer natureza, cobrado na importação brasileira, cuja destinação é a apuração aduaneira pelo AFRMM (Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante). Essa apuração é calculada através de um percentual aplicado sobre o frete constante no conhecimento de embarque, sendo calculado sobre todos os valores mencionados no conhecimento de embarque, pois tudo que estiver nesse documento é considerado frete (KEEDI, 2002, p. 51).

A finalidade do recibo de embarque de carga descrito por Leitão (2007, p. 190) é explicada pelo artigo 11 da Lei nº 10.893/2004:

O pagamento do AFRMM, acrescido da Taxa de Utilização do Sistema de Controle de Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - MERCANTE, será efetuado pelo contribuinte antes da autorização de entrega da mercadoria correspondente pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

Assim, em razão do conhecimento de embarque informar o recolhimento do AFRMM, sua importância esta diretamente ligada a liberação da carga, pois apenas mediante a comprovação do recolhimento AFRMM, que só ocorre nas mercadorias que entram no país pelos portos do Sul e Sudeste (KEEDI, 2002, p. 51), é que se poderá proceder com o desembaraço aduaneiro⁵. Dessa forma fica claro a importância desse documento tanto para a formalização do transporte derivado de um contrato de transporte quanto de um contrato de afretamento, bem como sua imprescindibilidade para fins aduaneiros e liberação da carga nos portos.

⁵ "O desembaraço aduaneiro é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira. É com o desembaraço aduaneiro que é autorizada a efetiva entrega da mercadoria ao importador e é ele o último ato do procedimento de despacho aduaneiro" (RECEITA FEDERAL, 2014, p. 04).



4 NATUREZA JURÍDICA DO CONHECIMENTO DE EMBARQUE

O conhecimento de embarque marítimo (*Bill of Lading* - B/L) é o documento mais importante no transporte marítimo, não apenas pelo fato de formalizar um contrato de transporte marítimo que faz navegação linha regular ("liners") (VIEIRA, 2011, p. 45) e por ser de indispensável emissão nos casos de navegação não regulares ("tramp traders") (RETKVA, 2012, p. 2), mas também por conter "toda a informação necessária à realização do transporte e à delimitação das responsabilidades das partes" (VIEIRA, 2011, p. 45), servindo também de prova (escrita) da propriedade da carga (Anjos e Gomes, 1992, p. 217). Além disso, deve conter todas as informações necessárias para a delimitação das responsabilidades das partes (VIEIRA, 2011, p. 45).

A natureza jurídica do Conhecimento de embarque é impar no Direito, e, conforme pode-se notar do parágrafo acima apresentado, trata-se de um documento versátil, multifuncional, cuja utilização é simultaneamente dirigida à vários destinos.

Retkva (2012, p. 2) explica que o Bill of Lading e/ou conhecimento de embarque, possui natureza jurídica tríplice, sendo concomitantemente: a) a prova escrita do contrato de transporte internacional de mercadorias pelo mar; b) recibo de entrega dos bens pelo embarcador ao transportador e; c) um título de crédito impróprio.

A posição dos doutrinadores Haroldo dos Anjos e Carlos Gomes (1992, p. 218) é deveras semelhante:

Um conhecimento tem as seguintes funções: 1) é um recibo de mercadorias, isto é, prova que as mesmas foram embarcadas ou foram recebidas para serem embarcadas em determinado navio; 2) prova a propriedade das mercadorias nele descritas; e 3) serve como evidência dos termos e condições do transporte acordados entre o armador e o embarcador.

O conhecimento como recibo de entrega de mercadoria é também a comprovação dita documental do armador de recebimento da carga para transporte (KEEDI; MENDONÇA, 2000, p. 91). Essa definição complementar de Samir Keedi, reforça a função do B/L como recibo de mercadoria, constante no item 1 acima descrito.

Quanto ao item 2, o mesmo autor, explica que o B/L é o documento que servirá para resgatar a mercadoria juntamente ao transportador, no destino final para o qual o transportador



foi contratado, inclusive, podendo ser transferido a terceiros mediante endosso em preto ou em branco (KEEDI; MENDONÇA, 2000, p. 91).

Por fim, o B/L, serve como evidência do contrato de transporte firmado entre o transportador e o embarcador, cuja emissão fica condicionada ao embarque da carga que representa.

Para complementar o que foi aduzido, no caso do contrato entre o armador e o embarcador ter como evidência *prima facie* o conhecimento de embarque, tem-se um contrato de transporte (ANJOS; GOMES, 1992 apud CASTRO JR, 2007, p. 277).

O entendimento acima narrado, qual seja, do B/L ser evidência do contrato de transporte, só é válido se aplicado ao contrato de transporte marítimo próprio da navegação linha regular ("liner"), isso ocorre em decorrência do contrato de fretamento marítimo (vinculado a navegação não regular, "tramp") ser formalizado e evidenciado pela emissão da carta-partida "charter-party" (RETKVA, 2012, p. 2).

No caso do afretamento integral de um navio, cuja concretização se realiza pela celebração da *charter-party* ou carta-partida, a emissão do B/L por mais que seja necessária, a função deste último documento terá apenas aspecto de recibo de entrega de mercadorias. Nessa hipótese, tanto o B/L quanto a carta partida terão a função de recibo de entrega de mercadorias, podendo coexistir pacificamente (GASKELL, 2000, p. 417).

É um documento de adesão, sendo impresso e fornecido pelo armador e preenchido de acordo com as características do conhecimento de embarque determinado, bem como as características da carga que vai representar. Em decorrência da parte da frente do B/L não poder ser negociada, devem as cláusulas do anverso serem aceitas em sua integralidade. (KEEDI; MENDONÇA, 2000, p. 87-88).

Retkva (2012, p. 2) ensina que apenas o B/L cuja emissão se dá a partir do contrato de transporte marítimo internacional é o que apresenta esta tríplice natureza jurídica, e isso se dá porque no afretamento marítimo, a carta-partida é o documento responsável pela comprovação do contrato de transporte.

Em relação ao conhecimento de carga (B/L) servir como título de crédito pelas características inerentes a ele, ou seja, a sua transmissibilidade natural, a possibilidade de



endosso do mesmo, bem como sua utilização para o resgate da carga, pelo menos de um ponto de vista superficial não haveria qualquer óbice. Entretanto, é necessária uma análise um pouco mais apurada dos elementos do B/L, bem como da legislação que trata sobre o tema para determinar se o mesmo é um título de crédito, e caso seja, se próprio ou impróprio (KEEDI, 2011, p. 131).

A construção de Retkva (2012, p. 2-3) para a explicação da impropriedade do B/L como título de crédito se deve aos seguintes fatos: a) o título de crédito impróprio não ter por lastro uma operação de crédito, ou seja, perfeitamente amoldada ao presente caso, pois não há operação de crédito, e sim, transporte de cargas, mesmo assim o documento está apto para à circulação; b) Em decorrência do B/L não ser um documento representativo de obrigação pecuniária, sujeito aos regime próprios dos títulos cambiais, mas ter elementos que o sujeitam, em parte, ao regime jurídico-cambial, o conhecimento de embarque acaba se amoldando a uma classe dos títulos de créditos impróprios; c) por fim, o autor trás a classificação dada por Fábio Ulhoa, na qual o conhecimento de embarque se encaixa perfeitamente na categoria dos títulos de créditos impróprios representativos, uma vez que o B/L representa a carga existente e sua propriedade, podendo ela ser negociada, consignada a pessoas ou a empresas, que podem ou não se tornar donos da carga (KEEDI, 2002, p. 52).

Em relação a sua executividade ainda não há posições divergentes sobre o tema. Primeiramente, em relação a ausência de eficácia processual executiva, Retkva (2012, p. 3), entende que apesar do B/L ser um título de crédito informal, a falta de disposição legal nos Decretos nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930 e nº 20.454 de 29 de setembro de 1931, que lhe dê força executiva, o torna inexecutável, em especial, pelo fato do instituto não possuir a qualidade de título executivo extrajudicial.

Divergentemente do que aduz Retkva, a análise do instituto pode se dar de forma distinta, pois segundo Eugênio Santos (2010, p. 6) o conhecimento de embarque marítimo em forma regular, em conformidade ao disposto no artigo 575 do Código Comercial de 1850, tem força e é acionável como escritura pública quando em acordo com o artigo 587. Ou seja, para fins determinados, aquele instituto é equiparado a este.



A Lei nº 8.953 de 1994 que modifica o artigo 585 do Código de Processo Civil, em seu inciso II, prevê que a escritura pública passa a ser considerada um título executivo extrajudicial, quando assinado pelo devedor. Ademais, caso o B/L, que é um documento particular seja assinado pelo devedor e por duas testemunhas, ele também terá força de título executivo. Destarte, nos termos desse inciso, o B/L, que por força de legislação infraconstitucional já era considerado como escritura pública, passa então a ter uma nova hipótese para ter força de título executivo extrajudicial.

Quanto a falta de disposição sobre a executividade do conhecimento de embarque pelos Decretos acima citados, é importante destacar que há divergência sobre a vigência ou não dos mesmos, conforme já foi explicado, no tópico anterior. Caso o hermeneuta aceite a vigência dos mesmos, há possibilidade do conhecimento de embarque ser equiparado a título de crédito com força executiva extrajudicial, caso contrário, como já foi dito, em decorrência de expressa falta de legislação que dê força executiva ao título, esse será inexecutável (SANTOS, 2010, p. 6).

5 REGULAÇÃO DO CONHECIMENTO DE EMBARQUE NO BRASIL E NOMENCLATURAS

O direito brasileiro guarda íntima relação histórica com o direito português, de tal forma que a legislação comercial marítima nacional foi à mesma da lusitana por vários anos⁶. Em 1850, com a promulgação da Lei n.º 556, a II parte do código comercial brasileiro, que tratava da legislação marítima, passou a ser regida pelo ordenamento brasileiro, apesar do teor da legislação ter forte influência do Código Comercial francês (LACERDA, 1984, p. 27).

O Decreto nº 19.473, de 10 de Dezembro de 1930, em seu artigo primeiro, trouxe o conceito do conhecimento de frete, conforme exposto: "O conhecimento de frete original, emitido por empresa de transporte por água, terra ou ar, prova o recebimento da mercadoria e a obrigação de entregá-la no lugar do destino"⁷.

⁶ O Autor não informa por quantos anos a legislação comercial portuguesa foi a mesma da brasileira.

⁷ Para efeitos da Lei citada é preciso que a emissão seja feita por empresa.



É importante destacar que apesar do decreto já ter sido revogado, o conceito por ele apresentado se mantém incólume⁸. Isso se deve à quase ausência de legislação brasileira que trate especificamente da utilização do conhecimento de embarque no transporte marítimo. A exceção consta na segunda parte da Lei nº556 de 1850, o Código Comercial. Logo, em razão dessa lacuna normativa, os conceitos do Decreto 19.473 de 1930 ainda são utilizados (COIMBRA, 2011, p. 14). Outro Decreto que apesar de revogado ainda possui significativa influencia sobre o conhecimento de frete apesar de sua revogação é o Decreto nº 20.454 de 1931.

Os arts. 575 à 589 da segunda parte do Código Comercial tratam dos conhecimentos de embarque, mas versam sobre eles de modo distinto do que tratavam os Decretos nº 19.473 de 1930 e nº 20.454 de 1931. Na atualidade, a Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 trata do tema no Capítulo XIV, Seção III, do Transporte de Coisas, com um artigo específico sobre o conhecimento de embarque.

MARTINS (2013, p. 19, nota de rodapé nº45) explica que a manutenção e vigência dos conceitos dos Decretos acima mencionados é tema polêmico, pois apesar de sua revogação pelo Decreto s/n de 25 de Abril de 1991, revogado em 1992, não houve reprivatização dos Decretos nº 19.473 e 20.454, mas que apesar disso, vem predominando o entendimento de que é válida a vigência dos mesmos em razão de terem sido promulgados durante a Ditadura militar, e por possuir força de Lei, não poderiam ser revogados pelo Decreto s/n de 1991, promulgado durante o Estado Democrático de Direito.

Em relação à ausência de legislação e a manutenção de conceitos presentes na legislação revogada, Coimbra (2011, p. 14) explica que se trata de prática administrativa comum, desde que não conflitante com os demais conceitos estabelecidos pela legislação vigente.

O mesmo autor, aduz ainda, que sob a luz da legislação fiscal/aduaneira, o inciso III do art. 100 do Código Tributário Nacional de 1966, estabelece que se tratam de normas complementares das leis, os decretos e as práticas reiteradamente observadas pelas autoridades administrativas (COIMBRA, 2011 p. 14). Assim, mesmo que revogado o decreto, em se

⁸ O Decreto s/n de 25 de Abril de 1991 revogou, dentre outros, os Decretos nº 19.473/1930 e nº 20.454/1931 (que tratam sobre o conhecimento de frete no contexto marítimo e aduaneiro).



tratando de prática reiterada pelas autoridades administrativas e não estando em conflito com outras normas, ou até mesmo pela ausência das mesmas, aquelas servem como normas complementares.

Segundo Coimbra (2011, p. 13) a nomenclatura utilizada no Decreto nº 19.473/1930 e demais legislações que tratam da matéria fazem referência ao conhecimento com as denominações: a) Conhecimento de Frete⁹; b) Conhecimento de Embarque; c) Conhecimento de Transporte ou Conhecimento de Carga.

O autor explica que no item "a", como já exposto é a nomenclatura utilizada pelo legislador no Decreto nº 19.473 de 1930 que trata sobre o *Bill of Lading*, sendo consagrado e utilizado no transporte marítimo.

Com relação ao termo conhecimento de embarque constante no item "b", sua utilização é direcionada para o transporte marítimo, mais especificamente por comprovar o recebimento da carga pelo armador e destinado a ser entregue ao embarcador (KEEDI, 2011, p. 131), sendo ainda apresentado com sua denominação em inglês: *Bill of Lading*. O conhecimento de embarque para o mesmo fim acima apresentado possui ainda a terminologia de nota de embarque (COIMBRA, 2011, p. 13).

Os termos que constam no item "c" são consagrados pela Aduana e utilizados no Regulamento Aduaneiro regido pelo Decreto 6.759 de 2009 (COIMBRA, 2011, p. 13), além disso, são representativos de um contrato de transporte de cargas entre o armador e o embarcador, possuindo simultaneamente função de recibo de carga e de título de crédito (GRASSI, 2011, p. 46).

O instituto conhecido como *Bill of lading* (B/L) é o mesmo que o conhecimento de embarque, sendo apenas o nome inglês desse último. É importante destacar que o *Bill of lading* é universal, no sentido de não ter diferentes nomenclaturas para ser utilizado em diferentes funções como ocorre no direito brasileiro, conforme apresentado acima.

As nomenclaturas distintas para o direito interno não representam funções distintas, mas áreas de aplicações distintas. O documento é uno, mas sua aplicação é variada, assim, se o

⁹ Essa terminologia é trazida pelo Decreto 19.473/30, já a terminologia utilizada na aduana é feita pelo Decreto 6.759/2009, as explicações sobre a utilização dos mesmos em distintas áreas é feita por Coimbra.



conhecimento se refere ao transporte pode ser chamado de conhecimento de frete ou de transporte. Quando o conhecimento faz referência a uma carga embarcada ele é chamado de conhecimento de embarque. No tocante da aduana, o conhecimento de carga faz referência a carga transportada no navio que deverá ser averiguada pela Receita Federal e eventualmente tributada.

Independente do termo utilizado para se referir ao Conhecimento de Embarque (B/L) sua emissão é obrigatória pelo transportador, bem como sua assinatura pelo comandante do navio, nos termos do artigo 744 da Lei nº 556 de 1850 do Código Comercial, além disso, tem força de escritura pública, conforme artigo 575 do mesmo diploma (MARTINS, 2008, p. 266).

5.1 Da quantidade de vias

A emissão do B/L se dá em três vias originais negociáveis e idênticas, que são entregues ao embarcador (exportador) para que possa apresentar ao banco e receber o valor estipulado no crédito documentário. Constituída a estipulação creditícia, os documentos são enviados via banco ao importador, que após isso poderá retirar as mercadorias (VIEIRA, 2011, p. 45). O conjunto de 3 três vias originais impressas é conhecido como "jogo completo de conhecimento de embarque" (*full set bill of lading*) (KEEDI; MENDONÇA, 2000, p. 93).

Caso sejam desejados menos que três vias, ou mais que três vias originais, é necessário mencionar-se a quantidade de vias pedidas, sendo obrigatoriamente mencionado no B/L, em razão da necessidade das partes envolvidas terem conhecimento de quantas vias originais estão circulando (KEEDI; MENDONÇA, 2000, p. 93). A importância de se saber esse número é a possibilidade de apurar o valor agregado a cada via original, pois estas representam o valor da carga ou o poder para a retirada desta mercadoria.

Além das vias negociáveis, também são emitidas cópias não negociáveis, tantas quantas forem necessárias (KEEDI; MENDONÇA, 2000, p. 93) com função meramente informativa para os agentes envolvidos no processo, sendo inválidas para a retirada da mercadoria ou recebimento do valor estipulado no crédito documentário (VIEIRA, 2011, p. 45).



5.2 Formas de consignação do Conhecimento de Embarque

O conhecimento de embarque marítimo pode ter três formas distintas de consignação, cada uma apresentando características de transmissibilidade bem definidas.

O conhecimento de embarque nominativo como título "à ordem" ("*Order Bill of Lading*") (GILBERTONI, 1998, p. 193) é regulado pelo Decreto nº 19.473 de 1930, que trás a seguinte definição: "o conhecimento de frete original é título 'à ordem'", salvo cláusula "ao portador" lançada no contexto" (COIMBRA, 2011, p. 25).

Tendo o mesmo efeito que o *Order Bill of Lading*, o conhecimento à ordem do embarcador (*to order of shipper* ou *to order of "nome da empresa"*) (KEEDI, 2011, p.131) possui o mesmo efeito, mas nesse caso, o documento de transporte é restrito ao próprio embarcador, sendo permitido e necessário o endosso do documento para a transferência da propriedade do título nominativo com "cláusula à ordem" (GILBERTONI, 1998, p. 193).

Complementarmente, o art. 587 do Código Comercial de 1850 ainda garante que o conhecimento regular tem força e é acionável como escritura pública, inclusive, sendo passado à ordem é transferível e negociável por meio de endosso.

O título nominativo (*straight bill of lading*) é definido pelo Decreto nº 20.454 de 1931: "o conhecimento de frete nominativo pode ser emitido não à ordem, mediante cláusula expressa inserida no exterior". Nesse título consta o nome do consignatário da carga, e, caso haja interesse do exportador em transmitir a propriedade da mercadoria, o fará de modo que não terá mais nenhum controle sobre a mercadoria, salvo se ele for consignatário (GILBERTONI, 1998, p. 193).

Por fim, o conhecimento nominativo não à ordem está disciplinado pelo Decreto nº 19.473, artigo segundo, inciso IV: "o remetente pode designar-se como consignatário, e a indicação deste substituir-se pela cláusula "ao portador" (COIMBRA, 2011, p. 25).

5.3 Quanto Ao Endosso

A transferência da propriedade do B/L por endosso pode ser feito de duas formas: a) em branco; b) em preto, sendo ambas reguladas pelo art. 3º do Decreto nº 19.473 de 1930.



O endosso em branco significa tornar o conhecimento ao portador (KEEDI;MENDONÇA, 2000, p. 92), "pois não contém o nome da empresa em favor de quem é feito", consistindo na simples assinatura do endossante no verso do título (GILBERTONI, 1998, p. 193). Logo, aquele que estiver em sua posse poderá reclamar seu valor ou a mercadoria.

O endosso em preto exige que além da assinatura do endossador no verso do documento, conste a indicação do nome do endossatário por extenso (LEITÃO, 2011, p. 27). Assim, o endosso em preto, completo ou pleno dá direito exclusivo de reclamar a propriedade da mercadoria àquele a quem o B/L foi endossado (GILBERTONI, 1998, p. 193).

É válido ressaltar que existem possibilidades do endosso em branco se tornar em preto e vice-versa. Primeiro, caso o endosso em branco seja completado pela pessoa que recebeu o título, transformando o endosso em preto, o documento perde sua condição de título ao portador (LEITÃO, 2011, p. 27). Na segunda hipótese, um conhecimento "consignado a alguém" é endossado em branco, logo, ele perde sua condição de título nominativo (KEEDI; MENDONÇA, 2000, p. 92).

5.4 Quanto à existência ou não de ressalvas no B/L

Quanto à existência ou não de ressalvas o conhecimento de embarque pode ser: a) Limpo - Clean Bill of Lading; ou b) Sujo - Dirty, Unclean, Foul ou Claused B/L.

A primeira hipótese ocorre quando no documento não constar nenhuma ressalva no que se refere ao estado aparente das mercadorias, descrição, números, marcas, etc. Ou seja, "não faz menção a condição defeituosa da mercadoria ou da sua embalagem (KEEDI; MENDONÇA, 2000, p. 94).

É válido ressaltar que no caso de uma carta de crédito solicitar um conhecimento limpo, ela se cumprirá se não houver cláusula de conhecimento sujo (*dirty*) for posta no documento de transporte (KEEDI; MENDONÇA, 2000, p. 95).

A segunda hipótese ocorre no caso do conhecimento de embarque apresentar algum tipo de ressalva decorrente do mal estado da carga, deterioração, divergência quanto a quantidade ou marca do apresentado no documento (KEEDI; MENDONÇA, 2000, p. 95).



5.5 Elementos e conteúdo do Conhecimento de Embarque Marítimo

O conhecimento de embarque, em acordo com o artigo 575 do Código Comercial de 1850, deve ser datado e informar: 1- o nome do capitão, e do consignatário, inclusive, podendo omitir-se o nome deste caso o conhecimento for à ordem, além do dever de informar o nome e porte do navio; Gilbertoni (1998, p. 193) explica que segundo a prática comercial hodierna, se faz dispensável a declaração do nome do capitão, bem como a indicação do porte, uma vez que: "na época da edição do código Comercial referia-se ao tamanho do navio"¹⁰.

Dos itens descritos no item "1", apenas o nome do navio permanece imprescindível para a prática comercial marítima, entretanto, existe a possibilidade de uma companhia emitir um conhecimento sem o nome do navio, sendo que nesse caso, o conhecimento não possuirá efeito "*erga omnes*", pois será irregular (GILBERTONI, 1998, p. 193).

O item "2" faz referência quesitos de qualidade e a quantidade dos objetos da carga, suas marcas e números, anotados à margem. Devendo a identificação ser o mais detalhada possível, para evitar equívocos ou confusão em relação a quantidade, qualidade e periculosidade.

O item "3" faz referência ao lugar da partida e o do destino, com declaração, inclusive, das escalas, caso exista(m).

O item "4" versa sobre o preço do frete e primagem, caso haja estipula dação, além do lugar e da forma do pagamento.

Por fim, o quinto item trata da assinatura do carregador e a do capitão, cuja obrigação, em acordo com o artigo 577 do Código Comercial de 1850 é de: "assinar todas as vias de um mesmo conhecimento que o carregador exigir, devendo ser todas do mesmo teor e da mesma data, e conter o número da via". É válido destacar que uma via ficará em poder do capitão, as outras pertencem ao carregador.

Em relação a ausência da assinatura do conhecimento pelo embarcador ou carregador, Gilbertoni (1998, p. 194) explica que esse fato não invalida o documento, pois já foi estabelecida a existência da carga. Além disso, a mesma autora explica que em decorrência da

¹⁰ A autora não explica porque essa referência era feita no antigo código.



celeridade dos processos de transporte marítimo de cargas a assinatura dos embarcadores em todos os conhecimentos individualmente movimentados tornaria inviável o crescimento do setor, razão pela qual as companhias de navegação e agências marítimas prestam serviço aos embarcadores e tem um funcionário competente para assinar o conhecimento, após a saída do navio (GILBERTONI, 1998, p. 194).

O conteúdo do *Bill of Lading*, conhecimento de embarque marítimo, quanto ao conteúdo essencial, em acordo com o disposto no artigo 2º do Decreto nº 19.473/30, inobstante o disposto no Código Comercial, são, segundo a análise e comentários de Gilbertoni (1998, p. 194):

- a) nome ou denominação da empresa emissora;
- b) o número de ordem;
- c) nome e domicílio do transportador e do carregador da mercadoria;
- d) nome e nacionalidade do navio (art. 575 do Código Comercial);
- e) porto de carga e descarga. Na ausência de lugar da partida, entende-se o mesmo da emissão;
- f) nome e domicílio do destinatário da mercadoria e/ou pessoa a quem deva notificarse a chegada da mesma;
- g) descrição da mercadoria, número de fardos embarcados, peso e volume;
- h) estado e condições aparentes da carga ou sinais exteriores dos volumes de embalagem;
- i) a importância do frete, com a declaração de que é pago ou a pagar, e do lugar e da forma de pagamento. A importância será declarada por extenso em algarismos, prevalecendo, como na prática comercial, o valor por extenso no caso de divergência. A falta do pagamento do frete e das despesas autoriza a retenção da mercadoria;
- j) número de conhecimentos originais entregues;
- k) local, data (dia, mês e ano) e assinatura do empresário transportador ou seu agente, abaixo do contexto.

VIEIRA (2011, p. 46-48) explica mais detalhadamente alguns itens do que seria o conteúdo essencial desse conhecimento de embarque. Em relação à carga, o autor explica que sobre a necessidade de informar a natureza geral das mercadorias, bem como todos os elementos essenciais a identificação, até mesmo uma declaração expressa, caso seja necessário para discriminar melhor o item transportado, incluindo a quantidade, a periculosidade, "o número de volumes e o peso da mercadoria, de acordo com a descrição feita pelo embarcador" (VIEIRA, 2011, p. 46-48).

A menção da cláusula "*clean on board*", ou seja, do bom estado das mercadorias, caso assim estejam ou aparentem estar, de acordo com as marcas e a numeração fornecida pelo



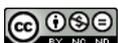
embarcador (VIEIRA, 2011, p. 46-48) devem constar no conhecimento de embarque marítimo. A vistoria é feita por amostragem por um trabalhador avulso contratado pelo armador ou transportador. Caso haja avaria das mercadorias embarcadas, cabe ao capitão exigir do agente que declare no conhecimento as condições reais daquelas, implicando em um "conhecimento *unclean*", ou seja, sujo (GILBERTONI, 1998, p. 196).

Outros itens essenciais ao conteúdo, conforme descreve VIEIRA (2011, p. 47-48), são na sequência aduzida pelo autor:

- c) O nome e o endereço do transportador;
- d) O nome do embarcador;
- e) O nome do destinatário;
- f) O porto de carga e a data em que o transportador recebeu as mercadorias;
- g) O porto de descarga;
- h) O número de originais do Conhecimento de Embarque, em caso de haver mais de um;
- i) O lugar de emissão do Conhecimento de Embarque;
- j) A assinatura do transportador ou seu agente;
- l) O frete e o local do pagamento;
- m) a declaração que permite, se for o caso, que as mercadorias sejam transportadas no convés do navio;
- n) a data ou prazo de entrega das mercadorias no porto de descarga;

Em relação a legislação aplicável, devem as partes escolher entre as Regras de Haia, Haia-Visby ou Hamburgo¹¹. As cláusulas constantes do Conhecimento de Embarque estão na parte posterior do documento. VIEIRA (2011, p. 47) destaca que a Cláusula Principal, ou *Paramount*, é a responsável pela incorporação da legislação aplicável ao Conhecimento de Embarque. As demais cláusulas que versam sobre o assunto, servirão apenas para detalhar as regras incorporadas, "não podendo se contrapor a elas" (VIEIRA, 2011, p. 47). Os limites de responsabilidade pactuados pelas partes, caso superiores aos previstos nas regras aplicáveis, devem constar no conhecimento de embarque.

¹¹ Os tratados internacionais que versam sobre o B/L serão tratados com maior profundidade no próximo capítulo.



6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Conhecimento de Embarque Marítimo (Bill of Lading - B/L) consolidou-se historicamente como um documento multifuncional, essencial para o transporte marítimo internacional. Sua evolução desde os primórdios no período romano até sua configuração contemporânea demonstra sua importância jurídica e prática. O B/L atua como contrato de transporte, recibo de entrega de mercadorias e título de crédito impróprio, características que o tornam indispensável nas operações logísticas e no comércio global. Esse estudo buscou aprofundar a compreensão sobre sua evolução histórica, sua regulação no Brasil e os desafios associados à sua aplicação, com especial atenção às lacunas normativas que impactam sua eficácia no contexto jurídico e econômico nacional.

A análise revelou que, apesar de sua relevância e versatilidade, a regulamentação do B/L no Brasil apresenta fragilidades significativas. A base normativa encontra-se no Código Comercial de 1850, complementada por decretos históricos do início do século XX, muitos dos quais foram revogados. No entanto, a falta de uma legislação atualizada e específica gera insegurança jurídica para os operadores econômicos, sobretudo quando se considera a necessidade de harmonização com normas internacionais, como as Regras de Haia, Haia-Visby e Hamburgo. A manutenção de práticas administrativas baseadas em regulamentos revogados ou interpretações divergentes compromete a previsibilidade e a eficiência das operações comerciais e aduaneiras, prejudicando o alinhamento do Brasil às melhores práticas internacionais.

A pesquisa também evidenciou os desafios relacionados à natureza jurídica do B/L, cuja tríplex função é frequentemente mal compreendida ou aplicada de maneira inconsistente. Embora atue como um documento multifacetado, capaz de vincular juridicamente as partes envolvidas, sua eficácia prática depende de uma estrutura normativa sólida, que esteja em sintonia com os padrões globais e as demandas do comércio contemporâneo. Essa falta de uniformidade normativa dificulta a aplicação do B/L em situações que requerem maior clareza, como em disputas comerciais e na liberação de mercadorias na aduana brasileira.

Do ponto de vista funcional, o B/L demonstra sua indispensabilidade no comércio marítimo ao garantir a segurança jurídica e a integridade das operações de transporte. Contudo,



a inexistência de regulamentação específica e adaptada ao contexto moderno gera entraves que podem comprometer a competitividade do Brasil no comércio internacional. A dependência de legislações obsoletas e a ausência de diretrizes claras para situações complexas aumentam o risco de litígios e ineficiências operacionais.

Conclui-se que, embora o B/L seja um documento fundamental para o comércio marítimo global, sua aplicação no Brasil enfrenta entraves que limitam seu potencial. Esses desafios evidenciam a necessidade de reformas legislativas que promovam maior clareza, previsibilidade e alinhamento com normas internacionais. A adoção de uma abordagem normativa mais moderna e integrada poderia fortalecer a segurança jurídica, aumentar a eficiência das operações logísticas e contribuir para o fortalecimento da posição do Brasil no comércio global.

Além disso, destaca-se a importância de fomentar o diálogo entre os setores público e privado, bem como com organismos internacionais, para a criação de um marco regulatório que atenda às demandas do comércio marítimo contemporâneo. Somente com uma legislação clara e alinhada às melhores práticas será possível garantir que o Conhecimento de Embarque continue a desempenhar seu papel estratégico no comércio global, promovendo a integração jurídica e econômica de forma eficiente e sustentável. Este trabalho busca contribuir para esse debate, oferecendo uma análise crítica e propositiva sobre os desafios e as possibilidades de aprimoramento do uso do B/L no contexto brasileiro e internacional

7 REFERÊNCIAS

ANJOS, J. Haroldo dos, GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

BRASIL. **Lei nº 556 de 25 de junho de 1850**. Institui o Código Comercial. in: Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/>. Acesso em 15 set. 2014.

_____. **Decreto nº 19.473**. Regula os conhecimentos de transporte de mercadorias por terra, água ou ar, e dá outras providências. In: Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/>. Acesso em 15 set. 2014.



_____. **Lei nº 10.406 de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. In: Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/>. Acesso em: 04 de dezembro de 2024.

D'Ors, Álvaro. **X EIPEMBOAON.** Humanitas. Vol. 2. (1948). Disponível em PDF:<https://digitalis-dsp.uc.pt/jspui/bitstream/10316.2/6737/1/HumanitasII_Artigo15.pdf>. Acesso em: 04 de dezembro de 2024.

FERNADES, Paulo campos; LEITÃO, Walter de Sá. **Contrato de Afretamento à luz do Direito inglês e brasileiro.** Rio de janeiro: Renovar, 2007.

GASKELL, Nicholas et al. **Bills of Lading: Law and Contracts.** London: LLP Professional Publishing, 2000.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo.** Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

KEEDI, Samir. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga.** 1 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

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

_____. **Transportes, unitização e seguros internacionais de carga:** prática e exercícios, 5 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

LACERDA, José Cândido Sampaio de. **Curso de Direito Privado da Navegação:** Direito Marítimo. 3ª ed. Rio de Janeiro, 1984.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo.** São Paulo: Manole, 2013. vol. I.

_____, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo.** São Paulo: Manole, 2013. vol. II.

_____, Eliane M. Octaviano. **O contrato marítimo internacional de transporte de mercadorias no Direito Brasileiro.** In: GOMES, Manuel Januário da C. (coord.) *I Jornada de Lisboa de Direito Marítimo - O contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias.* Portugal. Editora Almedina, 2008.

RETKVA, ALAN GREGORY. **Breves notas sobre a natureza jurídica do conhecimento de transporte marítimo.** Disponível em:<<http://www.oab-sc.org.br/artigos/breves-notas-sobre->



natureza-juridica-do-conhecimento-transporte-maritimo/626>. Acesso em 06 de Agosto de 2014.

REVUELTA, María Salazar. **Configuración jurídica del *receptum nautarum, cauponum et stabulariorum* y evolución de la responsabilidad *recepticia* en el derecho romano.** Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña, 2006, 10: 1083-1100. Disponível em PDF:< <https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/2429/AD-10-53.pdf?sequence=1&isAllowed=y> >. Acesso em: 04 de dezembro de 2024.

SANTOS, Eugênio de Aquino dos. **O conhecimento de transporte marítimo como título de crédito executivo extrajudicial.** Disponível em:< <https://portogente.com.br/portopedia/79091-o-conhecimento-de-transporte-maritimo-como-titulo-de-credito-executivo-extrajudicial>>. Acesso em: 04 de dezembro de 2024.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borger. **Transporte Internacional de cargas.** 2.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

VIOTTO, Ricardo. **A origem do conhecimento de embarque no setor marítimo.** Editora Pensar, Fortaleza, v. 14, n. 2 p. 402-421, jul./dez. 2009. Disponível em PDF:< <https://ojs.unifor.br/rpen/article/view/1711> >. Acesso em: 04 de dezembro de 2024.

