

**JOSÉ MAURO RAMOS NETO**

**CONHECIMENTO DE EMBARQUE:  
NATUREZA E REGIME JURÍDICO**

**DISSERTAÇÃO - MESTRADO**

**ORIENTADOR: PROF. DR. PAULO SALVADOR FRONTINI**

**FACULDADE DE DIREITO DA USP**

**SÃO PAULO**

**2013**

**JOSÉ MAURO RAMOS NETO**

**CONHECIMENTO DE EMBARQUE:  
NATUREZA E REGIME JURÍDICO**

Dissertação de Mestrado apresentada à Banca Examinadora da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre em Direito, sob orientação do Prof. Dr. Paulo Salvador Frontini.

**FACULDADE DE DIREITO DA USP  
SÃO PAULO  
2013**

**BANCA EXAMINADORA**

Professor Orientador: Dr. Paulo Salvador Frontini

Professor Arguidor: \_\_\_\_\_

Professor Arguidor: \_\_\_\_\_

## DEDICATÓRIA

Após anos de estudo e desenvolvimento da presente Dissertação, muitos são aqueles a quem devo agradecimento.

À Carla, minha esposa, presente comigo durante todo o desenvolvimento deste trabalho: desde quando viajei para Londres e voltei com uma ideia do tema na cabeça, até nas horas mais árduas em que tinha que colocar esta ideia no papel.

À minha mãe Regina, por ter acompanhado o meu desenvolvimento, desde quando entrei na São Francisco bem como quando ingressei no Mestrado. À memória de meu pai. À minha família, pelo incentivo.

Ao meu orientador, Professor Doutor Paulo Salvador Frontini, grande amigo, pela confiança em mim depositada desde os tempos de graduação. Seu entusiasmo como professor, sempre me incentivando para que eu desenvolvesse o tema desta Dissertação, foi certamente um fator de grande relevância para a conclusão deste trabalho. Seus conselhos transbordam a mera questão acadêmica e os levarei como lição de vida.

Ao Professor Doutor Eduardo Secchi Munhoz, pelas excelentes aulas ministradas na graduação e na pós-graduação da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, as quais me foram de grande valia para que eu aprendesse os princípios e os conceitos de Direito Comercial.

Ao amigo e professor Doutor Rodrigo Octávio Bróglia Mendes, pelos aprendizados no exercício da advocacia, porém sempre sem deixar que eu me esquecesse das minhas obrigações acadêmicas, me incentivando e realizando comentários extremamente construtivos à presente Dissertação.

À amiga Márcia Tanji, cujos conselhos de quem já é mestre em Direito me foram valiosos para que eu trilhasse o caminho do meu mestrado de uma forma mais experiente.

## RESUMO

Tudo começou em 2006, quando estagiário de um escritório de advocacia de São Paulo.

Já havia passado algumas horas debruçado sobre centenas de Conhecimentos de Embarque e recebendo ligações de bancos estrangeiros que solicitavam o endosso daqueles documentos. Eu me questionava: que documento era aquele que exigia tanto cuidado quanto uma nota promissória original? Por que era tão importante para um banco que o endossássemos rapidamente?

Eis que me surge um convite de viagem para conhecer um escritório de advocacia por algumas semanas em Londres.

A experiência, por ora um tanto empolgante e aventureira para um jovem de 21 anos, possibilitou um contato frutífero com uma matéria muito específica do Direito Comercial: a natureza jurídica do Conhecimento de Embarque, nos países de língua inglesa chamado de Bill of Lading.

Em muitos países, como no Brasil, é um tema pouco explorado, porém na Inglaterra, com seu rico passado de potência marítima durante séculos, é tema de bastante relevo e discussão nas altas cortes.

Esta experiência e o contato com a matéria me trouxeram a vontade de poder aplicar em nosso país o aprendizado lá adquirido. Assim, uma dúvida surge: por que o Brasil, com o imenso território que tem banhado pelo mar, não é desenvolvido o bastante nesse tema? Por que não chegam aos nossos Tribunais as relevantes discussões sobre o Conhecimento de Embarque?

Os próximos anos demandarão do Brasil uma grande mudança. A Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 no Rio de Janeiro exigirão do Brasil quantias vultosas de investimento em infraestrutura e transportes.

O comércio marítimo entre o Brasil e os demais países aumentará significativamente com estes eventos de ordem global. Até lá, teremos que estar preparados para esta demanda. E como toda exigência econômica demanda uma exigência jurídica, precisamos reformular os nossos conceitos de Direito Comercial e entender melhor a natureza jurídica do Conhecimento de Embarque, documento que ampara juridicamente as transações comerciais marítimas desde os tempos mais remotos.

A conjunção do novo contexto econômico brasileiro com o interesse pela matéria relativa ao Conhecimento de Embarque, despertado desde a época de estudante de Direito, impulsionou o propósito deste trabalho, que tem por objetivo estudar a natureza jurídica do Conhecimento de Embarque sob a ótica da legislação pátria. A legislação brasileira é muito incipiente acerca do tema. Em comparação a diversas legislações estrangeiras, ainda engatinhamos sobre o assunto.

Dentre as questões que se pretende ver elucidadas, enfatiza-se: (i) a característica contratual do Conhecimento de Embarque; (ii) a natureza de título de crédito do Conhecimento de Embarque e sua evolução para a versão eletrônica; (iii) o caráter de instrumento internacional que deve satisfazer às partes de diferente nacionalidades; (iv) a utilização em operações de financiamento como garantia real durante o percurso em que a mercadoria transita pelo mar; e, até mesmo (v) o caráter tributário que o Conhecimento de Embarque adquiriu em nosso país.

Em suma, pretende-se com este trabalho tentar consolidar o conceito jurídico do Conhecimento de Embarque no Brasil, para que esse instrumento deixe de ser pouco discutido em nosso país e adquira a importância que lhe é devida e que há séculos em outros países já lhe é atribuída.

**Palavras-chave:** Título de Crédito – Conhecimento de Embarque – Natureza Jurídica Contratual – Natureza Jurídica de Título de Crédito – Título de Crédito Eletrônico – Comércio Internacional de Mercadorias – Legislação sobre Conhecimento de Transporte - Regras Internacionais Aplicáveis ao Transporte Marítimo - Direito e Economia.

## ABSTRACT

It all began in 2006, when I was a trainee at a Law office in São Paulo.

I have already spent hours and hours in front of hundreds of Bills of Lading and receiving calls from foreigner Banks which demanded the endorsement of that document. I used to question myself: What kind of document was that which needed me to be careful as if I was dealing with an original Promissory Note? Why it was so important to a Bank to endorse that document as fast as possible?

An invitation to me was made to get to know a law office for some weeks in London.

That experience, such exciting and adventurous for a young man of 21 years, made possible a fruitful contact with a very specific theme of Commercial Law: the legal nature of the “*Conhecimento de Embarque*”, in the countries of English law known as “Bill of Lading”.

In many countries, such as in Brazil, it is not a theme so much explored, otherwise in England, with its rich history as a maritime power for centuries, it is a very important theme that is also discussed commonly in the High Courts.

This experience and contact with this theme made me wonder how could I apply in Brazil the knowledge there acquired. Therefore, a doubt was in my mind: Why Brazil, with its big territory bathed by the sea, is not so developed enough in this subject? Why relevant discussions regarding the Bill of Lading do not arrive in our Courts?

The next years will demand from Brazil a big change. The world cup in 2014 and the 2016 Olympic Games in Rio de Janeiro will require from Brazil huge amounts of investments in infra-structure and transportation.

The maritime commerce between Brazil and other countries will raise significantly with this two events of global order. Until there, we must get prepared to this challenge. And as all economic requirement demands a law requirement, we need to reshape our concepts of Commercial Law and get to know better the legal nature of the Bill of Lading, the document that legally supports the maritime commercial transactions since the most ancient times.

The combination of this new Brazilian economic context and the interest for the theme of the Bill of Lading awakened since when I was a law student boosted the purpose of this work, which aims to study the legal nature of the Bill of Lading in a

perspective of Brazilian legislation. Brazil legislation is very weak in this subject. In comparison to other foreigner law, we still crawl about this theme.

Among the questions that are intended to be elucidated, it must be highlighted: (i) the contractual characteristic of the Bill of Lading; (ii) the nature of negotiable instrument and its evolution to the electronic version; (iii) the characteristic of international instrument that need to satisfy the parties of different nationality; (iv) the use in financing transaction as a collateral for the route where the goods are being transported by the sea and, also; (v) the tax characteristic that the Bill of Lading acquired in our country.

As a conclusion, the purpose of this work is to try to consolidate the legal concept of the Bill of Lading in Brazil, so that this instrument ceases to be little discussed in our country and get the importance that it already has for centuries in other countries.

**Keywords:** Negotiable Instrument – Bill of Lading – Contractual Legal Nature – Negotiable Instrument Legal Nature – Electronic Negotiable Instruments – International Commerce of Goods – Legislation about Bill of Lading – International Rules Applicable to Maritime Transport - Law and Economics.



## **LISTA DE ABREVIATURAS**

BM&F – Bolsa de Mercadoria e Futuros de São Paulo

CCI - Câmara de Comércio Internacional

CETIP - Central de Custódia e de Liquidação Financeira de Títulos

CDC – Código de Defesa do Consumidor

COGSA – Carriage of Goods by the Sea Act

CRFB – Constituição da República Federativa do Brasil

ICP-Brasil – Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileiras

ONU – Organização das Nações Unidas

RUU – Regras e Usos Uniformes sobre Créditos Documentários

STJ – Superior Tribunal de Justiça

STF – Supremo Tribunal Federal

UNCITRAL – Comissão das Nações Unidas para o Direito Mercantil Internacional

UNIDROIT - Instituto Internacional para a Unificação do Direito Privado

## SUMÁRIO

<b>1. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES E INTRODUÇÃO</b> .....	11
1.1. Evolução histórica do Conhecimento de Transporte .....	12
1.2. Função Econômica do Conhecimento de Transporte.....	17
<b>2. O CONHECIMENTO DE EMBARQUE COMO ESPÉCIE DO GÊNERO CONHECIMENTOS DE TRANSPORTE</b> .....	24
2.1. O Conhecimento de Transporte Ferroviário .....	25
2.2. O Conhecimento de Transporte Rodoviário de cargas .....	26
2.3. O Conhecimento de Transporte Aéreo.....	27
2.4. O Conhecimento de Transporte Marítimo .....	28
2.5. A natureza jurídica dos conhecimentos de transporte ferroviário, aéreo e marítimo.....	30
<b>3. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL AO CONHECIMENTO DE EMBARQUE</b> .....	32
3.1. Evolução da legislação aplicável ao Conhecimento de Embarque no Direito brasileiro.....	33
3.2. Os casos de eleição de lei estrangeira para reger o Conhecimento de Embarque e a utilização da Lei de Introdução às normas do Direito brasileiro.....	36
3.2.1. As Regras de Haia de 1924 e as Regras de Haia-Visby de 1968 .....	38
3.2.2. As Regras de Hamburgo de 1978 (A Convenção das Nações Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercadorias) .....	40
3.2.3. As Regras de Roterdã de 2009 .....	42
3.2.4. A aplicação e a influência dos tratados internacionais em matéria de Conhecimento de Embarque no Direito brasileiro .....	42
3.2.4.1. A Convenção do México de 1994 e a prevalência da autonomia da vontade na escolha da lei aplicável aos contratos .....	44
3.2.4.2. A Convenção de Viena de 1980 sobre Compra e Venda Internacional de Mercadorias .....	45
<b>4. O CONHECIMENTO DE EMBARQUE NOS TRIBUNAIS</b> .....	47
4.1. Visão dos Tribunais Estrangeiros com aplicação da Commow Law .....	47
4.1.1. Análise de caso acerca da Legislação Aplicável ao Conhecimento de Embarque – Uma decisão da corte de Nova Iorque .....	48
4.1.2. Análise de caso acerca da utilização de Conhecimento de Transporte Multimodal.....	50
4.2. Visão dos Tribunais Nacionais com aplicação de “Civil Law” – Acórdãos .....	51

4.3. Breves conclusões acerca de debates sobre o Conhecimento de Embarque em cortes nacionais e estrangeiras com base na análise de jurisprudências .....	53
<b>5. CONCEITO JURÍDICO DO CONHECIMENTO DE EMBARQUE .....</b>	<b>54</b>
5.1. O Conhecimento de Embarque como recibo de mercadoria transportada .....	58
5.2. O Conhecimento de Embarque como contrato de adesão.....	61
5.2.1. Da possibilidade de aplicação ao Conhecimento de Embarque das normas referentes aos contratos de transporte conforme previstas no Código Civil.....	65
5.2.2. Da possibilidade de aplicação das normas do Código do Consumidor aos contratos de transporte.....	70
5.3. O Conhecimento de Embarque como título de crédito .....	74
5.3.1. A classificação do Conhecimento de Embarque segundo os princípios gerais dos títulos de crédito.....	75
5.3.2. O Conhecimento de Embarque como título de crédito representativo de mercadorias próprio .....	78
5.4. O Conhecimento de Embarque como garantia de operações de financiamento bancário internacionais .....	84
5.5. Da natureza tributária do Conhecimento de Embarque .....	86
<b>6. PERSPECTIVAS FUTURAS E TÍTULOS ALTERNATIVOS .....</b>	<b>89</b>
6.1. O conceito de cartularidade e o título eletrônico .....	90
6.1.1. O Princípio da Equivalência Funcional dos suportes (ou Princípio da não discriminação).....	96
6.2. A experiência estrangeira com o Conhecimento de Embarque eletrônico: O sistema SEADOCS.....	97
6.3. A função e a experiência das câmaras de custódia e negociação de títulos eletrônicos nos mercados de balcão brasileiros.....	99
6.4. O Conhecimento de Embarque eletrônico e suas vantagens.....	100
6.5. O Conhecimento de Embarque eletrônico segundo as recentes Regras de Roterdã .....	105
6.6. O Conhecimento de Transporte Multimodal.....	107
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>110</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>114</b>

## 1. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES E INTRODUÇÃO

Antes de adentrar no tema principal, alguns conceitos devem ser previamente esclarecidos, já que intimamente ligados ao Conhecimento de Embarque.

O Conhecimento de Transporte é um título representativo de mercadorias transportadas, sendo que o Conhecimento de Embarque é um de seus subtipos, juntamente com o Conhecimento de Transporte Aéreo e o Conhecimento de Transporte Rodoviário. Tendo em vista nosso imenso território e nossa extensa costa marítima, o Conhecimento de Transporte cumpre uma função crucial nas relações comerciais, tanto nacionais quanto exteriores, uma vez que dá segurança jurídica a esse tipo transação.

O Conhecimento de Transporte é um instituto jurídico consuetudinário proveniente da necessidade de se garantir que os produtos transportados entre partes contratantes à distância cheguem ao seu destino final nas devidas quantidades e qualidades.

Atualmente, em face da globalização e do desenvolvimento de novas tecnologias de comunicação, a distância entre os comerciantes tornou-se uma barreira cada vez menor a ser transposta.

A velocidade das transações comerciais exige um instrumento jurídico capaz de promover segurança e rapidez no transporte de mercadorias. O Conhecimento de Transporte, desta forma, além de seu papel tradicional de garantir que os produtos transportados entre partes contratantes à distância cheguem ao seu destino final nas devidas quantidades e qualidades, também adquire, nos dias de hoje, uma característica de título de crédito, na medida em que um dos seus principais propósitos é permitir ao proprietário da mercadoria dispor desta rapidamente, ainda que a mercadoria não esteja fisicamente em sua posse, mas sob a custódia de um transportador<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>“One of the principal purposes of the Bill of Lading is to enable the owner of the goods to which it relates, to dispose of them rapidly, although the goods are not in his hands but are in the custody of a carrier”. D’ARCY, Leo; MURRAY, Carole; CLEAVE, Barbara. *Schmitthoff’s export trade: the law and practice of international trade*. 10. ed. Londres: Sweet & Maxwell, 2000. p. 267.

Conforme citação de Charles Molloy, em *De Jure Maritimo et Navale*, 1676: “*What would this island be without foreign trade, but a place of confinement to the inhabitants, who (without it) could be but a kind of hermites, as being separated from the rest of the world; it is foreign trade that renders us rich, honourable and great, that gives us a name and esteem in the world*”, sendo induscutível que as relações comerciais exteriores são de fundamental relevância para a acumulação de riqueza de um país.

O Conhecimento de Embarque é, portanto, o subtipo do Conhecimento de Transporte relativo ao transporte de mercadorias por via marítima. Dessa forma, o estudo e a regulamentação do Conhecimento de Transporte no ordenamento jurídico brasileiro, e mais especificamente do Conhecimento de Embarque, são de suma importância para nossa economia. Apesar de noventa e cinco por cento do montante das exportações de mercadorias brasileiras ser realizada por via marítima, o instituto do Conhecimento de Embarque padece da devida atenção e regulamentação governamental, havendo pouquíssimas leis nacionais sobre a matéria.

Neste contexto é que se insere o propósito deste trabalho, o qual tem a finalidade de discutir a natureza jurídica do Conhecimento de Embarque – espécie do Conhecimento de Transporte –, a fim de que se estabeleça uma maior segurança jurídica nas relações comerciais internacionais que envolvam uma parte brasileira que se utiliza do referido documento como instrumento para concretizar seus negócios.

Pretende-se, destarte, elucidar a natureza jurídica do Conhecimento de Embarque a partir do estudo de conceitos fundamentais do Direito, tais como o contrato e o título de crédito, além de se estabelecer um parâmetro para a aplicação da legislação pertinente, em âmbito nacional, ao Conhecimento de Embarque.

### **1.1. Evolução histórica do Conhecimento de Transporte**

Nos tempos mais remotos da civilização, uma pequena vila cresceu mais do que as vizinhas, tornando-se a vila dominante de uma região. Os homens da vila dominante perceberam, então, que não era mais necessário perder tempo produzindo

bens agrícolas que outra vila produzia melhor, bastava apenas fazer trocas. Desta forma surgiu o comércio<sup>2</sup>.

A partir desta nova etapa da civilização, os comerciantes da vila dominante passaram a comprar produtos dos agricultores das áreas ao redor para redistribuição. O transporte de uma vila a outra era muitas vezes realizado por um terceiro, alheio à relação direta entre o produtor e o comerciante.

Começaram a surgir problemas uma vez que, nem sempre, as mercadorias chegavam ao seu destino da forma pactuada. A encomenda de três vacas e duzentas cestas de trigo, por exemplo, muitas vezes chegava ao seu destino final com duas vacas e cento e cinquenta cestas de trigo.

No evento de um desentendimento, o agricultor insistia que havia entregado ao transportador a quantidade correta, o transportador persistia no argumento de que o agricultor só havia lhe entregado duas vacas e cento e cinquenta cestas de trigo e, por fim, o comerciante não tinha como provar que havia recebido a quantidade incorreta do produto. Como seria possível realizar o transporte dos produtos com a garantia de que esses realmente chegariam ao seu destino final nas devidas quantidades e qualidades? Esse era o desafio daquele momento.

Destarte, foi da necessidade prática que surgiu o Conhecimento de Transporte. As primeiras formas não eram nada parecidas com um documento de hoje, ainda mais porque nem papel existia na época mais remota da civilização.

---

<sup>2</sup>BRASIL, Francisco de Paula Eugênio Jardim de Souza. *Títulos de crédito: o novo Código Civil: questões relativas aos títulos eletrônicos e do agronegócio*. Rio de Janeiro: Forense, 2006: "Nos primórdios da civilização, as relações sociais eram incipientes e rudimentares. Cada núcleo pessoal poderia seguir seu cotidiano sem carecer de trocas para sobrevivência ou satisfação de interesses. Eram estruturas que se bastavam a si próprias, na medida de suas poucas necessidades. Mas, a evolução humana foi mudando tais feições. O esforço para adaptação e a luta pela melhoria das condições de vida acarretou uma interação com os elementos da natureza que, assim, foram postos ao sabor de seus desígnios, surgindo, então, a ação humana sobre a matéria-prima. A partir daí, não houve mais limites para a expansão e desenvolvimento da humanidade, tanto em nível territorial-geográfico como técnico. Saiu-se, portanto, de um ambiente individualista para uma fase doméstica, e, finalmente, alçou-se para grandes escalas, locais, nacionais e globais. O desenvolvimento humano e a conseqüente organização de uma sociedade econômica impôs a criação de um ambiente dentro do qual os atos da citada sociedade, suas relações, pudessem ser travadas. Cria-se o ambiente econômico, que progride na medida em que o faz a própria sociedade. É nesse meio propício que se põe em prática, técnicas econômicas e comerciais. Então, dentro de uma sociedade econômica tem-se a viabilidade de um ambiente econômico e, portanto, onde será estabelecido o curso econômico, local da efetiva atividade que este cenário se destina a viabilizar, ou seja, a troca de riquezas."

A forma encontrada para se comprovar a quantidade e a qualidade exatas dos produtos transportados foi por meio de um instrumento físico, utilizando-se símbolos representativos.

Por convenção, se estabelecia que cada dado, por exemplo, representava uma vaca e, cada bola de gude, dez cestos de trigo. Em seguida, se colocava a quantidade equivalente de dados e de bolas de gude dentro de um vaso de argila, selando-o e fazendo-se algumas marcas distintivas no vaso, de modo a se garantir que aquele vaso era o oficial e que não havia sido trocado por algum outro de aparência semelhante. No momento em que a mercadoria chegava ao local devido, o comprador quebrava o vaso, checava a quantidade dos dados e das bolas de gude e, assim, conferia as quantidades dos produtos recebidos.

Esse instrumento constituiu um avanço nas relações comerciais e trouxe segurança jurídica entre os comerciantes à longa distância. Conseqüentemente, sua evolução para instrumentos documentais, por meio da utilização de papel, foi natural, assim como sua introdução no comércio marítimo. Encontram-se registros de normas reguladoras de viagem marítimas desde o Código de Hamurabi, passando pelos Fenícios, Muçulmanos, Gregos e Romanos<sup>3</sup>.

Há afirmações no sentido da existência de um manuscrito denominado *cheirembolo*, utilizado pelos comerciantes romanos como meio de prova e por meio do qual o capitão do navio afirmava ter recebido a mercadoria a ser transportada, com a devida descrição de sua quantidade e qualidade<sup>4</sup>.

Somente na Idade Média, com o desenvolvimento das feiras internacionais, passamos a encontrar normas específicas de títulos mercantis<sup>5</sup>. Essas normas fazem

---

<sup>3</sup>FARIA, Sérgio Fraga Santos. *Fragments da história dos transportes*. São Paulo: Edições Aduaneiras, 2001. p. 39: "Registros históricos apontam que 4000 a.C. as civilizações mediterrâneas já dominavam as técnicas de navegação, o que permitiu, inclusive, a existência de intensa relação comercial entre os habitantes da Ilha de Creta e o Egito".

<sup>4</sup>LIMA, Wolmar Peixoto. Evolução histórica do conhecimento de transporte marítimo. *Revista Forense*, Rio de Janeiro, v. 86, n. 309, p. 311-312, jan./mar. 1990.

<sup>5</sup>CARVALHO DE MENDONÇA, José Xavier. *Tratado de direito commercial brasileiro: do transporte de mercadorias*. São Paulo: Ed. Cardozo Filho, 1919. v. 1, p. 54: " Com a queda do Império Romano, dominou a insegurança numa Europa presa da anarquia. Faltou o poder político nas condições de manter a paz interna e a realização do direito. Daí a constituição das corporações de classes, entre elas as corporações de mercadores, para a proteção e assistência dos comerciantes, tanto no interior como no exterior. Cada corporações formava como que um pequeno Estado, dotado de um poder legislativo e de um poder judiciário".

parte da *Lex Mercatoria*, conjunto de leis costumeiras utilizado pelos comerciantes da época<sup>6</sup>, também conhecida como *Law Merchant*.

Na *Lex Mercatoria* medieval encontramos regras como "Um homem que não tem direito sobre os bens não pode emitir um título referente aos mesmos", além de outras que estabeleciam a possibilidade de certos documentos serem transferíveis por simples posse ou também por endosso.

É na Idade Média, contudo, que surge grande parte dos institutos de Direito Comercial e que o Conhecimento de Transporte, mais especificamente o Conhecimento de Embarque, começa a tomar formas mais concretas<sup>7</sup>.

Primeiramente, o Conhecimento de Embarque surgiu na forma de um simples extrato do antigo cartolário do navio, livro no qual eram descritas todas as mercadorias embarcadas, com a finalidade de verificar a existência e o estado da mercadoria na chegada ao seu destino<sup>8</sup>.

A partir de então, com o desenvolvimento do Mercantilismo e das descobertas de novos territórios, o Conhecimento de Embarque evoluiu e passou a ser cada vez mais regulado por diversos ordenamentos jurídicos.

---

<sup>6</sup>MENDES, Rodrigo Octávio Broglia. *Arbitragem, lex mercatoria e direito estatal: uma análise dos conflitos ortogonais no direito transnacional*. São Paulo: Quartier Latin, 2010; Rodrigo Octávio Broglia Mendes: "O termo *lex mercatoria* pode ser utilizado com diversos significados Berger, 1999, p. 37; Goode, 1997, p. 2-3. Berger (1999, p; 40) identifica três significados possíveis, que projetam consequências no desenvolvimento teórico acerca da *Lex Mercatoria*: (a) uma "massa jurídica" de regras e princípios sem qualquer consistência interna ou qualidade sistemática, servindo apenas como complemento para a lei doméstica que seria aplicável, portanto, derivaria sua validade da própria ordem jurídica estatal; (b) a totalidade de usos do comércio que são refinados de acordo com as necessidades do comércio internacional e constituem, de fato, um *ius commune*; e (c) como uma ordem jurídica independente e supra-nacional que deriva sua justificação e validade seja de sua existência autônoma ou através do princípio da autonomia das partes como uma meta regra jurídica. O debate doutrinário acerca da *lex mercatoria* pode ser dividido em três momentos: a *lex mercatoria* medieval (Law Merchant); a "nova *lex mercatoria*" e a "nova *lex mercatoria*." MENDES, Rodrigo Octávio Broglia. *Arbitragem, lex mercatoria e direito estatal: uma análise dos conflitos ortogonais no direito transnacional*. São Paulo: Quartier Latin, 2010.

<sup>7</sup>NASCIMENTO, Walter Vieira do. *Lições de história do direito*. 5. ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Forense, 1991: "É na Idade Média, sem dúvida, o período em que o Direito Comercial começa efetivamente a tomar forma definida. E é na Itália onde ele encontra campo mais favorável para prosperar, tendo como bases fundamentais as corporações e as feiras, estas também desempenhando papel importante no desenvolvimento do direito francês."

<sup>8</sup>LIMA, Wolmar Peixoto. op. cit., p. 311.



Encontram-se regras acerca do Conhecimento de Embarque no Estatuto de Gênova, datado de 1441, o qual exigia a transcrição das mercadorias transportadas pelo escrivão do navio, de próprio punho,<sup>9</sup>.

Posteriormente, se encontram regras sobre o Conhecimento de Embarque na Ordenação Francesa de 1681 e, principalmente, na legislação da Inglaterra, país com a maior expansão marítima durante séculos e que mais influenciou as regras comerciais marítimas dos dias atuais<sup>10</sup>.

Em âmbito nacional, como sabemos, o descobrimento do Brasil foi fruto da expansão comercial marítima de Portugal no início do século XVI. A especulação mercantil das riquezas naturais antecedeu até mesmo a colonização das terras brasileiras.

Desta forma, devido à sua relevância para o comércio marítimo, natural que o Conhecimento de Embarque fosse regulamentado pelo ordenamento jurídico em vigor no Brasil desde o início de nossa colonização.

Dado, porém, que nosso país esteve sob o domínio de Portugal durante séculos e que o comércio de mercadorias era monopolizado pela metrópole portuguesa, o instituto jurídico do Conhecimento de Embarque só veio adquirir importância nacional após a abertura dos portos por Dom João VI em 1808.

Assim, algumas leis sobre Conhecimentos de Transporte, vigentes até hoje, só foram editadas com a promulgação do Código Comercial de 1850 ou, ainda, no início do século XX, influenciadas pela expansão da produção cafeeira e pela construção de ferrovias para o transporte deste grão.

O século XX e o início do século XXI trouxeram consigo a industrialização brasileira e conseqüentemente a expansão do comércio além mar. Dessa maneira, o Conhecimento de Transporte não ficou isento de transformações.

---

<sup>9</sup>LIMA, Wolmar Peixoto. op. cit., p. 312.

<sup>10</sup>MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo*. 2. ed. Barueri, SP: Manole, 2005. v. 1, p. 4: “As normas de Direito Marítimo e Direito do Mar tiveram origem costumeira e foram consagradas ao longo do tempo pela prática reiterada, com a consciência da sua obrigatoriedade”

Atualmente, o desenvolvimento de novas tecnologias de comunicação que permitem transações eletrônicas via internet tem trazido novas características aos Conhecimentos de Transporte, inclusive ao Conhecimento de Embarque.

Os novos meios de comunicação têm possibilitado a redução de tempo nas operações comerciais por meio do envio de documentos via e-mail, reduzindo a probabilidade de seu extravio. Nesse sentido, as perspectivas futuras do Conhecimento de Transporte Eletrônico e do Conhecimento de Embarque Eletrônico são temas que serão abordados no decorrer desta Dissertação.

## **1.2. Função Econômica do Conhecimento de Transporte**

Pretende-se com a presente Dissertação analisar a natureza jurídica do Conhecimento de Embarque. Para tanto, além das questões jurídicas a serem enfrentadas no presente trabalho, há de se evidenciar a função econômica que permeia a utilização do Conhecimento de Embarque, a qual está intrinsecamente ligada à necessidade do mercado no que diz respeito à circulação de direitos correspondentes às mercadorias representadas pelo documento.

Conforme nos ensina o Professor Doutor Paulo Salvador Frontini, estamos acostumados ao método do Direito Romano-Germânico de deduzir institutos jurídicos a partir de certos padrões existentes. O Direito Comercial revoluciona esse padrão, pois é fruto das pressões do mercado, isto é, do complexo de forças econômicas representados pelos produtores, consumidores e Estado.

O Direito Comercial é fruto das experiências da vida prática, o que nos permite induzir os institutos jurídicos, ao invés de deduzi-los conforme estamos acostumados. Os casos concretos são a base do Direito Comercial, o qual não se restringe a um Código, sendo um sistema amplamente influenciado pela economia.

Dessa forma, quanto mais se aprofunda o estudo das relações comerciais internacionais que utilizam o Conhecimento de Embarque como documento de suporte às relações jurídicas de transporte de mercadorias, mais se evidencia a razão econômica que lhes deram causa.

É nessa esteira que a corrente doutrinária da Análise Econômica do Direito pode nos auxiliar no estudo em tela, com conceitos como custos de transação, escassez de recursos, eficiência, assimetria de informações, dentre outros que iremos descortinar mais adiante.

Para os doutrinadores que defendem o diálogo entre Direito e Economia, a descrição econômica do comportamento humano em um mercado pode, tomando-se como premissa teoremas matemáticos aplicados ao Direito, ampliar a visão do jurista que, muitas vezes por estar apegado a conceitos como justiça e igualdade social, acaba por idealizar o Direito, tornando-o ineficiente e inaplicável no mundo real.

Por outro lado, o Direito também cumpre um papel importante para a Economia, pois exerce função fundamental para o mercado, criando institutos capazes de promover segurança jurídica às relações comerciais, tornando-as economicamente viáveis. Contudo, é preciso evidenciar que o caminho oposto, ou seja, o da influência do mercado na criação e na evolução dos instrumentos jurídicos, também é uma realidade a ser analisada pelos estudiosos de “*law and economics*”<sup>11</sup>.

Oportuno analisar a função econômica do Conhecimento de Embarque, partindo-se do pressuposto de que o referido documento, fruto do desenvolvimento do comércio que é, representa uma amostra valiosa do papel do mercado e da necessidade econômica no surgimento e na evolução de instituições jurídicas, tais como o contrato e o título de crédito.

Para darmos início a uma análise mais aprofundada sobre o surgimento e a evolução do instituto jurídico do Conhecimento de Embarque sob uma ótica econômica, necessário se faz explicar brevemente alguns dos conceitos que se pretende utilizar no propósito em questão.

Para tanto, parte-se do pressuposto de que o estudioso do Direito, principalmente aquele formado em escolas de Direito de tradição Romano-Germânica, como o caso dos estudantes formados em escolas de Direito do Brasil, possui

---

<sup>11</sup>EIZIRIK, Nelson Laks. O liberalismo econômico e a criação das disciplinas de direito comercial e economia política. *Revista de Direito Mercantil, Industrial, Econômico e Financeiro*, São Paulo, ano 18, n. 35, p. 45, jul./set. 1979: “Não se pode esperar nunca relações estáticas, mas, sim, dinâmicas, entre Economia e Direito. Isto é, não há fatos apenas econômicos, separados das normas ou instituições legais, assim, as instituições legais e econômicas, embora não idênticas, são dois aspectos de uma mesma realidade.”

conceitos jurídicos bastante enraizados tais como a justiça, a igualdade, a função social do contrato e da propriedade, dentre outros.

Em uma análise econômica do Direito, não se pretende combater referidos conceitos. Um olhar econômico necessita muitas vezes um afastamento desses dogmas para possibilitar uma análise mais prática da realidade e, dessa forma, possibilitar que o Direito seja aplicado de uma forma mais eficiente.

A praticidade da economia encontra no conceito de segurança jurídica o seu limite no Direito. Nenhuma parte se aventuraria a entrar em um negócio sem a certeza de que as regras do jogo serão cumpridas. Esse entendimento se reflete nas relações pessoais, desde as mais simples até as relações comerciais entre países.

É comum que empresas, ao ingressarem numa relação com uma parte de outra jurisdição, analisem a situação política, econômica e jurídica do país em que o negócio será realizado. Quanto pior formuladas as leis, quanto maiores os tributos, quanto mais ineficientes os tribunais, dentre outros fatores, maior será o risco da relação jurídica instaurada. Apesar da insegurança jurídica, caso ainda haja interesse na consecução do negócio, os custos<sup>12</sup> dos riscos arcados serão transferidos para o valor do negócio, seja por meio do aumento do valor dos produtos negociados, seja

---

<sup>12</sup>O conceito econômico que nos traz a resposta é o “custo de transação”, introduzido pelo economista britânico Ronald Coase em seu trabalho intitulado de “*The Nature of the Firm*”. Em sua tese, Coase vai além da tradicional teoria clássica econômica proposta por Adam Smith. Se a teoria clássica econômica defende que os indivíduos são racionais e buscam agir em seu auto-interesse e que, movidas pela mão invisível do mercado, estas atitudes beneficiam a sociedade como um todo, o novo paradigma proposto por Coase contesta estas premissas: Se o mercado é perfeito, sem falhas, como explicar a formação do fenômeno da empresa, pela qual um grupo de indivíduos se une buscando uma melhor alocação dos recursos para a concretização de uma determinada atividade? Ora, a realidade observada por Coase é de que o mercado não é perfeito e, para a concretização de um bom negócio, as partes precisam se esforçar na busca de informações sobre a parte negociante e sobre o produto negociado, precisam superar distâncias para entrega dos produtos, necessitam contratar prestadores de serviço para determinados assuntos desconhecidos, dentre outras tarefas que influenciarão na decisão de alocação dos recursos pelas partes. A estas fricções do mercado, Coase denominou de “custos de transação”.

por meio da redução do valor investido no negócio<sup>13</sup>. Esses custos são denominados “custos de transação”<sup>14</sup>.

A conclusão a que evidentemente se chega a partir da descrição dos itens acima é a de que, superadas as questões econômicas, as partes buscam um conforto jurídico ao negócio instaurado. Essa segurança jurídica, uma das premissas básicas do Direito ilustrada há séculos pela máxima de Ulpiano “*Suum cuique tribuere*” (“Dar a cada um o que lhe pertence”), é alcançada pelo arcabouço jurídico de leis e tribunais de cada país.

Normas jurídicas em forma de leis, de costumes ou de jurisprudências, se bem formuladas e claras, cumprem o papel de deixarem claras as regras do jogo, diminuindo os custos de transação despendidos para superar as incertezas decorrentes da assimetria de informações.

Ademais, não é apenas a transparência das regras do jogo que diz respeito à segurança jurídica de um negócio. A certeza do cumprimento das obrigações pactuadas e a garantia dos direitos das partes é fator relevante na segurança jurídica de um país. Tribunais eficientes e eficazes trazem certeza aos negócios. Diminuem-se os riscos de uma parte não cumprir com o acordado, garantem-se direitos e, dessa forma, incentiva-se o florescimento de negócios. É o conceito de segurança jurídica influenciando as relações econômicas. É o Direito influenciando a Economia.

Do ponto de vista econômico, a formulação do conceito de título de crédito pela doutrina jurídica pode ser considerada uma evolução da necessidade prática de se poder transferir direitos por meio de uma cártula, agilizando as trocas comerciais e trazendo segurança jurídica às partes.

---

<sup>13</sup>TIMM, Luciano Benetti. A Convenção de Viena de compra e venda. *Valor Econômico*, São Paulo, 25 fev. 2010: “Todavia, há ainda certo descompasso entre estas instituições jurídicas construídas dentro dos Estados nacionais e as relações econômicas internacionais estabelecidas entre empresas e pessoas (mercado). Um direito nacional não consegue reduzir suficientemente os custos de transação de negócios internacionais, diante da diferença entre as regras postas em diferentes Estados. Assim, se a regra sobre formação do contrato for diferente no Brasil e nos Estados Unidos, não poderão as partes contar com uma instituição ou regra comum. E, por isso, elas terão de barganhar, aumentando os custos de transação”.

<sup>14</sup>Segundo prelecionam alguns de nossos renomados professores de Direito e Economia, como Rachel Sztajn e Luciano Timm, os custos de transação compreendem os custos com cinco atividades que costumam ser necessárias para a consecução de um negócio, qual sejam: (i) Busca de Informações; (ii) Atividade de Negociação; (iii) Formalização Contratual do Negócio; (iv) Monitoramento do Negócio; e (v) Correta aplicação do contrato e esforços para sua execução.

A princípio, os comerciantes de mercadorias tinham que se utilizar de um documento que tinha força jurídica de mero recibo. Quais eram os riscos envolvidos nessa negociação? Podemos enumerar diversos, dentre eles: (i) o risco de um mero recibo não ser considerado um documento suficiente para imputar responsabilidade às partes; e (ii) o risco do não reconhecimento do documento em jurisdições distintas.

Ora, a insegurança jurídica gera custos às partes, os quais são transferidos ao valor do negócio pactuado. Assim sendo, podemos vislumbrar que, em uma situação na qual as mercadorias são transportadas com base em um mero recibo, o custo dessa mercadoria seria mais alto.

Seguindo o raciocínio, a solução natural para que as mercadorias fossem transportadas de uma maneira mais segura do ponto de vista jurídico foi a confecção de contratos de transporte de mercadorias. Como bem se sabe, em um contrato de transporte as regras são mais claras. Há responsabilidades mais definidas, principalmente no que diz respeito às obrigações do transportador no caso de avaria das mercadorias transportadas.

Ao colocarmos a lupa da análise econômica, podemos verificar que, apesar de um possível aumento nos custos de transação quando da confecção do contrato de transporte, essa evolução jurídica trouxe mais segurança para os comerciantes. Essa segurança provoca um aumento da quantidade de bens negociados e, certamente, acarreta maiores lucros para os comerciantes, além de redução do preço das mercadorias negociadas.

Um contrato de transporte, todavia, pode não ser interpretado da mesma forma se analisado em jurisdições diferentes. Ainda, a língua em que foi escrito o contrato pode trazer problemas de compreensão das obrigações estipuladas. Outro ponto diz respeito à venda da mercadoria transportada para um terceiro: caso a mercadoria seja vendida para um terceiro, a teoria geral dos contratos estipula que a maneira contratual correta de se formalizar este negócio jurídico é por meio de um contrato de cessão de direitos. Contudo, mesmo após assinado um contrato de cessão, ainda permanecem responsabilidades imputáveis ao cessionário, o que nem sempre é benéfico. Assim sendo, podemos verificar que pode haver um aumento no custo de transação no que diz respeito à correta aplicação do contrato de transporte e aos esforços para sua execução.

É neste ponto que o Direito novamente desempenha um papel relevante para a economia, formulando uma teoria para os títulos de crédito. Títulos de crédito, como conceituado na eterna lição de Vivante, são títulos literais e autônomos que representam o direito nele descrito. A conceituação da autonomia dos títulos de crédito é de grande relevância para a economia: as transações podem ser feitas de uma maneira mais rápida, com maior segurança jurídica e por meio de um simples endosso, muito mais simples do que uma cessão contratual. Ainda, os títulos de crédito tendem a ser curtos, mais simples que contratos, facilitando a negociação entre as partes, mesmo que de países diferentes.

Por fim, os títulos de crédito trazem maior segurança jurídica aos comerciantes, reduzem os custos de transação e agilizam a negociação dos produtos por ele representados (como no caso dos títulos de crédito representativos de mercadorias), o que acarreta maiores lucros para os comerciantes e também promove uma redução do preço das mercadorias negociadas.

Quanto ao Conhecimento de Embarque Eletrônico, já existem diversas regras formuladas por organizações internacionais quanto à sua emissão e negociação eletrônicas.

Na mesma esteira, a verificação dos títulos de crédito eletrônicos em uma perspectiva de Direito e Economia é mais que trivial: os títulos eletrônicos, uma vez reconhecidos juridicamente, trazem segurança aos comerciantes e reduzem drasticamente os custos de transação ao facilitarem a circulação do título e, conseqüentemente, de riqueza de uma forma eficiente.

Haja vista a revolução nas relações comerciais que o surgimento dos títulos de crédito causou, o mesmo ocorre atualmente com o reconhecimento, pela doutrina jurídica, da eficácia dos títulos de crédito eletrônicos. A Economia, que busca a máxima eficiência em contrapartida à redução dos custos de transação, só tem a ganhar com o progresso dos títulos de crédito eletrônicos.

Considerando, como exemplo, a natureza de título de crédito do Conhecimento de Transporte Multimodal, é certo que sua característica desburocratizadora representa, além da facilidade de circulação por representar mercadorias em trânsito em mais de uma modalidade de transporte, um ótimo fator à redução tanto dos custos

de transação quanto da assimetria de informações envolvidos em cada etapa do transporte de mercadorias.

Atualmente, o reconhecimento da eficácia dos títulos de crédito eletrônicos vem contribuir com a velocidade das transações comerciais. Novamente, custos de transação são eliminados ao se validarem juridicamente as negociações por meio eletrônico. Em uma perspectiva econômica, as transações se tornam mais eficientes, menos burocratizadas, com menor assimetria de informações e com menores custos de transação.

Em suma, é importante fixar a função econômica que o Conhecimento de Embarque exerce nas relações comerciais de transporte de mercadorias pois, assim como ocorre no Direito Comercial, a natureza jurídica que se pretende descortinar nesta Dissertação é induzida da prática do mercado, da dinâmica do comércio, da necessidade dos comerciantes em disporem de um instrumento juridicamente eficaz e seguro em suas relações comerciais. A função jurídica do Conhecimento de Embarque deriva, assim, de sua função econômica.



## **2. O CONHECIMENTO DE EMBARQUE COMO ESPÉCIE DO GÊNERO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE**

Acompanhada a evolução histórica do Conhecimento de Transporte e do Conhecimento de Embarque, cumpre agora fazer um breve relato acerca de algumas relevantes características dos Conhecimentos de Transporte, gênero do qual o Conhecimento de Embarque é espécie.

Entende-se como Conhecimento de Transporte o documento utilizado para descrever as mercadorias que serão objeto de transporte de um local a outro, através das descrições das quantidades, qualidades, especificações, nome do destinatário e do transportador das mercadorias.

A evolução histórica e jurídica do Conhecimento de Transporte se confunde com a evolução do Conhecimento de Embarque, ambas descritas no capítulo anterior desta Dissertação. Primeiramente, a necessidade prática do comércio internacional exigiu uma forma de se provar que as mercadorias transportadas chegariam ao seu destino final sob as mesmas condições de quando entregues para o transporte.

Com o tempo, diversas legislações começaram a prever e regulamentar estes documentos, os quais acompanharam a evolução tecnológica dos transportes, de maneira que podemos destacar, dentre os tipos de transporte de mercadorias: (i) o transporte aéreo; (ii) o transporte rodoviário; (iii) o transporte ferroviário; e (iv) o transporte marítimo.

Destaca-se que para cada tipo de transporte acima exposto existe um Conhecimento de Transporte específico, todos, portanto, espécies do gênero Conhecimentos de Transporte.

Considerando a esparsa legislação brasileira no que diz respeito aos Conhecimentos de Transporte, é importante analisarmos as características de cada documento, pois assim podemos extrair um valor comum a todas as espécies de Conhecimento de Transporte, principalmente do Conhecimento de Embarque, objeto desta Dissertação.

## 2.1. O Conhecimento de Transporte Ferroviário

A invenção do transporte ferroviário é considerada um marco no mundo moderno. Fruto da revolução industrial do século XVIII, as locomotivas movidas a vapor, por possibilitarem um deslocamento terrestre em um menor espaço de tempo, logo adquiriram grande importância no transporte de mercadorias e pessoas por via terrestre.

No Brasil, apesar do Código Comercial de 1850 já normatizar algumas regras relacionadas ao Conhecimento de Transporte Marítimo, foi apenas após a criação da primeira estrada de ferro brasileira, em 1854, que vimos surgir no país o primeiro decreto específico sobre o Conhecimento de Transporte Ferroviário.

O Decreto nº 1.930, de 26 de abril de 1857, estabelecia que as estradas de ferro deviam emitir um “conhecimento talão” ao receberem as mercadorias para transporte<sup>15</sup>.

Atualmente, o Conhecimento de Transporte Ferroviário é regulado pelo Regulamento dos Transportes Ferroviários, Anexo ao Decreto nº 1.832, de 04 de março de 1996, o qual não o caracteriza como um título de crédito, mas apenas como um documento probatório e legitimador, conforme destacado no artigo 20 do referido regulamento:

“Art. 20: O Conhecimento de Transporte é o documento que caracteriza o contrato de transporte entre a Administração Ferroviária e o usuário.”

Nota-se, portanto, a primeira característica geral dos Conhecimentos de Transporte: é um documento probatório.

---

<sup>15</sup>MARTINS, Fran. *Títulos de crédito*: cheques, duplicatas, títulos de financiamento, títulos representativos e legislação. 11. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000. v. 2, p. 259.

## 2.2. O Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas

Como visto, dentre as formas mais antigas de transporte está o transporte de mercadorias por via terrestre.

O imenso território brasileiro encontra limites quanto ao transporte marítimo e fluvial e, dessa forma, a expansão populacional para o interior brasileiro contribuiu para que as mercadorias fossem cada vez mais transportadas por meios rodoviários.

O transporte rodoviário de cargas é regulamentado atualmente no Brasil pela Lei 11.442 de 5 de Janeiro de 2007<sup>16</sup>:

“Art. 6º O transporte rodoviário de cargas será efetuado sob contrato ou conhecimento de transporte, que deverá conter informações para a completa identificação das partes e dos serviços e de natureza fiscal.

Art. 7º Com a emissão do contrato ou conhecimento de transporte, a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas e o Transportador Autônomo de Cargas assumem perante o contratante a responsabilidade:

I - pela execução dos serviços de transporte de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;

II - pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo pactuado.”

Veja-se que a legislação brasileira associou à comprovação da relação jurídica de transporte de mercadorias por meio rodoviário a existência tanto de um contrato de transporte, quanto de um Conhecimento de Transporte Rodoviário.

Analisando as características jurídicas dos Conhecimentos de Transporte evidentes na legislação pátria, verifica-se uma confusão entre as naturezas contratuais e de título de crédito quando da emissão do Conhecimento de Transporte Rodoviário.

Uma vez emitido, o Conhecimento de Transporte Rodoviário cumprirá a mesma função do contrato de transporte rodoviário. As partes mencionadas no

---

<sup>16</sup>Lei 11.442 de 5 de Janeiro de 2007: Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.

Conhecimento de Transporte Rodoviário estarão submetidas às mesmas responsabilidades elencadas no artigo 7º da Lei 11.442/2007, como se estivessem submetidas a um contrato de transporte.

Evidencia-se, assim, a partir da análise da Lei 11.442/2007, uma característica jurídica marcante dos Conhecimentos de Transporte: a natureza contratual.

### **2.3. O Conhecimento de Transporte Aéreo**

O desenvolvimento da aviação comercial é extremamente recente e o transporte aéreo tornou-se uma alternativa mais rápida e segura de transporte de mercadorias entre longas distâncias.

O transporte de mercadorias por via aérea encontra, porém, limites quanto aos tipos de produtos transportados, espaço de armazenamento e peso máximo da carga, estes dois últimos limites claramente muito inferiores ao de um navio. Isto posto, é difícil prever que o transporte aéreo venha a adquirir maior importância do que o transporte marítimo no contexto dos transportes internacionais de mercadorias.

No Brasil, o Conhecimento de Transporte Aéreo é regulamentado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, pelo qual é considerado documento representativo do contrato de transporte aéreo, como mencionado no artigo 235 do referido Código:

“Artigo 235: No contrato de transporte aéreo de carga, será emitido o respectivo conhecimento.”

Assim como as legislações referentes aos Conhecimentos de Transporte Ferroviário e Rodoviário, o Código Brasileiro de Aeronáutica não faz menção à natureza de título de crédito do Conhecimento de Transporte Aéreo<sup>17</sup>, mas apenas o

---

<sup>17</sup>FRONTINI, Paulo Salvador. Títulos de crédito e títulos circulatórios: que futuro a informática lhes reserva? Rol e funções à vista de sua crescente desmaterialização. *Revista dos Tribunais*, São Paulo, ano 85, n. 730, p. 50-57, ago. 1996: “Conhecimento Aéreo: O conhecimento aéreo, originário de contrato de transporte aéreo de carga (Lei 7.565 de 19.12.1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica – art. 235 *et seq.*), é título representativo de carga, mas não há, a seu respeito, previsão legal de endosso, previsão essa que,

associa ao contrato de transporte aéreo, evidenciando-se novamente a natureza contratual destes instrumentos.

#### 2.4. O Conhecimento de Transporte Marítimo

Também conhecido como Conhecimento de Embarque, este documento é o mais antigo dentre as espécies mencionadas, característica essa decorrente do fato de ter sido o transporte marítimo um dos primeiros meios de locomoção desenvolvidos pela humanidade para o comércio internacional de mercadorias. Hoje, mesmo com o desenvolvimento tecnológico dos demais meios de transporte, o transporte marítimo continua a se destacar entre os demais devido ao seu baixo custo e maior capacidade de transporte de mercadorias<sup>18</sup>.

Levando-se em conta que o Conhecimento de Embarque é o tema central desta Dissertação, há que se considerar que existem diversos tipos desse documento, os quais passam a ser descritos brevemente a seguir em suas expressões em língua inglesa mais utilizadas:

- i. “*Charterparty bills of lading*”: Há casos em que as mercadorias transportadas ocupam todo o espaço do navio, o que justifica o afretamento do navio por inteiro. Quando isso ocorre, os termos do contrato de transporte não estão contidos no Conhecimento de Embarque, mas sim na chamada Carta-Partida ou, como é conhecida em

---

ao contrário, existe, expressamente, em relação ao conhecimento de transporte de mercadoria por terra, água e mar (supra, n. 27), a que a lei textualmente atribui natureza de título à ordem, quando não for ao portador. Assim, e s.m.j., parece-nos que o conhecimento aéreo não é título circulatório. E uma razão de ordem prática indica o motivo dessa circunstância, relacionado à rapidez do transporte aéreo, graças a qual em poucas horas qualquer carga pode ser deslocada entre os pontos mais distantes de nosso planeta. Esse motivo mostra-se suficiente para inibir, na prática, a realização de negócios jurídicos sobre documentos representativos de carga aérea.”

<sup>18</sup>BULGARELLI, Waldírio. *Contratos mercantis*. 10. ed. São Paulo: Atlas, 1998. p. 215: “Compra e venda marítima é a denominação tradicional que se refere ao meio de transporte utilizado. A estrada de ferro primeiro, e depois a aeronavegação estão impulsionando o abandono dessa designação por outra, dando guarida aos novos meios incorporados. Mas, foi sob tal denominação de compra e venda marítima que foram elaboradas as cláusulas e modalidades das compras e vendas internacionais e das compras e vendas a distância e, ainda hoje, a maior parte das definições leva em consideração o fato de que a deslocação da mercadoria é feita por navio.”

seu termo em inglês, *Charterparty*<sup>19</sup>. Uma “*Charterparty bill of lading*” é aquela que incorpora ao Conhecimento de Embarque os termos da respectiva Carta-Partida.

- ii. “*Negotiable*” e “*Non-negotiable bills of lading*”: Denominados também pelas expressões, “*order bill of lading*” e “*straight bill of lading*”, equiparam-se respectivamente aos Conhecimentos de Embarque emitidos com a cláusula “*à ordem*” e com a cláusula “*não à ordem*”. O primeiro é título transferível, enquanto o segundo é apenas um documento probatório do contrato de transporte<sup>20</sup>.
- iii. “*Shipped on board bill of lading*” e “*received for shipment bill of lading*”: Estes tipos de Conhecimento de Embarque declaram de que forma a mercadoria foi entregue ao transportador para o transporte por meio do navio. A diferença prática entre esses dois tipos de documento é considerável pois, enquanto o Conhecimento de Embarque “*shipped on board*” representa as mercadorias devidamente embarcadas no navio, o Conhecimento de Embarque “*received for shipment*” declara apenas que as mercadorias foram entregues sob a custódia do transportador no costado do navio, devendo ainda ser embarcadas<sup>21</sup>.
- iv. “*Clean bill of lading*” e “*claused bill of lading*”: Nesse caso, os tipos de Conhecimento de Embarque se referem ao estado das mercadorias a serem transportadas. Um Conhecimento de Embarque “*clean*” retrata que as mercadorias foram embarcadas sem nenhuma ressalva quanto à qualidade e à quantidade descritas. Por outro lado, no caso da emissão de um Conhecimento de Embarque “*claused*”, há ressalvas quanto à qualidade, à quantidade ou até mesmo à embalagem da mercadoria<sup>22</sup>.

<sup>19</sup>“Where a charterer ships goods himself, the terms of the contract of carriage are contained in the charterparty and not in the bill of lading.” - D’ARCY, Leo; MURRAY, Carole; CLEAVE, Barbara. op. cit., p. 273.

<sup>20</sup>CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. *Títulos representativos de mercadorias*. 2005. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005. p. 180.

<sup>21</sup>“The practical difference between a shipped and received bill is considerable. Where the shipowner issues a “shipped” bill, he acknowledges that the goods are loaded on board ship. Where he issues a “received for shipment” bill, he confirms only that the goods are delivered into his custody; in this case the goods might be stored in a ship or warehouse under his control.” D’ARCY, Leo; MURRAY, Carole; CLEAVE, Barbara. op. cit., p. 277.

<sup>22</sup>CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. op. cit., p. 180.

Importante destacar que a ressalva deve ser feita no ato do embarque das mercadorias, pois a constatação de avarias apenas no destino final não caracteriza como “*claused*” um Conhecimento de Embarque emitido com a cláusula “*clean*”<sup>23</sup>.

- v. “*Through bill of lading*”: Nos casos em que o transporte por via marítima é apenas um dos meios de transporte utilizados no deslocamento das mercadorias, isto é, no caso de um percurso que envolve também transporte terrestre ou aéreo, é mais conveniente ao proprietário das mercadorias se utilizar de um documento que cubra todo o percurso do que contratar, em cada diferente etapa, um tipo de transportador específico<sup>24</sup>. O documento que representa as mercadorias durante todo o trajeto é o chamado “*Through bill of lading*”, o qual no Brasil é denominado Conhecimento de Transporte Multimodal<sup>25</sup>.

## **2.5. A natureza jurídica dos Conhecimentos de Transporte Ferroviário, Aéreo e Marítimo**

Após uma breve explanação acerca das principais espécies de Conhecimentos de Transporte existentes, cumpre investigar a natureza jurídica desses documentos.

Cumpre ressaltar que a discussão minuciosa acerca da natureza jurídica dos Conhecimentos de Transporte Ferroviário e Aéreo foge do escopo desta Dissertação, apenas far-se-á um breve comentário sobre o assunto, para que se possam juntar elementos para a averiguação da natureza jurídica do Conhecimento de Embarque.

---

<sup>23</sup>“It may be added that a clause which does not refer to the state of the goods when loaded but refers to the subsequent fate of the goods and their state when discharged does not make a bill a claused bill.” D’ARCY, Leo; MURRAY, Carole; CLEAVE, Barbara. op. cit., p. 278.

<sup>24</sup>“Where the ocean shipment forms only part of the complete journey and subsequently the goods have to be carried by other land or sea carriers, it is more convenient for the shipper to take out a through bill of lading than to contract with the various carriers who have to carry the goods at the consecutive stages of the journey.” - D’ARCY, Leo; MURRAY, Carole; CLEAVE, Barbara. op. cit., p. 278.

<sup>25</sup>CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. op. cit., p. 181.

A promulgação do Código Civil de 2002 possibilitou a criação de títulos de crédito atípicos, desde que observados requisitos mínimos quanto à emissão do título de crédito, tais quais a data de emissão, a indicação dos direitos conferidos e a assinatura do emitente.

Dessa forma, desde que os Conhecimentos de Transporte Ferroviário e Aéreo sejam emitidos obedecendo aos requisitos do artigo 889 do referido Código e com a cláusula “à ordem”, eles poderão ser considerados títulos de crédito<sup>26</sup>.

Quanto ao Conhecimento de Embarque, a análise de sua natureza jurídica é o tema central desta Dissertação e, portanto, merece um estudo com maior profundidade, como doravante, no decorrer da narrativa, será feito.

---

<sup>26</sup>“Ora, formalmente, eles (conhecimentos de transporte aéreo e ferroviário) se ajustam ao figurino do artigo 889 do Código Civil, e não há proibição, nas leis próprias, para emissão com cláusula “à ordem”.” CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. op. cit., p. 184.



### 3. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL AO CONHECIMENTO DE EMBARQUE

Após ter sido feita uma breve descrição das espécies de Conhecimentos de Transporte existentes no ordenamento jurídico brasileiro, assim como ter sido apontada a legislação aplicável a cada tipo de documento, a questão acerca da legislação aplicável ao Conhecimento de Embarque deve ser aprofundada.

A análise da legislação aplicável ao Conhecimento de Embarque não é simples, uma vez que envolve desde o estudo de legislações nacionais específicas sobre esse instituto jurídico, até questões referentes à aplicação de tratados internacionais sobre a matéria.

Considerando a evolução histórica do Conhecimento de Embarque como fruto consuetudinário do desenvolvimento do comércio internacional, é patente a influência direta de normas internacionais, assim como a aplicação de usos e costumes conforme permitida pelo ordenamento jurídico brasileiro.

Como menciona o emérito J. X. Carvalho de Mendonça, o fenômeno do comércio internacional é o motor para a alteração das legislações dos países em rumo a uma ordem jurídica comum, baseada nos usos e costumes, e que tende a consolidar regras uniformes para questões de transportes, comércio marítimo, propriedade intelectual, dentre outros<sup>27</sup>.

Em busca de esclarecer, pontualmente, esta questão, primeiramente dar-se-á destaque à legislação pátria sobre o Conhecimento de Embarque para depois, então, mencionar alguns tratados internacionais concernentes ao assunto e até mesmo a

---

<sup>27</sup>"O fenômeno internacional do comércio, em virtude da solidariedade de interesse entre as nações, formando-se um direito comercial internacional uniforme, ou, diga-se, o Código Comercial Internacional. O movimento do tráfego entre as diversas nações, os costumes internacionais e a influência que as legislações das nações cultas e comerciais vão exercendo sobre as de outros países, principalmente depois das consequências econômicas da Grande Guerra, retiram das leis comerciais o seu caráter essencialmente local e influem para sua universalidade. Para esse desideratum organizam-se conferências e congressos internacionais, cuja obra, apesar de lenta, em virtude dos princípios tradicionais que as nações não querem sacrificar, tem apresentado resultados práticos nos institutos relativos ao crédito, ao transporte, ao direito autoral e à proteção industrial e, especialmente ao direito marítimo" - CARVALHO DE MENDONÇA, José Xavier. op. cit., v. 1, p. 83-84.

aplicação da legislação estrangeira em Conhecimentos de Embarque emitidos no exterior.

### **3.1. Evolução da legislação aplicável ao Conhecimento de Embarque no Direito brasileiro**

Ao se retomar a evolução histórica do Conhecimento de Embarque no Brasil, deve se lembrar que desde o descobrimento de nossas terras o comércio marítimo de mercadorias foi a principal atividade desenvolvida por Portugal. Durante muito tempo monopolizado pelos portugueses, o comércio marítimo no território brasileiro foi regulamentado por normas do direito português desde o período do descobrimento até a independência.

É possível citar como exemplo de leis lusitanas aplicadas no Brasil desde o descobrimento até o período que antecede a independência brasileira as Ordenações Afonsinas de 1446, as Ordenações Manuelinas de 1514, as Ordenações Filipinas de 1604<sup>28</sup> e as posteriores Ordenações de 1673<sup>29</sup>.

Em 1808, com a transferência da família real portuguesa para o Brasil por motivos decorrentes das conquistas de Napoleão Bonaparte sobre o território europeu, incluindo Portugal, vimos pela primeira vez surgir a necessidade de se regulamentar juridicamente as relações comerciais realizadas em território brasileiro<sup>30</sup>.

É neste contexto que se destaca a figura de José da Silva Lisboa, mais conhecido como Visconde de Cairu. Nascido no Brasil na segunda metade do século XVIII, concluiu o curso superior voltado para a área jurídica na Universidade de

---

<sup>28</sup>EIZIRIK, Nelson Laks. op. cit., p. 45: “A análise do Código Filipino e da legislação extravagante revelamos que praticamente não existia um Direito Mercantil com qualquer elemento de autonomia, não obstante ser essencial em face da nova etapa econômica, em que se privilegiava a liberdade de comércio.”

<sup>29</sup>GARCIA, Ayrton Sanches. Noções históricas de direito comercial. *Âmbito Jurídico*, mar. 2001. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=2143](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=2143)>. Acesso em: 05 maio 2011.

<sup>30</sup>BRASIL, Francisco de Paula Eugênio Jardim de Souza, op. cit., p. 16: “O Visconde sempre foi defensor do progresso, contrário ao sistema colonialista e a favor do livre comércio, tendo influenciado significativamente a abertura dos portos brasileiros, pela Carta Régia de 1808. O fim do monopólio comercial era uma premissa básica para o desenvolvimento econômico. A liberdade de comércio com a aliada de Portugal, a Inglaterra, após 1808, foi importante para o incremento de institutos legais que regulassem o comércio, que passou a ser mais dinâmico que antes.”

Coimbra, em Portugal, visto que até então não existia, em território nacional, nenhum curso superior<sup>31</sup>.

Ao longo de sua vida, Visconde de Cairu destacou-se nas carreiras acadêmica e política. Alinhado com as teorias mais modernas de sua época, publicou diversas obras, dentre as quais é de interesse citar “*Princípios do Direito Mercantil e Leis da Marinha para uso da mocidade portuguesa, que compreende o seguro marítimo, o câmbio marítimo, as avarias, as letras de câmbio, os contratos mercantes, os tribunais e as causas de comércio*”, por meio da qual o autor tece comentários acerca das leis comerciais em vigor na época, tornando-se um importante material de estudo para posteriores codificações comerciais nos Direitos português e brasileiro.

Em comentários às Ordenações de 1673, Visconde de Cairu tratou do Conhecimento de Embarque em importantíssimas lições que, claramente, deram base para a formulação de um conceito teórico sobre este documento em âmbito nacional:

“As Ordenanças de Mar. Fr. Liv. 3 Tit. 2. fixão as regras relativas aos Conhecimentos, ou Apólices de Carga de Navios, ou Embarcação. Entende-se por Conhecimento certa espécie de cédulas (ordinariamente com fórmulas impressas) assignadas em três vias pelo capitão, ou Mestre do Navio, ou Embarcação, em que reconhece, e declara haver nelle recebido mercadorias para as transportar, por certo frete, ao Porto do destino, por conta de ..., e a entregar a quem o Carregador, ou remetente especifica. Chama-se Conhecimento, porque he hum reconhecimento da existencia das mercadorias a bordo, e conseqüentemente da obrigação contrahida pelo Mestre a respeito dos Carregadores, e seus Commissarios para o seu effectivo transporte, e entrega a pessoas, a quem vão consignadas. (...)”

Os Conhecimentos devem conter o nome do Mestre do Navio, ou Embarcação, a qualidade, quantidade, e marca das mercadorias; o nome do Carregador; aquelle, a quem são consignadas pelo remetente; os lugares da partida, e descarga; o preço do frete; e a data; tudo firmado com a assignatura do Mestre. Sendo os Conhecimentos lavrados com esta exacção, se dizem feitos em boa fôrma, ou em regra, e constituem a prova especifica da Carregação. (...)”

Por constante uso do Commercio, fundado sobre a necessidade de se favorecer a rapidez da circulação, o Conhecimento he hum papel negociavel, bem como a Letra de Cambio, com legítimos endossos

---

<sup>31</sup>GARCIA, Ayrton Sanches. op. cit.

do verdadeiro Proprietário, remetente, ou Consignatario, ou por acto separado feito perante Tabellião, ou por escrito privado.<sup>32,,</sup>

Nos trechos acima destacados podemos encontrar os requisitos para a emissão de um Conhecimento de Embarque, tais quais a assinatura pelo capitão do navio, a quantidade de vias do documento, a indicação das qualidade e quantidade da mercadoria embarcada, a data, o nome do destinatário, além de designar o Conhecimento de Embarque como documento probatório e papel negociável, adiantando algumas das características atuais do Conhecimento de Embarque, quais sejam, de recibo e de título de crédito, respectivamente,.

Visconde de Cairu também teve grande influência política no Brasil durante o início do século XIX, colaborando diretamente na formulação de leis que culminaram na abertura dos portos brasileiros por Dom João VI em 1808. A partir desse episódio a regulamentação do comércio marítimo brasileiro passou a ser necessária.

A falta de regulamentação nacional em matéria comercial veio a ser suprimida com a promulgação do Código Comercial de 1850, o qual foi diretamente influenciado pelo Código Comercial francês da época<sup>33</sup>, sendo que alguns dos artigos em matéria comercial e marítima presentes no Código Comercial de 1850 estão vigentes até hoje.

A partir da promulgação do Código Comercial de 1850, regras expressas referentes ao Conhecimento de Embarque passaram a ser encontradas pela primeira vez no ordenamento jurídico nacional. O Título VI, Capítulo II – Dos Conhecimentos – do mencionado Código elenca ao longo dos artigos 575 a 589 os requisitos fundamentais para a emissão do Conhecimento de Embarque, assim como normatiza regras pertinentes à sua circulação e eventuais conflitos que porventura possam ocorrer dessa prática.

A primazia das regras do Código Comercial de 1850 perdurou até a promulgação de regras mais específicas acerca dos Conhecimentos de Embarque. Em 10 de dezembro de 1930 foi promulgado o Decreto 19.473, o qual passou a regular

---

<sup>32</sup>LISBOA, José da Silva. *Princípios de direito mercantil e leis de marinha*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação do M.J.N.I., 1963. p. 664-668.

<sup>33</sup>CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. op. cit., p. 178.

“os conhecimentos de transporte de mercadorias por terra, água ou ar”, logo alterado pelo Decreto 19.754, de 18 de março de 1931<sup>34</sup>.

Pouco tempo depois, houve a promulgação do Decreto 20.454, de 29 de setembro de 1931, o qual dispôs sobre a emissão do Conhecimento de Embarque “*não à ordem*”.

Atualmente, com a intersecção das matérias de Direito Comercial e Civil através do advento do Código Civil de 2002, constata-se que o Novo Código apenas tangenciou o tema do Conhecimento de Embarque, tratando dele apenas, e de maneira incompleta, quando cuida do contrato de transporte de coisas.

Ademais, outro ponto de merecido destaque é o fato de o Código Civil de 2002 ter trazido um capítulo específico a respeito dos títulos de crédito, possibilitando a emissão de títulos de crédito atípicos. O Código, todavia, não revogou as leis especiais sobre o tema, o que significa que deve ser aplicado de forma subsidiária às regras específicas sobre títulos de crédito já existentes.

Isto posto, conclui-se que hoje em dia, no Direito brasileiro, as normas que tratam do Conhecimento de Embarque devem ser aplicadas, de forma subsidiária, na seguinte ordem: (i) Decreto 19.473, de 10 de dezembro de 1930 e seu respectivo aditamento, o Decreto 19.754, de 18 de março de 1931; (ii) Artigos 575 a 589 do Código Comercial de 1850, não revogados pelo Código Civil de 2002; e (iii) Código Civil de 2002 no que se refere às regras sobre Conhecimento de Embarque vinculado ao contrato de transporte e como título de crédito típico, como melhor se explicará adiante.

### **3.2. Os casos de eleição de lei estrangeira para reger o Conhecimento de Embarque e a utilização da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro**

Sabe-se que o Conhecimento de Embarque é instrumento muito utilizado no comércio internacional e, sendo assim, não se poderia deixar de suscitar a questão quanto à aplicação de regras de direito internacional quando da escolha da lei aplicável ao Conhecimento de Embarque.

---

<sup>34</sup>MARTINS, Fran. op. cit., v. 2, p. 260.

Esse assunto avulta grandes questões pois, no caso do Conhecimento de Embarque, inúmeras alternativas se mostram possíveis para solucionar o conflito de qual lei aplicar no caso concreto, como a da sede do remetente, da sede da transportadora, do local de embarque ou do desembarque, entre outros<sup>35</sup>.

Desse modo, a fim de evitar maiores dúvidas quanto à escolha da lei aplicável, as partes envolvidas na relação jurídica relacionada à emissão do Conhecimento de Embarque comumente recorrem à cláusula que, de forma expressa, elege a jurisdição competente ao caso. No Conhecimento de Embarque, a referida cláusula é frequentemente denominada de Cláusula Paramount<sup>36</sup>.

Nesse ponto se insere a clássica discussão do Direito Internacional Privado no que se refere à existência, no Direito Brasileiro, da autonomia da vontade quanto à eleição da lei aplicável em contratos internacionais.

A Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro<sup>37</sup> (antiga Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro) em seu artigo 9º, *caput*, diz o seguinte:

“Artigo 9º: Para qualificar e reger as obrigações, aplicar-se-á a lei do país em que se constituírem.

§ 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.”

Fica claro que no Direito pátrio a escolha da lei aplicável em contratos internacionais é de ordem pública, não podendo ser derogada pelas partes contratantes<sup>38</sup>.

---

<sup>35</sup>CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. *op. cit.*, p. 173.

<sup>36</sup>WILLIAMS, Charles. *Bills of lading in trade finance* – in Thomas Cooper & Stibbard – *International Transportation, Banking & Corporate Lawyers*, 2004. p. 6.

<sup>37</sup>O Decreto-Lei n. 4.657, de 4 de setembro de 1942, mais conhecido como Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro, teve seu nome alterado recentemente pela Lei n. 12.376 de 30 de Dezembro de 2010, e passou a ser denominado “Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro”.

<sup>38</sup>GUERRERO, Luis Fernando. *Convenção de arbitragem e processo arbitral*. São Paulo: Atlas, 2009: “Outra questão específica diz respeito à escolha da lei aplicável e do local da arbitragem. Tal questão está

A partir da norma acima exposta conclui-se que deverá ser analisado o local onde o Conhecimento de Embarque foi assinado ou verificado onde a obrigação seria executada. Ademais, há doutrina no sentido de que ao Conhecimento de Embarque aplica-se a lei do local onde foi constituída a obrigação<sup>39</sup>.

Caso a obrigação mencionada no Conhecimento de Embarque tenha sido constituída no Brasil, deverá ser aplicada a lei nacional em detrimento da lei alienígena, conforme as normas que foram expostas no item 3.1 acima.

Por outro lado, caso a obrigação mencionada no Conhecimento de Embarque seja constituída fora do país, poderão ser aplicados qualquer lei estrangeira<sup>40</sup> ou tratados e convenções internacionais não ratificados pelo Brasil<sup>41</sup>. Desse modo, importante se faz a análise de alguns dos mais importantes tratados internacionais que tratam do Conhecimento de Transporte, conforme expostos a seguir.

### 3.2.1. As Regras de Haia de 1924 e as regras de Haia-Visby de 1968

Durante o final do século XIX, os transportadores de mercadorias, geralmente proprietários de navios, buscavam cada vez mais excluir suas responsabilidades por qualquer dano ou perda sofridos pelos proprietários das mercadorias transportadas.

Essa hipótese claramente passou a desencorajar o comércio internacional de mercadorias, o que levou os países de maior destaque neste setor a rapidamente

---

na seara da autonomia da vontade das partes e, no caso de omissão, deve ser objeto de análise dos árbitros, que, de acordo com as circunstâncias, irão escolher a lei aplicável. Em nosso sistema, não há limitação expressa para que as partes escolham a lei aplicável nestes casos, desde que não haja violação à ordem pública e aos bons costumes (art. 2º, parágrafo 1, da Lei de Arbitragem). A regra geral é dada pelo art. 9º, parágrafo 2º, do Decreto n. 4.657, de 4 de setembro de 1942 (Lei de Introdução ao Código Civil). As obrigações serão regidas de acordo com a lei do local de residência do proponente”.

<sup>39</sup>CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. op. cit., p. 173.

<sup>40</sup>STRENGER, Irineu. *Direito internacional privado*. São Paulo: LTr, 1996. p. 679: “Não contém o texto referência à autonomia da vontade, nem exclui o império da lei do país em que se constituírem as obrigações para aplicar a lei brasileira. O artigo 9º não exclui a aplicação da autonomia da vontade se ela for admitida pela lei do país onde se constituir a obrigação. Manda a Lei de Introdução aplicar a lei do lugar do contrato.”

<sup>41</sup>DOLINGER, Jacob. *Direito internacional privado: (parte geral)*. Rio de Janeiro: Renovar, 1997: “Caracterizada a norma estrangeira como lei e não fato, segue-se que sua ignorância não é admitida, que o juiz deve aplicá-la ex officio, que pode ser invocada a qualquer tempo”.

produzirem um conjunto de regras que daria uma base legal comum para o transporte de mercadorias internacionais<sup>42</sup>.

Neste contexto, em 1924, são formuladas as Regras de Haia, com o intuito de uniformizar a legislação aplicável ao transporte marítimo de mercadorias<sup>43</sup>. As Regras de Haia tiveram uma larga aceitação representada pela sua adoção por setenta e três Estados até meados de 1968, incluindo os países de maior destaque no setor do comércio internacional de mercadorias, como Bélgica, França, Grécia, Itália, Japão, Luxemburgo, Noruega, Holanda, Espanha e Inglaterra<sup>44</sup>.

As Regras de Haia de 1924 foram revisadas posteriormente e culminaram na edição das Regras de Haia-Visby de 1968, por meio das quais foram impostas aos transportadores apenas duas obrigações a serem exercidas antes do transporte das mercadorias, quais sejam: (i) inspecionar as condições do navio no que se refere à equipamentos, manutenção, refrigeração e vedação; e (ii) ter diligência ao embarcar, transportar e desembarcar as mercadorias transportadas.

Uma vez que o transportador tenha realizado as obrigações acima referidas, as Regras de Haia-Visby o isentam de culpa em casos de incêndio, casos fortuitos ou de força maior, perigos do mar, defeitos no navio não descobertos durante a inspeção, atos de guerra, entre outros<sup>45</sup>.

Tomando-se como base de comparação as quantidades e qualidades da mercadoria descritas no Conhecimento de Embarque, caso seja notada alguma avaria na mercadoria transportada, o transportador deverá ser notificado no ato da entrega das mercadorias ou, caso o dano não seja aparente, a notificação deverá ser feita em até três dias a contar do desembarque do produto. Não havendo notificação, presume-

---

<sup>42</sup>WILLIAMS, Charles. op. cit., p. 7.

<sup>43</sup>ALCÂNTARA GONZÁLEZ, José María. La falta de uniformidad em la regulación del transporte de mercancías por mar y del transporte multimodal. *Revista Derecho de los Negocios*, Madrid, n. 117, 2000: “La problemática de la búsqueda tradicional de la uniformidad reguladora en el transporte marítimo en un momento de aparente desintegración de toda perspectiva unitaria es hoy más vigente que nunca. Hay que hacer frente a una multidiversidad de regímenes legales para tomar decididamente la vía que conduzca mejor a la deseada uniformidad legislativa.”

<sup>44</sup>VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. *A responsabilidade e a legislação aplicável no transporte marítimo*. Artigo desenvolvido com o apoio da Universidade de Caxias do Sul, 2007. Disponível em: <<http://www.direitomaritimo.kit.net/contint/contint2.doc>>. Acesso em: 20 de dezembro de 2012.

<sup>45</sup>WILLIAMS, Charles. op. cit., p. 8.



se que as mercadorias foram entregues conforme descritas no Conhecimento de Embarque<sup>46</sup>.

Por fim, as regras de Haia-Visby de 1968 preveem que o transportador será isento de qualquer responsabilidade no que diz respeito a qualquer dano ocorrido à mercadoria, a menos que uma ação seja proposta dentro de um ano a contar da data de entrega das mercadorias<sup>47</sup>.

### **3.2.2. As Regras de Hamburgo de 1978 (A Convenção das Nações Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercadorias)**

A promulgação das Regras de Haia de 1924 e das respectivas alterações efetuadas pelas Regras de Haia-Visby de 1968 acabaram por privilegiar os interesses dos transportadores em detrimento das outras partes contratantes<sup>48</sup>. Como ainda será discutido mais adiante, o proprietário das mercadorias tem de se submeter, na maioria das vezes, às regras pré-determinadas pelos transportadores, o que dá margem ao entendimento de que o contrato de transporte firmado entre as partes possui características de um contrato de adesão.

Assim, é evidente que as Regras de Haia de 1924, assim como as Regras de Haia-Visby de 1968, ampliaram a discrepância entre os interesses das partes contratantes em um contrato de transporte de mercadorias, aumentando o poder de barganha dos transportadores e deixando os proprietários das mercadorias em uma relação de hipossuficiência em relação aos primeiros.

O fato acima exposto causou um desacordo entre as opiniões dos países contratantes das Regras de Haia de 1924 e das Regras de Haia-Visby de 1968 e rompeu com a uniformidade das ideias até então acordadas.

---

<sup>46</sup>WILLIAMS, Charles. op. cit., p. 9.

<sup>47</sup>GOMES, Orlando. *Contratos*. 21. ed. Rio de Janeiro, Forense, 2000: No Brasil, “todas as cláusulas que afastem a responsabilidade do transportador são nulas. Realizando-se o transporte mediante contrato de adesão, quase sempre tendo o transportador monopólio virtual do serviço, o expedidor seria compelido a aceitar a cláusula de não-indenizar, exposto, assim, a sempre suportar o prejuízo da perda ou avaria das coisas entregues para transporte. Permitida é, entretanto, a cláusula de limitação da responsabilidade”.

<sup>48</sup>Id. loc., cit.

Em 1978 foi realizada a Convenção das Nações Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercadorias, e um novo conjunto de regras foi introduzido: as Regras de Hamburgo. As Regras de Hamburgo possuem uma mistura de estilos de “civil law” e “commow law”. A construção dessas regras foi baseada em mais de 100 anos de prática comercial conhecida pelos comerciantes, advogados, juízes e consolidada na jurisprudência mundial<sup>49</sup>.

De maneira a amenizar os privilégios concedidos aos transportadores, este outro conjunto de regras introduziu o conceito de culpa presumida do transportador, além de prever indenizações devidas pelo atraso na entrega das mercadorias conforme a data estipulada<sup>50</sup>, a não ser que o transportador provasse que havia engendrado seus melhores esforços para evitar as respectivas perdas e atrasos.

Fica clara, portanto, a substituição das obrigações do transportador de verificar as boas condições do navio e de ser diligente ao embarcar e desembarcar as mercadorias transportadas, conforme previstas nas regras de Haia-Visby de 1968, por uma obrigação mais abrangente, aumentando a responsabilidade do transportador quando do transporte das mercadorias.

Importante ponto de destaque introduzido pelas Regras de Hamburgo é o tempo limite para se ajuizar uma ação de indenização contra o transportador, o qual é de dois anos a contar da data final de entrega das mercadorias.

Poucos, todavia, foram os países que ratificaram as regras de Hamburgo, propiciando uma aplicação bem mais restrita destas regras em comparação às Regras de Haia de 1924 e às Regras de Haia-Visby de 1968. Alguns exemplos de países que adotam as regras de Hamburgo são Áustria, Barbados, Chile, Egito, Ilhas Seychelles, Líbano, México, Singapura, Eslovênia, Marrocos e a maioria dos países africanos<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup>TETLEY, William. *Summary of some general criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)*. Preliminary Observations, Nov. 5, 2008: “On the other hand it must be noted that the Hague, Hague/Visby Rules and the Hamburg Rules have some mixing of common law/civil law styles. See Art. IV 1) and 2), but the mixing is limited and based on more than 100 years of practice. They are now familiar and understood by merchants, lawyers, judges and are ensconced in the world’s jurisprudence.”

<sup>50</sup>VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. op. cit.

<sup>51</sup>Id. Ibid.

### **3.2.3. As Regras de Roterdã de 2009**

Normatização mais recente foi introduzida com a publicação das chamadas Regras de Roterdã – A Convenção da UNCITRAL sobre Contratos Internacionais de Transporte de Mercadorias total ou parcialmente pelo mar. Publicada em 2009, poucos países já incorporaram essas regras aos seus ordenamentos jurídicos internos.

As Regras de Roterdã trazem em seu bojo alguns artigos sobre o Conhecimento de Embarque Eletrônico, que serão analisados com maior profundidade no capítulo 6 desta Dissertação. Ademais, tentam consolidar e modernizar algumas regras de responsabilidades previstas nas anteriores Regras de Haia de 1924, Regras de Haia-Visby de 1968 e Regras e Hamburgo de 1976.

Há críticas às Regras de Roterdã no sentido de considerá-las confusas e aplicáveis apenas ao transporte marítimo, o que vai na contramão da tendência atual de utilizar meios de transportes multimodais para a carga de mercadorias.

### **3.2.4. A aplicação e a influência dos tratados internacionais em matéria de Conhecimento de Embarque no Direito Brasileiro**

A Constituição Federal, em seu artigo 178 descreve que:

“Artigo 178: A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.”

É clara a importância que a própria Constituição Federal dá aos acordos internacionais firmados pelo país em matéria de ordenação de transporte internacional, tema do qual o Conhecimento de Embarque faz parte.

Desta forma, após ter sido feito um breve relato acerca dos tratados internacionais mais importantes em matéria de Conhecimento de Embarque, é importante destacar que o Brasil não é signatário de nenhum deles<sup>52</sup>.

Neste sentido, bem explicou José Alberto Clemente Júnior sobre a aplicação indiscriminada destes tratados, que, segundo suas próprias palavras:

“É comum, por exemplo, a cláusula de que o tratado é aplicável se ambas as partes forem originárias de Estados signatários. Mesmo em tratados que prevêm a aplicação indiscriminada se apenas uma das partes for originária de Estado signatário, essa previsão pode restar vazia, em vista do entendimento doutrinário de que, por razão de ordem pública, não se pode aplicar direito alienígena contra pessoas submetidas à jurisdição brasileira, dado que o Estado brasileiro não reconhece o tratado<sup>53</sup>.”

O não reconhecimento pelo Direito Brasileiro dos referidos tratados não obsta, todavia, a importância do estudo dos mesmos.

Considerando que a lei aplicável ao Conhecimento de Embarque, segundo o artigo 9º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, é a do lugar de constituição da obrigação, há possibilidade de que, ainda que uma das partes seja brasileira, sejam aplicados os tratados internacionais mencionados, caso o Conhecimento de Embarque seja emitido no exterior.

Assim sendo, conclui-se que as Regras de Haia de 1924, assim como as Regras de Haia-Visby de 1968, e até mesmo as Regras de Hamburgo, dependendo do caso, poderão ser aplicadas aos casos em que os Conhecimentos de Embarque são emitidos no exterior. Portanto, as aludidas regras merecem a devida atenção, pois implicam a aplicação de diferentes regras de responsabilidade do transportador e até mesmo determinam o valores distintos de indenizações em casos de avarias.

---

<sup>52</sup>REZEK, Francisco. *Direito internacional público: curso elementar*. 12. ed. rev. e atual. 2. tir. São Paulo: Saraiva, 2010: " O ordenamento jurídico, nesta república, é integralmente ostensivo. Tudo quanto o compõe - resulte de produção legislativa internacional ou doméstica - presume publicidade oficial e vestibular. Um tratado regularmente concluído depende dessa publicidade para integrar o acervo normativo nacional, habilitando-se ao cumprimento por particulares e governantes, e à garantia de vigência pelo judiciário."

<sup>53</sup>CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. op. cit., p. 175.

Por fim, cabe apenas ressaltar que, segundo a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, artigo 4º, o juiz poderá decidir baseado em analogia, costumes e princípios gerais do Direito<sup>54</sup>, o que nos leva a não fechar os olhos para as diversas fontes do Direito Internacional referentes ao Conhecimento de Embarque.

### **3.2.4.1. A Convenção do México de 1994 e a prevalência da autonomia da vontade na escolha da lei aplicável aos contratos**

O Brasil é signatário da Convenção do México de 1994, a qual expressa claramente a prevalência da autonomia da vontade na escolha da lei aplicável aos contratos. Apesar de o Brasil ter assinado o texto da convenção, este ainda não foi ratificado, nos moldes exigidos por nossa Constituição Federal. Caso venha a ser ratificado, o texto da Lei de Introdução terá de ser alterado. Abaixo, segue texto da Convenção do México para análise:

"Artigo 7 - O contrato rege-se pelo direito escolhido pelas partes. O acordo das partes sobre esta escolha deve ser expresso ou, em caso de inexistência de acordo expresso, depreender-se-á de forma evidente da conduta das partes e das cláusulas contratuais, consideradas em seu conjunto. Essa escolha poderá referir-se à totalidade do contrato ou a uma parte do mesmo. A eleição de determinado foro pelas partes não implica necessariamente a escolha do direito aplicável.

Artigo 8 - As partes poderão, a qualquer momento, acordar que o contrato seja total ou parcialmente submetido a um direito distinto daquele pelo qual se regia anteriormente, tenha este sido ou não escolhido pelas partes. Não obstante, tal modificação não afetará a validade formal do contrato original nem os direitos de terceiros".

---

<sup>54</sup>PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Instituições de direito civil*. 11. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2003. v. 3: "Historicamente, o costume é a forma primeira de elaboração da norma jurídica. Quando um grupo social adota uma prática reiterada de agir, sua repetição constante a transforma em regra de comportamento, que o tempo consolida em princípio de direito. Conciliando, pois, o princípio cardeal dos sistemas de direito escrito, que está na adoção da lei como fonte principal do direito, com a necessidade de se reconhecer a espontaneidade da criação deste pela repetição de usos que se tornam obrigatórios, categoriza-se o costume como fonte subsidiária ou fonte supletiva. Para nós, à vista do disposto no artigo 4º da Lei de Introdução ao Código Civil, não padece dúvida o seu valor, nem se pode questionar de seu caráter secundário, já que o legislador estatuiu que na omissão da lei o juiz decidirá de acordo com analogia, os costumes e os princípios gerais de direito".

Caso esta Convenção do México venha a ser ratificada pelo Brasil, um Conhecimento de Embarque que contenha uma cláusula de eleição de lei aplicável poderá ser reconhecido pela legislação brasileira sem maiores entraves.

### **3.2.4.2. A Convenção de Viena de 1980 sobre Compra e Venda Internacional de Mercadorias**

Cria um direito comum e uniforme de compra e venda internacional de mercadorias, de forma a eliminar obstáculos jurídicos ao comércio internacional e evitar conflitos de leis no espaço. Muito flexível, ela consagra a autonomia da vontade das partes, os usos e costumes do comércio internacional. Aprovada pelas principais potências econômicas mundiais, tais como Alemanha, França, Itália, EUA, China e pelos principais países latino-americanos<sup>55</sup>. O Congresso Nacional brasileiro aprovou em 19 de outubro de 2012 o texto da Convenção de Viena de 1980 sobre Compra e Venda Internacional de Mercadorias, com publicação do Decreto Legislativo n. 538 de 2012<sup>56</sup>. Para que a texto da convenção se torne lei e seja internalizado efetivamente ao ordenamento jurídico brasileiro, o Presidente da

---

<sup>55</sup>TIMM, Luciano Benetti. op. cit.: “Neste contexto, a Convenção de Viena de 1980 sobre Compra e Venda Internacional de Mercadorias (CISG), é uma de harmonização do direito substancial sobre a venda de mercadorias internacional. Ela atende aos dois requisitos básicos que seriam exigíveis de um direito contratual para diminuir custos de transação, ao invés de aumentá-los, pois, como dito anteriormente, de um lado reconhece o princípio da liberdade contratual, e, de outro lado, traz um direito supletivo que se não perfeito, acaba estabelecendo uma solução de compromisso entre as duas grandes famílias jurídicas ocidentais - o "common law" anglo-americano e o "civil law" europeu continental e latino-americano. A situação atual desta Convenção é positiva; foi aprovada pelas principais potências econômicas mundiais, tais como Alemanha, França, Itália, EUA, China e pelos principais países latino-americanos (GAMA, 2006). Portanto, existem bons motivos jurídicos e econômicos ("incentivos" no jargão econômico) para que ela seja internalizada no Brasil e também para que, em sede de arbitragem, as partes brasileiras elejam-na como legislação aplicável a um contrato internacional como "direito neutro".”

<sup>56</sup>Diário Oficial da União - 19 de outubro de 2012 – pg. 4: Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, José Sarney, Presidente do Senado Federal, nos termos do parágrafo único do art. 52 do Regimento Comum e do inciso XXVIII do art. 48 do Regimento Interno do Senado Federal, promulgo o seguinte: “DECRETO LEGISLATIVO No- 538, DE 2012. Aprova o texto da Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias, estabelecida em Viena, em 11 de abril de 1980, no âmbito da Comissão das Nações Unidas para o Direito Mercantil Internacional. O Congresso Nacional decreta: Art. 1º Fica aprovado o texto da Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias, estabelecida em Viena, em 11 de abril de 1980, no âmbito da Comissão das Nações Unidas para o Direito Mercantil Internacional. Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Convenção, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional. Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação. Senado Federal, em 18 de outubro de 2012.

República ainda precisa sancionar o referido decreto. Assim como ocorre com a Convenção do México, caso a Convenção de Viena de 1980 venha a ser ratificada pelo Brasil, um Conhecimento de Embarque que contenha uma cláusula de eleição de lei aplicável será aceito pela legislação brasileira.

Na prática, mesmo tendo o texto da Convenção de Viena de 1980 apenas sido aprovado recentemente e ainda não sancionado pelo Presidente da República, há casos em que sua aplicabilidade foi possível em contratos envolvendo uma parte brasileira. O Art. 1º (1) (b) da Convenção de Viena diz que esta será aplicável quando as regras de Direito Internacional Privado conduzirem à aplicação da lei de um Estado contratante.

Em julgado do Tribunal de Justiça de um Estado alemão datado de 2003, envolvendo uma empresa brasileira e uma alemã, o Tribunal aplicou o Direito alemão, por entender que a maior parte da prestação do contrato (entrega do bem na Alemanha a uma parte alemã) era realizada na Alemanha. Em sendo o Direito alemão vigente, aplicou-se a Convenção de Viena na disputa, pois a Alemanha é signatária deste documento e, conseqüentemente, a parte brasileira submeteu-se à Convenção, mesmo ainda não sendo regra cogente em nosso ordenamento<sup>57</sup>.

Espera-se que em breve, com o primeiro passo dado com a aprovação do texto da Convenção de Viena de 1980 pelo Congresso Nacional, estas regras sejam sancionadas e, de fato, internalizadas ao ordenamento jurídico brasileiro.

---

<sup>57</sup>DOLGANOVA, Iulia; LORENZEN, Marcelo Boff. O Brasil e a adesão à Convenção de Viena de 1980 sobre compra e venda internacional de mercadorias. *Revista Fórum CESA*, ano 4, n. 10, p. 46-61, jan./mar. 2009: “Embora já haja diversos casos envolvendo partes brasileiras, um julgado de 2003 do Tribunal de Justiça de Karlsruhe, Alemanha, ilustra bem a aplicação da Convenção de Viena com fulcro no Art. 1º (1) (b). Tratava-se de uma disputa envolvendo uma empresa brasileira e uma empresa alemã e, como as partes não tinham escolhido um Direito aplicável ao contrato, o julgador seguiu as normas de conflito de leis alemãs. O Direito alemão determina que seja aplicado o Direito do país com o qual o contrato guarda uma relação mais estreita. Assim, o Tribunal decidiu pela aplicação do Direito alemão, tendo em vista que a maior prestação, que era a entrega da coisa, seria feita pela empresa alemã, estabelecida na Alemanha. Sendo o Direito alemão aplicável, vale a Convenção de Viena sobre Compra e Venda Internacional de Mercadorias, visto que a Alemanha é Estado parte. O fato de que o Brasil não é signatário da Convenção foi considerado irrelevante pelo julgador, observado o disposto no Art. 1º (1) (b) da Convenção”.

## 4. O CONHECIMENTO DE EMBARQUE NOS TRIBUNAIS

No decorrer desta Dissertação pretende-se elucidar a natureza jurídica do Conhecimento de Embarque e aplicá-la à realidade brasileira. Para tanto, conceitos doutrinários serão buscados para entendermos a natureza jurídica do Conhecimento e assim poderemos analisá-lo à luz da legislação brasileira atual.

A exegese do Direito, todavia, não deve apenas restringir-se à análise legal pura e simples. O Direito é dinâmico e fruto das relações sociais. Portanto, uma análise jurisprudencial é necessária para podermos entender a amplitude dos debates que são travados nas cortes brasileiras em contraposição às estrangeiras.

A análise jurisprudencial evidencia assuntos interessantes sobre um determinado tema, pois é uma análise fática, a análise dos litígios, das consequências da aplicação da norma em uma determinada sociedade.

Os países de origem romano-germânica não davam, até pouco tempo atrás, a importância devida ao estudo dos precedentes, assim como os países de origem anglo-saxão dão. Todavia, a distância entre as duas correntes do Direito vem gradualmente diminuindo. Os países da chamada “*Common Law*” rumam para a utilização de códigos e os países de “*Civil Law*” habitam-se a dar valor aos precedentes judiciais.

É nesta esteira que se pretende estudar alguns casos judiciais envolvendo questões acerca da utilização do Conhecimento de Embarque no Comércio Internacional. O estudo de casos pode aclarar conceitos jurídicos e adiantar debates com os quais cedo ou tarde nos depararemos.

### 4.1. Visão dos Tribunais Estrangeiros com aplicação da *Common Law*

Pretende-se aclarar a amplitude e complexidade das discussões travadas sobre o Conhecimento de Embarque nas cortes estrangeiras, em detrimento das discussões nas cortes nacionais. Para tanto, utilizar-se-á do método da *Common Law* de estudo



de casos, de maneira a evidenciar as questões jurídicas que decorrem da utilização do Conhecimento de Embarque nas relações comerciais internacionais.

#### **4.1.1. Análise de caso acerca da Legislação Aplicável ao Conhecimento de Embarque – Uma decisão da corte de Nova Iorque**

Trata-se da análise de caso de arbitragem denominado “*Shipment from Brazil, Stolen in Brazil but never mind that*”, publicado no Maritime Law Association of the United States Report.<sup>58</sup>

Um carregamento de produtos farmacêuticos iria de São Paulo, Brasil, para a província de Iwate, no Japão, mas foi roubado enquanto o transporte da mercadoria era feito em território brasileiro, sob os cuidados de um subcontratante do transportador, ora Réu da arbitragem em análise.

O valor das mercadorias transportadas era estimada em US\$ 800.000,00 (oitocentos mil dólares norte americanos). O proprietário da mercadoria, ora Autor,

---

<sup>58</sup>THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES. *The MLA Report*. Document No. 788, Feb. 28, 2007. Editor: Matthew A. Marion of Rowayton; Associate Editor: LeRoy Lambert of New York. Disponível em: <<http://www.mlaus.org/archives/library/938.pdf>>, *Shipment from Brazil, Stolen in Brazil but never mind that*. . . . A Shipment of pharmaceuticals was to go from Sao Paolo, Brazil, to Iwate, Japan, but was hijacked and stolen during the transportation in Brazil while under the care of defendant’s subcontractor. The value of the shipment was estimated to be at least \$800.000,00. Plaintiff moved for summary judgment to dismiss defendant’s limitation defense, which was based on the Warsaw Convention was inapplicable, but cross-moved for partial summary judgment to limit its liability in accordance with federal common law. Plaintiff opposed the application of federal common law and cross-moved for a determination that Brazilian law governed defendant’s liability. The federal district court in new York dismissed the affirmative defense concerning the application of Warsaw Convention on consent. The defendant argued that, apart from the Warsaw Convention, its liability was governed by federal common law and limited by the terms of the airbill which would result in a limitation of \$28,863.00. Plaintiff countered with the argument that Brazilian law should apply and that under Brazilian law any limitation of liability contained in the contract would be vitiated if the carrier was found to have acted with gross negligence. The court considered which choice of law rules it should apply, i.e., federal or state. It noted the complaint stated a claim exclusively under federal common law and thus triggered the court’s federal question jurisdiction. It went on to find that federal common law provide the appropriate rule of decision for determining whether U.S. or Brazilian law should apply. The court went on to analyze the issue, looking to the Restatement (Second) of Conflicts of Law. Despite certain aspects in which Brazil would have a greater interest than the United States, the district court noted that it was of overall greater importance under the principle of paragraph 6 that the application of Brazilian law would invalidate the liability limitations to which the parties had voluntarily bound themselves. This, even taking into account the considerable contacts which Brazil had in the transaction, they were not so strong as to occasion “unsettling the private agreement of these particular parties, who, to the extent they were aware of Brazilian law, opted to contract around it. Accordingly, the court found United States federal common law was applicable and, as such, limited the carrier’s liability pursuant to the terms of the contract.

alegou em julgamento que a defesa apresentada pelo transportador para que sua responsabilidade fosse restringida pela lei federal norte americana, e não pela Convenção de Vársóvia, era infundada. O Autor opôs-se ainda à aplicação do lei federal norte americana e pleiteou pela aplicação da legislação brasileira no que tange à responsabilidade do transportador.

O tribunal federal de Nova York rejeitou o pleito do Autor, sob o argumento de que houve consentimento na aplicação da Convenção de Varsóvia. O transportador, ora Réu, argumentou que, excluindo-se a aplicação da Convenção de Varsóvia, sua responsabilidade era governada pela lei federal norte-americana e limitada aos termos do registro do Conhecimento de Transporte aéreo, que resultaria em uma limitação da responsabilidade em US\$ 28.863,00 (vinte e oito mil, oitocentos e sessenta e três dólares norte americanos).

O Autor contra argumentou que a legislação brasileira deveria ser aplicada ao caso e que sob a lei brasileira, qualquer limitação da responsabilidade prevista no contrato seria considerada nula caso o transportador tenha agido de maneira negligente (aplicação da responsabilidade objetiva).

O tribunal considerou, então, quais leis deveriam ser aplicadas ao caso. O tribunal constatou que o pleito do Autor se restringia exclusivamente à aplicação da lei federal norte americana. O tribunal considerou que há lei federal norte americana que estabelece a regra de decisão apropriada para determinar se a lei dos Estados Unidos da America ou a do Brasil deveria ser aplicada ao caso. Passou-se, então, a analisar a questão sob as regras federais norte americanas, mais especificamente as regras sobre conflitos de lei.

O tribunal considerou que era de suma importância a aplicação da lei norte americana ao caso, pois a aplicação da lei brasileira invalidaria as limitações de responsabilidade as quais as partes acordaram voluntariamente no contrato.

Ou seja, mesmo levando-se em conta os consideráveis elementos de conexão da operação com o Brasil, eles não prevaleceriam sobre o “acordo privado das partes, que, mesmo cientes da legislação brasileira no ato da contratação, optaram por escolher a lei norte americana para reger o contrato”.

Assim, o tribunal considerou a lei federal dos Estados Unidos da América aplicável ao caso e, conseqüentemente, a responsabilidade da transportadora foi limitada aos termos do Conhecimento de Embarque.

#### **4.1.2. Análise de caso acerca da utilização de Conhecimento de Transporte Multimodal**

Trata-se da análise de caso de arbitragem denominado “*Extending the Carriage of Goods by the Sea Act (COGSA) to Inland Carries*” publicado no Maritime Law Association of the United States Report<sup>59</sup>

O caso trata da aplicação da lei norte americana denominada *Carriage of Goods by the Sea Act (COGSA)* – em tradução livre, -“Lei de Transporte de Mercadorias pelo Mar”-, que é aplicada entre o período em que as mercadorias são embarcadas até o momento que são descarregadas do navio. Apesar da aplicação desta lei estar limitada ao período em que as mercadorias são transportadas por mar, há constantemente cláusulas que são inseridas em conhecimentos de embarque estendendo a aplicação da referida lei aos períodos em que as mercadorias são transportadas por meios de locomoção terrestres.

O entendimento da jurisprudência norte-americana, neste caso, é de que a extensão da aplicação da “Lei de Transporte de Mercadorias pelo Mar” aos casos de transporte terrestre deve ter efeito apenas *inter partes*, uma vez efetuada por termos contratuais.

Interessante destacar a concordância da jurisprudência norte-americana na flexibilização de uma lei federal pelas partes, tornando a “Lei de Transporte de Mercadorias pelo Mar” um norma dispositiva que facilita a desburocratização na

---

<sup>59</sup>THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES. *The MLA Report*. Document No. 788, Feb. 28, 2007, cit., *Extending the Carriage of Goods by the Sea Act (COGSA) to Inland Carries* – By its terms, the Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) applies only from the time when the goods are loaded on to the time when they are discharged from the ship. Despite this much-criticized “tackle-to-tackle” limitation, standard bill of lading clauses routinely extend COGSA’s coverage to inland carriage and storage of the goods. Inland extensions of COGSA, however, take effect simply as contractual terms.

solução de conflitos relacionados ao transporte de mercadorias por mais de um meio de transporte, além do marítimo.

#### 4.2. Visão dos Tribunais Nacionais com aplicação de “Civil Law” - Acórdãos

Após analisados alguns casos de arbitragem internacional, pretende-se averiguar o tratamento que é dado, pela jurisprudência nacional, ao Conhecimento de Embarque. Buscar-se-á avaliar as características mais marcantes das discussões nas cortes pátrias, vislumbrando-se concluir qual o principal enfoque dado ao Conhecimento de Embarque nos tribunais brasileiros. Para tanto, tomemos como amostra os dois julgados abaixo:

1. “TRIBUTÁRIO. ADICIONAL AO FRETE DA MARINHA MERCANTE. Se o armador ou seu agente liberar o **Conhecimento de Embarque** sem efetuar a cobrança do AFRMM, responderá pelo pagamento deste (DL 180/80, art. 15, § 6º); não fica, todavia, impedido de cobrar do destinatário das mercadorias o valor do tributo, se incorrer nessa omissão. Recurso especial não **conhecido**.”

2. “TJPR - Apelação Cível: AC 2775546 PR-Apelação Cível - 0277554-6

**Resumo:** o Cível. Ação de Anulação de Título de Crédito. Duplicata. Alegação de Ausência de Causa. Ônus da Prova da Emitente. Conhecimentos de Transporte Rodoviário de Cargas. Aceite das Mercadorias Pelos Destinatários. Prova Suficiente da Prestação do Serviço. Duplicata Válida.

**Relator(a):** Luiz Carlos Gabardo; **Julgamento:** 14/06/2005; **Órgão Julgador:** 12ª Câmara Cível; **Publicação:** 24/06/2005 DJ: 6897

**Ementa** – Apelação Cível. Ação de anulação de título de crédito. Duplicata. Alegação de ausência de causa. Ônus da prova da emitente. Conhecimentos de transporte rodoviário de cargas. Aceite das mercadorias pelos destinatários. Prova suficiente da prestação do serviço. Duplicata válida.

1. A duplicata somente pode ser emitida quando se refere a uma fatura que represente operação de compra e venda mercantil ou prestação de serviços.

2. Os conhecimentos de transporte rodoviário de cargas, assinados pelos destinatários das mercadorias, fazem prova suficiente da prestação de serviços.

3. Não sendo desconstituída a prova documental da prestação de serviços, mantém-se a validade da duplicata. Apelação não-provida.”

Nota-se que os acórdãos analisados tratam de dois aspectos distintos dos conhecimentos de transporte.

A primeira decisão diz respeito ao caráter tributário do Conhecimento de Embarque: A liberação do Conhecimento de Embarque pelo armador do navio ao proprietário da carga é fato gerador para a cobrança do Adicional ao Frete da Marinha Mercante (AFRMM).

Já o segundo acórdão trata de uma questão mais em linha com a discussão desta Dissertação: Determina que os conhecimentos de transporte rodoviário de cargas (espécie do gênero “Conhecimentos de Transporte”) fazem prova suficiente da prestação de serviços. Ou seja, assim como será relatado no capítulo 5 abaixo, o Conhecimento de Transporte possui natureza contratual, pois descreve a relação de prestação de serviços de transporte entre as partes.

Interessante destacar que a discussão travada no segundo acórdão citado a exceção nas cortes brasileiras. A regra é encontrarmos o nosso judiciário julgando casos tributários envolvendo a utilização dos conhecimentos de transporte.

Esta situação, ainda levando-se em conta a comparação com as discussões jurídicas travadas nas arbitragens internacionais acima descritas, evidencia a diferença de tratamento que é dada ao Conhecimento de Transporte no exterior e em nosso país. Enquanto lá fora a preocupação está voltada, de fato, para as questões materiais deste instituto jurídico, aqui dentro deixa-se de lado os subsídios teóricos de contrato e títulos de crédito fundamentam este documento para se dar ênfase à questões do fisco.

### **4.3. Breves conclusões acerca de debates sobre o Conhecimento de Embarque em cortes nacionais e estrangeiras com base na análise de jurisprudências**

Após análise dos casos estrangeiros de *Common Law* e da escassa jurisprudência nacional acerca do instituto do Conhecimento de Embarque, é possível ser feita uma comparação entre os temas e a profundidade do debate que ocorre no Brasil e no exterior.

Conclui-se que o Conhecimento de Embarque é tema pouco discutido nos tribunais brasileiros e nota-se que a característica mais evidenciada em juízo nacional é a característica tributária. Poucos são os casos em que se discutem as responsabilidades das partes em um litígio decorrente do não cumprimento de uma obrigação prevista em um Conhecimento de Embarque.

Por outro lado, podem-se notar nos tribunais estrangeiros discussões sobre temas relevantes de Direito internacional. Há arbitragens de casos economicamente relevantes.

As discussões envolvendo temas como “legislação aplicável ao Conhecimento de Embarque” e “responsabilidades em transportes multimodais” se sobrepõem a questões tributárias.

## 5. CONCEITO JURÍDICO DO CONHECIMENTO DE EMBARQUE

O tema central desta Dissertação é a elucidação da natureza jurídica do Conhecimento de Embarque. Usado para representar mercadorias transportadas entre ausentes por um terceiro de boa-fé, é um documento de características diversas. Apesar da existência de discussões teóricas sobre a natureza jurídica do Conhecimento de Embarque, deve-se primeiramente buscar uma definição doutrinária para o documento:

“O Conhecimento de Embarque pode ser definido como o documento, por escrito, emitido pelo capitão do navio ou pelo representante do transportador, através do qual se atesta o recebimento e se descrevem as mercadorias a serem transportadas no trecho estipulado e dentro do prazo de entrega.

De maneira a facilitar as operações comerciais, o Conhecimento de Embarque tem sido referido como título representativo das mercadorias as quais representa. Assim sendo, entende-se que a transferência do Conhecimento de Embarque corresponde à transferência da posse das mercadorias descritas, da mesma maneira que se a houvesse sido transmitida por meio da tradição corpórea das próprias mercadorias”.<sup>60</sup>

A partir da definição transcrita acima, podemos destacar os conceitos mais importantes para se definir a natureza jurídica do Conhecimento de Embarque, dentre eles: (i) “*comprovação documental, por escrito, através da qual se atesta o recebimento e se descrevem as mercadorias a serem transportadas*”<sup>61</sup> – recibo de mercadorias; (ii) “*mercadorias a serem transportadas no trecho estipulado e dentro do prazo de entrega*”<sup>62</sup> – existência de regras para o transporte; e (iii) “*título*

---

<sup>60</sup>“A bill of lading may be defined to be a written acknowledgment by the master of a ship, or the representative of any common carrier, that he has received the goods therein described for the voyage or journey stated, to be carried upon the terms and delivery. And to facilitate commercial transactions, it has grown to be regarded as the symbolical representative of the goods which it describes: and its transfer carries with it such rights as the party in possession of the goods could transmit by actual corporeal transfer of the goods themselves.” DANIEL, John W. *Treatise on the law of negotiable instruments*. 7. ed. New York: Baker, 1933. v. 3, p. 2076.

<sup>61</sup>“written acknowledgment that he has received the goods therein described” – Id. *Ibid.*, p. 2076.

<sup>62</sup>“to be carried upon the terms and delivery” - Id. *Ibid.*, p. 2076.

*representativo das mercadorias as quais representa*”<sup>63</sup> – título de representação de mercadorias.

Estes são os três aspectos distintos do Conhecimento de Embarque, o que nos leva a dizer que este possuiu uma natureza jurídica ternária, tais sejam:

- a. *Recibo de mercadoria transportada* – Embora uma das principais características do Conhecimento de Embarque seja a de título de crédito, nem sempre este documento cumpre esta função. Em regra geral, ao emitir o Conhecimento de Embarque, o embarcador tem a escolha de criar um documento que pode ser utilizado como título de crédito negociável (Conhecimento de Transporte negociável) ou apenas um documento que comprove a entrega da mercadoria a uma pessoa específica (Conhecimento de Transporte não negociável). Caso a escolha seja por um título não negociável (*não à ordem*), o Conhecimento de Embarque não terá natureza de título de crédito, mas apenas a natureza de um mero recibo<sup>64</sup> de mercadoria transportada e de representação do contrato de transporte de mercadorias<sup>65</sup>.
- b. *Contrato de transporte* - O Conhecimento de Embarque está estritamente vinculado a um contrato de transporte e muitas vezes contém em sua própria cártula as cláusulas deste último. Alguns doutrinadores chegam a dizer que na ausência de um contrato de transporte, o seu respectivo conhecimento tem caráter de contrato entre as partes: “Nas mãos do destinatário ou do endossatário, o Conhecimento de Embarque constitui o próprio contrato de transporte, uma vez que não se espera que estes tenham conhecimento dos

---

<sup>63</sup>“the symbolical representative of the goods which it describes” - DANIEL, John W. op. cit., p. 2076.

<sup>64</sup>REQUIÃO, Rubens. *Curso de direito comercial*. 23. ed. atual. São Paulo: Saraiva, 2003. v. 2, p 575: “A função primitiva do conhecimento de carga ou Conhecimento de Transporte, como bem observa o Prof. Waldemar Ferreira, era a de simples documento comprobatório do recebimento, por empresa de transporte, de carga, a fim de entregá-la no lugar do destino. Posteriormente, por necessidade do comércio, esse documento probatório evoluiu para se tornar título de crédito, representativo da mercadoria transportada, podendo circular por endosso”.

<sup>65</sup>FERREIRA, Waldemar. *Tratado de direito comercial*. São Paulo: Saraiva, 1960. v. 10, p. 291: “A cláusula “*não à ordem*”, desconverte o conhecimento de título de crédito em simples título de legitimação. Desqualifica-o. Retira-o do comércio. Esvai-se-lhe o elemento essencial do título de crédito – o pressuposto da cláusula “*à ordem*”, implícita ou explícita. Poderá, por certo, ser transferido, como objeto de propriedade. Não pelo endosso. Transmissível será, mas por via de escritura pública, ou escrito particular, de venda ou de cessão”.



termos pactuados no referido contrato”<sup>66</sup>. Na prática, todavia, as cláusulas expostas no Conhecimento de Transporte já estão estipuladas pelo transportador e dificilmente há a possibilidade de negociação dos termos pelo embarcador da mercadoria a ser transportada<sup>67</sup>, o que nos leva à discussão acerca da natureza de um contrato de adesão, conforme será discutido neste mesmo capítulo, item 5.2 abaixo.

- c. *Título de Crédito* – Uma vez que representa mercadorias transportadas, o Conhecimento de Embarque emitido com a cláusula à ordem adquire caráter de título de crédito, podendo ser negociado mediante endosso e utilizado como garantia perante os credores<sup>68</sup>. Referida natureza é a mais comum e é fruto da prática das relações comerciais e da necessidade de se dispor das mercadorias rapidamente, efetivando-se a tradição da mercadoria com a própria transferência do título de crédito à ordem<sup>69</sup>.

Interessante, neste ponto, destacar uma correlação entre as três naturezas jurídicas acima definidas e a teoria geral dos documentos, segundo a qual também há três tipos de classificação para diferentes tipos de documentos:

---

<sup>66</sup>“In the hands of a consignee or endorsee the Bill of Lading constitutes the contract of carriage, since they cannot be expected to have knowledge of the terms of the agreement.” - D’ARCY, Leo; MURRAY, Carole; CLEAVE, Barbara. op. cit., p. 268.

<sup>67</sup>“Although the clauses of the Bill of Lading represent in law the terms of the agreement between shipper and the carrier, the shipper has little discretion in the negotiation of these terms.” - Id. Ibid., p .273.

<sup>68</sup>GOMES, Orlando. op. cit.: “Em algumas legislações o conhecimento não representa a mercadoria transportada. outras admitem o conhecimento à ordem, ou ao portador. Sendo emitido à ordem, é um título de crédito, a que se aplicam as regras peculiares. O conhecimento é transferido por simples endosso”.

<sup>69</sup>FERREIRA, Waldemar. op. cit., v. 10, p 108: “Mais comum do que há um século se imaginava se tornou a tradição da coisa vendida pela entrega do seu título representativo. Previu essa forma de tradição o próprio Código ao reputar o conhecimento marítimo, expedido com as formalidades legais, da mesma força da escritura pública, tornando-o negociável e transferível, se passado com a cláusula à ordem. Tornou-se isso de maior relevância quando o Decreto n. 19.473, de 10 de dezembro de 1930, que regulou os conhecimentos de transporte de mercadorias por água, erra ou ar, estabeleceu, no art. 8º, eximir a tradição do conhecimento ao consignatário, ao endossatário ou ao portador, a respectiva mercadoria de arresto, sequestro, penhora, arrecadação, ou qualquer outro embaraço judicial por fato, dívida, falência ou causa estranha ao próprio dono do título, salvo caso de má-fé provada. O conhecimento, sim; esse está sujeito a essas medidas judiciais, por causa que respeite ao respectivo dono atual. Neste caso, explícito é o texto, a apreensão do conhecimento equivale à da mercadoria. O mesmo se dá com as mercadorias depositadas em armazéns gerais, trapiches alfandegados, dicas, estações ferroviárias e outras, autorizadas a emitir títulos representativos das mercadorias. A tradição, em casos tais, nada tem de simbólica: é tradição efetiva real”.

- (i) Documentos probatórios, que simplesmente exercem a função de atestar a existência de uma relação jurídica, relacionando-se, portanto, com a natureza de recibo acima descrita;
- (ii) Documentos constitutivos, que exercem uma função de criação de um vínculo jurídico inicial, mas o direito criado através do documento passa a existir independentemente da disponibilidade do mesmo. Desta forma, os documentos constitutivos relacionam-se com a natureza contratual; e
- (iii) Documentos dispositivos, cuja conexão entre o documento e a relação jurídica é tão intensa que o documento torna-se necessário para o exercício do direito mencionado. Vislumbra-se aqui a conexão com a natureza de título de crédito<sup>70</sup>.

Os institutos jurídicos de título de crédito, contrato e recibo são frutos de uma evolução teórica de anos da doutrina, na qual se vê a construção da concepção da natureza jurídica de título de crédito representativo de mercadoria. Há, nestes títulos, extrema vinculação com o negócio jurídico fundamental, que, no caso do Conhecimento de Embarque, corresponde ao contrato de transporte marítimo de mercadorias.

Pretende-se mostrar a discussão doutrinária existente sobre esse tema e, desta forma, comprovar as três naturezas do Conhecimento de Embarque. Para tanto, será descrito nos próximos itens cada tipo de instituto que se deseja comprovar como sendo de natureza do Conhecimento de Embarque.

Por fim, antes de se iniciar uma análise mais profunda acerca das três naturezas jurídicas do Conhecimento de Embarque, importante se faz esclarecer que, não obstante a escolha de se fazer, por fins didáticos, um corte metodológico para o estudo específico de cada aspecto jurídico do Conhecimento de Embarque - tais sejam, recibo, contrato de transporte e título de crédito - serão necessários, em certos momentos, a elucidação e o entendimento destes conceitos jurídicos de uma forma

---

<sup>70</sup>DE LUCCA, Newton. *Aspectos da teoria geral dos títulos de crédito*. São Paulo: Livr. Pioneira Ed., p. 23-24.

conjunta, visto que muitas vezes estes conceitos se relacionam de uma forma tão íntima que uns tornam-se necessários para justificar os outros.

### **5.1. O Conhecimento de Embarque como recibo de mercadoria transportada**

Ao iniciar-se uma análise mais profunda acerca da natureza jurídica do Conhecimento de Embarque, a característica mais evidente e de fácil comprovação certamente é a da natureza de mero recibo das mercadorias transportadas, seja porque a referida natureza envolve poucos conceitos jurídicos, ou seja porque, historicamente, o Conhecimento de Embarque tenha nascido com esta função, que, apesar de aparentemente simples, foi a grande responsável pelo desenvolvimento das relações jurídicas no comércio marítimo de mercadorias.

Já foi exposto no início desta obra o desenvolvimento histórico do Conhecimento de Embarque e a importante função que este documento no comércio internacional de mercadorias.

Neste ponto, para recordar a função primordial do Conhecimento de Embarque, cabe ressaltar as palavras de Sampaio de Lacerda, segundo o qual:

“(O *Conhecimento de Embarque*) começou por cumprir a função de simples recibo de mercadorias consignadas ao capitão para o transporte. Nos primeiros tempos da Idade Média, quando os carregadores embarcavam conjuntamente com as mercadorias para acompanhá-las durante a viagem, bastava a eles que seu direito sobre as mercadorias fosse provado pelo registro de bordo, que já tinha fé pública.”<sup>71</sup>

A natureza de documento comprobatório de embarque das mercadorias transportadas já era expressamente regulamentada pelo Código Comercial de 1850, o qual mencionava através do artigo 100 que “*tanto o carregador como o condutor*

---

<sup>71</sup>LACERDA, José Cândido Sampaio de. *Curso de direito privado da navegação, direito marítimo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1974. v. 1, p. 174.

*devem exigir-se mutuamente uma cautela ou recibo*” quando assumidas obrigações de transportar mercadorias entre as partes.

Tomando-se como premissa que o artigo 100 do Código Comercial de 1850 foi revogado com a promulgação do Código Civil de 2002, uma dúvida poderia surgir quanto ao reconhecimento, pelo ordenamento jurídico brasileiro, da natureza de documento probatório ou recibo do Conhecimento de Embarque.

Esta dúvida é, contudo, rapidamente esclarecida ao se analisar o artigo 1º Decreto n.º 19.473 de 1930, o qual descreve de maneira precisa a natureza de recibo do Conhecimento de Embarque, tal como segue:

“Artigo 1º: O conhecimento de frete original, emitido por empresas de transporte por água, terra ou ar, prova o recebimento da mercadoria e a obrigação de entregá-la no lugar do destino.”

Em regra geral, ao emitir o Conhecimento de Embarque, o embarcador tem a escolha de criar um documento negociável ou apenas um documento que comprove a entrega da mercadoria a uma pessoa específica. Para tanto, necessária será a inclusão das cláusulas “*à ordem*” ou “*não à ordem*” conforme o tipo de documento que se queira criar.

A possibilidade de se emitir um documento negociável ou não traz à tona a discussão sobre o conceito de documento negociável. Considerando que o Conhecimento de Embarque é fruto da tradição comercial marítima de séculos, na qual não podemos deixar de lado a grande influência do direito anglo-saxão perpetuada pelos navegadores britânicos, a análise do instituto dos “*negotiable instruments*” proveniente deste sistema de direito se mostra construtiva<sup>72</sup>.

Entende-se como “*negotiable instrument*” o documento cujo direito mencionado, assim como o valor expresso em sua face, pode ser transferido por

---

<sup>72</sup>CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. op. cit., p. 120.

endosso ou tradição pelo emitente. As particularidades do documento negociável agilizam a circulação de riquezas e, assim, facilitam as trocas comerciais<sup>73</sup>.

Em relação ao Conhecimento de Embarque, este é freqüentemente visto como documento negociável por possuir certas características que possibilitam sua transferência e negociação.

Todavia, um pouco de prudência é necessária, pois há casos em que o Conhecimento de Embarque, como o emitido “não à ordem”, não poderá ser negociado. Esta é a razão pela qual alguns doutrinadores anglo-saxões denominam o Conhecimento de Embarque como documento quasi negociável<sup>74</sup>.

É evidente que, guardadas as devidas divergências doutrinárias entre o sistema da common law, do qual se foi retirada a definição do instituto de documento negociável, e o sistema da civil law<sup>75</sup>, do qual o Direito brasileiro faz parte, pode-se fazer um paralelo com o instituto de título de crédito, segundo o qual se classificaria um Conhecimento de Embarque emitido “à ordem”<sup>76</sup>.

A despeito da discussão sobre a natureza de título de crédito do Conhecimento de Embarque, a qual discutiremos com mais ênfase logo adiante, o que é relevante, por ora, na definição do Conhecimento de Embarque como documento comprobatório, é que, caso a escolha seja pela emissão de um título não negociável - “não à ordem” -, o Conhecimento de Embarque terá natureza de um mero recibo de mercadoria transportada.

---

<sup>73</sup> “An Instrument is called negotiable when the legal title to the instrument itself, and to the whole amount of money expressed upon its face, may be transferred from one to another by indorsement and delivery by the holder, or by delivery only. The peculiarities which attach to the negotiable paper are the growth of time, and were acced for the benefit of trade.” DANIEL, John W. op. cit., p. 2073.

<sup>74</sup> “Bill of lading are generally classed among negotiable instruments and are frequently spoken of as negotiable, but while they are assignable, and possess certain capacities of negotiation, which assimilate them quite closely in some respects to negotiable instruments, they are not negotiable in the same sense as promissory notes. And it is more correct to speak of them as quasi negotiable instruments, since they are rather like than of them.” Id. Ibid., p. 2074.

<sup>75</sup> CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. op. cit., p. 120.

<sup>76</sup> A diferença entre os conceitos de título de crédito e de “*negotiable instruments*” foi comentada por Tullio Ascarelli em *Teoria geral dos títulos de crédito*. Tradução de Benedicto Giacobbini. São Paulo: Red Livros, 1999. p. 45: “Somente podem, realmente, adquirir a qualidade de *negotiable instruments* os documentos que tenham por objeto o pagamento de uma soma de dinheiro. O conceito de *negotiable instruments* é por isso mais restrito que o de título de crédito e basta nesse sentido pensar nas ações de sociedades comerciais e nos títulos de crédito para mercadorias, a respeito das quais os autores falam, com efeito, em *quase-negotiable instruments*.”

## 5.2. O Conhecimento de Embarque como contrato de adesão

Conforme já explicado no decorrer desta obra, o surgimento do Conhecimento de Embarque e a consolidação das regras correspondentes à sua transferência são fruto de uma evolução histórica e gradual dos usos e costumes do comércio internacional, assim como do desenvolvimento de institutos jurídicos correlatos.

Apesar de inicialmente o Conhecimento de Embarque ter surgido com a função de mero recibo comprobatório das mercadorias transportadas, a necessidade prática do comércio internacional passou a exigir a possibilidade de se dispor das mercadorias sem que os respectivos proprietários precisassem seguir juntamente com o navio para vendê-las.

A forma encontrada para que o vendedor pudesse vender suas mercadorias sem acompanhá-las foi através da outorga de mandato ao capitão do navio para que este, como cessionário dos direitos do vendedor, pudesse dispor das mercadorias e entregá-las ao devido comprador<sup>77</sup>. A partir deste momento, vemos surgir a aplicação de regras de direito obrigacional ao Conhecimento de Embarque através de institutos como o mandato e a cessão civil.

A partir do momento em que a prática comercial passou a utilizar-se de institutos de direito obrigacional para facilitar a comercialização de suas mercadorias com um mínimo de segurança jurídica, surge a discussão acerca da relação existente entre o transportador que emitiu o Conhecimento de Embarque e o proprietário da mercadoria a ser transportada.

Não se pode dizer que a partir deste momento histórico o Conhecimento de Embarque passou a cumprir apenas uma função de mero recibo comprobatório das mercadorias transportadas. Constatada a transferência de direitos por institutos civis, torna-se evidente que o Conhecimento de Embarque adquiriu características de comprovação de um vínculo contratual entre as partes, vínculo este relacionado à obrigação de transportar as mercadorias embarcadas e entregá-las ao seu destinatário em perfeitas condições.

---

<sup>77</sup>LIMA, Wolmar Peixoto. op. cit., p. 311- 312.

É desta forma que hoje em dia aceita-se a ideia de que os termos expostos no verso do Conhecimento de Embarque são a evidência do contrato de transporte entre o transportador e o proprietário da mercadoria<sup>78</sup>.

Não obstante o convencimento da maioria da doutrina de que o Conhecimento de Embarque possuiu características contratuais entre o transportador e o proprietário da mercadoria, encontramos opiniões divergentes.

Há opiniões no sentido de que o Conhecimento de Embarque não representa o próprio contrato de transporte, mas apenas uma evidência de que o mesmo fora pactuado previamente (pois a mercadoria, ao ter sido embarcada no navio, demonstra que parte do contrato de transporte já foi cumprida), seja de forma explícita ou meramente tácita.<sup>79</sup>

De maneira a melhor investigarmos essa natureza contratual implícita no Conhecimento de Embarque, devemos expor o conceito de contrato de transporte, conforme previsto no Código Civil Brasileiro em seu artigo 730:

“Artigo 730: Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.”

A partir do conceito acima exposto podemos concluir que o contrato de transporte é um contrato:

- (i) Bilateral, pois o transportador se obriga a transportar a mercadoria e o proprietário se obriga a efetuar o pagamento pelo transporte;
- (ii) Comutativo, pois desde o início da relação contratual as partes já tem conhecimento exato das prestações devidas, sem que dependa de um evento futuro; e

---

<sup>78</sup>“It has long been accepted that the terms set out on the reverse of the Bill of Lading are evidence of the contract of carriage as between shipper and carrier” - D’ARCY, Leo; MURRAY, Carole; CLEAVE, Barbara. op. cit., p. 289.

<sup>79</sup>WILLIAMS, Charles. op. cit., p. 3.

(iii) Oneroso, pois os direitos são transferidos e os serviços são prestados mediante certa compensação, de maneira a gerar tanto vantagens quanto obrigações para ambas as partes.

Quanto à natureza consensual ou real do contrato de transporte, a doutrina diverge no assunto.

Entende-se como contrato real aquele cuja existência apenas se perfaz após a entrega de um objeto através da tradição. Neste sentido, alguns doutrinadores, como J. X. Carvalho de Mendonça, entendem que o contrato de transporte não existe sem que haja uma pessoa ou coisa a ser transportada e, desta forma, o contrato de transporte deve ser classificado como um contrato real<sup>80</sup>.

Por outro lado, há bons argumentos contrários ao entendimento acima exposto no sentido de que o contrato de transporte deve ser classificado como um contrato consensual. Primeiramente cabe recordar que o contrato consensual é aquele o qual se perfaz apenas através do acordo entre as partes contratantes, sem que haja necessidade da tradição do objeto do contrato. Dadas estas premissas, deve ser investigado se o contrato de transporte já existe antes mesmo da entrega da mercadoria, ou seja, da tradição, ser realizada.

A opinião de que o contrato de transporte deve ser classificado com um contrato consensual é defendida pela maioria dos doutrinadores, assim com por Waldemar Ferreira segundo o qual o contrato de transporte se aperfeiçoa pelo simples consenso entre as partes contratantes<sup>81</sup>, de forma que a obrigação de entregar a mercadoria transportada é apenas uma das demais obrigações decorrentes do contrato de transporte.

---

<sup>80</sup>“Não se compreende o transporte sem uma pessoa ou coisa a transportar. Isto aliás não quer dizer que a promessa do transporte com a do empréstimo etc. não seja válida, produzindo a indenização de perdas e danos por parte de quem não cumpre o contrato. A execução do contrato do transporte começa não com o início da viagem, mas com a entrega da mercadoria pelo carregador e com a aceitação destas pela empresa de transporte; desde este momento nascem as obrigações a cargo da empresa e surgem as suas responsabilidades.” - CARVALHO DE MENDONÇA, José Xavier. *Tratado de direito commercial brasileiro: do transporte de mercadorias*. São Paulo: Ed. Cardozo Filho, 1919. v. 6, 2ª pt., p. 465-466.

<sup>81</sup>FERREIRA, Waldemar. *Instituições de direito comercial*. 2. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1947. t. 2, v. 3, nº 978.



No mesmo sentido, importante se faz destacar as palavras de Fran Martins, segundo o qual “*o contrato (de transporte) não se conclui só com a entrega da coisa, pelo contrário, a entrega da coisa marca a execução do contrato*”.<sup>82</sup>

Referida assertiva de que o contrato de transporte deve ser classificado como um contrato consensual é exemplificada pelo fato de que em um contrato de transporte de pessoas não é necessário que a pessoa se “apresente” ao transportador a fim de que o contrato se perfeça. Pelo contrário, a simples compra do bilhete de passagem já é prova de que o contrato de transporte foi realizado e, desde já, vigoram obrigações entre as partes contratantes, como por exemplo, o pagamento do valor por parte da pessoa que será transportada<sup>83</sup>.

Superada a dúvida acerca da qualificação jurídica do contrato de transporte, de maneira que se concorda com a definição de que o mesmo seja um contrato consensual, cabe, então, discutirmos sobre a natureza adesiva do contrato de transporte.

Constatado que as cláusulas contratuais descritas no verso do Conhecimento de Embarque são, na maioria das vezes, estipuladas previamente e de difícil negociação por parte do proprietário das mercadorias a serem transportadas, entende-se que o contrato de transporte evidenciado pelo Conhecimento de Embarque possui características de um contrato de adesão<sup>84</sup>.

Este entendimento também é o de parte da doutrina, conforme a seguir exposto, segundo o qual persiste a ideia de que o contrato de transporte marítimo de mercadorias é de adesão.

Segundo Carla Gilbertoni, “*o contrato de transporte de mercadorias é um contrato de adesão onde o usuário não tem, praticamente, nenhum direito de alterar*

---

<sup>82</sup>MARTINS, Fran. *Contratos e obrigações comerciais*. 15. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000. p. 201.

<sup>83</sup>“Se, porém, dúvidas ainda podem persistir quanto a ser o transporte de coisas um contrato consensual ou real, o transporte de pessoas faz com que essas dúvidas desapareçam, pois não se concebe que, para formar-se tal contrato, necessário se torne que a pessoa seja “entregue” ao transportador. Desde o momento em que a pessoa adquire o bilhete de passagem o contrato está firmado, ficando o transportador com a obrigação de realizar a condução do passageiro de um lugar para outro, já tendo este satisfeito a sua obrigação, que é a de pagar o preço.” Id. *Ibid.*, p. 201.

<sup>84</sup>GOMES, Orlando. op. cit.: “O desenvolvimento dos meios de transporte ensejou a realização de contratos em condições bem diferentes das que existiam quando, ainda primitivos, não eram explorados comercialmente em grande escala. O transporte, tanto de pessoas como de carga, constitui hoje atividade profissional que se realiza, de regra na forma do contrato de adesão.

*seus termos, que são pré-fixados, ou seja, são preparados antecipadamente, em modelos impressos. Em nenhuma parte do conhecimento consta que o transportador conduzirá a carga de um lugar para o outro. Ele se limita a declarar que as mercadorias foram 'recebidas para embarque', ou que foram 'embarcadas' no navio denominado"*<sup>85</sup>.

Ademais, as Regras de Haia de 1924 partiram do pressuposto de que o contrato de transporte de mercadorias realizado através de um Conhecimento de Embarque também possui natureza jurídica de um contrato de adesão. A própria prática comercial demonstra que os comerciantes costumam contratar o transporte de mercadorias através do Conhecimento de Embarque, no qual estão dispostas as condições gerais do contrato de transporte<sup>86</sup>.

Desta forma, fica evidente que na prática comercial o Conhecimento de Embarque cumpre a função do próprio contrato de transporte e as obrigações expostas no verso do Conhecimento de Embarque possuem a mesma natureza das obrigações descritas em um contrato de transporte, de forma que o primeiro é prova da existência do último.

Uma vez que as cláusulas contratuais expostas no Conhecimento de Embarque são, na maioria das vezes, estipuladas previamente, cabe ao proprietário das mercadorias aceitar os termos ou não da forma proposta pelo transportador, o que caracteriza, portanto, o Conhecimento de Embarque como um contrato de adesão.

### **5.2.1. Da possibilidade de aplicação ao Conhecimento de Embarque das normas referentes aos contratos de transporte conforme previstas no Código Civil**

Após caracterizada a natureza contratual do Conhecimento de Embarque, deve-se investigar a possibilidade de aplicação a este documento das normas referentes aos contratos de transporte previstas no ordenamento jurídico brasileiro. Para tanto,

---

<sup>85</sup>GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria prática do direito marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

<sup>86</sup>SÁNCHEZ CALERO, Fernando. *El contrato de transporte marítimo de mercancías: Reglas De Haya-Visby*. Cizur Menor (*Navarra*): Editorial Aranzadi, 2000. p. 112.

necessita-se saber se a natureza contratual do Conhecimento de Embarque é característica suficiente para que possam ser aplicadas as regras previstas no Código Civil.

Mais adiante, no item 5.3 abaixo, no qual se discutirá a natureza de título de crédito do Conhecimento de Embarque, será mais bem esclarecida a estrita relação existente entre a natureza cartular e a obrigacional inerente aos títulos representativos de mercadoria. Por ora, para esclarecer a natureza contratual do Conhecimento de Embarque aqui exposta, cabe explicar que os títulos representativos de mercadoria, classificação da qual o Conhecimento de Embarque faz parte, são títulos de crédito em que são incorporados o direito à consignação de determinadas mercadorias e atribuem ao possuidor do título direitos reais sobre as mesmas<sup>87</sup>.

Desta forma, pactua-se nesta Dissertação da teoria de que incidem sobre o Conhecimento de Embarque normas de direito obrigacional e desta forma caracteriza-se também o referido documento como contrato de transporte entre as partes.

A estrita relação entre a aplicação do direito obrigacional e do direito cartular é tema de comum discussão. Cabe recordarmos que o surgimento dos títulos de crédito é fruto da evolução de institutos jurídicos de direito civil, tal qual a cessão de crédito. Desta forma, antes do surgimento dos títulos de crédito, a transferência de direitos expostos em um contrato era feita através da cessão civil.

Por meio da cessão civil são transferidos todos os direitos e deveres da relação jurídica anterior, o que torna possível a oposição de quaisquer tipos de defesas relacionadas ao negócio jurídico subjacente.

Com o passar do tempo, a necessidade de se dispor de um documento que facilitasse as negociações comerciais sem que houvesse necessidade de se certificar sobre todos os aspectos dos negócios jurídicos anteriores e que implicasse uma maior segurança jurídica, culminou na criação dos títulos de crédito, os quais passaram a ser regidos por institutos próprios do direito cartular. É compreensível que na impossibilidade da aplicação das regras de direito cartular, como por exemplo, em um título “não à ordem”, este deverá ser regido pelas regras de direito obrigacional.

---

<sup>87</sup>OLIVEIRA, Ary Brandão de. Títulos representativos de mercadorias. *Revista do Tribunal de Justiça do Estado do Pará*, Belém, v. 34, n. 50, p. 65-86, 1990.

A inserção da cláusula “não à ordem” no Conhecimento de Embarque produz os mesmos efeitos que uma cláusula de vinculação ao negócio jurídico subjacente. Neste caso uma eventual transferência do título “não à ordem” seria regida pelos institutos da cessão civil. Este também é o entendimento de José Alberto Clemente Júnior em sua tese de mestrado sobre Títulos Representativos de Mercadorias:

“Naturalmente, entre as partes da relação causal, aplica-se a disciplina do negócio jurídico subjacente e, como no título representativo de mercadorias “não à ordem” não haverá, jamais, outras partes, sempre vai se aplicar a disciplina do Contrato de Transporte, não havendo lugar para a aplicação do Direito Cartular<sup>88</sup>.”

Assim sendo, em um Conhecimento de Embarque emitido “não à ordem”, por não se caracterizar um título de crédito, a natureza contratual deste documento ganha destaque e, portanto, as obrigações entre as partes deverão ser regidas pelas disciplinas relacionadas ao contrato de transporte.

Anteriormente à promulgação do Código Civil de 2002, os contratos de transporte eram regulamentados por leis esparsas e por normas sobre os transportadores expostas no Código Comercial de 1850. Apesar da revogação parcial do Código Comercial, algumas leis específicas sobre diferentes modalidades de transportes, como terrestre e marítimo continuam vigentes. A maior novidade, todavia, adveio com o Código Civil de 2002, o qual regulamentou especificamente a disciplina do contrato de transporte, em seus artigos 730 a 756.

O Código Civil de 2002 trouxe disposições gerais sobre o contrato de transporte, além de instituir a divisão entre transporte de coisas e de pessoas, criando regras específicas para cada modalidade de transporte citada.

Na Seção III do Capítulo XIV do Código Civil de 2002 - Do Transporte de Coisas -encontramos a intersecção normativa entre a disciplina do contrato de transporte e a do Conhecimento de Transporte, seja ele aéreo, marítimo ou terrestre. Seguem transcritos abaixo, para análise, os artigos 743 e 744 do Código Civil:

---

<sup>88</sup>CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. op. cit., p. 119.

“Artigo 743: A coisa, entregue ao transportador, deve estar caracterizada pela sua natureza, valor, peso e quantidade e o mais que for necessário para que não se confunda com outras, devendo o destinatário ser indicado ao menos pelo nome e endereço.

Artigo 744: Ao receber a coisa, o transportador emitirá conhecimento com a menção dos dados que a identifiquem, obedecido o disposto em lei especial. (grifo nosso)

Parágrafo único: O transportador poderá exigir que o remetente lhe entregue, devidamente assinada, a relação discriminada das coisas a serem transportadas, em duas vias, uma das quais, por ele devidamente autenticada, ficará fazendo parte integrante do conhecimento.”

Dos artigos destacados acima podemos extrair as características essenciais do contrato de transporte de coisas, assim como a necessidade da emissão de conhecimento que comprove a existência da mercadoria a ser transportada e, portanto, da existência do contrato de transporte.

Conforme o próprio artigo 744 menciona, a emissão do conhecimento deverá obedecer ao disposto em lei especial. No caso do conhecimento analisado nesta Dissertação - o Conhecimento de Embarque - a legislação aplicável é a Lei 19.473 de 10 de dezembro de 1930, já descrita no Capítulo 3 - Legislação aplicável ao Conhecimento de Embarque - e a qual regula os conhecimentos de transporte de mercadorias por terra, água ou ar. Aplicam-se também ao Conhecimento de Embarque os artigos 575 a 589 do Código Comercial de 1850.

Para fins de comparação com os ora expostos artigos 743 e 744 do Código Civil de 2002, destaca-se a seguir o artigo 2º da Lei 19.473 de 10 de dezembro de 1930:

“Artigo 2º: O conhecimento de frete deve conter:

- I. O nome, ou denominação da empresa emissora;
- II. O número de ordem;
- III. A data, com indicação de dia, mês e ano;
- IV. Os nomes do remetente e dos consignatários, por extenso;
- V. O lugar da partida e o destino;

VI. A espécie e a quantidade ou peso da mercadoria, bem como as marcas, os sinais exteriores dos volumes de embalagem; (grifo nosso)

VII. A importância do frete e o local de pagamento;

VIII. A assinatura do empresário ou seu representante, abaixo do contexto.”

Na mesma linha de raciocínio, destaca-se também o artigo 575 do Código Comercial de 1850:

“Artigo 575: O conhecimento deve ser datado e declarar:

1. O nome do capitão, e do carregador e consignatário (podendo omitir-se o nome deste se for à ordem), e o nome e porte do navio;

2. A qualidade e a quantidade dos objetos da carga, suas marcas e números, anotados à margem; (grifo nosso)

3. O lugar da partida e o destino, com declaração das escalas, havendo-as;

4. O preço do frete e primagem, se esta for estipulada, e o lugar e forma de pagamento;

5. A assinatura do capitão (artigo 577), e a do carregador.”

Desta forma, podemos concluir que os requisitos exigidos pelo Código Civil de 2002 ao contrato de transporte são muito semelhantes àqueles exigidos à emissão do Conhecimento de Embarque em leis especiais, restando evidente que não há contradições no que tange a aplicação de normas de direito obrigacional pertinentes ao contrato de transporte em relação ao Conhecimento de Embarque.

Assim sendo, devem ser aplicadas as regras de contrato de transporte, conforme previstas no Código Civil, nos casos de conhecimentos de embarque emitidos “não à ordem”, pois a natureza contratual deste documento, neste caso, é inegável.

### **5.2.2. Da possibilidade de aplicação das normas do Código de Defesa do Consumidor aos contratos de transporte**

Revelada a natureza jurídica contratual do Conhecimento de Embarque, a conclusão de que o mesmo possui qualidades de um contrato de adesão acaba por exigir um aprofundamento no que se refere à aplicação das normas do Código do Consumidor aos contratos de transporte, haja vista que, no caso do Conhecimento de Embarque, o proprietário das mercadorias se submete a cláusulas e condições estabelecidas previamente pelo transportador no verso do documento.

Sabe-se que, hoje em dia, os contratos não são regidos apenas pelo princípio da autonomia da vontade, o qual encontra certos limites de aplicação. Considerando que as partes contratantes nem sempre possuem a mesma capacidade de exprimir suas vontades de forma a tornar o contrato justo, devem ser resguardados os direitos da parte hipossuficiente, de maneira a tornar a relação contratual mais equilibrada.

Com o desenvolvimento do capitalismo e a criação de enormes conglomerados empresariais que disponibilizam os mais variados serviços, tornou-se clara a diferença de poder de negociação entre os consumidores e as grandes empresas prestadoras de serviços. Como parte mais fraca, os consumidores passaram a ser protegidos pela legislação, especificamente pelo Código de Defesa do Consumidor, o qual combate qualquer cláusula que desequilibre a relação contratual.

No caso em questão, é visível a desigualdade contratual existente no que tange à discussão, entre o proprietário das mercadorias e a empresa transportadora, de cláusulas contratuais contidas no Conhecimento de Embarque. Em algumas legislações estrangeiras o proprietário das mercadorias é protegido por lei, como por exemplo, nos Estados Unidos da América através de uma lei denominada “*Act of Parliament*”. No Brasil, todavia, não há lei específica para proteger o proprietário das mercadorias, desta forma devemos utilizar a legislação existente de modo a evitar conflitos neste tipo de relação jurídica.

Ao analisar-se a relação jurídica representada pelo Conhecimento de Embarque, pode-se concluir que o transportador é um típico prestador de serviços e o proprietário das mercadorias é o consumidor do serviço de transporte oferecido. Há

uma relação de consumo em que uma das partes se encontra em posição desfavorecida, logo devem ser aplicadas as normas previstas pelo Código de Defesa do Consumidor com a finalidade de proteger o proprietário das mercadorias transportadas.

A questão referente se o contrato de transporte configura uma relação de consumo e se deve ser aplicado o Código de Defesa do Consumidor já foi apreciada pelo Supremo Tribunal Federal em acórdão proferido em Recurso Especial (RESP) nº. 286.441-RS <sup>89</sup>.

Destaca-se, deste modo, o voto do Ministro Carlos Alberto Menezes:

“O serviço de transporte prestado por uma das réas, como se observa, foi consumado com a chegada da mercadoria no seu destino, terminando aí a relação de consumo do serviço de transporte estabelecida entre a transportadora e a consumidora final do serviço, ora recorrente. (...)

Deve revelar-se, sim, o fato de que o serviço de transporte foi contratado, apenas, entre a recorrente e uma das recorridas. Realizado de forma inadequada, causou prejuízo à consumidora final do mesmo, que, volto a dizer, é a recorrente, vendedora da mercadoria. A hipótese, no caso, está alcançada pelo art. 2º do Código de Defesa do Consumidor, segundo o qual ‘consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final’. (...)

Na hipótese vertente, a transportadora, segundo narra a inicial, realizou o transporte da mercadoria de forma inadequada, permitindo que a mesma recebesse umidade e perdesse sua valia comercial. Daí os prejuízos materiais e morais indicados pela autora, que, em tese, podem ser ressarcidos nos termos do artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor.”

---

<sup>89</sup>Recurso Especial (RESP.) n. 286.441-RS - Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça, Relator Ministro Antônio de Pádua Ribeiro. A propósito, confirmam-se, entre inúmeros outros precedentes: REsp. 236.755/SP – Quarta Turma – Rel. Min. César Asfor Rocha – j. 08.05.01 – DJ 15.10.01, p. 00267; ADREsp. 224.554/SP – Terceira Turma – Rel. Min. Nancy Adrighi – j. 06.12.01 – DJ 25.02.02, p. 00376; REsp. 244.995/SP – Quarta Turma – Rel. Ruy Rosado de Aguiar – j. 23.11.00 – DJ 15.04.02, p. 00222; EREsp 269.353/SP – Terceira Turma – Rel. Min. Castro Filho – j. 24.04.02 – DJ 17.06.02, p. 00184; REsp 262.152/SP – Quarta Turma – Rel. Min. Ruy Rosado de Aguiar – j. 23.11.00 – DJ 26.08.02, p. 00225; REsp 329.587/SP – Terceira Turma – Rel. Min. Carlos Alberto Menezes Direito – j. 02. 05.02 – DJ 24.06.02, p. 00297.



No mesmo sentido de que o contrato de transporte configura uma relação de consumo, encontra-se transcrito também o voto da Ministra Nancy Andrighi:

“Sob o ângulo ratione materiae, defende a em. autora que o contrato de transporte de cargas pode ou não estar incluído no campo de aplicação do CDC, dependendo da existência de um sujeito identificável como consumidor. No transporte de cargas este pode ter fim de lucro, fins comerciais, ou pode simplesmente ter como finalidade o transporte de carga pessoal do consumidor ou bens que são de utilização pessoal ou de sua família (mudanças etc). Nesse caso, o transporte não se insere na cadeia de contratos de produção e será um contrato de consumo.”

E ainda, o voto do Ministro Castro Filho:

"É de ser ter presente, no que toca ao transporte aéreo nacional e internacional de cargas, a existência de jurisprudência pacífica de ambas as Turmas que compõem a colenda Segunda Seção deste Tribunal no sentido de que a responsabilidade do transportador é regida pelo Código de Defesa do Consumidor.”

A partir das considerações prévias e considerando o contrato de transporte representado pelo Conhecimento de Embarque como um contrato de adesão e de consumo, entende-se que as cláusulas já impressas no verso do Conhecimento de Embarque devem ser interpretadas de maneira a favorecer a parte hipossuficiente, de modo a compensar o desequilíbrio contratual entre as partes. Ademais, eventuais cláusulas que se considerem abusivas devem ser interpretadas com base no Código de Defesa do Consumidor, especificamente com o disposto no artigo 51, incisos I e II, e 54<sup>90</sup>, conforme seguem:

---

<sup>90</sup>DE LUCCA, Newton. A proteção contratual no Código de Defesa do Consumidor. *Revista de Direito Mercantil, Industrial, Econômico e Financeiro*, São Paulo, v. 86, p. 89-99, abr./jun. 1992: “Entende-se que o dispositivo em questão só admite o desfazimento do contrato se a opção for exercida pelo consumidor, isto é, se for dado a ele o direito de, alternativamente, querer continuar com o vínculo contratual (encarregando-se de pagar as prestações devidas, fazendo cessar a sua inadimplência) ou romper o contrato, recebendo aquilo que houver pago, mas descontada a vantagem econômica por ele auferida com fruição do bem e, eventualmente, os prejuízos por ele causados em razão de seu inadimplemento, nos precisos termos do parágrafo segundo do artigo 53, conforme a ressalva expressa em tal sentido”.

“Art. 51: São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que:

I. impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem a renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor-pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis;

II. subtraíam ao consumidor a opção de reembolso da quantia já paga, nos casos previstos neste código.”

“Art. 54. Contrato de adesão é aquele cujas cláusulas tenham sido aprovadas pela autoridade competente ou estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo.

§ 1º A inserção de cláusula no formulário não desfigura a natureza de adesão do contrato.

§ 2º Nos contratos de adesão admite-se cláusula resolutória, desde que a alternativa, cabendo a escolha ao consumidor, ressalvando-se o disposto no § 2º do artigo anterior.

§ 3º Os contratos de adesão escritos serão redigidos em termos claros e com caracteres ostensivos e legíveis, cujo tamanho da fonte não será inferior ao corpo doze, de modo a facilitar sua compreensão pelo consumidor.

§ 4º As cláusulas que implicarem limitação de direito do consumidor deverão ser redigidas com destaque, permitindo sua imediata e fácil compreensão.”

Com base nas normas acima expostas, conclui-se que as cláusulas expostas no Conhecimento de Embarque que sejam consideradas abusivas do ponto de vista do Código de Defesa do Consumidor, como por exemplo, cláusulas que limitam a responsabilidade do transportador, devem ser consideradas nulas de pleno direito, de modo a restabelecer um equilíbrio contratual entre as partes contratantes.

### 5.3. O Conhecimento de Embarque como título de crédito

Conforme já explicado anteriormente neste estudo, o Conhecimento de Embarque tem adquirido ao longo da história do comércio internacional uma importância relevante para a circulação de riquezas entre as nações. Assim sendo, a natureza de título de crédito do Conhecimento de Embarque é de indubitável importância para a efetivação dos negócios jurídicos a ele relacionados.

A despeito de a prática mercantil ter destacado a natureza de título de crédito do Conhecimento de Embarque, através da possibilidade da negociação das mercadorias através da cláusula à ordem, esta natureza não era evidente quando das primeiras emissões dos conhecimentos de embarque. Conforme descrito no item 5.1, a natureza jurídica que deu razão à existência do Conhecimento de Embarque foi a de recibo de mercadorias transportadas, desde a época de Roma já cumprindo este papel através do chamado *cheirembolo*<sup>91</sup>. Adicionalmente, a prática do comércio evidenciou a natureza de comprovante do contrato de transporte.

A natureza de título de crédito do Conhecimento de Embarque é fruto da evolução da doutrina em relação ao instituto dos títulos de crédito representativos de mercadorias. Para que seja feita uma introdução a este assunto é interessante destacar a citação do mestre José Xavier Carvalho de Mendonça, a qual ilustra de forma indubitável que, à sua época, a legislação Brasileira ainda não reconhecia o Conhecimento de Embarque como título de crédito:

“Qualquer destes documentos assignados e entregues depois de recebida a mercadoria pelo conductor tem a função principalmente probatória do contrato de transporte, comquanto na prática se lhe vá imprimindo o character de títulos representativos de mercadoria, o que não tem apoio legal. Elles não podem ser passados à ordem, porque não são títulos de crédito.”<sup>92</sup>

---

<sup>91</sup>LIMA, Wolmar Peixoto. op. cit., p. 311.

<sup>92</sup>CARVALHO DE MENDONÇA, José Xavier. op. cit., v. 6, Livro IV.

A citação do mestre Carvalho de Mendonça deixa clara a inexistência de normas na legislação brasileira que, até meados do século XIX e início do século XX, tratasse acerca da natureza jurídica de título de crédito do Conhecimento de Embarque. Por outro lado, também reflete, na mesma época, a prática do comércio internacional de já tratar o Conhecimento de Embarque como título de crédito representativo de mercadorias, natureza esta já reconhecida e codificada há tempos em legislações estrangeiras, como no Código Comercial Francês de 1808<sup>93</sup>.

A partir do ora exposto, pode-se observar que o Conhecimento de Embarque, muito embora ainda não regulamentado por uma lei específica no Brasil em 1919, já gozava, na prática, de um status de título de crédito atípico.

Destarte, antes mesmo de se analisar a legislação brasileira para confirmarmos se atualmente existe alguma lei vigente que expressamente caracteriza o Conhecimento de Embarque como um título de crédito típico, afirmando assim a sua indubitável natureza de título de crédito, devemos antes fazer uma breve digressão acerca dos princípios gerais dos títulos de crédito, de maneira a dar maior fundamento à referida assertiva.

### **5.3.1. A classificação do Conhecimento de Embarque segundo os princípios gerais dos títulos de crédito**

O Código Civil brasileiro, suprindo a necessidade e utilidade da consolidação de regras, no ordenamento jurídico pátrio, de uma Teoria Geral dos Títulos de Crédito, reservou na Parte Especial, Livro I, Título VIII, alguns artigos sobre a disciplina dos títulos de crédito.

O artigo 887 do Código Civil descreve título de crédito como “*documento necessário para o exercício literal e autônomo do direito nele contido*”. Esta definição reproduz quase que literalmente o clássico conceito de Vivante<sup>94</sup>,

---

<sup>93</sup>Código Comercial Francês de 1808 – Artigo 281: “*Du connaissance: Le connaissance peut être à ordre, ou porteur, ou à personne dénommée.*”

<sup>94</sup>Cesare Vivante definiu o título de crédito como “documento necessário para o exercício do direito literal e autônomo nele mencionado”. Nas palavras originais em italiano (VIVANTE, Cesare. *Trattato di diritto commerciale*. 5. ed. 3. ristampa. Milano: Casa Editrice Dottore Francesco Vallardi, 1935. v. 3: “Il titolo di credito è un documento necessario per esercitare il diritto letterale ed autônomo che vi è mencionado”.

observando-se apenas a troca da palavra “mencionado”, que no texto do Código Civil foi substituída por “contido”.

Deste pequeno conceito podem ser identificados os três princípios dos títulos de crédito. Através do “*documento necessário*” pode-se aludir ao princípio da cartularidade. Ademais, por “*exercício literal e autônomo do direito*” alude-se aos princípios da literalidade e da autonomia.

De suma importância para a definição da natureza de título de crédito, consideram-se abaixo os três princípios expostos, quais sejam:

- a. *Literalidade*: O conceito de literalidade pode ser facilmente compreendido ao se tomar como base o próprio sentido da palavra “literal”, ou seja, entende-se que a interpretação do título de crédito deve restringir-se ao que está expressamente escrito, de forma rigorosa e clara no documento. Desta forma, o conceito da literalidade diz respeito à descrição do conteúdo e dos limites do direito expressos através do título de crédito. Este conceito tem como justificativa a característica da circulação dos títulos de crédito entre pessoas indeterminadas. Deste modo, o princípio da literalidade é, de fato, uma segurança jurídica através da qual um terceiro destinatário da declaração cartular pode ter certeza de que o direito expresso no título de crédito é válido na medida em que foi apresentado e descrito no documento, nem mais, nem menos. Consiste a literalidade, portanto, na tutela da boa-fé de terceiro, o qual confia no teor do documento.
- b. *Autonomia*: O conceito de autonomia refere-se à existência de um direito autônomo, derivado do direito cartular, o qual passa a existir independentemente do direito originário, este derivado da relação jurídica fundamental que ensejou a emissão do título de crédito. Não obstante a característica referente à liberdade da relação cartular em contraposição à relação fundamental, o conceito de autonomia também se refere à distinção entre a relação composta pelas partes que deram origem à emissão do título de crédito e as novas relações que se originaram através da circulação do mesmo. Uma vez feita esta distinção, entende-se que as defesas relacionadas a assuntos distintos do exposto no título de crédito são irrelevantes para o exercício do direito cartular. A este princípio dá-se o

nome de inoponibilidade das exceções extracartulares, o qual se divide em dois aspectos: (i) a não oposição de exceções individuais decorrentes de convenções cartulares a terceiro de boa-fé; e (ii) a inoponibilidade a *non domini*, ou seja, ao terceiro possuidor atual não pode ser oposta a falta de titularidade de quem lhe transferiu o título.

- c. *Cartularidade*: O princípio da cartularidade é decorrência dos demais princípios expostos acima. Uma vez literal e autônomo, o título de crédito se torna necessário fisicamente para que o direito expresso no mesmo possa ser exercido. O termo cartularidade é proveniente do vocábulo “cártula”, que corresponde ao documento físico, a um pedaço de papel representativo do título de crédito. Assim sendo, o direito representado através do título de crédito só pode ser exercido mediante a apresentação do próprio documento. Referido conceito sofre hoje em dia uma profunda mudança. Visto que a modernização dos meios de comunicação e o advento da internet têm mudando as relações comerciais, é fato que já existem títulos eletrônicos que dispensam a necessidade de papel para sua circulação. Neste sentido, discorrer-se-á mais adiante acerca dos títulos de crédito na era da informática, de maneira a citar dentro deste tema o Conhecimento de Embarque eletrônico.

Desta forma, uma vez expostas as características gerais dos títulos de crédito, devemos tomá-las como fundamento para, seguindo os passos da doutrina clássica, continuar a detalhar mais os conceitos de títulos de crédito e títulos circulatórios<sup>95</sup> a

---

<sup>95</sup>FRONTINI, Paulo Salvador. op. cit.: “É título circulatório toda vasta gama de papéis autônomos, nos quais se consubstanciam obrigações. E estas podem, em sua plenitude, ser transferidas, válida e singelamente, da titularidade de seu portador, para a titularidade de outra pessoa, mediante a transmissão do título. Essa transmissibilidade intitula-se, doutrinariamente, “circulação”. Se é verdade que os títulos de crédito ostentam, em geral, dentre outros, o atributo da circulabilidade, não é menos verdade que outros títulos, que não são de crédito, também têm a prerrogativa de serem circuláveis. Queremos dizer que são documentos, em cuja textura material (a cártula, base física do título) se incorpora uma obrigação, e que podem ser transmitidos pelo seu portador a terceiro, que, recebendo-o, passa a ser o novo titular legítimo dos direitos constantes do documento. E, mais, em nenhum outro documento será necessário fazer qualquer aditamento ou ressalva a respeito, pois a circulação do título, de boa-fé, é condição por si só suficiente para transmitir todos os direitos que nele estão empregados. Em suma, como o direito se impregna no documento, o fenômeno que ocorre não é o da circulação do crédito, mas a circulação do direito, materializado no título.”

fim de se encontrar uma definição mais específica para o Conhecimento de Embarque<sup>96</sup>.

### **5.3.2. O Conhecimento de Embarque como título de crédito representativo de mercadorias próprio**

Conforme ensina Carvalho de Mendonça, os títulos de crédito podem ser classificados quanto ao conteúdo da declaração cartular de duas formas: (i) títulos de crédito propriamente ditos; e (ii) títulos de crédito impropriamente ditos.

Nos títulos de crédito propriamente ditos “*se atesta uma operação de crédito, figurando entre eles os títulos da dívida pública, as letras de câmbio, debêntures, entre outros*”. Já nos títulos de crédito impropriamente ditos, “*ainda que não representem uma operação de crédito, se encontra, a par da sua literalidade e autonomia, id quod quacumque causa debetur*”<sup>97</sup>.

Entende-se a partir do ensinamento de Carvalho de Mendonça, que os títulos de crédito impropriamente ditos dependem diretamente da relação jurídica fundamental que deu causa ao surgimento do título, enquanto que os classificados como propriamente ditos gradativamente se desprendem da causa que lhes deram origem até chegarem a um grau máximo de abstração.

---

<sup>96</sup>Interessante destacar neste momento a discussão travada por Waldirio Bulgarelli em seu livro *Contratos mercantis*, cit., p. 246-249, acerca da natureza jurídica do crédito documentado (“O crédito documentado como título de crédito”). A dialética travada é semelhante a que pretendemos desenvolver nesta Dissertação quanto da definição da natureza jurídica do Conhecimento de Embarque como título de crédito. Em sua obra, Waldirio Bulgarelli define o crédito documentado como “uma promessa formal e certa que contém uma obrigação abstrata de aceitar uma letra de câmbio ou uma promissória tão logo tenha sido dado cumprimento literal a seus termos, deduzindo, assim, que o crédito documentado não pertence à área do direito contratual, mas encontra-se no âmbito dos títulos de crédito”. Segundo Waldirio Bulgarelli “se vem notando, na marcha dos títulos de crédito, uma crescente tendência, senão descaracterizadora dos elementos que compõem o conceito de Vivante, ao menos procurando a atenuação e até o abandono de alguns. Tal fenômeno vem ocorrendo não só no campo dos títulos ditos societários, mas também na construção de outros títulos, tais os representativos de mercadorias, ou ligados a determinadas finalidades, como entre nós os títulos de crédito rural”. E, ainda, finaliza com uma conclusão que pode muito bem ser aplicada a questão da definição da natureza jurídica do Conhecimento de Embarque avultada nesta Dissertação: “A qualificação jurídica das cartas de crédito comerciais como títulos de crédito será talvez o caminho para o desate da infundável questão da sua natureza jurídica e, possivelmente, o melhor meio de se dar certeza e segurança à realização da obrigação nela contida, propiciando sua ampla utilização em inumeros negócios, como de fato já começa a ocorrer”.

<sup>97</sup>CARVALHO DE MENDONÇA, José Xavier. op. cit., v. 6.

No entendimento do Emérito Professor Paulo Salvador Frontini, “*Títulos de Crédito impropriamente ditos, ou títulos representativos, não ocorre nenhuma operação de crédito. Simplesmente, utilizando-se da técnica jurídica elaborada pela doutrina dos títulos de crédito, incorpora-se ao documento um direito sobre a coisa*”<sup>98</sup>.

A classificação quanto ao conteúdo dos títulos de crédito é comumente definida na doutrina em títulos abstratos e causais, relacionando-se diretamente à definição de Carvalho de Mendonça quanto aos títulos de crédito propriamente ditos e impropriamente ditos, respectivamente.

Assim sendo, o título causal é aquele que contém uma intrínseca relação com a relação jurídica fundamental que deu origem à sua existência, enquanto que nos títulos abstratos esta relação é totalmente desvinculada.

Considerando que a relação jurídica fundamental que dá causa ao surgimento do Conhecimento de Embarque, isto é, o contrato de transporte de mercadorias, é estritamente vinculada ao próprio título, daremos destaque à definição de títulos causais.

Para tanto, pertinente se faz a definição do Professor Newton de Lucca sobre o assunto: “*Título causal é aquele no qual o negócio jurídico que lhe deu origem, por força da lei, vincula-se ao título de tal sorte que produz efeitos sobre a sua vida jurídica*”<sup>99</sup>.

A fim de se investigar a natureza cartular do Conhecimento de Embarque, natural seria inserir o Conhecimento de Embarque na definição de títulos causais acima exposta, dado que a relação existente entre a causa da emissão do documento, ou seja, o transporte de mercadorias, é intrinsecamente vinculada ao mesmo. Referida

---

<sup>98</sup>FRONTINI, Paulo Salvador. op. cit.: “Títulos de Crédito impropriamente ditos, ou títulos representativos, não ocorre nenhuma operação de crédito. Simplesmente, utilizando-se da técnica jurídica elaborada pela doutrina dos títulos de crédito, incorpora-se ao documento um direito sobre a coisa. A “coisa” vem a ser um bem móvel corpóreo, geralmente mercadoria – ficam transpostos e incorporados ao título, como ocorre no conhecimento de depósito ou no conhecimento de transporte. Assim, quem tem o documento é o dono da mercadoria descrita no título, porque o título é a mercadoria. E pode vendê-la negociando o título e entregando-o (ou seja, fazendo o título circular). Quem compra o título compra a mercadoria que, juridicamente, está impregnada no papel.”

<sup>99</sup>DE LUCCA, Newton. *Aspectos da teoria geral dos títulos de crédito*, cit., p. 117.



comparação, todavia, não pode ser feita diretamente, pois há na doutrina uma discussão se os títulos causais são, efetivamente, títulos de crédito.

O argumento daqueles que afirmam que os títulos causais não são títulos de crédito baseia-se na premissa de que a possibilidade de se opor exceções relacionadas ao negócio jurídico subjacente fere o princípio da literalidade e da autonomia, e portanto, a natureza de título de crédito.

Referida assertiva encontra diversas críticas no sentido de que a literalidade não pode ser usada como um óbice à utilização das exceções causais uma vez que a literalidade e a causalidade não são fenômenos excludentes, tampouco a autonomia não deixará de existir, pois apenas é limitada nesses casos<sup>100</sup>.

Esclarecida a dúvida sobre se os títulos causais podem ser considerados títulos de crédito, necessário se faz, neste ponto, inserir o Conhecimento de Embarque na classificação de títulos de crédito causais. Para tanto, destaca-se a citação de Ascarelli, segundo o qual:

“são justamente os títulos de crédito causais aqueles em que a prática mercantil se mostra mais fecunda, multiplicando-os continuamente. E, realmente, a criação de títulos de crédito causais que recorre o comércio nacional e internacional, visando facilitar a circulação de mercadoria”<sup>101</sup>.

É indiscutível a constatação de que existe antes mesmo da emissão do título de crédito um negócio jurídico fundamental, qual seja, o transporte de mercadorias, o qual foi cartularmente formalizado através da emissão do Conhecimento de Embarque.

Desta forma, constatada a característica causal do Conhecimento de Embarque, a circulação deste título está atrelada à circulação de sua causa, ou seja, o negócio jurídico fundamental que deu origem à obrigação de transportar as mercadorias no título descritas.

---

<sup>100</sup>DE LUCCA, Newton. *Aspectos da teoria geral dos títulos de crédito*, cit., p. 120.

<sup>101</sup>ASCARELLI, Tullio. op. cit., p. 151.

Esta profunda ligação entre o negócio jurídico fundamental e a emissão do título de crédito acaba por promover a declaração, no próprio título, das vontades acordadas pelas partes no negócio prévio.

Ascarelli define esta situação como negócio declaratório “*realizado justamente para imprimir às relações anteriores a maior segurança, indispensável a circulação do direito*” e “*com referência a relação fundamental, a cuja disciplina ficam, portanto, submetidas as obrigações declaradas*”<sup>102</sup>.

Cabe ressaltar aqui a profunda conexão entre a natureza declaratória do título de crédito causal e sua semelhança à natureza de um documento probatório, sendo a primeira o desenvolvimento lógico da segunda<sup>103</sup>.

A relação entre o negócio jurídico declaratório e a concepção de título de crédito causal foi devidamente relatada por Tullio Ascarelli, segundo o qual:

“os direitos cartulares causais são oriundos de um negócio declaratório. Com efeito, eles contêm referência à causa da relação fundamental, por tal forma que as obrigações declaradas são baseadas sobre uma causa determinada, e portanto, subordinadas a existência desta e às normas que dela derivam.”<sup>104</sup>

Considerado o ensinamento de Ascarelli, importante se faz notar, neste ponto, uma aproximação entre a natureza de título de crédito causal e a natureza contratual do Conhecimento de Embarque.

Estas semelhanças dão ênfase à tese defendida neste estudo de que o Conhecimento de Embarque possui natureza ternária, dentre elas a natureza de recibo, já discutida no item 5.1 deste capítulo, e natureza contratual, como exposta no item 5.2.

A causalidade do Conhecimento de Embarque é evidente, de forma que o negócio jurídico fundamental é consubstanciado pelo contrato de transporte de mercadorias. Não se pode olvidar que uma das funções primordiais do Conhecimento de Embarque é a representação das mercadorias transportadas.

---

<sup>102</sup>ASCARELLI, Tullio. op. cit., p. 166.

<sup>103</sup>Id. loc., cit.

<sup>104</sup>Id. Ibid., p. 167.

A prática do comércio internacional mostra que a posse do Conhecimento de Embarque equivale à posse das mercadorias por ele representadas e a transferência do mesmo tem o mesmo efeito do que a entrega da própria mercadoria<sup>105</sup>.

Desta forma, visto que o Conhecimento de Embarque é título de crédito que atribui ao possuidor não apenas um direito de crédito, qual seja, a entrega das mercadorias transportadas, mas também um direito real sobre as mesmas, conclui-se que o Conhecimento de Embarque é título de crédito representativo de mercadorias, conforme os termos do artigo 894 do Código Civil:

“O portador de título representativo de mercadoria tem o direito de transferi-lo, de conformidade com as normas que regulam a sua circulação, ou de receber aquela independentemente de quaisquer formalidades, além da entrega do título devidamente quitado.”

A construção de uma definição teórica sobre os títulos representativos de mercadorias foi formulada por José Alberto Clemente Júnior:

“Título representativo de mercadorias *lato sensu* (ou relativo a mercadorias) é o documento dispositivo que formaliza um negócio declaratório, pelo qual o possuidor de um bem móvel, determinado ou determinável pelas informações nele contidas, outorga a outrem um direito real de posse ou de garantia sobre referido bem, transmissível pela circulação do próprio documento.<sup>106</sup>”

Dentro da própria definição de títulos de crédito representativos de mercadoria há uma subdivisão entre próprios e impróprios. São títulos de crédito representativos de mercadoria próprios aqueles que representam uma mercadoria e a circulação do título equivale à circulação da mesma. Já os títulos de crédito representativos de mercadoria impróprios são aqueles que constituem um vínculo real sobre a mercadoria, mas não a representam.

---

<sup>105</sup>“By mercantile custom, possession of the bill is in many respects equivalent to possession of the goods and the transfer of the bill of lading has normally the same effect as the delivery of the goods themselves. This is why it is referred to as documents of title.” - D’ARCY, Leo; MURRAY, Carole; CLEAVE, Barbara. op. cit., p. 289.

<sup>106</sup>CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. op. cit., p. 112.

O Conhecimento de Embarque: (i) formaliza o negócio declaratório, que é o contrato de transporte; (ii) representa mercadorias em circulação; e (iii) outorga um direito real de posse sobre as mercadorias. Desta maneira, deve-se classificá-lo como título de crédito representativo de mercadoria próprio.

Após a classificação do Conhecimento de Embarque como título de crédito representativo de mercadorias próprio, cabe fazer uma breve análise de algumas normas que tratam a respeito da natureza jurídica cartular do Conhecimento de Embarque.

O Código Comercial brasileiro enfatiza a característica cartular do Conhecimento de Embarque, conforme relatam as pertinentes palavras de José Alberto Clemente Júnior sobre o assunto, destacadas a seguir:

“O Código Comercial marcou o início da influência do Código Comercial francês sobre o direito brasileiro, e caracterizou o conhecimento de embarque como título de crédito, de acordo com o disposto no seu art. 589, que estabelece a indispensabilidade do título para o exercício do direito mencionado, o que, em conjunto com a equiparação às cambiais decorrente da autorização da adoção da cláusula à ordem, é mais do que suficiente para que sejam acolhidos no âmbito do Direito Cartular<sup>107</sup>.”

Ademais, a Lei 19.473 de 10 de dezembro de 1930, classifica expressamente, em seu artigo 1º, o Conhecimento de Embarque como título à ordem.

Consideram-se ainda, conforme exposto no acórdão abaixo, os indícios de que a jurisprudência brasileira aceita a tese de que o Conhecimento de Embarque é título transferível e negociável por endosso:

"CONHECIMENTO DE EMBARQUE - Validade e eficácia - Para todos os efeitos dos conhecimentos expedidos pela companhia transportadora. Cláusulas: 'recebida para embarque' (*received for shipment*) e 'recebido a bordo' (*shipped on board*). A lei brasileira exige a declaração de estar a mercadoria recebida a bordo. Só o conhecimento da mercadoria recebida a bordo. Só o conhecimento

---

<sup>107</sup>CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. op. cit., p. 178.

da mercadoria embarcada goza do privilégio de título transferível e negociável por endosso."<sup>108</sup>

Por fim, conclui-se que o Conhecimento de Embarque emitido com cláusula “à ordem” é um título de crédito representativo de mercadorias próprio expressamente regulamentado pelo ordenamento jurídico brasileiro.

#### **5.4. O Conhecimento de Embarque como garantia de operações de financiamento bancário internacionais**

Desde a introdução a esta Dissertação, foi mencionada uma característica marcante que o Conhecimento de Embarque adquiriu nos tempos modernos: a função de garantia (também nos países de *common law* denominada *collateral*) a operações de financiamento bancário internacionais.

Os Bancos são uma importante fonte de recursos para o financiamento de atividades produtivas e quanto maiores as garantias outorgadas ao credor, maiores serão as linhas de crédito disponibilizadas às empresas.

Neste sentido, países com uma atividade agrícola desenvolvida, como o Brasil, podem se beneficiar de recursos estrangeiros caso disponibilizem um arcabouço jurídico e instrumentos de crédito adequados para assegurar aos financiadores o cumprimento das obrigações e o adimplemento da linha de financiamento.

O Banco Central do Brasil, com o intuito de incentivar as exportações de produtos brasileiros já há algum tempo regulamentou a operação de Pré-Pagamento à Exportação, por meio da qual credores estrangeiros recebem incentivos fiscais ao receber os valores adiantados aos credores nacionais para o desenvolvimento de atividades cujo produto destina-se à exportação.

A abertura do financiamento da atividade produtiva nacional ao capital estrangeiro traz grandes vantagens ao desenvolvimento da nossa economia, todavia,

---

<sup>108</sup>Ministro Orosimbo Nonato em acórdão do Supremo Tribunal Federal.

os Bancos estrangeiros são muito exigentes quanto à constituição das garantias que darão segurança à operação. Há algum tempo o termo “*Secured Transactions*” ganhou destaque e serve para designar as operações que possuem um lastro, uma garantia.

Enquanto o produto financiado encontra-se em território nacional, a lei brasileira é preponderante e as garantias sobre estes produtos serão constituídas com base nos institutos conhecidos por nosso ordenamento jurídico, tais quais os contratos de penhor, hipoteca, alienação fiduciária, dentre outras garantias reais e fidejussórias que asseguram os negócios jurídicos brasileiros.

A problemática começa a surgir quando o produto financiado é colocado dentro do navio para a exportação: (i) Qual instituto jurídico aplicar para garantir que o produto, mesmo em trânsito pelo mar, continue em garantia ao credor? (ii) De que forma apoderar-se das mercadorias embarcadas caso o devedor se torne inadimplente?

É neste ponto que o Conhecimento de Embarque desponta como instrumento capaz de solucionar esta problemática. O Conhecimento de Embarque associado a uma Letra de Crédito se tornou um dos principais instrumentos para o financiamento do comércio internacional. O valor do Conhecimento está na combinação de sua característica de título de crédito representativo de mercadorias, com as quais os credores podem contar<sup>109</sup>.

Ora, se o Conhecimento é título representativo de mercadorias, pode-se utilizá-lo como garantia de operações que financiam produtos transportados pelo mar, bastando emití-lo à ordem do credor e, caso haja inadimplimento por parte do devedor, endossá-lo a quem convier ao credor para auferir os valores devidos.

A Câmara do Comércio Internacional descreveu no artigo 23 (a) (ii) (1993) da RUU (*UCP - Uniform Customs and Practice*) que: “*Conhecimentos de Embarque são garantias para financiamentos Bancários de operações do comércio internacional,*

---

<sup>109</sup>DUBOVEC, Marek. The problems and possibilities for using electronic bills of lading as collateral. *Arizona Journal of International & Comparative Law*, v. 23, n. 2, 2006: “They Will buy, pay, or extend credit if the bill satisfies the lender that he would have access to the goods represented by the Bill of lading in the case of the borrower’s default”” One of the legal functions of transport documents in transactions financed by the documentary letter of credit, particularly of a negotiable Bill of lading, is to provide collateral for Banks. The negotiable Bill of lading, along with letter of credit, has been developed as the prime means for financing international commercial transactions. The practical value of the Bill of lading lies in the customary combination of its negotiable character and its function as a document of title upon which Banks may rely.”

*pois indicam que os bens foram embarcados no navio*”<sup>110</sup>.

Os Bancos ou qualquer outro Investidor Institucional irão oferecer uma linha de financiamento caso o credor tenha certeza de que ele terá acesso à mercadoria, representada pelo Conhecimento, caso o devedor esteja inadimplente. Isto posto, o comércio internacional, por meio de suas regras costumeiras ou até mesmo positivadas e editadas pela Câmara do Comércio Internacional já reconhece o Conhecimento de Embarque como garantia às operações de financiamento.

### **5.5. Da natureza tributária do Conhecimento de Embarque**

Muito embora o escopo da análise do Conhecimento de Embarque nesta Dissertação enfatize a questão comercialista do documento, é interessante mencionar brevemente a característica tributária que este instrumento adquiriu no Brasil.

Frisa-se, novamente, que não há intenção de aprofundar-se na análise tributária do Conhecimento de Embarque, porém, no intuito de entender o instrumento sob uma ótica pátria, faz-se necessário apontar esta característica fiscal e as respectivas normas que institucionalizam o Conhecimento de Embarque como documento de controle e fato gerador para tributação de operações de comércio exterior.

Há informações de que em 2010, a arrecadação do AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante) atingiu seu pico de R\$ 1,6 bilhão enquanto as aplicações do FMM (Fundo da Marinha Mercante) se limitaram a R\$ 975 milhões<sup>111</sup>.

Veamos a seguir algumas das regras tributárias aplicáveis aos conhecimentos de transporte:

---

<sup>110</sup>INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, ICC, Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, art. 23 (a) (ii) (1993): “*Shipped bills of lading are credible collateral for Banks financing an international commercial transaction because they indicate that the goods have been loaded on board the vessel*”.

<sup>111</sup>Dados extraídos do Relatório de Gestão da Secretaria de fomento para ações de transporte do Ministério dos Transportes. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Secretaria de Fomento para Ações de Transportes. Relatório de gestão. Disponível em: <[www.transportes.gov.br/public/arquivo/arq1309287662.pdf](http://www.transportes.gov.br/public/arquivo/arq1309287662.pdf)>.

- (i) Lei n. 10.893, de 13 de julho de 2004, dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências, com destaque para o artigo 13, segundo o qual “*o contribuinte deverá manter em arquivo, pelo prazo de 5 (cinco) anos, contado da data do efetivo descarregamento da embarcação, os conhecimentos de embarque e demais documentos pertinentes ao transporte para apresentação à fiscalização, quando solicitados*”.
- (ii) Regulamento Aduaneiro (Decreto n. 6.759 de 5 de fevereiro de 2009), que regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior, com destaque para os artigos 554 a 556, a seguir evidenciados:

*“Art. 554. O conhecimento de carga original, ou documento de efeito equivalente, constitui prova de posse ou de propriedade da mercadoria (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 46, caput, com a redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.472, de 1988, art. 2º).*

*Parágrafo único. A Secretaria da Receita Federal do Brasil poderá dispor sobre hipóteses de não-exigência do conhecimento de carga para instrução da declaração de importação.*

*Art. 555. A cada conhecimento de carga deverá corresponder uma única declaração de importação, salvo exceções estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.*

*Art. 556. Os requisitos formais e intrínsecos, a transmissibilidade e outros aspectos atinentes aos conhecimentos de carga devem regular-se pelos dispositivos da legislação comercial e civil, sem prejuízo da aplicação das normas tributárias quanto aos respectivos efeitos fiscais.”*

Na mesma esteira do entendimento destacado em alguns capítulos acima, de que os conhecimentos de transporte adquiriram, no Brasil, uma importância tributária superior às suas funções jurídicas comercialistas, vislumbra-se que a cobrança brasileira dos impostos vinculados aos conhecimentos de transporte é extramente eficaz.

Nesta seara, o Brasil já possui até mesmo um sistema muito moderno de emissão e controle de conhecimentos de transporte eletrônico. O Decreto nº 1.970, de 2 de junho de 2009 obriga os transportadores a utilizar o Conhecimento de Transporte



Eletrônico (CT-e) em substituição à sistemática atual de documentação fiscal da prestação do serviço. A validade jurídica do CT-e é garantida pela assinatura digital do emitente e o documento eletrônico é transmitido instantaneamente para a Secretaria da Fazenda, permitindo um controle eletrônico destas operações pelo fisco.

## **6. PERSPECTIVAS FUTURAS E TÍTULOS ALTERNATIVOS**

No decorrer desta Dissertação, tem-se demonstrado as três naturezas jurídicas do Conhecimento de Embarque, tais sejam, recibo de depósito, contrato de transporte e título de crédito. Conforme descrito anteriormente, o Conhecimento de Embarque nasceu com a função de provar que as mercadorias embarcadas foram transportadas devidamente, além de identificar os destinatários que terão direito sobre as mesmas mercadorias.

Com o passar do tempo, a necessidade prática de se dispor de mercadorias em uma velocidade cada vez mais rápida, muitas vezes com a mercadoria ainda em trânsito, levou o Conhecimento de Embarque a adquirir uma característica de título de crédito, função esta expressamente regulamentada pelo ordenamento jurídico brasileiro segundo a Lei 19.473 de 10 de dezembro de 1930.

A função de título de crédito incorporada ao Conhecimento de Embarque ampliou formidavelmente a velocidade das negociações comerciais, principalmente as internacionais, ao permitir que se negociassem mercadorias ainda em trânsito, antes mesmo que chegassem ao seu destinatário final.

A cada dia surgem novas descobertas e melhorias nos mais variados assuntos e ciências que nossa inteligência é capaz de desenvolver. Desta forma, os conceitos descritos nesta obra estão sujeitos a constantes alterações em virtude do desenvolvimento de novas teorias e tecnologias.

Neste sentido, a criação de novos meios de comunicação via satélite e os mais modernos meios de comunicação via internet possibilitaram a comunicação imediata com qualquer pessoa em qualquer lugar do planeta.

Esta revolução tecnológica consolidou o fenômeno da globalização, de maneira que hoje em dia diferentes culturas e longas distâncias não são mais um óbice para uma negociação comercial. Pelo contrário, os aspectos culturais tendem a se uniformizar, assim como a linguagem negocial se padroniza de maneira a facilitar a negociação entre comerciantes que falam línguas diferentes.

Dentre as mudanças provocadas por estas inovações tecnológicas, as transações eletrônicas via internet, especificamente, têm trazido novas características às relações jurídicas, o que exige uma adaptação de conceitos jurídicos pré-estabelecidos para que estes possam ser adaptados à nova realidade fática.

Diariamente, através da internet e em uma velocidade surpreendente, inúmeros contratos são fechados, transações bancárias são feitas, financiamentos são efetuados com a emissão de garantias dentre as quais os títulos de crédito, além de haver o constante monitoramento das obrigações pactuadas entre as partes contratantes<sup>112</sup>.

Referidas transações são muitas vezes feitas sem um respaldo jurídico devido, pois nem mesmo há institutos jurídicos adequados para dar apoio a relações comerciais tão modernas.

A prática, neste caso, se antecipa ao Direito. Destarte, a busca por novos institutos jurídicos ou até mesmo a reformulação e adaptação de institutos antigos que garantam juridicamente as novas relações comerciais é mandatória.

### **6.1. O conceito de cartularidade e o título eletrônico**

Atualmente, é comum que se emitam garantias eletrônicas para assegurar relações comerciais complexas. Dentre os tipos de garantia utilizados estão os títulos de crédito, instituto jurídico que merece devida atenção no que corresponde à adaptação de seus princípios para a utilização no meio eletrônico<sup>113</sup>.

---

<sup>112</sup>LECLERCQ, Pierre; GERARD, Yves. A evolução do direito dos títulos de crédito sob a influência da informática. *Jurisprudência Brasileira: cível e comércio*, Curitiba, n.157, p. 41, 1990: “A influência da informática na evolução do direito é considerada geralmente mais marcante em matéria bancária do que em qualquer outra.”

<sup>113</sup>FRONTINI, Paulo Salvador. op. cit.: “Em especial, qual o futuro dos títulos de crédito, enquanto – invocando a clássica definição de Vivante – documento necessário ao exercício do literal e autônomo nele mencionado? Afinal, obrigações cambiais importantíssimas, como o endosso e o aval, devem constar de declarações apostas fisicamente sobre o título de crédito. E mais: a força processual peculiaríssima, de que dotados os títulos de crédito, por uma legislação que os considera títulos executivos extrajudiciais (CPR, art. 585), não pode prescindir da figura física do título. Impõe ao credor juntá-la de plano ao processo de execução, eis que a cártula é o título em que funda a execução (CPC, art. 614, inc. I). Que prognósticos podem ser feitos a partir dessa crescente desmaterialização?”

No âmbito da discussão acerca da modernização dos meios de comunicação e da emissão de garantias eletrônicas, deve-se destacar a polêmica correspondente a utilização cada vez menor de documentos físicos, como papel, para a realização de negócios jurídicos<sup>114</sup>.

Um dos princípios dos títulos de crédito é a cartularidade. Recorda-se que o próprio termo “cartular” nos remete à ideia de papel, logo, segundo este princípio, o exercício do direito mencionado no título só será possível com a apresentação física do documento.

Questiona-se de que modo ficaria o princípio da cartularidade frente aos novos títulos eletrônicos, visto que hoje em dia nem mesmo papel é necessário para a emissão e transferência de títulos de crédito<sup>115</sup>.

Os títulos eletrônicos não deveriam ser classificados como títulos de crédito por ferirem o princípio da cartularidade ou será, então, que o referido princípio deveria ser adaptado para a nova realidade de maneira a trazer segurança às relações jurídicas baseadas nestes títulos?<sup>116</sup>

---

<sup>114</sup>PECK, Patrícia. *Direito digital*. São Paulo: Saraiva, 2002: “Uma característica própria da sociedade digital é a crescente tendência de diminuição do uso de documentos físicos na realização de contratos, propostas e mesmo divulgação de obras, implicando a modificação de uma característica básica que se tornou comum em nosso modelo de obrigações: o uso do papel. A problemática da substituição do papel, no entanto, é mais cultural que jurídica, uma vez que nosso Código Civil prevê contratos orais e determina que a manifestação de vontade pode ser expressa por qualquer meio.”

<sup>115</sup>DE LUCCA, Newton. Títulos e contratos eletrônicos. In: DE LUCCA, Newton; SIMÃO FILHO, Adalberto (Coords). *Direito & internet: aspectos jurídicos relevantes*. São Paulo: Edipro, 2000: “A palavra “documento” deriva do latim *documentu* e designa qualquer base de conhecimento, fixada materialmente e disposta de maneira que se possa utilizar para consulta, estudo, prova etc. Juridicamente, como se sabe, o documento situa-se numa relação permanente com o instituto da prova, podendo ser definido, de forma simplificada, ora como um “*meio real de representação gráfica do fato*”, ora como “*toda representação material destinada a reproduzir determinada manifestação do pensamento*” ou, em conceito mais pormenorizado, “*objeto corpóreo, produto da atividade humana da qual conserva os traços, o qual, por intermédio da percepção dos sinais sobre ele impressos, ou das luzes ou sons que possa fornecer, é capaz de representar, de modo permanente, a quem observa, um fato exterior a esse documento*”. Pode-se concluir, em princípio, que não existe, na verdade, diferença ontológica entre a noção tradicional de documento e a nova noção de documentos eletrônicos. Estes últimos, com efeito, também serão o meio real de representação de um fato, não o sendo, porém, de forma gráfica. A diferença residirá, portanto, tão-somente no suporte do meio real utilizado, não mais representado pelo papel e sim por disquetes, disco rígido, fitas ou discos magnéticos.”

<sup>116</sup>A questão acerca da mitigação do princípio da cartularidade no que diz respeito a atual realidade dos títulos eletrônicos é tema de discussão também na doutrina estrangeira. Vejamos a opinião de Marek Dubovec em artigo denominado *The problems and possibilities for using electronic bills of lading as collateral*, cit., p. 437: “*Many efforts have been made to bring into existence negotiable electronic bills of lading that would replicate all the functions of their paper counterparts and that would be acceptable for traders, bankers, secured lenders, carriers and freight forwarders. The main obstacles in the utilization of paperless bills of lading and other transportation documents include the law’s insistence on paper based*

Precede ao surgimento dos títulos eletrônicos a letra de câmbio francesa, a qual era emitida através da utilização de papel pelo comerciante mas ao ser enviada ao Banco toda a sua circulação e transferência era feita através de dados magnéticos. Na Alemanha também ocorria a transferência por meios magnéticos.

No Brasil, a utilização de meios magnéticos passou a ser aplicada nas duplicatas. Desta forma, começa a surgir um descompasso entre a utilização prática, por via magnética, e o princípio da cartularidade, o qual exigia o meio físico. Ademais, conforme preceituado em lei, depois de emitida a duplicata pelo comerciante ela deverá ser remetida para o aceite do devedor<sup>117</sup>.

O que ocorre é que os comerciantes passaram a descumprir o preceito legal de enviar a duplicata para aceite do devedor e passaram a enviá-la diretamente ao banco, juntamente com os dados dos clientes via eletrônica, deixando assim de utilizar a duplicata em papel<sup>118</sup>. Estes são alguns dos exemplos em que a prática se adiantou ao Direito, desrespeitando muitas vezes normas concretas em nome da agilidade proporcionada pelos novos meios de transmissão de dados.

Considerando que seria um risco extremamente alto e inviável a ausência de uma tutela jurisdicional em relação aos títulos negociados eletronicamente em virtude da aplicação literal do princípio da cartularidade, necessário se faz adaptar este conceito à realidade atual. Para tanto, devem ser analisados os princípios mais básicos do Direito, assim como a legislação em vigor pertinente ao assunto para se poder chegar a um conceito mais condizente com os dias atuais.

---

*documentation, written signatures, and obsolete transport and secure transaction laws. Many barriers to paperless trading exist because of the divergent documentary practices of carriers, bankers and shippers. In an electronic environment, the challenge is to preserve the marketability of electronic records that replicate paper data, in particular by securing their authentic, unique, and confidential nature so as not to diminish confidence in the electronic system."*

<sup>117</sup>FRONTINI, Paulo Salvador. op. cit. p. 61: "A Letra de Câmbio jamais vingou entre nós. Surgida, com o feitiço atual, em 1908, "não foi bem recebida pelo comércio brasileiro", como lembra Carvalho de Mendonça. A imprensa apreciou a nova lei com acrimônia – são palavras do Mestre – e cogitou-se de suspender sua execução (Tratado, V, 2ª parte, n. 553). Pelas notórias vicissitudes decorrentes de largos obstáculos: praças distantes, serviço postal precário, rede bancária inexistente, e sobretudo, por força de um traço cultural muito significativo no comércio nacional, esse título de crédito, ao mesmo tempo que se firmava como sólido instituto jurídico, sobre o qual se erigiam todas as demais figuras cambiais, nunca se difundiu em sua aplicação prática. Não suplantou o uso tradicional dos créditos mercantis, assinados pelos comerciantes, nem ao uso da segunda via da fatura, assinada pelo devedor, prática de que, afinal, se originou a duplicata mercantil".

<sup>118</sup>PENTEADO, Mauro Rodrigues. Reflexões sobre os títulos de crédito eletrônicos em face do novo Código Civil. In: ALVIM, Arruda; CÉSAR, Joaquim Portes de Cerqueira; ROSAS, Roberto (Coords.). *Aspectos controversos do novo Código Civil: escritos em homenagem ao Ministro José Carlos Moreira Alves*. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2003. p. 367-368.

Primeiramente, cabe resgatar o significado da palavra “documento”, o qual é base para a aplicação do princípio da cartularidade. Documento é o registro físico de um pensamento, capaz de provar a sua origem e autenticidade. Segundo definição do dicionário Aurélio:

“Documento é qualquer base de pensamento, fixada materialmente e disposta de maneira que se possa utilizar para consulta, estudo, prova, etc. Escritura destinada a comprovar um fato, declaração escrita, revestida de forma padronizada, sobre fatos ou acontecimentos de natureza jurídica.”<sup>119</sup>

Outrossim, registro físico não é feito só em papel, mas em qualquer meio capaz de materializar o pensamento. Através deste sentido, entende-se que a tela do computador também é meio eficaz – físico – de se registrar o pensamento, e portanto não fere o princípio da cartularidade<sup>120</sup>.

Superada a questão acerca do conflito entre a existência dos títulos eletrônicos e o princípio da cartularidade, resta saber se referidos títulos respeitam os requisitos fundamentais de validade dos títulos de crédito expostos em lei. Além do mais, deve-se investigar se há modo seguro de autenticação e de assinatura do documento.

O Código Civil de 2002, em seu artigo 889 elenca os requisitos fundamentais de validade dos títulos de crédito e mais adiante, no § 3º do mesmo artigo permite que os títulos de crédito possam ser emitidos a partir de caracteres criados em computador:

“Artigo 889: Deve o título de crédito conter a data da emissão, a indicação precisa dos direitos que confere, e a assinatura do emitente.

§ 3º O título poderá ser emitido a partir dos caracteres criados em computador ou meio técnico equivalente e que constem da

---

<sup>119</sup> FERREIRA, Sérgio Buarque de Holanda. *Novo dicionário da língua portuguesa*. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

<sup>120</sup> “Também não é verdade que apenas os suportes escritos tenham verdadeira existência física, porque, como tudo que faz parte do mundo real, também os registros eletrônicos ou magnéticos têm uma existência baseada em um suporte físico – que pode ser o “hard-drive” do computador, ou uma fita de vídeo, ou qualquer mídia equivalente”. CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. op. cit., p. 35.

escrituração do emitente, observados os requisitos mínimos previstos neste artigo.”

Depreende-se do texto legal acima que os requisitos mínimos para a existência de um título de crédito eletrônico, os quais, por previsão legal, devem corresponder aos requisitos de existência de um título de crédito são: (i) a data de emissão; (ii) indicação dos direitos que o título confere; e (iii) assinatura do emitente.

Dentre os requisitos descritos, constata-se que não há dificuldades técnicas em se cumprir os dois primeiros no que corresponde à emissão de um título de crédito eletrônico. Uma eventual dificuldade seria encontrada na necessidade de assinatura do título por parte do emitente. A assinatura é essencial para possibilitar a identificação do emitente do título e assegurar a autenticidade do mesmo.

A autenticidade dos atos praticados por via eletrônica é tema de extrema relevância para o desenvolvimento das relações jurídicas neste meio, seja para assegurar as relações comerciais ou para evitar e punir eventuais delitos.

O desenvolvimento tecnológico, todavia, não deixou para trás a necessidade cada vez maior de se identificar os autores de atos praticados no mundo virtual. Já existem maneiras eficazes e seguras de se identificar eletronicamente os referidos autores, como por exemplo, através de senhas eletrônicas e assinaturas digitais.

No âmbito legislativo, a Medida Provisória 2200-2/01 encarregou-se de normatizar a criação do sistema de chaves públicas, através das quais se comprova, por meios técnicos, a autoria e autenticidade de atos praticados eletronicamente<sup>121</sup>, de modo a garantir a segurança, validade e eficácia jurídica dos mesmos atos. A seguir, destacam-se, para análise, os artigos 1º e 10, § 2º, da Medida Provisória 2200-2/01:

“Artigo 1º: Fica instituída a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil, para garantir a autenticidade, a integridade e a validade jurídica de documentos em forma eletrônica, das aplicações de suporte e das aplicações habilitadas que utilizem certificados digitais, bem como a realização de transações eletrônicas seguras.”

---

<sup>121</sup>SHIMURA, Sérgio. *Título executivo*. 2. ed. São Paulo: Ed. Método, 2005. p. 465-466.

“Artigo 10: Consideram-se documentos públicos ou particulares, para todos os fins legais, os documentos eletrônicos de que trata esta Medida Provisória.(...)”

§ 2º O disposto nesta Medida Provisória não obsta a utilização de outro meio de comprovação da autoria e integridade de documentos em forma eletrônica, inclusive os que utilizem certificados não emitidos pela ICP-Brasil, desde que admitido pelas partes como válido ou aceito pela pessoa a quem for oposto o documento.”

Assim, após a análise concomitante dos artigos 1º e 10, § 2º, da Medida Provisória 2200-2/01, pode-se constatar que há meios eficazes de validação de documentos eletrônicos, os quais são considerados, se seguidas todas as exigências expostas, documentos públicos ou particulares, para todos os fins legais.

Segundo a opinião de Fábio Ulhoa Coelho, em recente obra na qual sugere uma “minuta” de código comercial, com o intuito de dar início ao debate de elaboração de nova codificação específica para a disciplina da organização e exploração da empresa, é citada expressamente a possibilidade de emissão de um título de crédito eletrônico. Interessante notar também que nesta minuta de novo código comercial, não há menção ao princípio da cartularidade dos títulos de crédito<sup>122</sup>.

---

<sup>122</sup>COELHO, Fábio Ulhoa. *O futuro do direito comercial*. São Paulo: Saraiva, 2011, em sugestão de minuta para um novo Código Comercial Brasileiro:

Livro II - Dos títulos de Crédito

Art. 720. Título de Crédito é o documento, cartular **ou eletrônico**, que contém a cláusula cambial.

Art. 721. Pela cláusula cambial, o devedor de um título de crédito manifesta a concordância com a circulação do documento sob a regência dos seguintes princípios:

I – literalidade; e

II- autonomia das obrigações cambiais.

Art. 722. Pelo princípio da literalidade, não produzem efeitos perante o credor do título de crédito quaisquer declarações não constantes do documento cartular ou eletrônico.

Art. 723. Pelo princípio da autonomia das obrigações cambiais, são inoponíveis aos terceiros de boa-fé exceções pessoais que o devedor do título de crédito eventualmente titule contra outros obrigados.

Art. 724. O título de crédito criado por lei é título executivo extrajudicial.

Art. 725. Nas omissões da lei especial, aplicam-se às ordens de pagamento as normas da letra de câmbio e às promessas de pagamento as da nota promissória, contidas neste Livro.

Seção II – Dos suportes

Art. 726. O título de crédito pode ter suporte cartular **ou eletrônico**.

Art. 727. O título de crédito emitido em um suporte pode ser transposto para outro.

§1º Enquanto circular no suporte para o qual foi transposto, o suporte originário ficará sob a custódia de pessoa identificada e serão ineficazes eventuais declarações nele registradas após a transposição.

§ 2º O título de crédito poderá retornar ao suporte originário, cessando a eficácia daquele para o qual havia sido transposto.

§3º Em caso de negociação em mercado de balcão organizado, a transposição de suportes e retorno ao suporte originário obedecem à disciplina do respectivo regulamento.



### **6.1.1. O Princípio da Equivalência Funcional dos suportes (ou Princípio da não discriminação)**

A discussão acerca dos títulos de crédito eletrônicos passa pela análise do Princípio da Equivalência Funcional dos suportes, proposta pela UNCITRAL (Comissão das Nações Unidas para o Direito Mercantil Internacional) em Lei-modelo proposta para o comércio eletrônico.

Conforme o artigo 5º da Lei-Modelo para o Comércio Eletrônico *“não se negarão efeitos jurídicos, validade ou executividade à informação tão-somente pelo fato de se encontrar na forma de mensagem de dados”*.

Este princípio reside na ideia de que o meio eletrônico pode cumprir com as mesmas funções do que o papel. Da mesma forma que durante milênios, antes da invenção do papel, os humanos recorreram a outros suportes para transmitir suas intenções e se comunicarem, como desenhos em pedras, argilas, dentre outros, o meio eletrônico é um suporte eficaz que pode substituir as informações contidas em um papel e ainda manter a mesma eficácia jurídica.

O documento eletrônico, da mesma forma que o papel, permite: (i) a leitura do documento por todas as partes; (ii) que seja armazenado por um longo período sem degradação; (iii) a fácil reprodução na quantidade necessária; (iv) a autenticação por meios eletrônicos que equivalem a uma assinatura em papel; (v) seja utilizado como documento probatório em juízo; (vi) dentre outras características que não trazem prejuízo à utilização de documentos por suporte eletrônico em detrimento do papel.

Tanto o documento em suporte eletrônico ou em papel possui as seguintes funções: (i) Acessibilidade; (ii) Integridade; (iii) Reproduzibilidade; (iv) Autenticação por assinatura; e (v) Função Probatória<sup>123</sup>.

---

Art. 728. Desde que certificadas as assinaturas no âmbito da Infraestrutura de Chaves Públicas brasileira (ICP-Brasil), nenhum título de crédito pode ter sua validade, eficácia ou executividade recusada em juízo tão somente por ter sido elaborado e mantido em meio eletrônico.

Art. 729. Os suportes do título de crédito sujeitam-se aos preceitos da lei especial que o tiver criado.

Art. 730. Na circulação e cobrança do título de crédito de suporte exclusivamente cartular, a posse do documento é condição para o exercício do direito nele mencionado.

<sup>123</sup>COELHO, Fábio Ulhoa. op. cit., em sugestão de minuta para um novo Código Comercial Brasileiro: “Em diversas passagens, a “minuta” se refere ao suporte eletrônico de negócios jurídicos,

Constatada a possibilidade de emissão de títulos de crédito eletrônicos de uma forma segura, podemos citar como exemplos de títulos eletrônicos atuais as ações escriturais, além dos warrants agropecuários e conhecimentos de depósito agropecuários criados pela Lei 11.076, de 30 de dezembro de 2004, cujas emissões devem ser feitas em papel e posteriormente levadas a registro em uma instituição custodiante, a partir de quando estarão aptos a circularem eletronicamente e negociados em mercados de balcão<sup>124</sup>.

A partir de todas as considerações tecidas acerca da existência e validade dos títulos de crédito eletrônicos e após se ter discorrido sobre a questão da cartularidade em face aos novos meios de transmissão de dados e circulação de informações, resta concluir que atualmente o princípio da cartularidade não é um óbice à emissão de títulos de crédito eletrônicos, de maneira que já se encontram no ordenamento jurídico brasileiro diversas leis que tratam a respeito da emissão e circulação destes títulos.

## **6.2. A experiência estrangeira com o Conhecimento de Embarque eletrônico: O sistema SEADOCS**

O primeiro sistema para administração de um Conhecimento de Embarque eletrônico foi o SEADOCS, o qual se utilizava de um registro central no qual os originais em papel do Conhecimento de Embarque eram depositados. Este sistema foi criado para conciliar a existência da documentação tradicional em papel e da eletrônica. O registro era operado pelo Chase Manhattan Bank, pelo qual todas as partes da operação se comunicavam e negociavam o documento após seu registro eletrônico. Este sistema não era um sistema totalmente automatizado considerando

---

instrumentalizando atos societários, títulos de crédito, escrituração mercantil e contratos. Essas referências ecoam o princípio da equivalência funcional dos suportes, ou seja, a constatação de que o meio eletrônico pode oferecer a mesma medida de segurança jurídica que o papel. A equivalência funcional, contudo, na concepção que norteou a “minuta”, depende de as assinaturas dos sujeitos de direito serem certificadas no âmbito Infraestrutura de Chaves Públicas brasileira (ICP-Brasil), com o emprego de tecnologia associada à criptografia assimétrica.”

<sup>124</sup>“No país, acatam registro do CDA e WA a Cetip S.A. – Balcão Organizado de Ativos e Derivativos, que também dispõe de ambiente para negociação desses títulos, e a BM&FBovespa – Bolsa de Valores, mercadorias & Futuros, sempre com a intermediação de uma instituição financeira registradora/custodiante.” ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS INSTITUIÇÕES DO MERCADO FINANCEIRO. Balcão Organizado de Ativos e Derivativos. *Títulos do Agronegócio*: CDA e WA: Certificado de Depósito Agropecuário e *Warrant* Agropecuário. Rio de Janeiro: ANDIMA; CETIP, 2009.

que o banco se comunicava com os usuários por telex após receber a via original em papel do Conhecimento de Embarque.

O sistema SEADOCS não foi para frente por alguns motivos, quais seguem: (i) os comerciantes não gostavam de registrar suas operações em um registro central pois os sujeitavam a inspeções pelas autoridades e outros expunham os dados da operação a outros competidores; (ii) os compradores finais da mercadoria resistiam em adquirir Conhecimentos de Embarque provenientes deste registro; (iii) os bancos estavam desconfortáveis com o fato de um de seus competidores terem acesso ao registro da operação; (iv) a responsabilidade dos participantes não estava definida, portanto o seguro de registro das operações era muito custoso; e (v) não havia nenhuma previsão para a transferência dos direitos contratuais nem das responsabilidades dos endossantes do Conhecimento, além do emitente original<sup>125</sup>.

A falha do sistema SEADOCS demonstra que é um erro outorgar o monopólio de registro a uma instituição que opera em um sistema fechado de registro. O registro deve ser aberto a qualquer pessoa a fim de permitir que terceiros (sejam compradores em potencial ou credores) facilmente verifiquem os dados do Conhecimento de Embarque.

Ainda que operado como um registro independente ou como parte de um registro mais amplo, o registro de Conhecimentos de Embarque deveria seguir o caminho dos registros de propriedade e de contratos, nos cartórios de registro de imóveis e títulos e documentos, respectivamente. Estes dados são acessíveis a quaisquer terceiros interessados.

Ademais, o monopólio do registro não deveria ser outorgado a nenhum banco que estivesse em condição de competição com outros financiadores. Um consórcio de bancos ou um operador independente deverá encontrar mais apoiadores entre os comerciantes. Os dados do Conhecimento de Embarque fornecidos deveriam conter informações mínimas que levariam as partes interessadas aos atuais proprietários dos

---

<sup>125</sup>DUBOVEC, Marek. The problems and possibilities for using electronic bills of lading as collateral. *Arizona Journal of International & Comparative Law*, v. 23, n. 2, p. 450, 2006: "In brief, the following were the reasons for the failure of SEADOCS: (1) traders were unwilling to record their transactions in a central registry because this subjected them to inspections by tax authorities and other competitors; (2) the ultimate buyer of the cargo resisted acquiring bills of lading from the registry; (3) banks were uncomfortable with the fact that one of their competitors had exclusive access to the registry; (4) the liability of participants was not established, so insurance of the registry operations was relatively expensive; and finally, (5) no provision was made for the transfer of contractual rights and liabilities to transferees of the bill, apart from the original shipper".

Conhecimentos de Embarque ou Credores com garantia aos bens representados pelo Conhecimento.

Importante destacar que questão semelhante foi enfrentada no Brasil quando da edição da Lei 11.076/2004 acerca da instituição de novos títulos de crédito do agronegócio. Como a lei demandava que os títulos eletrônicos fossem registrados em sistemas de registro e de liquidação financeira de ativos autorizados pelo Banco Central do Brasil, muitos bancos se propuseram a prestar este serviço de registro,

O primeiro óbice, todavia, enfrentado foi exatamente um dos fatores que levaram o sistema SEADOCS ao fracasso: a divulgação de informações da operação ao banco concorrente registrador. A saída encontrada pelo mercado brasileiro foi o registro destes títulos em câmaras de custódia isentas de qualquer concorrência com os credores da operação, como por exemplo a BM&FBovespa e a CETIP, conforme exemplificado no item 6.3. abaixo.

### **6.3. A função e a experiência das câmaras de custódia e negociação de títulos eletrônicos nos mercados de balcão brasileiros**

No Brasil já possuímos exemplos de câmaras de custódia como a CETIP<sup>126</sup> e BM&FBovespa que possuem sistemas e regras auto-regulatórias para o registro e a negociação de títulos de crédito eletrônicos.

Em regra, os títulos de crédito devem ser emitidos em cártula quando da sua emissão e, logo após, deverão são registrados nas câmaras de custódia para serem negociados eletronicamente, na forma escritural.

O registro dos títulos de crédito é feito por intermédio de uma instituição financeira, que receberá os títulos do emitente mediante endosso-mandato<sup>127</sup>, aposto

---

<sup>126</sup>CETIP (Central de Custódia e de Liquidação Financeira de Títulos): “Empresa sem fins lucrativos, criada pela Andima em março de 1986 para dar mais agilidade e segurança às operações realizadas com títulos privados. Posteriormente, passou a garantir, custodiar e liquidar operações envolvendo também títulos públicos, incluindo títulos estaduais e municipais que ficaram de fora das regras de refinanciamento da dívida estadual”. MINISTÉRIO DA FAZENDA. Tesouro Nacional. Disponível em: <[http://www.tesouro.fazenda.gov.br/servicos/glossario/glossario\\_c.asp](http://www.tesouro.fazenda.gov.br/servicos/glossario/glossario_c.asp)>.

<sup>127</sup>ADAMEK, Marcelo Vieira Von. -- Do endosso-mandato (Código Civil, art. 917). *Revista de Direito Mercantil, Industrial, Econômico e Financeiro*, São Paulo, v. 45, n. 142, p. 108-109, abr./jun. 2006: “O endosso-mandato, também conhecido por endosso=procuração, constitui uma espécie de endoss-

no verso dos documentos, conforme previsto no artigo 917 do Código Civil Brasileiro<sup>128</sup>.

Analisemos as normas de auto-regulação da CETIP acerca do registro e circulação de títulos eletrônicos:

“§1º Enquanto circular no suporte para o qual foi transposto, o suporte originário ficará sob a custódia de pessoa identificada e serão ineficazes eventuais declarações nele registradas após a transposição.

§ 2º O título de crédito poderá retornar ao suporte originário, cessando a eficácia daquele para o qual havia sido transposto.

§3º Em caso de negociação em mercado de balcão organizado, a transposição de suportes e retorno ao suporte originário obedecem à disciplina do respectivo regulamento.”

Temos, portanto, normas auto-regulatórias que descrevem a circulação dos títulos de crédito em um ambiente eletrônico, de modo que nunca poderá coexistir a circulação do mesmo título de crédito na forma cartular (em papel) e escritural (eletrônica).

#### **6.4. O Conhecimento de Embarque eletrônico e suas vantagens**

Tem-se descrito no decorrer deste capítulo a evolução dos meios de comunicação, assim como o progresso tecnológico relacionado à transferência de dados por via eletrônica e, conseqüentemente, a respectiva influência destas novas técnicas sobre conceitos de institutos jurídicos, tais quais os títulos de crédito.

---

impróprio, por meio da qual o endossante-mandante, sem transferir os direitos inerentes ao título, apenas legitima a prática de atos de cobrança, em seu nome e por sua conta, pelo endossatário-mandatário. A relevância do endosso-mandato resulta não apenas da possibilidade de atribuir a prática dos atos de cobrança a terceira pessoa designada pelo credor, evitando gastos e perda de tempo com deslocamentos, já que idêntico resultado pode ser também alcançado através de um simples mandato. Na realidade, a sua relevância prática evidencia-se precisamente na simplicidade e na agilidade com que essa atribuição pode ser feita, prescindindo de outorga solene de poderes por instrumento em separado; basta a mera aposição da cláusula de endosso-mandato no título, sem outros formalismos.

<sup>128</sup>Artigo 917 do Código Civil Brasileiro: “A cláusula constitutiva de mandato, lançada no endosso, confere ao endossatário o exercício dos direitos inerentes ao título, salvo restrição expressamente estatuída”.

Esclarecida a possibilidade da emissão e da circulação de títulos de crédito eletrônicos quando observados os requisitos mínimos de existência estipulados em lei, assim como as normas referentes à forma de autenticação dos atos praticados por via eletrônica, resta fazer uma analogia no que se refere à emissão de conhecimentos de embarque eletrônicos.

O Conhecimento de Embarque é instrumento consuetudinário, fruto da prática mercantil de séculos e, conforme relatamos no capítulo referente à evolução histórica do Conhecimento de Embarque, evoluiu de um simples recibo comprovante das mercadorias transportadas a título de crédito negociável.

Considerando que o Conhecimento de Embarque é título de crédito que serve para circular riquezas sem a necessidade de se dispor das mercadorias em mãos, é inevitável concluir que a sua evolução segue o desenvolvimento dos meios de comunicação e o aumento da velocidade das operações comerciais.

É dentro deste contexto que surge o Conhecimento de Embarque eletrônico, o qual possui vantagens tais como facilidade na pesquisa de Conhecimento de Embarque específico (por exportador, navio, importador, portos, etc), ganho de tempo na entrega do Conhecimento de Embarque, envio do documento por e-mail, redução de custos, além da redução no tempo total desde a elaboração do Conhecimento de Embarque até a entrega do original ao cliente.

A facilidade do manuseio de um título eletrônico, assim como a rapidez na sua circulação, fazem do Conhecimento de Embarque eletrônico o instrumento preferencial para cumprir as funções de representar as mercadorias a serem transportadas por via marítima.

Muitos países já possuem legislações específicas a respeito de conhecimentos de embarque eletrônicos. A legislação brasileira, todavia, ainda é incipiente em relação à matéria, cabendo fazer apenas uma analogia quanto aos requisitos fundamentais para a emissão de títulos de crédito eletrônicos expostos acima.

Quando foram tecidos nesta Dissertação comentários sobre a aplicação, pelo juiz brasileiro, de diversas fontes do Direito quando da omissão da lei, ficou destacada a necessidade do estudo sobre regras baseadas em usos e costumes. Posto que a ausência de normas positivadas não é um óbice para a atuação do comércio

internacional, a regulamentação deste tem sido feita através da codificação dos usos e costumes e serão aplicados às partes mediante acordo expresso entre ambas.

Exemplo de codificação de usos e costumes do Direito Internacional são as normas da Câmara de Comércio Internacional (CCI) acerca dos costumes e práticas uniformes para créditos documentários. As “Regras e Usos Uniformes sobre Créditos Documentários” (RUU) são um conjunto de normas elaboradas por diversos agentes do mercado do comércio internacional através do qual se sistematizou os usos e costumes mais utilizados na prática comercial<sup>129</sup>.

O Crédito Documentário é instituto jurídico de direito internacional amplamente utilizado para garantir obrigações entre partes contratantes à longa distância. Visto que em uma relação firmada entre partes contratantes provenientes de diferentes localidades do mundo há uma insegurança muito grande quanto ao cumprimento das obrigações, insere-se nesta relação jurídica uma terceira parte: o banco.

Deste modo, assegura-se o cumprimento das obrigações, pois o banco substitui a insegurança do inadimplemento pelo compromisso de honrar com o ora pactuado, de forma a diminuir o risco contratual<sup>130</sup>.

A presença dos bancos nos negócios jurídicos internacionais é praxe e visa a garantir estabilidade nas relações comerciais<sup>131</sup>. O crédito documentário é o instrumento pelo qual o banco compromete-se a pagar ao beneficiário um valor pré-estabelecido mediante a apresentação de uma documentação que comprove o

---

<sup>129</sup>GOUVÊA, Sandra. *O comércio exterior e os meios eletrônicos*. Rio de Janeiro: Ed. Mauad, 2003.

<sup>130</sup>BAPTISTA, Luiz Olavo. Segurança e financiamento através dos créditos documentários. In: BAPTISTA, Luiz Olavo; CASELLA, Paulo Borba; HUCK, Hermes Marcelo. (Orgs.). *Direito e comércio internacional: tendências e perspectivas*. Estudos em Homenagem a Irineu Strenger. São Paulo: LTr, 1994. p. 27.

<sup>131</sup>BULGARELLI, Waldirio. op. cit., p. 233: Basicamente, o crédito documentado consiste numa operação creditícia, através de bancos intermediários, decorrente de uma venda internacional. O mecanismo dessa operação, se bem possa parecer complexo, não apresenta maiores dificuldades: após a conclusão do contrato de compra e venda entre importador e exportador, ajustados os termos e as condições do negócio, aciona-se o mecanismo do crédito documentado. O comprador (importador) solicita ao seu banco (no seu país) a abertura de um crédito ao exportador, no país deste. O banco comunica então à sua filial ou correspondente, no país do exportador, a abertura do crédito em favor do exportador, expedindo em favor deste uma carta de crédito. Quando este crédito, aberto pelo banco do comprador ao vendedor, é confirmado e irrevogável, a garantia do vendedor passa a ser total. O vendedor pode então usar esse crédito antes ou por ocasião da entrega da mercadoria”.

cumprimento da obrigação resguardada conforme estipulada no próprio crédito documentário.

Segundo o professor Haroldo Verçosa: “*Em vista da completa abstração quanto ao negócio jurídico subjacente e da extrema formalidade, existentes nas Cartas de Crédito Documentário, pode-se tomá-las como verdadeiros títulos de crédito.*”<sup>132</sup>

Dentro do âmbito dos contratos de compra e venda de mercadorias internacionais, um dos documentos utilizados para comprovar o cumprimento da obrigação estipulada em um contrato de transporte é o Conhecimento de Embarque. Deste modo, com a utilização constante de créditos documentários por bancos, o Conhecimento de Embarque muitas vezes é garantia de transações bancárias, dando ênfase à característica de evoluir conforme as necessidades do comércio.

Considerando sua ligação com os créditos documentários, o Conhecimento de Embarque é documento regulamentado pela RUU. A RUU é também conhecida em sua sigla em inglês por UCP, sigla de *Uniform Commercial Practices*. Em 1994 foi elaborada a RUU 500, na qual constam regras específicas referentes à transmissão eletrônica de créditos documentários como através de fac-símile ou por qualquer outro método eletrônico<sup>133</sup>.

Em vista da regulamentação das novas transações comerciais via internet, desde 1º de abril de 2002 está vigente o “Suplemento à RUU 500 para apresentação eletrônica”, ou e-RUU, o qual introduz o crédito documentário na era eletrônica através de 12 novos artigos que fornecem novas definições para termos utilizados desta nova forma. Termos como documento, assinatura e lugar de apresentação tiveram que ser ampliados de forma a abranger conceitos como assinatura eletrônica, endereço eletrônico, e demais complementações.

Um pequeno destaque deve ser feito no que diz respeito à nova edição das “Regras e Usos Uniformes sobre Créditos Documentários”, a RUU 600. Esta é a sexta

---

<sup>132</sup>“Através do Crédito Documentário, o Banco emitente compromete-se, de forma irrevogável, a pagar ao beneficiário a importância estabelecida, bastando, para tanto, que este apresente a documentação previamente estabelecida, no prazo de validade daquele documento.” VERÇOSA, Haroldo Malheiros Duclerc. A fraude no negócio jurídico subjacente e seus efeitos quanto ao crédito documentário. *Revista de Direito Mercantil, Industrial, Econômico e Financeiro*, São Paulo, v. 34, n. 99, p. 77-78, jul./set. 1995.

<sup>133</sup>GOUVÊA, Sandra. op. cit., acesso em 15 de junho de 2007.



edição desde a primeira, editada em 1993, e está vigente desde o dia 1º de julho de 2007.

A análise das mudanças trazidas pela RUU 600 foge, todavia, do escopo desta obra, sendo certo que a parte a qual é de interesse no que diz respeito à aplicação de regras sobre a emissão do Conhecimento de Embarque eletrônico, tal seja, a e-RUU, continua vigente nos termos do “Suplemento à RUU 500 para apresentação eletrônica”.

A e-RUU também enfoca demais problemas concernentes à apresentação de créditos documentários eletrônicos, dentre os quais podemos citar as próprias palavras escritas no prefácio do referido conjunto de regras consuetudinárias:

“(i) O formato no qual registros eletrônicos deverão ser apresentados; (ii) As consequências em caso de um banco estar aberto, mas seu sistema estar inoperante para receber um registro eletrônico; (iii) Como deverá ser manuseada uma notificação de recusa de um registro eletrônico; (iv) Como os documentos originais deverão ser definidos no mundo eletrônico; e (v) O que acontece quando um registro eletrônico é danificado por um vírus ou outro defeito<sup>134</sup>.”

É visível o fato de que as regras consuetudinárias acompanham a prática do comércio internacional de uma maneira muito mais veloz que os ordenamentos jurídicos dos Estados.

A despeito da falta de regulamentação específica sobre o conhecimento eletrônico pelo ordenamento jurídico brasileiro, conclui-se que a sua emissão não é vedada, e, aplicando-se conceitos genéricos do Código Civil de 2002 a respeito dos títulos de crédito eletrônicos, e ainda, subsidiariamente, regras de usos e costumes como a e-RUU, é possível que o Conhecimento de Embarque eletrônico seja utilizado de uma forma juridicamente segura, de maneira a facilitar as operações comerciais atuais<sup>135</sup>.

---

<sup>134</sup>Prefácio ao Suplemento à RUU 500 para apresentação Eletrônica, e-RUU, em vigor desde 1º de abril de 2002.

<sup>135</sup>BULGARELLI, Waldirio. op. cit., p. 233: Entendimento semelhante é o de Waldirio Bulgarelli quanto da aplicação de regras consuetudinárias, como a RUU, na vigência dos contratos e documentos

## 6.5. O Conhecimento de Embarque eletrônico segundo as recentes Regras de Roterdã

Pretende-se neste item analisar os artigos das recentes Regras de Roterdã sobre o Conhecimento de Embarque eletrônico. Citemos e analisemos a seguir os seguintes artigos:

### “Artigo 10: Substituição de documento de transporte negociável ou documento eletrônico de transporte negociável

1. Caso um documento de transporte negociável tenha sido emitido e o transportador e o portador concordem em substituir tal documento por um documento eletrônico de transporte negociável:

a) O portador deverá restituir ao transportador o documento de transporte negociável ou todos os documentos, se houver mais, que tenham sido emitidos;

b) O transportador deverá emitir ao portador um documento eletrônico de transporte negociável que inclua uma declaração que tal documento eletrônico substituiu o documento de transporte negociável; e que

c) a validade ou eficácia do documento de transporte negociável cessa a partir daquele momento.

2. Na eventualidade de um documento eletrônico de transporte ter sido emitido e o transportador e o portador concordarem em substituir aquele documento eletrônico de transporte por um documento de transporte negociável:

a) O transportador deverá emitir ao portador, no lugar do documento eletrônico de transporte, um documento de transporte negociável que inclua uma declaração que tal documento de transporte negociável substituiu o documento eletrônico de transporte; e

---

internacionais. Há época, Waldirio Bulgarelli se baseou na interpretação de dispositivos do Código Comercial de 1850 já revogados atualmente que, todavia, podem ser utilizados como princípios gerais do Direito, como seguem: “Afora, assim, a existência de texto expresso, nada impede a adoção das Regras e Usos Uniformes sobre Crédito Documentado, ao teor das normas sobre interpretação dos contratos, conforme dispostas no Código Comercial de 1850, tanto no art. 131, IV, que estatui que “O uso e prática geralmente observados no comércio, nos casos da mesma natureza, e especialmente o costume do lugar onde o contrato deva ter execução, prevalecerá a qualquer inteligência em contrário que se pretenda das às palavras”, quanto no artigo 133, que estabelece que “Omitindo-se na redação do contrato cláusulas necessárias à sua execução, deverá presumir-se que as partes se sujeitaram ao que é de uso e prática em tais casos, entre os comerciantes, no lugar da execução do contrato”. Trata-se, pois, de usos ditos interpretativos que, além de orientarem a boa compreensão do conteúdo contratual, também o integram. Desta forma, as regras e Usos Uniformes são aplicáveis aos contratos de crédito documentados, salvo disposição em contrário das partes.

b) A validade ou eficácia do documento eletrônico de transporte cessa a partir daquele momento.<sup>136,</sup>

Apesar de descrever regras para a existência de títulos cartulares e eletrônicos, bem como para circulação destes títulos, de forma que não circulem ao mesmo tempo em papel e eletronicamente, o texto formulado pelas regras de Roterdã é pouco objetivo. Não segue nenhuma regra teórica a respeito da teoria geral dos títulos de crédito tradicional. Não há regras de endosso eletrônico, ou mesmo uma regra para criação de uma câmara de custódia dos títulos originais e que seja responsável pela negociação eletrônica do título. Esta foi a solução encontrada pelo ordenamento jurídico brasileiro com a criação de câmaras de custódia como da CETIP e da BM&FBovespa e também é a resposta encontrada pela doutrina estrangeira para a questão da emissão de títulos eletrônicos<sup>137</sup>.

Conforme já foi exposto nesta Dissertação, o Conhecimento de Embarque cumpre três funções principais: (i) recibo das mercadorias embarcadas no navio; (ii) evidência do contrato de transporte; e (iii) título de crédito representativo de mercadorias.

A eficácia da existência de um Conhecimento de Embarque eletrônico partirá do pressuposto de que, em sua forma virtual, as mesmas características de documento em papel deverão ser mantidas. Só assim o Conhecimento de Embarque eletrônico será reconhecido como um substituto de sua versão cartular.

---

<sup>136</sup>“Article 10 of the United Nations Convention on Contracts for International Carriage of Goods wholly or partly by the sea, 2009 (Rotterdam Rules):

*Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record*

1. If a negotiable transport document has been issued and the carrier and the holder agree to replace that document by a negotiable electronic transport record:

(a) The holder shall surrender the negotiable transport document, or all of them if more than one has been issued, to the carrier;

(b) The carrier shall issue to the holder a negotiable electronic transport record that includes a statement that it replaces the negotiable transport document; and

(c) The negotiable transport document ceases thereafter to have any effect or validity.

2. If a negotiable electronic transport record has been issued and the carrier and the holder agree to replace that electronic transport record by a negotiable transport document:

(a) The carrier shall issue to the holder, in place of the electronic transport record, a negotiable transport document that includes a statement that it replaces the negotiable electronic transport record; and

(b) The electronic transport record ceases thereafter to have any effect or validity.”

<sup>137</sup>DUBOVEC, Marek. op. cit.: “Solutions to the problem of the authenticity and uniqueness of electronic documents have been found in the simplification and standardization of documents, the use of alternative forms of transport documents, immobilizing documents would bring additional value to the letter of credit business by removing discrepancies in tendered documents and, as a result, lower the rate of rejected documents in letter of credit transactions.”

## 6.6. O Conhecimento de Transporte multimodal

Em tempos de elevado desenvolvimento comercial e, conseqüentemente, de deslocamento de mercadorias em um menor espaço de tempo, a utilização de mais de um meio de transporte é necessária para se atingirem os objetivos designados. Um setor de infraestrutura bem desenvolvido, com boas rodovias, ferrovias, aeroportos e portos interligados é fator crucial para o crescimento de um país.

É preciso que existam documentos representativos de mercadorias bem regulamentados pelo ordenamento jurídico, de forma a dar segurança jurídica em todas as etapas das relações comerciais.

Para cada etapa do transporte de mercadorias, seja por via terrestre, aérea ou marítima, há um respectivo documento que descreve as características das mercadorias embarcadas, assim como comprova que as mesmas foram entregues para transporte.

A prática comercial mostra que, na maioria das vezes, as mercadorias são transportadas através de mais de uma forma de transporte. A cada troca de meio de transporte corresponde à troca dos documentos representativos das mercadorias transportadas, o que gera uma burocratização dos negócios.

Este entrave foi solucionado primeiramente pelos norte-americanos, cuja capacidade de desburocratizar seus negócios levou à criação da “*through bill of lading*”, de modo que companhias de navegação, ferroviárias e aéreas pudessem utilizar um mesmo documento válido durante todo o percurso do transporte das mercadorias, não obstante o meio de transporte utilizado<sup>138</sup>.

No Brasil, o documento com as mesmas características do acima citado, o Conhecimento de Transporte multimodal, foi criado pela Lei 9.611 de 1998, o qual dispõe sobre o transporte multimodal de cargas, que é aquele que utiliza duas ou mais

---

<sup>138</sup>CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. op. cit., p. 182.

modalidades de transporte na vigência de um mesmo contrato de transporte de mercadorias<sup>139</sup>.

A Lei 9.611 de 1998 não deixou expressa, todavia, a natureza cartular do Conhecimento de Transporte multimodal, apenas mencionando a característica de evidência do contrato de transporte, segundo o artigo 8º da mencionada lei, e a emissão de um documento “negociável” ou “não negociável”, segundo o inciso I do artigo 10, porém sem menção a normas de direito cambial<sup>140</sup>.

O dilema acerca da natureza cartular do Conhecimento de Transporte multimodal se quedou resolvido com a promulgação do Decreto nº 4.543 de 26 de dezembro de 2002, o qual o caracterizou como título representativo de mercadoria próprio ao descrevê-lo como documento com a função de constituir prova da posse ou da propriedade da mercadoria, além de designar como regras aplicáveis ao mesmo as legislações comerciais e civis<sup>141</sup>.

Considerando a natureza de título de crédito do Conhecimento de Transporte multimodal, sua característica desburocratizadora, além da facilidade de sua circulação por representar mercadorias em trânsito em mais de uma modalidade de transporte, o Conhecimento de Transporte multimodal se mostra como uma alternativa à utilização do Conhecimento de Embarque tradicional.

O Conhecimento de Transporte multimodal, assim como o Conhecimento de Embarque eletrônico, são exemplos de títulos futuros e alternativos no que diz respeito à evolução dos institutos jurídicos utilizados nas transações comerciais atuais. Todavia, a utilização de referidos títulos e as respectivas regulamentações ainda engatinham se comparadas com o Conhecimento de Embarque, cujo uso no comércio internacional já é amplamente consolidado e aceito.

---

<sup>139</sup>Lei 9.611, de 19 de fevereiro de 1998 – *Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências* – Artigo 1º: “Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal”.

<sup>140</sup>CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. op. cit., p. 181.

<sup>141</sup>“Em boa hora, veio o Decreto n. 4.543, de 26/12/2002, regulamentar a emissão dos referidos conhecimentos multimodais, ratificando sua classificação como título representativo de mercadorias próprio – desde que emitido na espécie – “à ordem”, bem entendido. Basta a leitura dos arts. 494 e 496, para espancar qualquer dúvida quanto à sua natureza, sendo de fundamental importância a atribuição, ao conhecimento de transporte multimodal, da função de constituir prova da “posse ou propriedade” da mercadoria, como faz o art. 494.”- Id. Ibid., p. 182.

Isto posto, conclui-se que, como desde os primórdios do comércio internacional, os institutos jurídicos que dão segurança às relações comerciais continuarão a sofrer constantes mudanças para adaptarem-se aos novos desafios econômicos e tecnológicos que surgirão.

## CONCLUSÃO

A presente Dissertação objetivou a elucidação da natureza jurídica do Conhecimento de Embarque, instrumento este espécie do gênero Conhecimento de Transportes e documento jurídico de elevada importância no comércio internacional de mercadorias, setor responsável por grande acumulação de riqueza de um país.

Primeiramente, deu-se ênfase ao desenvolvimento histórico do Conhecimento de Embarque, descrevendo-o como fruto dos usos e costumes do comércio internacional desde os tempos mais remotos da civilização.

A partir deste ponto, descreveram-se brevemente os variados tipos de Conhecimento de Embarque e, logo depois, esclareceu-se a legislação aplicável ao Conhecimento de Embarque em âmbito nacional, de maneira a concluir quais os tipos de documento são reconhecidos pelo Direito brasileiro.

Em segundo plano, destacaram-se decisões judiciais de Tribunais nacionais e estrangeiros, com a finalidade de se evidenciar a diferenças das discussões que são travadas nas cortes internacionais e nas brasileiras: enquanto no Brasil as decisões estão focadas principalmente em questões tributárias, no exterior as discussões travadas tratam de assuntos mais contratuais do Conhecimento de Embarque, como por exemplo, sobre responsabilidades das partes do negócio jurídico evidenciado pelo documento de embarque.

Logo adiante, foram mencionados os tratados internacionais em matéria de Conhecimento de Embarque, recordando a importância destas normas uma vez que o referido documento é um instrumento de caráter internacionalista e, portanto, muitas destas regras, ainda que não internalizadas no ordenamento jurídico brasileiro, podem ser aplicadas a partes brasileiras signatárias de um Conhecimento de Embarque.

Em seguida, demonstrou-se que o Conhecimento de Embarque possui natureza jurídica ternária, tal seja: (i) recibo das mercadorias transportadas; (ii) contrato de transporte; e (iii) título de crédito.

A partir do resgate teórico de conceitos provenientes da teoria geral dos documentos, provou-se que o Conhecimento de Embarque tem natureza de documento comprobatório.

Em relação à natureza contratual, a elucidação dos conceitos de contrato de transporte conforme previstos no Código Civil foi suficiente para revelar a referida natureza do Conhecimento de Embarque.

A discussão acerca da natureza jurídica de título de crédito, talvez a mais importante dentro da função negocial do Conhecimento de Transporte no mundo moderno, foi fundamentada com base nos princípios teóricos da Teoria Geral dos Títulos de Crédito, comprovando a literalidade, autonomia, cartularidade, causalidade e representatividade de mercadorias do Conhecimento de Embarque.

Desta forma, concluiu-se que o Decreto 19.473, de 10 de dezembro de 1930 e seu respectivo aditamento, o Decreto 19.754, de 18 de março de 1931, expressamente tornaram o Conhecimento de Embarque um título de crédito típico ao tratarem sobre o Conhecimento de Embarque emitido “à ordem” (ou “*negotiable*”), além de exigirem que as mercadorias estejam devidamente embarcadas no navio, o que exclui da apreciação no Direito brasileiro do Conhecimento de Embarque “*received for shipment*”.

Conclui-se também que o Conhecimento de Embarque “à ordem”, sob a ótica do Direito brasileiro e dos decretos acima expostos, deve ser considerado um título de crédito típico, causal e representativo de mercadorias próprio, não excluindo, todavia, as suas naturezas comprobatória e contratual.

Quanto ao Conhecimento de Embarque “não à ordem” (ou “*non-negotiable*”), o Direito pátrio o reconheceu através do Decreto n. 20.454, de 29 de setembro de 1931. Neste caso, sua natureza jurídica é de mero recibo representativo de mercadorias, além de, por trazer em seu verso cláusulas contratuais relacionadas ao contrato de transporte, possuir também uma natureza jurídica contratual e, portanto, devem ser aplicadas as regras de direito real previstas no Código Civil e relacionadas aos contratos de transporte, uma vez que o Conhecimento de Embarque não pode, nesta situação, ser considerado um título de crédito.



Ademais, lembrou-se que o desenvolvimento de novos meios de comunicação tem transformado as relações comerciais atuais e, desta forma, tem exigido a reformulação de conceitos de diversos institutos jurídicos, dentre eles o instituto dos títulos de crédito.

Neste sentido, constatou-se que já existem, atualmente, meios de se trazer segurança jurídica nas relações efetuadas por meio eletrônico, de modo que, o Conhecimento de Embarque, instrumento utilizado por bancos como crédito documentário, já possui diversas regras formuladas por organizações internacionais, como a e-RUU, que dizem respeito a sua emissão e negociação eletrônicas.

Ao final, conclui-se que o Conhecimento de Embarque é um instrumento jurídico que constantemente acompanha a evolução do comércio internacional de mercadorias e, apesar de atualmente estarem caracterizadas as três naturezas deste documento, quais sejam, a comprobatória, contratual e cartular, não é difícil apostar que futuramente novas características poderão ser incorporadas ao Conhecimento de Embarque.

## REFERÊNCIAS

ADAMEK, Marcelo Vieira Von. -- Do endosso-mandato (Código Civil, art. 917). *Revista de Direito Mercantil, Industrial, Econômico e Financeiro*, São Paulo, v. 45, n. 142, p. 108-140, abr./jun. 2006.

ALCÂNTARA GONZÁLEZ, José María. La falta de uniformidad em la regulación del transporte de mercancías por mar y del transporte multimodal. *Revista Derecho de los Negocios*, Madrid, n. 117, 2000.

ASCARELLI, Tullio. *Teoria geral dos títulos de crédito*. Tradução de Benedicto Giacobbini. São Paulo: Red Livros, 1999.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS INSTITUIÇÕES DO MERCADO FINANCEIRO. Balcão Organizado de Ativos e Derivativos. *Títulos do Agronegócio: CDA e WA: Certificado de Depósito Agropecuário e Warrant Agropecuário*. Rio de Janeiro: ANDIMA; CETIP, 2009.

BAPTISTA, Luiz Olavo. Segurança e financiamento através dos créditos documentários. In: BAPTISTA, Luiz Olavo; CASELLA, Paulo Borba; HUCK, Hermes Marcelo. (Org.). *Direito e comércio internacional: tendências e perspectivas*. Estudos em Homenagem a Irineu Strenger. São Paulo: LTr, 1994.

BRASIL, Francisco de Paula Eugênio Jardim de Souza. *Títulos de crédito: o novo Código Civil: questões relativas aos títulos eletrônicos e do agronegócio*. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

BULGARELLI, Waldírio. *Contratos mercantis*. 10. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

CARVALHO DE MENDONÇA, José Xavier. *Tratado de direito commercial brasileiro: do transporte de mercadorias*. São Paulo: Ed. Cardozo Filho, 1919. v. 1 e v. 6.

CLEMENTE JÚNIOR, José Alberto. *Títulos representativos de mercadorias*. 2005. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

COELHO, Fábio Ulhoa. *O futuro do direito comercial*. São Paulo: Saraiva, 2011.

D'ARCY, Leo; MURRAY, Carole; CLEAVE, Barbara. *Schmitthoff's export trade: the law and practice of international trade*. 10. ed. Londres: Sweet & Maxwell, 2000.

DANIEL, John W. *Treatise on the law of negotiable instruments*. 7. ed. New York: Baker, 1933. v. 3.

DE LUCCA, Newton. *Aspectos da teoria geral dos títulos de crédito*. São Paulo: Livr. Pioneira Ed., 1979.

\_\_\_\_\_. A proteção contratual no Código de Defesa do Consumidor. *Revista de Direito Mercantil, Industrial, Econômico e Financeiro*, São Paulo, v. 86, p. 89-99, abr./jun. 1992.

\_\_\_\_\_. Títulos e contratos eletrônicos. In: DE LUCCA, Newton; SIMÃO FILHO, Adalberto (Coords). *Direito & internet: aspectos jurídicos relevantes*. São Paulo: Edipro, 2000.

DOLINGER, Jacob. *Direito internacional privado: (parte geral)*. Rio de Janeiro: Renovar, 1997.

DUBOVEC, Marek. The problems and possibilities for using electronic bills of lading as collateral. *Arizona Journal of International & Comparative Law*, v. 23, n. 2, 2006.

EIZIRIK, Nelson Laks. O liberalismo econômico e a criação das disciplinas de direito comercial e economia política. *Revista de Direito Mercantil, Industrial, Econômico e Financeiro*, São Paulo, ano 18, n. 35, jul./set. 1979.

FARIA, Sérgio Fraga Santos. *Fragmentos da história dos transportes*. São Paulo: Edições Aduaneiras, 2001.

FERREIRA, Sérgio Buarque de Holanda. *Novo dicionário da língua portuguesa*. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

FERREIRA, Waldemar. *Instituições de direito comercial*. 2. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1947. t. 2, v. 3.

\_\_\_\_\_. *Tratado de direito comercial*. São Paulo: Saraiva, 1960. v. 10.

FRONTINI, Paulo Salvador. Títulos de crédito e títulos circulatórios: que futuro a informática lhes reserva? Rol e funções à vista de sua crescente desmaterialização. *Revista dos Tribunais*, São Paulo, ano 85, n. 730, p. 50-57, ago. 1996.

GARCIA, Ayrton Sanches. Noções históricas de direito comercial. *Âmbito Jurídico*, mar. 2001. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=2143](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=2143)>. Acesso em: 05 dezembro 2012.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. *Teoria prática do direito marítimo*. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

GOMES, Orlando. *Contratos*. 21. ed. Rio de Janeiro, Forense, 2000.

GOUVÊA, Sandra. *O comércio exterior e os meios eletrônicos*. Rio de Janeiro: Ed. Mauad, 2003.

GUERRERO, Luis Fernando. *Convenção de arbitragem e processo arbitral*. São Paulo: Atlas, 2009.

LACERDA, José Cândido Sampaio de. *Curso de direito privado da navegação, direito marítimo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1974. v. 1.

LECLERCQ, Pierre; GERARD, Yves. A evolução do direito dos títulos de crédito sob a influência da informática. *Jurisprudência Brasileira: cível e comércio*, Curitiba, n. 157, 1990.

LIMA, Wolmar Peixoto. Evolução histórica do conhecimento de transporte marítimo. *Revista Forense*, Rio de Janeiro, v. 86, n. 309, p. 311-312, jan./mar. 1990.

LISBOA, José da Silva. *Princípios de direito mercantil e leis de marinha*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação do M.J.N.I., 1963.

THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF THE UNITED STATES. *The MLA Report*. Document No. 788, Feb. 28, 2007. Editor: Matthew A. Marion of Rowayton; Associate Editor: LeRoy Lambert of New York. Disponível em: <<http://www.mlaus.org/archives/library/938.pdf>>.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de direito marítimo*. 2. ed. Barueri, SP: Manole, 2005. v. 1.]

MARTINS, Fran. *Contratos e obrigações comerciais*. 15. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

\_\_\_\_\_. *Títulos de crédito: cheques, duplicatas, títulos de financiamento, títulos representativos e legislação*. 11. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000. v. 2.

MENDES, Rodrigo Octávio Broglia. *Arbitragem, lex mercatoria e direito estatal: uma análise dos conflitos ortogonais no direito transnacional*. São Paulo: Quartier Latin, 2010:

MINISTÉRIO DA FAZENDA. Tesouro Nacional. Disponível em: <[http://www.tesouro.fazenda.gov.br/servicos/glossario/glossario\\_c.asp](http://www.tesouro.fazenda.gov.br/servicos/glossario/glossario_c.asp)>.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Secretaria de Fomento para Ações de Transportes. Relatório de gestão. Disponível em: <[www.transportes.gov.br/public/arquivo/arq1309287662.pdf](http://www.transportes.gov.br/public/arquivo/arq1309287662.pdf)>.

NASCIMENTO, Walter Vieira do. *Lições de história do direito*. 5. ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Forense, 1991.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria – Curso de direito marítimo, volume 1, 2ª Ed, Barueri, SP: Manole, 2005.

OLIVEIRA, Ary Brandão de. Títulos representativos de mercadorias. *Revista do Tribunal de Justiça do Estado do Pará*, Belém, v. 34, n. 50, p. 65-86, 1990.

PECK, Patrícia. *Direito digital*. São Paulo: Saraiva, 2002.

PENTEADO, Mauro Rodrigues. Reflexões sobre os títulos de crédito eletrônicos em face do novo Código Civil. In: ALVIM, Arruda; CÉSAR, Joaquim Portes de Cerqueira; ROSAS, Roberto (Coords.). *Aspectos controversos do novo Código Civil: escritos em homenagem ao Ministro José Carlos Moreira Alves*. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2003.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Instituições de direito civil*. 11. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2003. v. 3.

REQUIÃO, Rubens. *Curso de direito comercial*. 23. ed. atual. São Paulo: Saraiva, 2003. v. 2.

REZEK, Francisco. *Direito internacional público: curso elementar*. 12. ed. rev. e atual. 2. tir. São Paulo: Saraiva, 2010.

SÁNCHEZ CALERO, Fernando. *El contrato de transporte marítimo de mercancías: Reglas De Haya-Visby*. Cizur Menor (Navarra): Editorial Aranzadi, 2000.

SHIMURA, Sérgio. *Título executivo*. 2. ed. São Paulo: Ed. Método, 2005.

STRENGER, Irineu. *Direito internacional privado*. São Paulo: LTr, 1996.

TETLEY, William. *Summary of some general criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)*. Preliminary Observations, Nov. 5, 2008.

TIMM, Luciano Benetti. A Convenção de Viena de compra e venda. *Valor Econômico*, São Paulo, 25 fev. 2010.

VERÇOSA, Haroldo Malheiros Duclerc. A fraude no negócio jurídico subjacente e seus efeitos quanto ao crédito documentário. *Revista de Direito Mercantil, Industrial, Econômico e Financeiro*, São Paulo, v. 34, n. 99, p. 75-82, jul./set. 1995.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. *A responsabilidade e a legislação aplicável no transporte marítimo*. Artigo desenvolvido com o apoio da Universidade de Caxias do Sul, 2007. Disponível em: <<http://www.direitomaritimo.kit.net/contint/contint2.doc>>. Acesso em: 15 dezembro 2012.

VIVANTE, Cesare. *Trattato di diritto commerciale*. 5. ed. 3. ristampa. Milano: Casa Editrice Dottore Francesco Vallardi, 1935. v. 3.

WILLIAMS, Charles. *Bills of lading in trade finance* – in Thomas Cooper & Stibbard – International Transportation, Baking & Corporate Lawyers, 2004.