

**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 surgia: 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. Consequentemente, 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.



## 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.