



# UTILIZAÇÃO DE BL DIGITALIZADO EM SUBSTITUIÇÃO AO ORIGINAL FÍSICO

Por: Dr. Ricardo Eidelstein

Advogado especialista em Direito Marítimo,  
Portuário, Aduaneiro e Tributário Internacional

## BILL OF LADING

Bill of Lading No.

Date

Ship from

Ship to

Customer order number	Pkgs	Qty	Weight

Grand Total:

Shipper signature

Carrier signature

O Grupo Técnico-Jurídico de  
Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros (GT-J)  
foi instituído em 1º de maio de 2021 como parte integrante do  
COMITEC, órgão do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC,  
especializado no debate, análise e proposituras  
das questões mais relevantes do comércio externo brasileiro,  
com o objetivo de contribuir para o aperfeiçoamento da legislação  
e das políticas públicas do setor.

**Presidente do SINDICOMIS NACIONAL,**  
**ACTC E CIMEC: Luiz Ramos**  
**Coordenadora do GT-J: Bruna Antonini**  
**Coordenador auxiliar do GT-J: Giovanni Galvão**

**Membros do GT-J:**  
**Adelmo Emerenciano**  
**Alessandra Bedran**  
**Alexandre B. Leitão Fischer Dias**  
**Cláudio A. Eidelchtein**  
**Fernando José Diniz**  
**Joana Guimarães**  
**Luis Antonio Flora**  
**Mateus Soares de Oliveira**  
**Oswaldo Castro Neto**  
**Rafaela Cruz**  
**Ricardo Eidelchtein**  
**Rodrigo A. Lázaro Pinto**  
**Vanessa Piazza**

### **DISCLAIMER**

*PROSA JURÍDICA COMEX' não constitui tese jurídica, nem análise aprofundada de regras incidentes no comércio internacional. Seu objetivo é apenas contribuir para promover reflexões sobre temas aduaneiros e tributários específicos, buscando alertar, orientar e incentivar debates mais amplos e técnicos sobre a matéria.*

---

"PROSA JURÍDICA COMEX" é uma revista eletrônica do Grupo Técnico Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros que primordialmente se destina a, com agilidade, levar informação jurídica de qualidade para as empresas ligadas à atividade de comércio internacional associadas ao SINDICOMIS NACIONAL e à ACTC. Além disto, a revista cumpre prerrogativa prevista na letra "d" do artigo 513 do Decreto-Lei (Federal) nº 5.452, de 1º de maio de 1943 , prestando espontânea e graciosa colaboração com o Estado, visando oferecer subsídios para superar obstáculos localizados que dificultam o pleno desempenho de empresas associadas ou filiadas ao SINDICOMIS NACIONAL pertencentes às categorias econômicas ligadas ao comércio internacional e das associadas à ACTC.

# UTILIZAÇÃO DE BL DIGITALIZADO EM SUBSTITUIÇÃO AO ORIGINAL FÍSICO

## 1. – Contextualização

O Bill of Lading (BL) é o documento central do transporte marítimo, com funções de contrato, de recibo de mercadoria e **principalmente de título de crédito representativo da carga**. Tradicionalmente, a via original do BL é exigida para entrega da mercadoria ao consignatário, justamente por representar o controle não da posse física, mas da posse jurídica da carga.

O avanço digital do comércio internacional e as normas da Organização Marítima Internacional (IMO) e da International Chamber of Commerce (ICC) vêm permitindo **o uso crescente do e-BL (electronic Bill of Lading)**.

No Brasil não há proibição legal expressa ao uso do BL em formato eletrônico. O Decreto nº 1.102/1903 e o Decreto-Lei nº 116/1967 tratam do conhecimento de embarque sem exigir forma física específica. Ademais, a Lei nº 14.063/2020 e a MP nº 2.200-2/2001 conferem validade jurídica a documentos digitais assinados eletronicamente, desde que assegurada a integridade e autenticidade do conteúdo.

Assim, a digitalização de um BL original (escaneado em PDF) pode ser aceita como meio de prova do contrato de transporte, desde que seja possível comprovar a origem e integridade do documento, por exemplo mediante:

- a) assinatura eletrônica qualificada (ICP-Brasil ou equivalente internacional);
- b) certificação ou autenticação pelo armador ou agente marítimo;
- c) correspondência entre número do BL, carga manifestada e booking original.

Todavia, para fins de liberação da carga junto ao armador ou terminal, o uso do BL digitalizado ainda depende de aceitação contratual das partes envolvidas (armador, consignatário e banco, se houver carta de crédito), pois o título físico tradicional é o instrumento de “entrega contra apresentação”.

Há base legal para a exigência do documento original:

### IN RFB 680/2006

“Art. 54. Para retirar as mercadorias do recinto alfandegado, o importador deverá apresentar ao depositário os seguintes documentos:

(...)

IV - **vía original do conhecimento de carga**, ou de documento equivalente, conforme previsto no art. 754 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.”

“Art. 55. O depositário do recinto alfandegado, para proceder à entrega da mercadoria, fica obrigado a:

<sup>2</sup> Em português, “conhecimento de embarque”. É o documento mais importante no transporte marítimo internacional. Emitido pela empresa transportadora (o “armador”) em favor do expedidor. É o documento que confirma o recebimento da carga em boas condições, atua como contrato de transporte e serve como título de propriedade da mercadoria.

(...)  
II - verificar a apresentação, pelo importador, dos documentos referidos no art. 54.”

“Art. 57. O depositário deverá arquivar, em boa guarda e ordem, pelo prazo de cinco anos, contado do primeiro dia útil do ano seguinte àquele em que tenha sido realizada a entrega da mercadoria ao importador:

(...)  
II - cópia da via original do conhecimento de carga;”  
**DECRETO-LEI N° 37/1966.**

“Art.46 - Além da declaração de que trata o art.44 deste Decreto-Lei e de outros documentos previstos em leis ou regulamentos, serão exigidas, para o processamento do despacho aduaneiro, a **prova de posse ou propriedade da mercadoria** e a fatura comercial, com as exceções que estabelecer o regulamento.”

#### **DECRETO N° 8.327/2014 – Convenção de Viena**

“Artigo 79 - Nenhuma das partes será responsável pelo inadimplemento de qualquer de suas obrigações se provar que tal inadimplemento foi devido a motivo alheio à sua vontade, que não era razoável esperar fosse levado em consideração no momento da conclusão do contrato, ou que fosse evitado ou superado, ou ainda, que fossem evitadas ou superadas suas consequências”

#### **DECRETO N° 6.759/2009 - REGULAMENTO ADUANEIRO**

“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).”

#### **CÓDIGO CIVIL**

“Art. 754. As mercadorias devem ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, devendo aquele que as receber conferi-las e apresentar as reclamações que tiver, sob pena de decadência dos direitos.”

## **2. Regulamentação Internacional e Práticas de Mercado**

As regras da BIMCO e ICC reconhecem o uso do *Electronic Bill of Lading* (eBL), especialmente via plataformas como Bolero, essDOCS e eTitle, que garantem rastreabilidade, autenticidade e cessão segura.

O Comitê Marítimo Internacional (CMI) publicou em 2021 as *Uniform Rules for Electronic Bills of Lading* (UR eBL), já adotadas por várias companhias marítimas. A FIATA também desenvolveu o FIATA eFBL (*Electronic FIATA Bill of Lading*), específico para agentes de carga, com validação *blockchain* e reconhecimento global.

Esse formato é juridicamente seguro e aceito por diversos armadores, seguradoras e bancos, desde que todas as partes adotem a mesma infraestrutura digital.

Ou seja, temos então o BL original digitalizado e o e-BL que são documentos distintos.

O Código Comercial (arts. 566, 586 e 587), o Código Civil (arts. 744 a 754) e os

Decretos nº 19.473/1930 e nº 20.454/1931 disciplinam o Conhecimento de Embarque físico, dotado de cartularidade e circulação material.

Toda a teoria dos títulos de crédito – inclusive o BL – repousa sobre o princípio da cartularidade, que **exige a posse do documento original** para o exercício do direito nele incorporado.

Assim, enquanto não houver norma expressa equiparando juridicamente o documento eletrônico ao título cartular (como ocorre no caso da duplicata eletrônica, por lei específica) o e-BL carece de força executiva e representatividade jurídica plena.

### 3. Violation dos Princípios Cambiários

O e-BL contraria os princípios estruturantes do direito cambial:

- a. **Cartularidade**: inexiste o suporte físico do título, impedindo a transferência por tradição e a legitimação pela posse;
- b. **Literalidade**: a integridade textual do documento pode ser questionada diante da multiplicidade de plataformas eletrônicas e assinaturas digitais;
- c. **Autonomia**: a ausência de controle único do título dificulta a comprovação de boa-fé do portador e a segurança na cadeia de endossos.

Tais princípios **não são meramente formais**, mas efetivas garantias materiais da segurança jurídica na circulação mercantil e cambial internacional.

### 4. Fragilidade Probatória e Risco Aduaneiro

No ambiente aduaneiro brasileiro, o Conhecimento de Carga é documento essencial à verificação da titularidade da mercadoria, ao registro da DI/DUIMP e à liberação alfandegária.

A substituição por documento eletrônico sem previsão legal expressa cria incerteza quanto à:

- a. autenticidade da emissão;
- b. legitimidade do portador; e
- c. responsabilidade do transportador e do agente marítimo.

Em caso de fraude, extravio ou duplicidade digital, não há procedimento claro de anulação, substituição ou endosso eletrônico, o que inviabiliza a oponibilidade do título perante terceiros e órgãos públicos.

A Receita Federal do Brasil e os órgãos intervenientes no Siscomex ainda exigem documentos originais ou digitalizados a partir de originais físicos, com assinatura do transportador.

Enquanto a legislação aduaneira não incorporar expressamente o BL original digitalizado aos seus sistemas, qualquer emissão exclusivamente eletrônica será ineficaz perante a fiscalização, podendo causar impedimento de registro da carga, nulidade de averbações e eventualmente, retenção da mercadoria.

O BL físico é título negociável, utilizado amplamente em operações de câmbio, crédito documentário e cartas de crédito (L/C).

<sup>3</sup> Fundada em 1905 e sediada em Copenhague, a BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*), é a maior organização mundial de membros diretos para armadores, afretadores, corretores e agentes, representando mais de 60% da tonelagem global da marinha mercante. Promove práticas marítimas padronizadas para reduzir os riscos operacionais.

<sup>4</sup> A Câmara de Comércio Internacional (ICC) produz normas voluntárias, amplamente adotadas mundialmente, que padronizam transações comerciais internacionais visando dar segurança jurídica e previsibilidade, reduzindo riscos em contratos globais.

Os bancos, por exigência de compliance e da UCP 600 da Câmara de Comércio Internacional (CCI), ainda condicionam o pagamento à apresentação física dos originais.

Assim, um BL original **digitalizado** não tem aceitação bancária universal, prejudicando a liquidação de contratos internacionais e inviabilizando a circulação do crédito garantido pela mercadoria.

## 5. Conclusão

Diante do exposto, o Conhecimento de Embarque Original Digitalizado:

- a.viola princípios cambiários fundamentais;
- b.gera insegurança probatória e riscos de fraude;
- c.não é reconhecido por todos os bancos nem pelos órgãos aduaneiros; e
- d.fragiliza a própria natureza do título representativo de mercadoria.

Diante do atual estágio normativo e prático do transporte marítimo, **não recomendamos a utilização do BL original apenas em formato digitalizado** (escaneado) **como substituto da via física**, em razão dos riscos jurídicos e operacionais envolvidos especialmente quanto à entrega indevida da carga, à perda de controle da titularidade e à falta de reconhecimento por parte de armadores, terminais e instituições financeiras.

A alternativa mais segura é a adoção formal de BL eletrônico (eBL) emitido em plataforma reconhecida e aceita por todos os intervenientes da cadeia logística.

São Paulo, outubro/2025.

**RICARDO EIDELCHTEIN**

*Especialista em Direito Aduaneiro e  
Tributário Internacional, Marítimo e  
Portuário e sócio na Eidelchtein  
Sociedade de Advogados.*

PROSA  
**JURÍDICA**  
COMEX



---

**COMITEC**

Comitê Técnico de Comércio Exterior e Fiscal

**GT-J**

Grupo Técnico-Jurídico de Comércio  
Exterior e Assuntos Aduaneiros