

# Envio de mercadorias por mar

## Documentação para transporte marítimo

Os requisitos gerais e tipos de documentação utilizados para o transporte marítimo continuam a ser consistentes com a maioria dos envios ([guia de remessa](#), [lista de embalagem](#), [proforma](#), [etc.](#)). No entanto, existem documentos específicos para o transporte marítimo. Tais podem incluir:

**Conhecimentos de embarque (BOL)** - O BOL é a guia de transporte de uma remessa de carga marítima. Os BOL são conceptualmente uma das mais antigas formas de rastreio de remessas mutuamente reconhecidas; tradicionalmente o comércio marítimo era uma das poucas formas de os países conduzirem o comércio oficial. O BOL declara a quem e em que condições as mercadorias devem ser entregues no destino. É um dos documentos mais cruciais utilizados no comércio internacional, na medida em que garante que o expedidor recebe o seu pagamento e o destinatário recebe a sua carga, e sem um BOL oficial as mercadorias não serão libertadas. Os BOL modernos são altamente padronizados, e os BOL gerados por diferentes linhas de navegação terão uma disposição quase idêntica. Muitas companhias de navegação exigirão BOL mesmo que o navio não se mova entre dois países diferentes - o BOL também representa um contrato entre o proprietário do navio e o proprietário do bem que está a ser enviado.

Existem três tipos de acordos BOL que podem ser utilizados:

- **BOL original** - O consignatário tem de entregar os três conjuntos de BOL originais ao seu agente alfandegário no destino para libertar a carga. Com os BOL originais, a posse da mercadoria é determinada pela posse dos BOL - quem possuir os BOL originais pode ter direito a exigir a posse da mercadoria ao transportador. As remessas que utilizam BOL originais podem ser atrasadas se os documentos se perderem ou não estiverem à mão no momento do processamento.
- **BOL marítimo** - O BOL original não é necessário e a carga pode ser entregue diretamente ao consignatário pelo seu agente aduaneiro. Os BOL marítimos são úteis porque o documento físico não precisa de estar presente, e o destinatário pode começar a processar assim que a carga chegar. Contudo, muitos bancos não aceitam BOL marítimos se for necessária uma carta de crédito.
- **BOL de libertação por telex** - Nos BOL telex, o fornecedor entrega o BOL original ao seu agente de exportação/transitário na origem e transmite por telex diretamente à alfândega no destino o pedido para libertar a carga para o destinatário.

Os BOL são geralmente emitidos num conjunto de três originais e várias cópias não negociáveis. O BOL é assinado em nome do proprietário do navio pela pessoa no comando de um navio ou pelo agente marítimo, acusando a receção a bordo do navio de certas mercadorias especificadas para transporte. Estipula o pagamento do frete e a entrega das mercadorias num local designado para o destinatário nele indicado.

O BOL é o principal documento de expedição e tem três funções:

- Afirma o contrato de transporte e estabelece os seus termos. É a prova do contrato entre o expedidor e a companhia de navegação, e no verso detalha as condições de transporte.
- É o recibo do transportador para o transporte de mercadorias por mar e é assinado pelo comandante ou outra pessoa devidamente autorizada em nome do proprietário do navio, acusando a receção a bordo do navio de certas mercadorias especificadas que este se compromete a entregar num local designado.
- A posse do BOL original confere a propriedade dos bens transportados. É considerado boa

prática do expedidor assegurar que pelo menos um BOL original chegue ao destinatário em tempo útil, uma vez que o destinatário só receberá a mercadoria contra a apresentação de pelo menos um BOL original.

### **Termos do BOL:**

Há três possibilidades para a caixa encabeçada por "destinatário":

- Ao portador: isto significa que qualquer pessoa que possua o BOL pode recolher os bens; essa pessoa não é obrigada a revelar a sua identidade ou a explicar como chegou à posse do BOL. O simples facto de possuírem e apresentarem o BOL é suficiente. A emissão de BOL "ao portador" não é uma prática comum e comporta riscos significativos.
- À ordem: esta é a forma de BOL utilizada com mais frequência em transações comerciais. Desde que o expedidor detentor do BOL não o tenha endossado, tem o direito de dispor da mercadoria. Ao endossá-lo, transfere os seus direitos para o endossatário, ou seja, a pessoa a quem o BOL é atribuído por endosso. A propriedade da mercadoria é assim transferida para o novo titular do BOL que pode, por sua vez, atribuí-lo por endosso a outra pessoa.
- A uma parte designada (BOL direto): ao contrário de um BOL "à ordem", o BOL direto - onde se declara que a mercadoria é consignada a uma pessoa especificada - não dá ao expedidor o direito de dispor da mercadoria. Esse direito é conferido exclusivamente ao destinatário, que tem o direito de recolher a mercadoria, mediante apresentação do BOL e prova da sua identidade. As partes nomeadas são, de longe, a forma mais comum e segura de destinatários nomeados.

Outros termos BOL comumente utilizados:

- **BOL direto** - Atribuído por meio de um documento escrito, que evidencia a atribuição, que o cessionário deve apresentar ao capitão do navio juntamente com o BOL original quando recolhe a mercadoria. Num BOL direto, o termo "à ordem de" impresso no BOL padrão deve ser riscado, e a supressão rubricada tanto pelo expedidor como pelo Mestre.
- **BOL limpo** - Declara que não há danos ou perda de carga em trânsito. Por vezes, as mercadorias podem ser "recebidas ao lado", o que pode resultar num atraso antes do carregamento físico das mercadorias no navio.
- **BOL não limpo** - Contém uma notação de que as mercadorias recebidas pelo transportador estavam defeituosas ou danificadas.
- **BOL para travessia** - Emitido quando um expedidor deseja que o transportador ou a companhia marítima providencie o transporte para um destino para além do porto de descarga. O BOL para travessia, além do acordo de transporte de mercadorias de porto a porto, inclui uma viagem adicional (por mar ou terra) do porto de destino do navio para um local distante (por exemplo, um destino no interior do país em vez de um porto).
- **BOL da empresa (HBL)** Um documento interno gerado por um transitário ou corretor para fornecer informações relevantes a um cliente. Os HBL nem sempre podem ser apresentados como documentação oficial utilizada durante o processo aduaneiro.
- **BOL mestre (MBL)** - o BOL oficial gerado pela companhia de navegação ou pelo operador do navio. Os MBL geralmente incluirão a informação mais precisa, e muitas autoridades aduaneiras utilizarão apenas MBL para efeitos de desalfandegamento.

Exemplo de BOL:

**MASTER  
BILL OF LADING  
Conocimiento de Embarque**

XXXXXX LINER SERVICES (2) SHIPPER (Complete Name, Address & Zip Code) Embarcador  Shipper's Name Mailing Address Including City, State and Zip Code		(3a) BOOKING NO. Reserva No. <b>CAT - XXXXXX</b>	(3c) SCAC Code <b>CAMN</b>	(3a) BILL OF LADING NO. Conocimiento de Embarque
(5) CONSIGNEE (Complete Name, Address, & Zip Code) Consignado a: Not Negotiable unless consigned "To Order"  Consignee's Name Complete Mailing Address Including City, State and Zip Code		(3b) DATE Fecha	(4) EXPORT REFERENCES Referencias de Exportación FWDR REF. NO.	
		(6) FORWARDING AGENT Agente Embarcador-Referencias FMC NO. CHB NO.		
(7) NOTIFY PARTY (Complete Name, Address, & Zip Code) Dirigir Notificación de Llegada a:  Contact Information for Person to be notified at Destination include Full Name, Phone Number and/or E-mail Address		(8) ALSO NOTIFY - ROUTING & INSTRUCTIONS Tambien Notificar - Ruta Doméstica/Instrucciones de Exportación		
(9) VESSEL Nave VOYAGE Viaje FLAG Bandera	(10) PLACE OF RECEIPT *Carga Recibida en:  (13) PORT OF LOADING Puerto de Carga <b>Enter Port Delivered to</b>	(11) RELAY POINT Punto de Conexión  (14) LOADING PIER / TERMINAL Muelle	(12) POINT AND COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS Lugar y País de Origen	
(16) PORT OF DISCHARGE Puerto de Descarga <b>Enter Final Destination</b>	(17) PLACE OF DELIVERY *Lugar de Entrega de la Carga	(18) ORIGINALS TO BE RELEASED AT Originales para Entregarse en: <b>Enter Releasing Instructions for Original Bills of Lading</b>		

**PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER**

(19) MARKS & NO'S/CONTAINER NO'S. Marcas y Números	(20) NO. OF PKGS. / CONT'S. / Pkgs. / No. de Paquetes / Bultos	(21) HMT*	(22)	DESCRIPTION OF CARGO Contenido Según Embarcador	(23) WEIGHT Libras/Kilos	(24) MEASUREMENT Medidas

(25) \*\* HAZARDOUS DECLARATION - THIS IS TO CERTIFY THAT THE ABOVE NAMED MATERIALS ARE PROPERLY PACKED, LOADED, CLASSIFIED, DESCRIBED, MARKED, LABELLED, SEGREGATED AND ARE IN PROPER CONDITION FOR TRANSPORTATION ACCORDING TO ALL APPLICABLE REGULATIONS AS SPECIFIED IN CLAUSE 26. PROVIDE SHIPPER'S EMERGENCY RESPONSE CONTACT'S NAME AND TELEPHONE NUMBER INCLUDING AREA CODE IN THE SPACE PROVIDED.

CONTACT:				TEL. NO.		
Signature _____						
FREIGHT CHARGES Flete	RATED AS Flete Básico	PER	RATE Tarifa	TO BE PREPAID IN US DOLLARS Prepagado en Dolares U.S.	TO BE COLLECTED IN US DOLLARS A Cobrar en Dolares U.S.	FOREIGN CURRENCY Moneda Local

THIS BILL OF LADING CONSISTS OF CONDITIONS AND INFORMATION APPEARING ON THE FRONT AND BACK OF THE DOCUMENT. SUBJECT TO SECTION 7 OF CONDITIONS, IF THE SHIPMENT IS TO BE DELIVERED TO THE CONSIGNEE WITHOUT RECOURSE ON THE SHIPPER, THE SHIPPER SHALL SIGN THE FOLLOWING STATEMENT: "THE CARRIER SHALL NOT MAKE DELIVERY OF THIS SHIPMENT WITHOUT PAYMENT OF FREIGHT AND ALL OTHER LAWFUL CHARGES."

**TOTALS**

SIGNATURE OF SHIPPER \_\_\_\_\_  
 LIABILITY LIMITED UNLESS INCREASED VALUE DECLARED BELOW, ALL AS SPECIFIED IN SECTION 16:  
 DECLARED VALUE \_\_\_\_\_  
 \*\* APPLICABLE ONLY WHEN USED AS A THROUGH TRANSPORTATION BILL OF LADING  
 \*\* INDICATE WHETHER ANY OF THE CARGO IS HAZARDOUS MATERIAL UNDER DOT, IMCO OR OTHER REGULATIONS AND INDICATE THE CORRECT COMMODITY NUMBER IN DESCRIPTION OF CARGO ABOVE.

IN WITNESS WHEREOF THE CARRIER HAS SIGNED \_\_\_\_\_ ORIGINAL BILLS OF LADING, ALL OF THE SAME TENOR AND DATE, ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED THE OTHERS STAND VOID.  
 BY \_\_\_\_\_ CARRIER: LINER SERVICES  
 BY \_\_\_\_\_ FOR SHIPPER

**Movimento não-tradicional** - pode haver casos em que a carga é movimentada através de um navio em que não é utilizado BOL. Tal pode acontecer quando a carga é movimentada utilizando vias marítimas sem se deslocar entre dois países, quando o transportador marítimo ou o proprietário da embarcação não é suficientemente grande para participar em práticas regulares de navegação marítima, e quando desastres naturais ou conflitos impedem os procedimentos normais associados à navegação marítima. Nesses casos, os indivíduos ou organizações devem esforçar-se ainda assim por utilizar as melhores práticas de envio padrão, tais como a utilização de lista de embalagem e guia de remessa, para evitar a perda ou roubo

ao longo do percurso.