

EDIÇÕES ANTERIORES

- 1ª edição – 1972
- 2ª edição – 1977
- 3ª edição – 1983
- 4ª edição – 1985
- 5ª edição – 1987
- 6ª edição – 1989
- 7ª edição – 1992
- 8ª edição – 1993
- 9ª edição – 1994
- 10ª edição – 1995
- 11ª edição – 1995
- 12ª edição – 1996
- 12ª edição – 1997 – 2ª tiragem
- 12ª edição – 1997 – 3ª tiragem
- 13ª edição – 1998

FRAN MARTINS
Professor Emérito na Faculdade de Direito da Universidade Federal do Ceará

TÍTULOS DE CRÉDITO

14ª edição
Atualizada por JOAQUIM PENALVA SANTOS



Rio de Janeiro
2008

As medidas constritivas judiciais sobre a garantia real do crédito imobiliário representado pela cédula deverão ser precedidas de intimação do credor.

No caso de cédula escritural caberá à instituição custodiante identificar o credor, caso a cédula seja endossável deverá conter o nome, a qualificação e o endereço do custodiante.

A cédula de crédito imobiliário é título de execução extrajudicial exigido pelo valor contido nas cláusulas pactuadas no contrato que lhe deu origem.

A emissão e a negociação da cédula independem de autorização do devedor do respectivo crédito imobiliário.

A cédula escritural dispensa o seu registro no Registro de Imóveis, respeitado o disposto no art. 286 do Código Civil.

192.1. Cédula de crédito imobiliário objeto de securitização – patrimônio afetado

A cédula será identificada no termo de securitização, mediante indicação do seu valor, número, série e instituição custodiante.

O regime fiduciário previsto na Lei nº 9.514/97 na emissão de certificados de recebíveis imobiliários lastreados em créditos representados pela cédula registrado na instituição custodiante, mencionado o patrimônio separado a que estão afetadas, não se aplicando o disposto no parágrafo único do art. 10 da Lei nº 9.514/97, isto é, dispensa-se o registro no Registro de Imóveis. O resgate da dívida representada pela cédula prova-se mediante a prova da quitação pelo credor ou por outros meios admitidos em direito.

É vedada a averbação da emissão da cédula com garantia real quando houver prenotação ou registro de ônus real sobre os direitos imobiliários respectivos, inclusive penhora ou averbação de mandado ou ação judicial.

Cláusula de reajuste mensal por índices de preços setoriais, gerais ou pelos depósitos de poupança

Isso ocorre nos contratos de comercialização de imóveis, de financiamento imobiliário em geral, no *leasing* imobiliário e nos títulos e valores mobiliários por eles originados com prazo mínimo de trinta e seis meses.

É vedado o pagamento de correção monetária quando ocorrer resgate antecipado total ou parcialmente prazo inferior a trinta e seis meses. São nulas as estipulações de fraude a esse regime.

São vedados os contratos com cláusula de equivalência salarial ou comprometimento de renda. Art. 49 da Lei nº 10.931/04 – caso de cassação de medida liminar e antecipação de cautela – dispositivo inconstitucional.

Parte VII

TÍTULOS REPRESENTATIVOS

Capítulo XXXVIII

A REPRESENTAÇÃO DE MERCADORIAS EM TÍTULOS DE CRÉDITO

193. NOÇÃO DE TÍTULOS REPRESENTATIVOS

Títulos representativos são chamados os títulos causais que não expressam uma verdadeira operação de crédito mas sim representam mercadorias ou bens que fundamentam a sua existência. Ascarelli¹ conceitua esses títulos como sendo aqueles “cuja transferência importa a transferência ou constituição de um direito real sobre a mercadoria a que se referem”. Asquini esclarece que os títulos representativos são os que “mobilizam e documentam o direito sobre mercadorias determinadas (não simplesmente créditos de *genus*, como acontece com os bilhetes de mercadorias), nascidos das operações de transporte e de depósito. Por isso se distinguem em *títulos de transportes* e *títulos de depósitos*”.² E baseado no disposto no art. 1.996 do Código Civil italiano de 1942, que define os títulos representativos, Fiorentino³ esclarece que “dizem-se títulos *representativos de mercadorias* (ou, também, *títulos de tradição*) aqueles títulos de crédito que incorporam o direito de crédito ao recebimento de *mercadorias determinadas e especificadas e, através de tal direito, atribuem ao possuidor do título*”, segundo a fórmula do artigo em exame, “a *posse* das mesmas e o poder de *dispor* mediante a transferência do título”.

Caracterizam-se, assim, os títulos representativos pelo fato de, representando mercadorias ou bens, darem aos seus possuidores o poder de exercer certos direitos sobre os mesmos, quer transferindo-os, com o documento que os representa, para terceiros, quer constituindo direitos reais sobre esses bens. Obedecendo, em certos aspectos, aos

1 Ascarelli, *Teoria Geral*, op. cit., p. 145.

2 Asquini, op. cit., pp. 103-104.

3 Fiorentino Adriano, *Titoli di Credito*, 2ª ed., atualizada, em *Comentário ao Código Civil* sob a direção de Scialoja e Branca Zanichelli, Foro Italiano, 1974, p. 108.

princípios que norteiam os títulos de crédito em geral, os títulos representativos se beneficiam desses princípios para mobilizar o crédito tendo por base mercadorias ou bens de que os portadores dos títulos em regra podem dispor.

No direito brasileiro encontramos como *títulos representativos* o *conhecimento de depósito*, o *warrant* e o *conhecimento de frete*. Existem, na realidade, outros documentos, oriundos principalmente da nova lei das sociedades por ações, que representam valores em depósito, encerrando direitos de crédito e se utilizando das normas do direito cambiário para sua circulação. Esses documentos (*certificado de depósito de ações, cédula pignoratícia de debêntures*) estão, entretanto, por disposição legal (Lei nº 6.385, de 7 de dezembro de 1976, que regula o mercado de valores mobiliários e criou a Comissão de Valores Mobiliários), incluídos entre os valores mobiliários sujeitos ao regime daquela lei, ao lado das ações, partes beneficiárias, debêntures, bônus de subscrição e outros títulos criados ou emitidos pelas sociedades anônimas, a critério do Conselho Monetário Nacional (Lei nº 6.385, de 1976, art. 2º). Como valores mobiliários, tais documentos, adotando, embora, princípios de títulos de crédito em geral, têm uma finalidade própria e uma negociabilidade especial, já que fazem parte de um mercado de valores, razão pela qual não são os mesmos estudados neste livro.

194. CONHECIMENTO DE DEPÓSITO

O Decreto nº 1.102, de 21 de novembro de 1903, instituiu regras para o estabelecimento de empresas de armazéns gerais, determinando o seu modo de constituição, os seus direitos e as suas obrigações. Os armazéns gerais têm por finalidade a guarda e conservação de mercadorias de terceiros, que neles são depositadas, em regra por tempo determinado, podendo sobre esses bens ser realizadas várias operações.

Essas operações resultam de uma peculiaridade dos armazéns gerais; recebendo mercadorias em depósito, podem eles emitir, em troca do recibo que atesta o recebimento das mercadorias, dois títulos unidos, mas separáveis à vontade, com os quais os depositantes podem vender ou constituir penhor sobre referidas mercadorias, conforme o título utilizado. Esses títulos têm os nomes de *conhecimento de depósito* e "*warrant*" e, se bem que sejam emitidos em conjunto, podem, como dito, ser separados, cada um circulando autonomamente e preenchendo uma determinada finalidade.

O conhecimento de depósito e o *warrant* possuem várias regras comuns. Assim, ambos são títulos à ordem, transferíveis, portanto, por endosso. Cada título trará, como requisito formal, sua própria designação, a denominação de empresa de armazéns gerais que o emitiu e sua sede, o nome, profissão e domicílio do depositante ou de terceiro por ele indicado, o lugar e prazo do depósito, a natureza e a quantidade das mercadorias depositadas, com a sua designação pelo nome mais usado no comércio, o peso dessas, estado dos envoltórios e todas as marcas e indicações próprias para estabelecerem sua identidade. Em se tratando de mercadorias fungíveis, deve ser indicada a sua qualidade. Conterá, ainda, cada um dos títulos a indicação do segurador da mercadoria e o valor do seguro, a declaração dos impostos e direitos fiscais, dos encargos e despesas a que as mercadorias estão sujeitas, bem como a indicação do dia em que começam a correr as

armazenagens. Por último, cada título trará a data da emissão e a assinatura do empresário ou pessoa devidamente habilitada por este para assiná-lo. Tais são os requisitos formais desses títulos, segundo o estabelecido no art. 15 do Decreto nº 1.102, de 1903.⁴

A finalidade de conhecimento de depósito é atestar a propriedade das mercadorias, representando-as; a sua transferência equivale à transferência das mercadorias depositadas, o que dará ao endossatário do conhecimento, que é o seu novo proprietário, a disponibilidade das mesmas mercadorias, inclusive a faculdade de retirá-las dos armazéns gerais, como seu dono.

Para que tal aconteça, entretanto – para a retirada das mercadorias dos armazéns – é necessário que, nesse ato, sejam apresentados à empresa de armazéns gerais o conhecimento de depósito e o *warrant*. Este, como se disse, é um título que, emitido pelos armazéns gerais juntamente com o conhecimento de depósito, pode deste ser separado porque tem uma finalidade própria, que é a de, com a sua transferência, constituir penhor sobre as mercadorias depositadas. Assim, quando o depositante possui os dois títulos, conhecimento de depósito e *warrant*, tem a plena disponibilidade das mercadorias. Transferindo, pelo endosso, apenas o *warrant*, faz ele um penhor sobre as mercadorias, mas a propriedade dessas lhe pertence, sendo atestada pelo conhecimento de depósito. Como, contudo, o portador se constitui devedor de certa importância dando as mercadorias em penhor – o que se efetiva com a transferência do *warrant* – a importância dessa dívida deve ser anotada no verso do conhecimento. Se o portador desse o transferir, o terceiro, que o adquirir – o que significa a aquisição das mercadorias – saberá, pela anotação, que referidas mercadorias estão gravadas com uma dívida no valor da importância anotada.

Assim, o adquirente do conhecimento – e conseqüentemente das mercadorias que ele representa – pagará por essas não o valor ajustado mas esse valor diminuído do valor do *warrant*, cuja importância deve ser paga a quem, no vencimento nele mencionado, se apresentar com esse título. Daí haver-se dito que, para retirar as mercadorias, o portador deve apresentar à companhia de armazéns gerais o conhecimento de depósito e o *warrant*. Se, entretanto, o prazo de vencimento do *warrant* ainda não foi atingido, e o portador do conhecimento desejar retirar as mercadorias, poderá fazê-lo apresentando apenas o conhecimento mas depositando na empresa de armazéns gerais o valor do *warrant* (valor esse, como foi visto, anotado no verso do conhecimento), em favor de quem, depois, legitimamente se apresentar com esse título.

De tudo se conclui que o depósito de mercadorias em empresas de armazéns gerais pode dar origem à emissão de dois títulos, entregues ao depositante, o conhecimento de depósito e o *warrant*. O conhecimento de depósito *representa* as mercadorias, e quem detiver esse título é considerado proprietário daquelas. Também o *warrant* representa as mercadorias mas a finalidade desse título é constituir um *penhor* sobre ditas mercadorias; assim, quem se apresenta com o *warrant* não é proprietário das mercadorias, mas

4 V. nosso *Contratos e Obrigações Comerciais*, 6ª ed., p. 351.

credor de determinada importância a que as mercadorias servem de garantia. Esse é um penhor especial, em que não há a tradição da coisa para o credor, como é a regra geral no penhor segundo o art. 1.431, *caput*, do Código Civil.

Por tudo isso é que a propriedade e plena disponibilidade das mercadorias depositadas em empresas de armazéns gerais, quando forem emitidos *conhecimento de depósito* e “*warrant*”, só ocorrerá quando o portador detiver esses dois títulos; possuindo apenas o conhecimento, o portador será considerado proprietário das mercadorias mas sobre essas pesa um penhor, pelo qual o detentor do conhecimento de depósito, se quiser retirar das mercadorias, deverá responder. O *warrant*, sozinho, é um título que atesta que foi feito penhor sobre as mercadorias depositadas, razão pela qual o detentor do *warrant* não pode retirar as mercadorias mas simplesmente, na época oportuna, exigir o pagamento da dívida contraída, de que as mercadorias servem de garantia.

195. WARRANT

O *warrant*, como foi visto, é um título representativo das mercadorias depositadas, do mesmo modo que o conhecimento de depósito, razão pela qual deve estar revestido de todos os requisitos formais exigidos para o conhecimento de depósito. Tem o *warrant*, contudo, uma finalidade específica, que é a de, com o seu endosso, constituir penhor sobre as mercadorias depositadas. Naturalmente, como o proprietário original do *warrant* é proprietário, também, do conhecimento de depósito por ter sido depositante das mercadorias, é ele quem, originariamente, pode endossar o *warrant*, ou seja, constituir penhor sobre as mercadorias. Daí a conclusão de que o *warrant* pressupõe uma dívida para garantia do pagamento da qual as mercadorias, que o título representa, foram dadas em penhor.

Naturalmente, a circulação do *warrant* não é obrigatória; essa só ocorrerá se o proprietário das mercadorias, em vez de vendê-las, quiser fazer um penhor das mesmas. Contudo, endossado o *warrant* com a constituição do penhor das mercadorias, quem receber esse título poderá transferi-lo também por endosso a uma outra pessoa, já que o *warrant*, como o conhecimento, é título *à ordem*. Não é necessário que o vencimento do *warrant* coincida com a data do vencimento do conhecimento de depósito; pode aquele ser superior a esse, e o portador do *warrant* não será prejudicado, pois, como foi acima mencionado, tendo sido anotado no verso do conhecimento o valor do *warrant*, as mercadorias depositadas só serão entregues ao portador do conhecimento se esse fizer a consignação da importância relativa ao *warrant*, ficando tal importância em poder da companhia de armazéns gerais, em favor do credor pignoratício.

O *warrant* terá, assim, uma data de vencimento; atingida essa, o portador do título deverá apresentá-lo ao primeiro endossante, que naturalmente era o depositante das mercadorias entregues à guarda da companhia de armazéns gerais que emitiu os dois títulos posteriormente separados. Se, por acaso, as mercadorias tiverem sido vendidas e, conseqüentemente, o conhecimento de depósito transferido para terceiros, o portador do *warrant* procurará a importância na companhia de armazéns gerais, que delas será depositária no caso de haverem as mercadorias sido retiradas. Encontrando-se, entretanto, as mercadorias ainda guardadas, vencendo-se o prazo do *warrant* e não sendo encontrado

o primeiro endossante para efetuar o pagamento, o portador do título fará protestá-lo para ter direito regressivo contra outros endossantes, se houver. O protesto do *warrant* dará ao protestante, também, o direito de mandar vender as mercadorias, por corretor ou leiloeiro, para se pagar com o produto da venda, já que o *warrant* constitui as mercadorias em penhor, servindo essas, portanto, de garantia da dívida representada pelo título.

Com o *warrant* se verifica um caso de penhor de mercadorias sem a tradição efetiva dessas, como é próprio do penhor e já foi atrás destacado. O *warrant* – como aliás acontece com os conhecimentos de depósito – poderá ser emitido por empresas outras que não as companhias de armazéns gerais, desde que, para tanto, tais empresas tenham autorização especial do Governo.

196. CONHECIMENTO DE TRANSPORTE

196.1. Origem e regulamentação

O Código Civil dispõe, no art. 743 que, nos transportes de mercadorias: “**Art. 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*”. E acrescentou no artigo seguinte o que pode o transportador exigir do remetente da mercadoria uma relação “*discriminada das coisas a serem transportadas, em duas vias, uma das quais, por ele devidamente autenticada, ficará fazendo parte integrante do conhecimento (art. 744, parágrafo único)*”.

Depois de, nos arts. 750 e 753, estabelecer o Código regras a respeito da responsabilidade dos contratantes no transporte de cargas, o art. 745 estatui que, “em caso de informação inexata ou falsa descrição no documento a que se refere o artigo antecedente, será o transportador indenizado pelo prejuízo que sofrer, devendo a ação respectiva ser ajuizada no prazo de cento e vinte dias, a contar daquele ato, sob pena de decadência”. Esse dispositivo mostra que uma das finalidades principais da *cautela* ou *recibo* era servir de meio de prova da quantidade das mercadorias recebidas, com a conseqüente responsabilidade do transportador pelos prejuízos resultantes de danos acontecidos às mesmas, por culpa de referido transportador, nos termos do art. 753.

Os recibos ou cautelas, entretanto, não eram utilizados na prática, em princípio por desinteresse das próprias partes contratantes. No dizer de Waldemar Ferreira, por se tratar, na grande maioria dos casos, de “gente modesta, rude, analfabeta” que “desprezava o formalismo”, o contrato geralmente “aperfeiçoava-se... ‘de boca’, como se dizia. Palavra dada era, sem dúvida, palavra cumprida. Religiosamente cumprida. Pouco importava os perigos das caminhadas e os tropeços da jornada de seus infortúnios. Faziam-se as entregas, a despeito de tudo, regular e fielmente”.⁵

5 Waldemar Ferreira, *Instituições*, vol. 3, t. II, nº 960; v., igualmente, nosso *Contratos e Obrigações Comerciais*, 6ª ed., cit., nº 168 a 171-A.

Criada a primeira estrada de ferro, em 1854, e em seguida inauguradas outras, o governo, para regular os transportes por meio dessa nova modalidade, baixou o Decreto nº 1.930, de 26 de abril de 1857, estabelecendo no mesmo que, ao receber a carga, deveriam as estradas de ferro emitir um “conhecimento de talão”, “que servia para a retirada das mercadorias no lugar do destino. Esse conhecimento era numerado e o seu número lançado nos diversos volumes contendo a mercadoria. Não era, contudo, o conhecimento indispensável para a entrega da carga. Na sua falta poderia o destinatário receber a mercadoria mediante recibo que anulava o conhecimento.”⁶

Aplicado, posteriormente, às estradas de ferro em geral, o Regulamento baixado com o Decreto nº 1.930, de 1857, esteve em vigor até 1922, quando o Regulamento baixado com o Decreto nº 15.673, de 7 de setembro, trouxe regras diferentes em relação à entrega de mercadorias a serem transportadas. Nos termos desse novo regulamento, o recebimento de mercadorias para o transporte seria feito “mediante uma *nota de expedição*, na qual deverá ser determinada, com precisão, a natureza, a quantidade e o destino do objeto do despacho, que será assinada pelo expedidor e pelo funcionário da estrada que fizer o despacho” (art. 111). Pelo menos uma via dessa *nota* seria entregue ao expedidor para a remessa ao destinatário, com a qual esse receberia, no lugar da entrega, as mercadorias transportadas (segundo o art. 121, “a entrega das cargas, assim como das bagagens e encomendas, far-se-á mediante restituição do conhecimento, o qual será arquivado na repartição que fizer a entrega”). Mas por disposição especial do Regulamento, as mercadorias poderiam, também, ser entregues mediante recibo assinado pelo destinatário ou por pessoa por ele autorizada, servindo esse recibo para anular o conhecimento (art. 122).

Alguns dispositivos legais posteriores trouxeram normas para remessa e entrega de mercadorias transportadas por estrada de ferro; em 1925 o Ministro da Viação baixou, mesmo, um Regulamento Geral dos Transportes, contendo dispositivos sobre o conhecimento. Tornava-se, por isso, necessária uma lei que, em caráter geral e definitivo, dispusesse a respeito dos conhecimentos de transporte, visto não apenas existirem regras especiais, no Código Comercial, a respeito do conhecimento marítimo (arts. 575 a 589) como pelo fato de estar se desenvolvendo a viação comercial, com o transporte de mercadorias a merecer tratamento especial.

Nessas circunstâncias, o então Governo Provisório da República baixou, em 10 de dezembro de 1930, o Decreto nº 19.473, regulando “os conhecimentos de transporte de mercadorias por terra, água ou ar”, decreto que, em seguida, foi alterado pelo de nº 19.754, de 18 de março de 1931. Mais tarde, o Decreto nº 20.454, de 29 de setembro de 1931, admitiu os conhecimentos de frete emitidos *não à ordem*. Pequenas modificações foram introduzidas nessas leis pela legislação posterior; as mais importantes são, sem dúvida, as resultantes do Regulamento Geral de Transportes, baixado com o Decreto nº 51.813, de 8 de março de 1963, cujos arts. 89 e seguintes dispõem sobre o conhecimento de transporte, estabelecendo o art. 92 os requisitos que esse documento deve ter,

6 Nosso *Contratos e Obrigações Comerciais*, 6ª ed., nº 168-A.

e o novo Código Brasileiro do Ar, Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, que, repetindo os requisitos já enumerados no Código de 1938 (Decreto-Lei nº 483, de 8 de junho de 1938), exigiu constassem os mesmos do conhecimento aéreo (art. 91), ambos os Códigos estatuinto que “o conhecimento aéreo faz presumir, até prova em contrário, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte”. (Código Brasileiro do Ar de 1966, art. 94; Código de 1938, art. 80.)

Juntamente com as disposições do novo Código Civil, arts. 743 a 756, sobre o Transporte de Coisas essa é a legislação que rege, entre nós, no momento, os conhecimentos de transporte (também conhecidos como *conhecimentos de frete* ou *de carga*) de mercadorias por terra, água e ar.

196.2. Natureza do conhecimento

O Decreto nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930, regulando, de modo geral, os conhecimentos de transporte de mercadorias por terra, água ou ar, dá-lhes de maneira precisa a natureza de documentos probatórios do recebimento das mercadorias, com a obrigação da entrega, pelo transportador, no lugar do destino e, igualmente, a de títulos de crédito, representativos das mercadorias neles mencionadas.

O art. 1º do referido Decreto dispõe que “o conhecimento de frete original, emitido por empresa de transporte por água, terra ou ar, *prova o recebimento da mercadoria e a obrigação de entregá-la* no lugar do destino”, acrescentando que se reputa como “não escrita qualquer cláusula restritiva, ou modificativa, dessa prova (*do recebimento da mercadoria*) ou obrigação (*de entregá-la no lugar do destino*)”.

Será o conhecimento, assim, emitido pelas empresas que recebem as mercadorias para transportá-las de um lugar para outro; é um documento, portanto, que atesta a conclusão de um contrato de transporte, já que, sendo esse consensual, o remetente fica com a obrigação de entregar as mercadorias para serem transportadas, entrega que marca o início da execução do contrato. Para comprovar essa entrega e, ao mesmo tempo, a obrigação de levar a mercadoria de um lugar para outro (já que a característica do contrato de transporte é justamente essa locomoção, sendo a entrega da mercadoria ao transportador feita para esse fim e não para outro, como, por exemplo, a simples guarda da mercadoria), a empresa de transporte emitirá o conhecimento que, acima de tudo, servirá de meio de prova do recebimento da mercadoria e da obrigação assumida pelo transportador.

Essa natureza de documento probatório da entrega da mercadoria e da obrigação assumida pelo transportador de levá-la a outro lugar e entregá-la ao destinatário já existia desde que, no art. 99, o revogado Código Comercial estabelecia que os transportadores (na época, barqueiros, tropeiros e quaisquer outros) que “do seu transporte (de *mercadorias*) se encarregarem, mediante uma comissão, frete ou aluguel, devam efetuar a sua entrega fielmente no tempo e lugar do ajuste”, estatuinto o art. 100 do mesmo Código, entre os requisitos que os recibos ou cautelas passadas entre o remetente (*carregador*) e o transportador (*condutor*) deveriam ser especialmente mencionados, “o nome do dono dos gêneros ou carregador... e o lugar onde deva fazer-se a entrega”, dispondo, por fim,

o art. 101 que “a responsabilidade do condutor ou comissário de transporte começa a correr desde o momento em que recebe as fazendas (mercadorias), e só expira depois de efetuada a entrega”.

O Decreto nº 19.473, de 1930, entretanto, sem lhe tirar o caráter probatório, erigiu o conhecimento de frete em título de crédito, declarando, textualmente, que é *título à ordem*; salvo cláusula *ao portador*, lançada no contexto. E explicitando a natureza desse título, o mesmo diploma legal, depois de declarar (art. 8º) que “a tradição do conhecimento ao consignatário, ao endossatário ou ao portador, *exime a respectiva mercadoria de arresto, seqüestro, penhora, arrecadação, ou qualquer outro embaraço judicial, por fato, dívida, falência, ou causa estranha ao próprio dono atual do título*, salvo os casos de má-fé”, afirma que o *próprio conhecimento* está sujeito a essas medidas judiciais, “por causa que respeite ao respectivo dono atual”. E dando a verdadeira natureza de título representativo de mercadorias, acrescenta o artigo: “Neste caso, a apreensão do conhecimento equivale à da mercadoria.”

De tudo se conclui que, avantajando-se à legislação até então reguladora dos transportes e mercadorias, o Decreto nº 19.473, de 1930, com as alterações constantes do Decreto nº 19.754, de 18 de março de 1931, deu ao conhecimento de frete, ou de carga, ou de transporte, além da natureza de documento probatório do recebimento da mercadoria e da obrigação do transportador de entregá-la, no lugar do destino, ao consignatário, a de título de crédito à ordem, representativo das mercadorias, incorporando, assim, direitos que circulam com o documento, o que faz presumir ser o portador do conhecimento proprietário das mercadorias nele mencionadas (art. 3º, § 3º).

Sendo um título que pode ser emitido *à ordem* ou *ao portador*, o conhecimento circula, conforme o caso, mediante endosso ou por simples tradição manual. O endosso pode ser em preto ou em branco e resulta sempre do conhecimento nominativo (art. 3º). O endosso transfere com o documento os direitos no mesmo incorporado, donde a regra, acima mencionada, do § 3º do art. 3º, que declara que “o último endossatário e detentor do conhecimento presume-se proprietário da mercadoria nele declarada”.

O Decreto nº 19.473, de 1930, regulou também o *endosso-mandato*, de que já tratara a lei cambial da época, nº 2.044, de 31 de dezembro de 1908 (art. 8º, § 1º), e o endosso-pignoratício (art. 4º, parágrafo único), ignorado pela lei cambial então vigente e só regulado no Brasil, nos títulos cambiais, pela Lei Uniforme sobre Letras de Câmbio e Notas Promissórias atualmente em vigor (art. 19).

Por último, lei posterior ao Decreto nº 19.473, ou seja, a de nº 20.454, de 29 de setembro de 1931, passou a admitir também o conhecimento de frete *não à ordem*, “mediante cláusula expressa, inserida no contexto” (art. 1º).

196.3. Requisitos do conhecimento

O Decreto nº 19.473, de 1930, declarou que, para sua validade, o conhecimento de frete deve conter certos requisitos. Esses requisitos são os seguintes: *a)* o nome comercial – firma ou denominação da empresa emissora, ou seja, do transportador; *b)* o número de ordem do conhecimento; *c)* a data da emissão, com a indicação do dia, mês

e ano; *d)* o nome do remetente e do destinatário ou consignatário, ambos por extenso, podendo o remetente designar-se consignatário ou destinatário. Poderá, entretanto, o nome do consignatário ser substituído pela cláusula *ao portador*; em tal hipótese, a mercadoria deverá ser entregue à pessoa que se apresentar com o conhecimento. Se, por acaso, o conhecimento não trazer a indicação do consignatário nem a indicação *ao portador* ainda assim será considerado *ao portador* e o seu detentor terá o direito de receber as mercadorias nele mencionadas; *e)* o lugar em que a mercadoria é recebida para ser transportada (a que o diploma legal chama de *lugar da partida*) e o destino; não mencionando o conhecimento o lugar em que as mercadorias foram recebidas será considerado como tal o lugar da emissão do conhecimento; *f)* a espécie, quantidade ou peso da mercadoria, assim como as marcas ou sinais exteriores dos volumes de embalagens; *g)* a importância do frete, com a indicação de que é pago ou a pagar, e do lugar e forma de pagamento. A importância deve ser declarada por extenso e em algarismos; em caso de divergência, prevalece a importância por extenso. Sendo o frete *a pagar* e não constando do conhecimento a forma de pagamento, este deve ser por inteiro, em dinheiro de contado, no ato de entrega das mercadorias e no lugar do destino, salvo se outro for designado. A falta do pagamento do frete e despesas autoriza o transportador a reter as mercadorias; *h)* a assinatura do transportador ou seu representante, abaixo do contexto do conhecimento.

Esses são os requisitos exigidos, de modo geral, para os conhecimentos de transporte de mercadorias por terra, água e ar. Às duas últimas modalidades de conhecimentos, entretanto, são feitas exigências complementares, apesar de, sobre todos os conhecimentos, imperarem as disposições do Decreto nº 19.473. Também, além do disposto neste Decreto, leis posteriores criaram mais exigências para os conhecimentos de transporte de mercadorias *por terra*. Assim é que o Regulamento Geral dos Transportes, aprovado pelo Decreto nº 51.813, de 8 de março de 1963, acrescentou, no que se refere aos conhecimentos expedidos por estradas de ferro, os seguintes requisitos (art. 92): 1 – a denominação da estação ou agência despachante e do lugar do embarque, quando este se efetuar fora do recinto daquela estação ou agência; 2 – a indicação, quando necessária, da via de encaminhamento das mercadorias; 3 – em se tratando de transporte de animais, a espécie e número dos animais despachados; 4 – a declaração do valor venal das mercadorias expedidas (que o Regulamento chama de “expedição”, entendendo-se como tal, na forma do art. 45 – que trata “do recebimento das expedições” – “tudo o que se deva despachar”); 5 – a observação de “cargas, descargas ou baldeação pela parte”, quando essas operações devam ser executadas pelo remetente, destinatário ou preposto deste ou daquele; 6 – a transcrição de qualquer declaração de garantia para a empresa, feita pelo expedidor, nas condições do regulamento.

Para o Regulamento Geral dos Transportes os conhecimentos podem ser *negociáveis* ou *não-negociáveis*. Pelo art. 91, “consideram-se *negociáveis*, para efeito das garantias legais concernentes à entrega das respectivas cargas, os conhecimentos originários nominativos, exceção feita dos seguintes: *a)* conhecimento de expedição cujo valor comercial não exceda o limite indicado na Pauta de Classificação e Condições Gerais

de Transportes; *b*) conhecimento nominativo, emitido com a cláusula *não à ordem*; *c*) de bagagem, encomenda, animais; *d*) de carga *a domicílio*; *e*) de cargas destinadas a armazéns gerais ou a desvio particular; *f*) de mercadorias perigosas; *g*) de gêneros de fácil deterioração; *h*) de produtos alimentícios destinados a consumo imediato”. E o parágrafo único desse art. 91 esclarece: “O conhecimento *negociável* terá características que o distingam dos conhecimentos comuns, podendo as empresas, pela sua emissão, cobrar, juntamente com o frete, a taxa para tal fim estipulada nas tarifas.”

196.4. Do conhecimento marítimo

Dispondo o § 1º do art. 2º do Decreto nº 19.473, de 1930, que “o conhecimento de frete marítimo conterà os requisitos determinados pelo art. 575 do Código Comercial”, devem tais conhecimentos declarar: 1 – o nome do capitão, e o do carregador (*remetente*) e consignatário (podendo omitir-se o nome desse 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; 3 – o lugar da partida e o do destino, com declaração das escalas, havendo-as; 4 – o preço do frete e primagem, se esta for estipulada, e o lugar e forma do pagamento; 5 – a assinatura do capitão e a do carregador. O capitão, segundo o art. 577, é obrigado a assinar todas as vias de um mesmo conhecimento que o carregador exigir, devendo ser elas do mesmo teor e data, ficando o capitão com uma dessas vias.

Os requisitos acima enumerados são os exigidos pelo Código Comercial, no art. 575. Entretanto, como já foi assinalado por especialistas,⁷ em virtude de o Decreto nº 19.473, de 1930, que expediu genericamente regras sobre os conhecimentos de transporte de mercadorias *por terra, água e ar*, haver estatuído (art. 2º, VIII) que o conhecimento pode ser assinado “pelo empresário ou seu representante”, é costume o conhecimento marítimo ser assinado não pelo capitão do navio, mas pelo agente a que o mesmo está consignado, funcionando esse agente como preposto do armador. Tal costume também ocorre nos Estados Unidos, onde existe dispositivo legal semelhante ao brasileiro.⁸

Igualmente, apesar de determinar o Código que o conhecimento marítimo deve conter “a assinatura... do carregador” (art. 575, nº 5), na prática geralmente assim não acontece, continuando os conhecimentos marítimos, entretanto, a desempenhar as suas funções, que são a de provar que as mercadorias foram embarcadas no navio, destacar a propriedade das mercadorias nele descritas e, finalmente, evidenciar os “termos e condições do transporte entre o armador e o embarcador”.⁹

7 Carlos Rubens Caminha Gomes, *Direito Comercial Marítimo*, Ed. Rio, 1978, pp. 236 e segs.

8 *Idem*, p. 237.

9 As cláusulas enumeradas no texto eram as exigidas pela redação do art. 575 do antigo Código Comercial. Entretanto, nos conhecimentos marítimos em regra são exigidas outras cláusulas ou dados informativos, que podem variar de empresa para empresa transportadora. Comumente os conhecimentos marítimos trazem no anverso: “*a*) nome do navio, porto de embarque, porto de descarga ou entrega; nome do consignatário; nome da pessoa que deve ser avisada quando da chegada das mercadorias; data

196.5. Conhecimento aéreo

Por último tendo sido publicado, depois de baixado o Decreto nº 19.473, de 1930, o Código Brasileiro do Ar (Decreto-Lei nº 483, de 8 de junho de 1938), mais tarde substituído por um outro, atualmente em vigor, baixado com o Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, este determina, no art. 91, repetindo o que constava do art. 77 do Código de 1938, que “o conhecimento aéreo deve indicar: *a*) o lugar e data da emissão; *b*) os pontos de partida e destino; *c*) o nome e o endereço do expedidor; *d*) o nome e o endereço do transportador; *e*) o nome do destinatário e, se houver cabimento, o seu endereço; *f*) a natureza da carga; *g*) o número, condicionamento, marcas particulares ou a numeração dos volumes; *h*) o peso, a quantidade e o volume (ou as dimensões da carga); *i*) o preço da mercadoria, quando a carga for expedida contra pagamento no ato da entrega e, eventualmente, a importância das despesas; *j*) o valor declarado, se houver; *l*) o número das vias do conhecimento; *m*) os documentos entregues ao transportador para acompanharem o conhecimento aéreo; *n*) o prazo do transporte e a indicação sumária do trajeto a seguir (via), se forem estipulados”.

do embarque; *b*) quantidade, número, descrição das mercadorias; condições aparentes das mesmas no momento de sua entrega no lado do navio, para o embarque; *c*) marcas e número exibidos nos volumes; *d*) frete, se pago ou a pagar, e em quanto monta.

No verso, vêm impressas as cláusulas contratuais do transporte, que, na maioria das vezes, são: *a*) cláusula Paramount – que submete o contrato a uma lei específica ou à Convenção de Bruxelas de 1924; *b*) lista de perigos excetuados – além dos citados na lei específica ou na Convenção que consta da cláusula Paramount, os transportadores costumam incorporar algumas outras exceções de sua responsabilidade por faltas e avarias à carga; *c*) cláusula de desvio de rota; *d*) cláusula que incorpora as Regras de York-Antuérpia em relação à avaria grossa; *e*) cláusula New Jason; *f*) Estado sob cuja lei devem ser decididos os direitos das partes; *g*) foro em que serão julgadas as ações referentes aos direitos acima citados; *h*) cláusula referente ao transbordo e despacho das mercadorias; *i*) cláusula sobre o transporte de animais vivos; *j*) cláusula de limitação do valor da responsabilidade do transportador; *k*) disposições referentes ao transporte de mercadorias específicas, descarga em cais especial etc.

Não é comum declarar o valor das mercadorias transportadas. A legislação brasileira também não o exige.” Carlos Rubens Caminha Gomes, *op. cit.*, pp. 235-236.