

O Conhecimento

THEÓPHILO DE AZEREDO SANTOS

1. Conceito. Denominações — 2. Disciplina legal — 3. Natureza jurídica — 4. Circulação — 5. Requisitos — 6. Extinção e anulação — 7. O conhecimento para embarque (*received for shipment*) — 8. A ordem de entrega (*delivery order*) — 9. O conhecimento aéreo.

1. Conhecimento,¹ conhecimento de frete,² conhecimento de transporte,³ conhecimento de carga⁴ são palavras que têm o mesmo significado: «Chama-se **conhecimento**, porque há um reconhecimento da existência das mercadorias a bordo, e conseqüentemente da obrigação contraída pelo Mestre a respeito dos carregadores, e seus comissários para o seu efetivo trans-

1. O Código Comercial Brasileiro consagra o Capítulo II, do Título VI, da Parte Segunda aos conhecimentos.

2. O Decreto nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930 emprega as palavras «conhecimento de frete original» (artigo 1º), vários dispositivos. O Decreto nº 20.454, de 29 de setembro de 1931 «regula os conhecimentos de frete emitidos não à ordem e dá outras providências», mas faz referência também ao «conhecimento» (artigo 2º, segunda alínea).

3. O Decreto nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930 «regula os conhecimentos de transporte de mercadorias por terra, água ou ar, e dá outras providências» e, no parágrafo único do artigo 11, refere-se aos «conhecimentos de frete de transportes terrestres».

4. José da Silva Lisboa (Visconde de Cairu) — «Princípios de Direito Mercantil e Leis de Marinha», 6ª edição por Cândido Mendes de Almeida, Tipografia Acadêmica, Rio de Janeiro, 1874, tomo II, Tratado Sexto, Capítulo XII, pág. 669.

porte, e entregue à pessoa, a quem vão consignadas». ⁵ É o documento comprobatório das mercadorias entregues a bordo, a fim de serem transportadas. Prova o embarque das mercadorias e a execução do contrato de fretamento.

O conhecimento tem dupla natureza: inicialmente consubstancia a prova do contrato de transporte e, uma vez criado, passa a valer como título de crédito.

Conceitua-o o Professor WALDEMAR FERREIRA: ⁶ «O conhecimento de frete original, emitido por empresa de transporte de água, terra ou ar, prova o recebimento da mercadoria e a obrigação de entregá-la no lugar do destino».

2. Os conhecimentos de transporte de mercadoria por terra, água ou ar estão regulados pelo Decreto nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930, com modificações impostas pelo Decreto nº 19.754, de 18 de março de 1931, de seu turno alterado pelos Decretos ns. 21.736, de 17 de agosto de 1932 e 4.938, de 9 de novembro de 1942. Há, ainda, o Decreto nº 20.454, de 29 de setembro de 1931, disciplinador dos conhecimentos de frete emitidos não à ordem. ⁷

Relatando, no «O Diário», de Santos, de 6 de janeiro de 1936, «história pouco conhecida» dos conhecimentos ferroviários e dos esforços efficientíssimos desenvolvidos para que se disciplinassem legislativamente, ARMANDO ALCÂNTARA, então diretor do Banco do Estado de São Paulo, S.A., fez estas revelações:

«Quizeram os bons fados, para gáudio nosso, subissem ao Ministério da Fazenda do Governo Provisório e Secretaria da

5. «Instituições de direito comercial», Vol. 4º, nº 1.267, pág. 224.

6. Waldemar Ferreira, obra e vol. cit.

7. Vide, ainda: artigo 575, do Código Comercial; artigos 74 a 82, do Código Brasileiro do Ar, Decreto-lei nº 8.853, de 24 de janeiro de 1946 — altera o Regulamento para despacho consular de aeronaves comerciais aprovado pelo Decreto-lei nº 5.099, de 16 de dezembro de 1942; Decreto nº 20.491 de 24 de janeiro de 1946, fixando multa para punir as irregularidades observadas nos conhecimentos de mercadorias chegadas ao país por via aérea e não se devendo esquecer dos dispositivos da legislação aduaneira.

Fazenda do Estado de São Paulo, simultânea e respectivamente, naquela época, dois ilustres e dignos paulistas, drs. José Maria Whitaker e Marcos de Souza Dantas».

«Lançamo-nos com ardor à peleja. Felizmente, dessa feita, os nossos reclamos foram bem acolhidos.

«É que os tempos haviam mudado.

«Depois de necessários estudos pelo notável comercialista patricio dr. WALDEMAR FERREIRA, cujo anteprojeto original ainda guardamos em nosso poder como documento precioso, foi, afinal, baixado o Decreto nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930».³

3. VIVANTE⁹ sustenta: o conhecimento marítimo, sendo documento probatório inter-partes, é, contudo, dispositivo, e, mais precisamente, título de crédito somente em relação a terceiros.

O mesmo raciocínio do Mestre se aplicaria ao conhecimento de transporte aéreo ou terrestre. A razão está com TULLIO ASCARELLI:¹⁰ não se pode dividir o ato conceitual e praticamente único — a (*) ao sujeito da relação fundamental e declaração de vontade (quanto a terceiro) tornando, desta forma, um único documento dispositivo de um lado e probatório de outro. Ou melhor, seria e não seria, ao mesmo tempo, título de crédito.

A doutrina, comumente, dá ao conhecimento de transporte a natureza de título de crédito.¹¹

8. Apud Waldemar Ferreira, obra cit., vol. 3º, tomo 2, nº 967, pág. 501, nota nº 312.

9. «Polizza di carico», apud Tullio Ascarelli, «Teoria Geral dos Títulos de Crédito», tradução de Nicolau Nazo, Saraiva & Cia. — Editores, São Paulo, 1934, pág. 79, nº 21.

10. Obra cit., nº 21, pág. 79. Vide, ainda, SCORZA — «La polizza di carico», Roma, 1936, vol. 1º, nº 112, pág. 190.

(*) Emissão do conhecimento, em dois atos distintos: declaração de ciência (quanto ao sujeito...

11. Giuseppe Ferri — «I Titoli di Credito», Unione Tipografico Editrice Torinese, Turim, 1950, nº 8, pág. 27; Vittorio Salandra, — «Manuale di Diritto Commerciale», Dott. Cesare Zuffi — editor, Bolonha, 1950, vol. 2º, nº 89, págs. 259 e segs.; Luigi Lordi — «Instituzioni di

4. O conhecimento certifica não somente o recebimento da mercadoria, mas, ainda, a obrigação de entregá-la no lugar do destino. Pode transferir-se por simples tradição, se contiver a cláusula **ao portador**, lançada no contexto ou se endossado em branco.

O conhecimento nominativo pode ser endossado em prêto, constando, neste caso, a indicação do nome por extenso do endossatário, notando-se ser o **primeiro endossador**, sempre, o remetente ou o consignatário da mercadoria.¹²

A lei, por presunção, considera o último endossatário, e detentor do conhecimento, o proprietário da mercadoria nêle declarada,¹³ levando WALDEMAR FERREIRA,¹⁴ a observar: «Salientou-se a natureza do conhecimento ferroviário, como representativo da mercadoria em trânsito e nêle indicada por sinais ou marcas inconfundíveis. Tornou-se dessarte autêntico título de crédito».

O endôso do conhecimento deve ser puro e simples, reputando-se não escritas quaisquer cláusulas condicionais ou modi-

diritto commerciale», Cedam — Casa Editrice Dott. Antonio Milani, Pádua, 1942, vol. 3º, nº 8 «g», págs. 203 e 204; Andrea Arena — «La polizza di carico e gli altri titoli rappresentativi di trasporto», Dott. A. Giuffrè — editor, Milão, 1951, vol. 1º, nº 25, pág. 194. ADAMASTOR LIMA: «Veio o conhecimento de frete, consoante o disposto no Dec. nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930, aumentar a lista dos títulos de crédito reconhecidos em nosso direito escrito». E «forçoso é dizer que o conhecimento de frete tornou-se de fato título creditório, forçando o ingresso que lhe foi dado no quadro respectivo indo colocar-se ao lado dos mais simpáticos e promissores, para a economia nacional» («Conhecimento de Frete»: Características e endossabilidade dêsse nôvo título de crédito», in «Revista de Direito Comercial», de Adamastor Lima, vol. 1º, pág. CLXIX). E. de CASTRO REBELLO — «Pareceres», Livraria Freitas Bastos, Rio de Janeiro, 1962, pág. 265, nº 4; DÉCIO DOS SANTOS SEABRA — «Conhecimento de Transporte Marítimo no direito comercial brasileiro», tese de concurso, Salvador, Bahia, 1961, nº 11, págs. 8 e 9.

12. Decreto nº 19.473, de 1930, artigo 1º, última alínea e artigo 3º.

13. Decreto nº 19.473, de 1930, artigo 3º, § 3º.

14. Obra e vol. cit., nº 969, pág. 503.

ficativas, não autorizadas em lei. Nulo será o endôso parcial, e o cancelado considera-se anulado, sendo, entretanto, hábil para justificar a série de transmissões do título.¹⁵

A lei dispõe: «O endossatário nominativo e o portador do conhecimento ficam investidos nos direitos e obrigações do consignatário em face da empresa emissora»,¹⁶ mas quer referir-se, certamente, ao **último** endossatário.

Por sua vez, o endossador responde pela legitimidade do conhecimento e existência da mercadoria para com os endossatários posteriores ou portadores.¹⁷

O desembarque e a entrega da mercadoria fazem-se mediante a exibição do conhecimento pelo remetente, consignatário, último endossatário ou portador, pagando-se o frete por inteiro e as despesas extraordinárias a que der causa, quando se extinguirá o contrato de transporte.¹⁸

A lei atribui importância ao fato de a entrega do conhecimento ao consignatário, ao endossador ou ao portador, eximir 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.

Legítimas serão, contudo, aquelas medidas judiciais, quando houver má fé provada e por causa que respeite ao respec-

15. Decreto nº 19.473, de 1930, artigo 5º.

16. Decreto nº 19.473, de 1930, artigo 6º.

«Mercê do endôso fica o endossatário equiparado ao consignatário. O endossatário nominativo e o portador do conhecimento investem-se nos seus direitos e nas suas obrigações, em face da empresa emissora. Pode, exibindo-lhe, reclamar as mercadorias por via d'ele despachadas. Tanto que lhe apresente para recebê-las, deve ela entregar-lhos, sem lhe ser admitida oposição alguma. Não tem ação para investigar o direito porque o conhecimento lhe foi transferido. E isso pela razão ponderosíssima de não operar o endôso simplesmente a transferência do conhecimento senão também a da propriedade das mercadorias despachadas» (Waldemar Ferreira, «O conhecimento do transporte ferroviário», Empresa Gráfica da «Revista dos Tribunais», São Paulo, 1932, nº 23, pág. 73).

17. Decreto nº 19.473, de 1930, artigo 6º, última alínea.

18. Decreto nº 19.473, de 1930, artigo 7º.

tivo dono atual do título, cuja apreensão equivale à da mercadoria.¹⁹

Chama WALDEMAR FERREIRA²⁰ a atenção para curioso paradoxo: «A mercadoria despachada, tanto que emitido o conhecimento, fica fora do comércio, tanto que é insuscetível de penhora e outras medidas judiciais. Mas, ao mesmo tempo, congelada nos armazéns, ela entra a negociar-se, podendo passar da propriedade de um para outro sem sair do lugar em que se encontre, pelo endôso do respectivo conhecimento, em branco ou em prêto».

O endôso pignoratício, endôso-caução, endôso-garantia ou endôso-penhor, não tendo sido formalmente aceito pela nossa legislação cambial e, por isto, repellido por muitos dos nossos doutrinadores,²¹ deparou acolhida expressa pelo Decreto nº 19.473, de 1930, no parágrafo único do artigo 4º: «Lançada a cláusula de penhor ou garantia, o endossatário é credor pignoratício do endossador».

Não se acha prescrita em qualquer lei forma do endôso pignoratício: especificada no título a cláusula de garantia, está constituído o penhor. Outra formalidade não se exige.²²

O endôso pignoratício atribui ao endossatário a posse das mercadorias representadas pelo título, podendo retirá-las, depositando-as, com a cláusula de garantia, em armazém geral

19. Decreto nº 19.473, de 1930, artigo 8º. Sôbre o assunto, vide o trabalho de FERNANDO BITTENCOURT — «Conhecimento de transporte», in «Dicionário Enciclopédico do Direito Brasileiro», Editor Borsoi, vol. II, págs. 221 a 228.

20. Obra e vol. cit., nº 969, págs. 503 e 504.

21. Afastam-no: J. X. Carvalho de Mendonça, Waldemar Ferreira, Alfredo Russel e tem-no, em nosso direito, como legítimo: Adroaldo Mesquita da Costa e Ney da Silva Wiedemann, Tito Fulgêncio, J.L. Ribeiro de Souza, Magarinos Torres, Pontes de Miranda, José Maria Whitaker, Rodrigo Otávio (vide — «Do Endôso», de Theophilo de Azeredo Santos, edição da Revista Forense, Rio de Janeiro, 1962).

22. É de tôda conveniência a indicação, na cláusula de penhor, lançada no endôso do conhecimento, da importância devida ou crédito garantido pelas mercadorias, fixando-se, ainda, a época do pagamento e os juros devidos. Poder-se-á estabelecer tais estipulações em contrato à parte, sendo preferível a primeira forma assinalada.

ou, senão, onde convier, de acôrdo com o endossador, interessado em conhecer sua localização.²³

O endossatário, no exercício dos direitos consubstanciados no título, pode exigir, a todo tempo, emita o armazém geral o respectivo conhecimento de depósito e o **warrant**, ficando aquele à livre disposição do dono da mercadoria, e êste a do credor pignoratício para lhe ser entregue depois de devidamente endossado.

Quid, se o devedor pignoratício recusar-se a endossar o **warrant**?

Estará sujeito à multa de dez por cento sôbre o valor da mercadoria, em benefício do credor.²⁴

Por outro lado, o credor não pode, lícita ou legítimamente, opor-se ao armazenamento da mercadoria, se lhe fôr oferecido o respectivo **warrant**.²⁵

O Decreto nº 20.454, de 29 de dezembro de 1931, veio possibilitar a emissão do conhecimento de frete nominativo **não à ordem**, mediante cláusula expressa inserida no contexto, despojando-o, desta forma, das vantagens do endôso comum ou regular.

Vale reconhecer, contudo, não ser a cláusula «não à ordem» impeditiva da transferência do título, cuja transmissibilidade continua de pé, na verdade de forma mais difícil e menos comum: a escritura pública ou particular, de cessão ou de venda, respeitadas as formalidades legais para cada caso.

Os conhecimentos de frete podem, por conseguinte, ser incluídos entre os títulos à ordem **inatos** («Gehorene Ordepapierre»), isto é, os à ordem independentemente da inserção da cláusula «à ordem» e cessam de sê-lo como a oposição da cláusula «não à ordem». São títulos que **nascem** à ordem.²⁶

23. Decreto nº 19.473, de 1930, artigo 4º, parágrafo único.

24. Decreto nº 19.473, de 1930, artigo 4º, § único, 3ª alínea.

25. Decreto nº 19.473, de 1930, artigo 4º, § único, última alínea.

26. Andrea Arena, obra cit., vol. II, nota 9, pág. 11. O art. 1684, do atual Código Civil e os artigos 464 e 962, do Código de Navegação, ambos italianos, exigem, para o conhecimento de transporte circular à ordem, a inserção da cláusula à ordem, pois não se presume seja tal título à ordem, se esta cláusula não estiver especificada.

Observa WALDEMAR FERREIRA²⁷ poder o conhecimento com a cláusula «não à ordem» ser endossado somente com a cláusula de mandato: é endosso impróprio. Inserta aquela cláusula em seu verso, em prêto, torna-se o endossatário procurador do endossador, com todos os poderes gerais e especiais, relativos ao título, salvo restrição expressa, no teor do endosso consignada. E o substabelecimento do mandato pode dar-se mediante novo endosso, de igual espécie.²⁸

5. O conhecimento («connaissance» dos franceses, «polizza di carico», dos italianos, «bill of lading», dos ingleses «conocimiento», dos autores de língua espanhola), de origem duvidosa²⁹ deve conter os requisitos exigidos pelo artigo 575, do Código Comercial, seguindo a orientação dos códigos franceses de 1807, espanhol, de 1829, português, de 1833 e holandês, de 1838.

Eis os seus requisitos:

a) A data.

SILVA COSTA:³⁰ «A data é exigida por nosso Código, que assim dirimiu as contestações que suscitou a omissão do legislador francês».

A utilidade da fixação da data é realçada pelo Professor DÉCIO SANTOS SEABRA:³¹ «A fixação da data na emissão do conhecimento traz um direito ao carregador que é o de recebê-lo em resgate dos recibos provisórios, dentro de vinte e quatro horas, depois de ultimada a carga, «pena de serem

27. Obra e vol. cit., nº 971, pág. 505.

28. Decreto nº 19.473, de 1930, artigo 4º.

29. Décio dos Santos Seabra em sua tese nos apresenta escorço histórico do Instituto: a) sua origem estaria na prática do comércio da Idade Média (a instituição do «cartório» do navio) e b) sua origem estaria na Antigüidade, entre os romanos (no «Cheirembolo», que era dado pelo *magister* ou, ainda, no *Digesto*), vide págs. 15 e segs («O conhecimento», Salvador).

30. Obra cit., nº 343, pág. 412.

31. «Vendas a Termo no Direito Comercial Brasileiro», tese, 1943, nº 45, pág. 52 e tese já cit., nº 47, págs. 32 e 33.

responsáveis por todos os danos que resultarem do retardamento da viagem, tanto o capitão como os carregadores que houverem sido remissos na entrega dos mesmos conhecimentos, «nos termos do art. 578, do Código comercial pátrio».

«Além do mais, é importante a data para os casos de venda a termo, tão comuns no comércio, em qualquer de suas modalidades, ou seja quando o adiamento da data do cumprimento é relativa à obrigação do vendedor, espécie que os franceses chamam «vente à livrer» e a «venda a termo», em sentido estrito, seja quando o adiamento se refere ao cumprimento da obrigação do comprador».

b) O nome do capitão.

DÉCIO DOS SANTOS SEABRA³² considera indispensável a indicação do nome do capitão, apresentando as seguintes razões:

1ª) Embora reconheça o declínio das responsabilidades do pôsto de capitão, seu nome continua a ter grande importância e deve permanecer entre as enunciações da carta-partida e do conhecimento de transporte e dar lugar à rescisão do contrato.

2ª) O capitão é a pessoa que, antes, durante e depois da viagem, representa o transportador na execução do contrato de fretamento. Suas responsabilidades, como preposto comercial do armador, têm diminuído. Suas funções de ordem pública, entretanto, continuam, do mesmo modo que as suas funções técnicas, que se aprimoram dia a dia.

3ª) O capitão é o executor do contrato de transporte ou de fretamento, devendo, por isso, ser uma pessoa de confiança não somente do fretador como, em alguns casos, do fretador e do carregador.

4ª) Na navegação de pequena cabotagem, a personalidade do capitão ainda tem grande influência no êxito das viagens e trato de cargas.

32. Obra cit., 51, págs. 37 a 39.

5ª) Figurando o nome do capitão, acrescido da cláusula «ou de qualquer outro por êle», ainda assim, poderá dar lugar a que o carregador possa desistir do contrato de fretamento, se julgar que o substituto não tem as qualidades do substituído.

6ª) O nome do capitão tem utilidade para certos casos de seguro de mercadorias.

7ª) O Decreto nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930 manteve a exigência do Código Comercial.

Em sentido contrário estão: HUGO SIMAS,³³ e SAMPAIO DE LACERDA³⁴ considerando desapresentar caráter imperativo a declaração do nome do capitão.

c) O nome do carregador e do consignatário (podendo omitir-se o nome dêste, se fôr à ordem).

d) O nome e porte do navio.

e) A qualidade e a quantidade dos objetos da carga, suas marcas e números, anotados à margem.

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

g) O preço do frete e primagem, se esta fôr estipulada, e o lugar e forma do pagamento.

h) A assinatura do capitão.

Na prática, «o requisito da assinatura do capitão bem se pode dizer que caiu em desuso por fôrça das circunstâncias. Se era correntio, e ainda é, nos pequenos navios a vela ou explorados por particulares, o mesmo não se dá com as grandes emprêsas de transporte marítimo, possuidoras de muitos navios. Os capitães dêstes, muitas vêzes, nem vêem os conhecimentos. Assinam-nos por êles, em terra, os agentes das companhias, quando recebem as cargas».³⁵

33. Obra cit., nº 99, págs. 153 e nº 106, págs. 162 e segs.

34. Obra cit., nº 141, págs. 224 e nº 142, págs. 226 a 228.

35. Waldemar Ferreira, obra cit., vol. 4º, nº 1.266, pág. 215.

Pode, assim, assiná-lo um preposto do armador.³⁶

Daí ter o Decreto nº 19.437, de 1930 permitido a assinatura do «empresário ou seu representante».³⁷

i) A assinatura do carregador.

CARVALHO DE MENDONÇA³⁸ reage contra o desuso desta indicação: «O art. 575, nº 5, do Código Comercial exige esta assinatura, mas a sua falta não traz a nulidade do conhecimento.

«Não há, de certo, um conhecimento regular, faltando a assinatura do carregador, mas produz efeitos, salvo à vista de terceiros e dos segurados (Cód. Com., art. 586).

«Tem caído em desuso esta formalidade, não sei porque. Ela, porém, parece-me útil, mormente se o Banco, operando sobre títulos baseados em mercadorias em expedição, tiver de agir contra os seguradores.

36. «É certo que hoje em dia, tal requisito (a assinatura do capitão) pode ser dispensado, porque as companhias de navegação são comumente representadas por agentes responsáveis» (voto do Ministro Henrique D'Ávila, in «Repertório de Jurisprudência do Código Comercial», de Darcy A. de Miranda Jr., 4º vol., tomo 2, nº 336, pág. 521. «Já hoje não é possível, em face das exigências da navegação, e tendo em consideração a rápida estadia dos navios nos portos, bem como a quantidade de carga embarcada, pugnar pela fiel observância do requisito da assinatura do capitão nos conhecimentos.

«Por isso, quando se trata de empresas de navegação, tem-se entendido que basta para a perfeição dos respectivos conhecimentos que eles tragam a assinatura do capitão do navio» (Acórdão da 2ª Câmara do Tribunal de Justiça do Distrito Federal, em 7 de agosto de 1914, in «Revista de Direito», vol. 38, pág. 380).

37. Artigo 2º, nº VIII.

38. «Pareceres», Banco do Brasil, edição privada, A. Coelho Branco Filho — editor, Rio de Janeiro, 1941, parecer nº 53, pág. 137. E no seu «Tratado de Direito Comercial Brasileiro», já afirmara: «Os usos jamais atentarão contra a unidade da legislação comercial, porque nada valem contra as leis. É no silêncio destas, a fim de completá-las, que se os invocam no lugar onde são praticados» e «os usos comerciais não devem ser contrários à disposições do código ou de lei comercial subsequente, contenham preceitos absolutos ou de simples norma, nem ofender os princípios da ordem social» (4ª edição posta em dia por Achilles Bevilaqua e Roberto Carvalho de Mendonça, Livraria Editora Freitas Bastos, vol. 1º, livro I, ns. 122 e 123, págs. 182 e 183).

«A Agência de . . . , operando com os carregadores, deve, como útil cautela, exigir que êles assinem os conhecimentos de embarque.

«Os usos não podem revogar a lei, por mais velha e atrasada que seja; podem, simplesmente, a ampliar ou, diga-se mais, a modificar, quando se trate de mero interêsse das partes, sem influência nas relações para com terceiros. No caso, podem surgir estas relações».

No direito brasileiro, não pode o uso prevalecer **contra a lei**.³⁹

A jurisprudência tem se orientado no sentido de que a falta da assinatura dos carregadores não carrega a nulidade do conhecimento.⁴⁰

6 — O conhecimento, documento representativo das mercadorias, pode ser negociado. Elas são vendidas através da transferência do conhecimento e poderão ser dadas em garantia de dívida contraída pelo seu proprietário, através do endôso pignoratício.

A lei nº 2.044, de 31 de dezembro de 1908 permite a anulação do título cambial. Justificando a propriedade e o extra-

39. João Eunápio Borges — «Curso de Direito Comercial Terrestre», edição da Revista Forense, Rio, 1959., nº 84, pág. 138. Waldemar Ferreira — «Proscreveram-se, portanto, os usos e costumes contra a lei» («Tratado», volume 1º, nº 165, pág. 433 e «Instituições» 1º, vol. nº 89, págs. 120 e 121). A respeito do assunto pode ser consultado o substancioso trabalho de CAJO ENRICO BALOSSINI — «Consuetudini, Usi, Pratiche, Regole del Costume», Dott. A. Giuffè — editor, Milão, 1958.

40. «A falta da assinatura dos carregadores não acarreta a nulidade do conhecimento ajuizado, porque o art. 575 do Código Comercial, que prescreve os requisitos de tal documento, não os declara insupríveis, igualmente, não o invalida a retificação feita no «Livro de carga» (Do despacho do juiz Francisco T. da Cunha Mello, de Manaus, em 6 de outubro de 1919, confirmado pelo acórdão do Supremo Tribunal Federal, em 6 de dezembro de 1919, relator — Ministro Sebastião de Lacerda, in «Revista de Direito», vol. 60, pág. 323).

No mesmo sentido: acórdão da 2ª Câmara do Tribunal de Justiça do Distrito Federal, em 7 de agosto de 1914, in «Revista de Direito», vol. 38, pág. 380).

tivo ou a destruição total ou parcial do título, descrito com clareza e precisão, o proprietário pode requerer ao juiz competente do lugar do pagamento, na hipótese de extravio, a intimação do sacado ou do aceitante e dos coobrigados, para não pagarem o referido título, e a citação do detentor para apresentá-lo em juízo, dentro do prazo de três meses e, nos casos de extravio e de destruição, a citação dos coobrigados para, dentro do referido prazo, oporem contestação, firmada em defeito de forma do título, ou na falta de requisito essencial ao exercício da ação cambial.⁴¹

Já o proprietário de títulos ao portador, que dêles fôr desapossado por motivo estranho a sua vontade e à disposição da lei, poderá obter novos títulos e impedir que a outrem sejam pagos o capital e os rendimentos, nos termos do Decreto nº 140-B, de 20 de julho de 1893.

Será perante o juiz ou tribunal do domicílio do devedor que o proprietário alegará em petição as circunstâncias em que foi desapossado, declarando a quantidade, natureza, valor nominal e numeração dos títulos, a série, se houver e, quando possível a época e lugar em que os adquirira e em que recebera os últimos juros ou dividendos.⁴²

E no caso de perda ou extravio do conhecimento o legislador não se omitiu: o Decreto nº 19.473 dispôs a respeito.

Se, como dissemos, o conhecimento representa a mercadoria, seu extravio não deveria ocasionar o desaparecimento da obrigação de entregar as mercadorias.

41. Lei cambial, artigos 36 e segs. Assevera JOSÉ MARIA WHITAKER: «O primeiro objetivo poderia ser igualmente alcançado pela emissão de duplicata, mas esta é às vezes, inexecutível, ou porque não seja possível reproduzir o contexto do título desaparecido, ou porque o exemplar já aceito, tenha sido, justamente, o perdido.

«Convém ainda advertir que as duplicatas não anulam o título extraviado, de modo que os coobrigados que as expedirem podem ficar sujeitos a pagar o débito duas vezes.

«Em todo o caso, o emprêgo de um recurso não prejudicará o outro, sendo facultado ao proprietário lançar mão de ambos simultaneamente» («Letra de Câmbio», Saraiva, S.A. — editores, 4ª edição, São Paulo, 1950, pág. 221, nota nº 422.

42. Decreto 140-B, de 1893, artigo 2º.

Entretanto, não se poderia, para anular o conhecimento extraviado, seguir o sistema legal relativo aos títulos cambiais, que representa processo judicial longo. Instava encontrar-se maneira mais rápida, pois na hipótese do conhecimento é menos difícil a verificação do legítimo proprietário.

Qual a atitude que deve o proprietário do conhecimento adotar, em caso de sua perda ou extravio?

Em primeiro lugar, deverá avisar à empresa de transporte, no lugar do destino, para que retenha a respectiva mercadoria.

Se o aviso provier do consignatário ou do remetente, a empresa anunciará o fato três vezes consecutivas, às expensas do comunicante, pela imprensa do lugar do destino, se houver, se não pela da capital do Estado, ou da localidade mais próxima que a tenha.⁴³

E se não houver reclamação relativa à propriedade, ou penhor do conhecimento, durante os dias do anúncio e mais os dois imediatos?

A mercadoria será entregue ao notificante, de acordo com as disposições legais ou regulamentares. Será, em consequência, no sexto dia que as mercadorias poderão ser retiradas.⁴⁴

Em se tratando de conhecimento que tenha consignação nominal, desde que nenhuma reclamação tenha sido apresentada à empresa de transporte, no lugar de destino, para retenção da mercadoria, o destinatário poderá retirá-la, mediante a assinatura de termo de responsabilidade, podendo a empresa, quando julgar conveniente à sua salvaguarda, exigir fiador idôneo.⁴⁵

43. Decreto nº 19.473, de 1930 artigo 9º. Carretas são estas observações do Professor DÉCIO DOS SANTOS SEABRA: «A lei não se refere a jornal de grande circulação, como em regra o fazem as leis, quando deve haver publicação de editais, preferindo aludir à «imprensa». O objetivo da publicidade é fazer saber a terceiros, obviamente, que o conhecimento foi perdido ou extraviado para provocar o pronunciamento ou «reclamação» sobre a «propriedade» ou penhor do conhecimento. Melhor seria que a lei exigisse a publicação no Diário Oficial e em jornal de grande circulação, onde houvesse, pois, evitaria possíveis fraudes» (Obra cit., nº 153, pág. 99).

44. Decreto nº 19.473, artigo 9º, § 1º.

45. Decreto nº 21.736, de 17 de agosto de 1932, artigo único.

Não sendo o aviso da perda ou extravio realizado pelo consignatário ou remetente, mas por outrem, será necessário a justificação judicial, que também será indispensável se houver reclamação contra a entrega da coisa.⁴⁶

O processo a ser seguido será o seguinte: o reclamante ou o terceiro, que não o consignatário ou o remetente, exibindo outra via ou certidão do conhecimento, fará, no fôro da comarca do lugar do destino, justificação do fato e do seu direito, com intimação do órgão do Ministério Público, publicando-se em seguida editais na forma acima assinalada e afixando-os como de costume. Onde houver Bôlsa de Mercadorias e Câmara Sidical de Corretores, far-se-á público pregão e aviso a quem interessar possa.

Findo o prazo, aguardar-se-ão mais quarenta e oito horas. Se não aparecer oposição, o juiz proferirá sentença, nas subsequêntes quarenta e oito horas e, uma vez passado o prazo para o agravo de petição, poderá ordenar a expedição de mandado de entrega da mercadoria ao reclamante.

E se houver oposição?

Marcará o juiz o prazo de cinco dias para prova, arazoando as partes, afinal, no prazo de dois dias cada uma. Concluídos os autos, o juiz proferirá sentença em cinco dias.

Importante é que todos os prazos judiciais correrão em cartório, independentemente de assinatura em audiência.

Caberá agravo de petição da sentença, tenha, ou não, havido oposição.

E se fôr exibido o conhecimento original, no curso do processo?

As diligências judiciais serão suspensas, bem como as extra-judiciais, continuando o título a produzir plenamente os efeitos que lhe são próprios.

A lei distinguiu as mercadorias de valor superior e as até Cr\$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros): estas poderão ser retiradas, independentemente do conhecimento, mediante as cautelas instituídas nas leis ou regulamentos em vigor. A estimativa dêsse

46. Decreto nº 19.473, artigo 9º.

valor, não tendo sido feita na ocasião do despacho, competirá ao prudente arbítrio da empresa de transporte no momento da entrega da mercadoria.⁴⁷

Não seria justo que as mercadorias destinadas a qualquer repartição pública, de valor superior a Cr\$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros) só pudessem ser entregues mediante a apresentação do conhecimento. O interesse público reclama solução diferente.

O Decreto-lei nº 4.938, de 1942 permite a sua entrega independentemente do conhecimento, caso oficialmente fôr realizado esse pedido à empresa transportadora.

E se a mercadoria não fôr retirada em tempo?

A empresa poderá requerer o depósito por conta de quem pertencer a mercadoria.

Já em 1930, o legislador, prevendo as dificuldades na obtenção de gêneros alimentícios destinados a consumo imediato e tendo em vista sua fácil deterioração, permitiu sua entrega ao destinatário, mesmo na hipótese de o conhecimento não ser apresentado.

Contudo, exige «as formalidades usuais». Estas, nos portos brasileiros, são a assinatura do «térmo de responsabilidade», obrigando-se o interessado a restituí-la ou o seu valor real, caso seja contestada sua propriedade.

7. Já frisamos que o fretamento tem sua execução iniciada com a **entrega da carga** ao fretador. Sòmente a partir do recebimento, pelo capitão, das mercadorias que serão transportadas é que começa a sua responsabilidade, sendo, então, considerado seu depositário.

A prática veio demonstrar que nem sempre, é possível ao afretador entregar a mercadoria no momento adequado, pois várias atividades tornam complexo o movimento de embarque de mercadorias: há o serviço de estiva e desestiva, os serviços portuários, etc. Mais fácil será, muitas vèzes, a entrega da carga nos armazés da empresa de transporte ou nas instalações portuários, encarregando-se o armador de providenciar sua retirada e embarque.

47. Decreto nº 19.473, artigo 9º.

Por isto, «a prática, que é a mestra da vida, introduziu, já algum tempo, nova modalidade de conhecimento — o **received for shipment**, ou seja o recibo para embarque. A mercadoria, nessa hipótese, é entregue, não em determinado navio, mas a fim de embarcar-se em navio, em qualquer navio. Eis o característico do conhecimento dessa estirpe, que o distingue fundamentalmente do conhecimento de carga, nos termos do art. 575 do código comercial».⁴⁸

Diversos nomes são dados a êsse documento: «nota de embarque», «ordem para embarque», «recibo para embarque», «conhecimento à ordem de embarque», «conhecimento para embarque».

São do Mestre OROSIMBO NONATO⁴⁹ estas palavras: «Na verdade, a noção do conhecimento supõe a mercadoria embarcada, posta a bordo. O conhecimento é o instrumento do contrato de transporte, e representa a carga. O Código Comercial enumerando-lhe os requisitos, não alude — expressamente, é certo, ao embarque ou entrega a bordo, da mercadoria, mas não precisava fazê-lo, tão corrente é a noção encontrada em qualquer expositor, nacional ou estrangeiro, de que o conhecimento é, como define, entre outros, o Conselheiro SILVA COSTA, «o documento pelo qual se reconhece haverem sido recebidas a bordo de um navio, por seu capitão, mercadorias, a fim de serem transportadas». Tem pois, êsse sentido, o requisito mencionado em o n.º 2, do art. 575 e bem assim o disposto no art. 578. Dispõe aquêle que «o conhecimento deve declarar a qualidade e quantidade dos objetos da carga», carregamento que o art. 576 supõe a bordo, **in verbis**, depois de ultimada a carga. O que se pode dizer é que o Código, como nenhuma lei substantiva, proíbe expressamente a expedição do conhecimento sôbre mercadorias postas no cais ou entregues ao armador nos seus armazéns para serem embarcadas; mas, não cogita de outro conhecimento senão daquele com o seu

48. Waldemar Ferreira, obra cit., vol. 4.º, n.º 1.267, págs. 224 e 225.

49. Acórdão do Supremo Tribunal Federal, em 18 de abril de 1951, no Recurso Extraordinário n.º 10.149, do Distrito Federal, Relator Ministro Orosimbo Nonato, in «Revista dos Tribunais, vol. 215, pág. 447.

caráter próprio de certificado de embarque. Sòmente êsse é, aos olhos da lei comercial brasileira, o instrumento a que se confere fôrça de escritura, nos t ermos do art. 587».

«   exato que os usos comerciais completam a lei, integram-na, constituindo, na frase do BOLAFFIO, a lei comercial em perene formação. Assim é que, com exceção de certos casos apontados pelo grande comercialista, não podem contrariar as disposições expressas. Se   possível admitir a prática da expedição de conhecimento por antecipac  o ao embarque da mercadoria, valendo tais documentos como prova do contrato de transporte, a ser realizado posteriormente pela transportadora, muito duvidoso se me afigura emprestar a tais títulos todos os efeitos de conhecimento regular. Quando o Código, no art. 587, declara que o conhecimento passado   ordem   transferível e negociável por endosso, supoe o conhecimento representativo da mercadoria embarcada. Não me parece possível estender, sem lei expressa, êsse privilégio do título a outros títulos, como são conhecimentos para embarque, que não oferecem a mesma segurança da existência da mercadoria, em curso da viagem. E é precisamente êsse efeito que está sendo questionado. O recurso pelo fundamento na letra a, não me parece cabível. O Código Comercial não cont m disposição expressa proibindo a prática sufragada pelo acórdão recorrido. Infere-se claramente, como ficou exposto, que êle desconhece outro conhecimento que não seja o definido pelo embarque, s mente êsse será negociável. Mas, não usando dêsse advérbio, nem proibindo em t ermos expressos, a modalidade adotada, a admissão do conhecimento «para embarque» situa-se no plano da interpretação, ainda que, a meu ver, menos acertada».

E, depois dêsse relatório, aqui resumido, conclui: «O conhecimento despedido por antecipac  o, com a cláusula «recebida para embarque»,   poderoso   prova do contrato de transporte, mas não se acha nas condições do art. 575 do Código Comercial Brasileiro, não tendo, pois, a eficácia a que se refere o art. 587 do mesmo Código. A invocação ao costume f ra baldia. É o costume a norma observada geral e uniformemente, com a convicção de sua necessidade jurídica —

opinio sive necessitatis iuris. Da lição dos doutos neste assunto, extrai BENTO DE FARIA esta conclusão irreprochável: «Conforme resulta do exposto, o uso mercantil resulta de um hábito voluntário adotado como norma consagrada, com a feição de regra jurídica, para disciplinar em caráter subsidiário, certa matéria comercial, no caso de omissão da lei («Direito Comercial» I, Parte Primeira, edição de 1947, pág. 117).

«E, no caso, inexistente omissão, não sendo o costume poderoso, falando pela via ordinária, a derogar na lei».

No mesmo sentido foi a conclusão do Ministro LA-FAYETTE DE ANDRADA: «Concluindo, tendo como essencial que o conhecimento só pode valer como título representativo de mercadoria, negociável, hábil para as transações comerciais, quando se refere à mercadoria entregue a bordo, «received on board».⁵⁰

Sobre o assunto, o Professor CASTRO REBELLO⁵¹ emitiu notável parecer, que procuraremos resumir em seus pontos principais:

a) «A existência de linhas regulares de navegação, servidas por navios do mesmo tipo ou de tipos pouco diferentes, modificou de modo considerável a técnica do transporte marítimo. Indiferente o carregador à indicação do navio, no conhecimento, pôde passar a depositar suas mercadorias no cais de embarque ou nos armazéns da própria empresa de transporte, em troca de um documento em que se declaram elas **received for shipment**. Esta prática, não prevista geralmente nas leis, estranha ao regime de nosso código, estendia-se mesmo aos casos em que, apesar de contar o documento a indicação do navio, a entrega da coisa a transportar-se é feita, nas condições indicadas, ao próprio armador ou seus agentes, e tornou-se tanto mais fácil, quanto, decaído o capitão de suas funções propriamente comerciais, passaram os conhecimentos

50. «Revista dos Tribunais», vol. 215, pág. 447.

51. «Pareceres», Livraria Freitas Bastos, S.A., Rio de Janeiro, 1962, nº 2, pág. 265, nº 3.

a ser usualmente assinados por prepostos da empresa, devidamente autorizados. Entregue a mercadoria, para transporte, antes da chegada do navio ao pôrto do carregamento, emite, desde logo, a empresa de navegação o título relativo a seu recebimento».

b) «A menção de terem sido as mercadorias **received for shipment** exclui a certeza do carregamento. O risco de nunca virem elas a ser postas a bordo necessariamente o acompanha, sem que portador nenhum a êle se possa subtrair. Daí a fragilidade do título, como valor negociável, e os protestos que sua difusão provocou».

c) «O conhecimento «para embarque» torna a responsabilidade **contratual** do transportador dependente da prova do carregamento ou de ter êste deixado de ser feito por culpa sua. As exceções que, em consequência, possa ter contra o carregador o emitente são, destarte, suscetíveis de se oporem ao destinatário, como a qualquer possuidor do título, ainda que emitido êste à ordem, ou ao portador «pois que a fórmula de legitimação, como acertadamente acentua Brunetti, não influi na essência da promessa que o título encerra» e, não influenciando na essência da promessa, não pode ter a eficácia de subtrair o possuidor do título às exceções que se refiram ao **fato** do carregamento. Sem êste, é impossível responder pelo **receptum** o emitente do título. O Código de Comércio alemão, um dos raros que, ao lado do conhecimento comum (**shipped**), admitem o conhecimento «para embarque», subordina, quando a êste, a aquisição de direitos sôbre a mercadoria, à prévia aceitação desta, para despacho, pelo capitão ou representante do armador (§ 647)».

E o Tribunal de Justiça de São Paulo, também já decidiu: «Se o conhecimento contém cláusula em virtude da qual se exclui o fato do embarque, tornando-o conhecimento para embarque («received for shipment»), já aí a responsabilidade da companhia transportadora decorre da prova da entrega efetiva da mercadoria a bordo.

«Dentro dêste critério conclui-se que os conhecimentos existentes nos autos não são senão documentos provisórios,

insuscetíveis de representar a mercadoria a que aludiam e por isso não podiam ser negociados, valendo a prova que se fêz de que o café não foi entregue ao representante da transportadora». ⁵²

Em parecer, registra JOÃO M. DE CARVALHO MOURÃO: ⁵³ «No Brasil, onde não vigora a citada Convenção de Bruxelas de 1924, é o conhecimento **for shipping** como vimos, estranho à legislação do país, como conhecimento de transporte. É mera prova do depósito das mercadorias em mãos do armador, antes do seu embarque, documento análogo aos recibos passados pelos trapicheiros e administradores de armazéns de depósito, de que trata o art. 88, n° 3 do Código Comercial, instrumento êste que, entre nós, nunca foi reconhecido como título de crédito, transferível por endôssô. Conquanto, em nosso Direito, possa qualquer pessoa, que tiver capacidade para contratar, emitir títulos à ordem, transferíveis por endôssô, quer tenham por objeto prestações em dinheiro, quer mercadorias; não é menos verdade, entretanto, que a criação de certos títulos à ordem (entre êles, os documentos de depósitos de mercadorias) depende de especiais condições de fato, previstas na lei».

E também ANDRÉ DE FARIA PEREIRA ⁵⁴ se pronunciou sôbre o tema em tela: «O conhecimento de transporte, para valer como título autônomo e prova de domínio, pressupõe a **fazenda carregada** (Cód. Com., art. 582), mas, na espécie da consulta, o conhecimento traz a cláusula **received for shipment**, que afasta essa autonomia do título, sendo verdade que essa cláusula foi escrita de acôrdo com a praxe vigente, com a vontade das partes interessadas e com a faculdade conferida pelo disposto no art. 100, n° 5, do Cód. Comercial».

52. Acórdão da 6ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, apelação cível n° 82.383, da comarca de Santos, Justino Pinheiro — Relator, in «Repertório de Jurisprudência do Código Comercial», págs. 515 a 520.

53. Parecer publicado na «Revista de Direito Mercantil», São Paulo, ano III, n° 3, págs. 654 a 661.

54. Parecer publicado na «Revista de Direito Mercantil», São Paulo, ano III, n° 3, págs. 661 a 665.

CARVALHO DE MENDONÇA⁵⁵ assim se manifestou: «O Cód. Com., no art. 578, manda que os conhecimentos sejam assinados e entregues dentro de 24 horas, depois de ultimada a descarga, em resgate dos recibos provisórios.

«Logo, o conhecimento de embarque não tem valimento se fôr entregue antes de posta a bordo a mercadoria».

WALDEMAR FERREIRA⁵⁶ chega à seguinte ilação: «Bem é de concluir, dessarte, que o conhecimento chamado pela prática internacional de **received for shipment**, inteiramente desconhecido pela lei brasileira, não passa de criação adúltera e é, por isso, mesmo, decidiu o Supremo Tribunal Federal, documento inepto para substituir o conhecimento marítimo, disciplinado pelos arts. 575 e seguintes do código de comércio».

O conhecimento para embarque representa, assim, um contrato preliminar de transporte.

8 — O **delivery order**, ou bônus ou ordem de entrega constitui ordem dada ao capitão ou ao consignatário da carga, no sentido de entregar ao portador a quantidade de mercadorias especificada no título, no conceito de GEORGES MARAIS.⁵⁷

O **delivery order**, que normalmente contém a cláusula «à ordem», é emitido pelo portador do conhecimento, não representando a mercadoria, que está vinculada ao conhecimento. Não confere, assim, nenhum direito real sôbre a mercadoria.⁵⁸

Ê, em consequência, escrito cujo escopo é fracionar a carga, dando ao capitão do navio ou ao consignatário da carga ordem para entregar parte da mercadoria ao portador dêsse instrumento.⁵⁹

55. «Pareceres», Banco do Brasil, nº 49, págs. 121 a 125.

56. Obra cit., vol. 4º, nº 1.267, II, pág. 229.

57. «Du Crédito Documentaire», 2ª edição, Rousseau et Cie. — editores, Paris, 1929, nº 60, pág. 116.

58. Georges Marais, obra cit., pág. 117.

59. «Delivery Orders», Librairie du Recueil Sirey, Paris, 1930, ns. 9, 10 e 11, págs. 10 a 13.

ANDRÉE JACK⁶⁰ indica as vantagens desse documento:

a) Trata-se de documento muito breve, ao passo que o conhecimento é um título complexo e contendo muito maior número de declarações;

b) Sua emissão é mais simples e mais flexível, tornando mais rápidas as transações sobre as mercadorias;

c) Além de conciso, o documento é mais discreto, podendo ser emitido sem o conhecimento dos concorrentes e dos clientes;

d) Pode substituir, em várias funções, o conhecimento.

Qual a sua natureza jurídica?

GEORGES RIPERT⁶¹ tem-no como simples parte destacável do conhecimento, não possuindo o portador nenhum direito contra o capitão, só podendo agir contra o consignatário.

Aproximando a **delivery order** da letra de câmbio, o jurista ANDRÉE JACK,⁶² seguindo os ensinamentos de BERLINGIERI, para quem aquele documento tem a forma de uma letra de câmbio, na qual o possuidor do conhecimento figura como sacador, o agente do navio como aceitante, o capitão sendo a pessoa indicada para fazer o pagamento.

SRAFFA⁶³ considera-o fragmento do conhecimento, substituindo-o, cumprindo, quando o faz, suas funções.

O Código da Navegação da Itália a ela se referiu no artigo 466: tratou das **ordini di consegna**, ordens de entrega. Impõe ao transportador ou seu agente, desde que convecionado no contrato de transporte, a emissão de ordens de entrega das mercadorias representadas pelo conhecimento de recebimento

60. Obra cit., vol. 2º, nº 1.574, pág. 484.

61. Obra cit., nº 152, pág. 190.

62. «Tradizione e specificazione nella vendita di merce viaggiante», in «Rivista del Diritto Commerciale», vol. XXIV, 1926, segunda parte, pág. 565: «Quel che si e detto della polizza di carico e a ritenere anche pei **delivery orders** o buoni di consegna, poichè essi sono frammenti della polizza, creati dalla pratica e dalle necessità del commercio per poter frazionare il carico, e permettere vendite parziali e ripartite della merce».

63. Bonnecase, obra cit., nº 773.

para embarque ou pelo conhecimento de transporte, a pedido de quem tenha direito de alienar as mercadorias.⁶⁴

9 — O Código Brasileiro do Ar dispõe⁶⁵ que, no transporte de mercadorias, o transportador deverá exigir do expedidor a feitura e entrega do documento denominado «Conhecimento aéreo».

Mas se o transportador, a pedido do expedidor, fizer o conhecimento aéreo, considerar-se-á, até prova em contrário, como tendo agido por conta dêste.⁶⁶

Tal presunção não é absoluta: poderá ser contestada, pois é *juris tantum*.

Tem razão JÔNATAS MILHOMENS⁶⁷ ao afirmar: «Na prática, quem elabora, quem faz o conhecimento é o transportador, que para isso dispõe de pessoal especializado, afeito ao mister, e material, fórmulas impressas, cujos claros se preenchem em poucos minutos. Com êsse expediente, no qual se invertem os papéis, ganha-se tempo e perfeição no serviço».

O conhecimento aéreo deve ser feito em três vias originais e entregue pelo expedidor, com a mercadoria: a primeira via, que terá a indicação «do transportador», será assinada pelo expedidor; a segunda via, que terá a indicação do «destinatário», será assinada pelo expedidor e pelo transportador e

64. «L'emissione di ordini di consegna, giusta quante dispone il primo comma dell'art. 466, non è obbligatoria per il vettore se non quando sia stata convenuta nel contratto di trasporto: à parso opportuno stabilire ciò in considerazione del fatto che l'emissione degli ordini di consegna, conducendo con sè la possibilità di riconsegna frazionaria del carico, aggrave in sostanza gli adempimenti qui è tenuto il vettore».

«L'annotazione sull'originale, con le indicazioni della natura, qualità e quantità delle merci specificate in ciascun ordine, è intesa evitare che il titolo continui a circolare in condizioni tali da consentire da parte di chi ne dispone; alla stesse finalità risponde anche il ritiro dell'originale, quando tra i vari ordini di consegna sia stato ripartito l'intero carico representato della pozzizza» («Relazione al Codice della Navigazione», n° 267, pág. 161.

65. Código Brasileiro do Ar, artigo 74.

66. Código Brasileiro do Ar, artigo 74, parágrafo único.

67. Obra cit., págs. 191 e 192.

acompanhará a mercadoria e a terceira via será assinada pelo transportador e por êste entregue ao expedidor após aceita a mercadoria.⁶⁸

Nada impede — e é praxe — emita a empresa de navegação aérea mais de três vias do conhecimento, para seu uso interno.

Se houver mais de um volume, o transportador poderá exigir do expedidor conhecimentos aéreos distintos.⁶⁹

Quais as indicações que o conhecimento deve conter?

São as seguintes: o lugar e a data da emissão; os pontos de partida e destino; o nome e o endereço do expedidor; o nome e o endereço do primeiro transportador; o nome e o endereço do destinatário, se houver cabimento; a natureza da mercadoria; o número, o modo de embalagem, as marcas particulares ou numeração dos volumes; o peso, a quantidade, o volume ou dimensões da mercadoria; se a mercadoria é expedida contra pagamento, no ato da entrega, o preço da mercadoria, e, eventualmente, a importância das despesas; o valor declarado, se houver; o número das vias de conhecimento; os documentos entregues ao transportador para acompanharem o conhecimento aéreo; o prazo do transporte e a indicação sumária do trajeto a seguir (via), se forem estipulados.⁷⁰

E se o transportador aceitar a mercadoria sem o respectivo conhecimento aéreo, ou se êste não contiver tôdas as indicações legais?

Não lhe assistirá o direito de prevalecer-se das disposições relativas à exclusão ou limitação de responsabilidade.⁷¹

O expedidor é responsável pela exatidão das indicações e declarações constantes do conhecimento aéreo e pelo dano que, em consequência de suas declarações ou indicações irregulares, inexatas ou incompletas, venha a sofrer o transportador ou qualquer outra pessoa.⁷²

68. Código Brasileiro do Ar, artigo 75.

69. Código Brasileiro do Ar, artigo 76.

70. Código Brasileiro do Art, artigo 77.

71. Código Brasileiro do Ar, artigo 78.

72. Código Brasileiro do Ar, artigo 79.

As enunciações do conhecimento, relativas ao pêso, dimensões e embalagem da mercadoria, assim como ao número de volumes, farão fé, salvo prova em contrário; as que disserem respeito à quantidade, volume e estado da mercadoria só farão prova contra o transportador, se a verificação delas fôr por êle feita na presença do expedidor, e exarada no conhecimento de transporte aéreo.⁷³

E a falta, irregularidade, ou perda do conhecimento aéreo não prejudica a existência nem a validade do contrato de transporte.⁷⁴

Pode ser endossado o conhecimento aéreo?

Em tese apresentada ao I Congresso Brasileiro de Direito Aeronáutico, realizado em 1951, no Rio de Janeiro, CARLOS DA ROCHA GUIMARÃES⁷⁵ concluiu pela negativa:

«1º) — Que no sistema do Código do Ar o conhecimento aéreo não pode ser negociado por meio de endosso, nem muito menos ser ao portador, por não se tratar de verdadeiro conhecimento, mas de documento de transporte.

«2º) — Que seria aconselhável reformar-se o Código do Ar, nessa parte, para dar ao conhecimento aéreo o caráter de título negociável por endosso, ou por tradição, se ao portador, sendo o mesmo representativo da mercadoria transportada.

Ou

«3º) — Que se deixasse claro que ficaria ao critério das partes emitir um simples documento de transporte ou um verdadeiro conhecimento aéreo, como achassem mais conveniente.

Esqueceu-se o ilustre jurista que o Decreto nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930, ao regular os conhecimentos de trans-

73. Código Brasileiro do Ar, artigo 81.

74. Código Brasileiro do Ar, artigo 82.

75. «Negociabilidade de conhecimento aéreo», in «Revista Brasileira de Direito Aeronáutico», nº 2, outubro-dezembro de 1951, págs. 46 a 50.

porte de mercadorias por terra, água ou ar, firmou que o conhecimento «é título à ordem; salvo cláusula ao portador, lançada no contexto».⁷⁶

É, em consequência, legítima a transferência do conhecimento aéreo através do endosso, se nominativo; pela tradição, se ao portador e por meio da cessão civil, se nominativo com a cláusula «não à ordem».

E a doutrina tem dado acolhida a esta posição.⁷⁷

Informa JÔNATAS MILHOMENS:⁷⁸ «Na sessão do Comité Jurídico realizada no Rio de Janeiro (setembro de 1953) para o fim de debater a revisão da Convenção de Varsóvia, levantada a questão da letra de transporte negociável, na sessão do dia 8, foi o debate adiado em face das observações, que surgiram.

«Na sessão de 9, o Presidente, THEMISTOCLES BRANDÃO CAVALCANTI, consultou o Comité sobre se poderia fazer uma recomendação ao Conselho concernente à inserção da questão da negociabilidade do título de transporte aéreo no seu programa de trabalho.

«As tentativas de decidir em definitivo sobre a relevante matéria não lograram, contudo, êxito. Todavia, na revisão da Convenção de Varsóvia, acrescentou-se ao artigo 15 um parágrafo, dispondo: 3. Nada, na presente Convenção, impedirá expedição de carta de transporte aéreo negociável».

76. Artigo 1º, do Decreto nº 19.473, de 1930.

77. Hugo Simas, obra cit., nº 169; Eurico Paulo Vale, obra cit., pág. 59; Waldemar Ferreira — obra. cit., vol. III, nº 1.288; Sampaio de Lacerda, obra cit., pág. 509, nota nº 1-B e Jônatas Milhomens — Obra cit., págs. 193 a 195.

78. Obra cit., pág. 195.