

**CONSELHO CONSULTIVO DA CONVENÇÃO DE VIENA SOBRE  
CONTRATOS DE COMPRA E VENDA INTERNACIONAL DE  
MERCADORIAS (CISG)**

---

**PARECER Nº 11 SOBRE  
QUESTÕES RELACIONADAS A DOCUMENTOS E AO DEVER DE  
PAGAMENTO DO COMPRADOR SEGUNDO A CISG<sup>1</sup>**

---

Cite-se como: Parecer nº 11 do CISG-AC sobre Questões Relacionadas a Documentos e ao Dever de Pagamento do Comprador na CISG. Relator: Prof. Martin Davies, *Tulane University School of Law*, Nova Orleans, EUA. Adotada pelo CISG-AC na sua 11ª reunião realizada em Wellington, Nova Zelândia, em 3 de agosto de 2012.

É permitida a reprodução deste parecer.

INGEBORG SCHWENZER, *Presidente*

ERIC BERGSTEN, JOACHIM BONNEL, MICHAEL BRIDGE, ALEJANDRO GARRO, ROY GOODE, JOHN GOTANDA, HAN SHIYUAN, SERGEI LEBEDEV, PILAR PERALES VISCASILLAS, JAN RAMBERG, HIROO SONO, CLAUDE WITZ, *Membros*

SIEG EISELEN, *Secretário\*\**

<b>1. Introdução</b> .....	4
<b>2. Histórico Legislativo dos artigos 30 e 34 da CISG</b> .....	5
<b>3. Interpretação dos artigos 30 e 34 da CISG: As partes podem acordar sobre quais documentos devam ser entregues pelo vendedor ao comprador antes de o comprador se tornar obrigado à pagar o preço</b> .....	6
<b>4. Histórico legislativo do artigo 58 da CISG</b> .....	8

---

<sup>1</sup> Tradução para o idioma português elaborada por **Bruno B. de A. Teixeira**, bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Mestre em Direito (LL.M.) pela New York University School of Law. Coordenador do Grupo de Estudos em Arbitragem e Direito do Comércio Internacional da PUC-Rio (GEADICI - PUC-Rio). Advogado no Rio de Janeiro. Texto revisado por *Pedro Silveira Campos Soares*, editor-chefe adjunto do [CISG-Brasil.net](http://CISG-Brasil.net).

5.	Comentários gerais com respeito à interpretação do artigo 58 CISG.....	9
6.	Documentos que representam as mercadorias para os fins previstos no artigo 58 da CISG.....	10
a)	<i>Conhecimento de Embarque Marítimo negociável, emitido por uma transportadora marítima ou por um intermediário, como um agente transitário, operador de transporte multimodal (MTO) ou transportador público e operador sem navio (NVOCC).....</i>	11
b)	<i>Conhecimento de Embarque Marítimo não-negociável.....</i>	12
c)	<i>A cópia do remetente do Conhecimento de Embarque Aéreo.....</i>	12
d)	<i>A cópia do remetente da Guia de Remessa Rodoviária ou Ferroviária.....</i>	13
e)	<i>Conhecimento de Embarque Rodoviário ou Ferroviário na América do Norte.....</i>	15
7.	Outros documentos que intituam o portador ao direito à posse dos bens.....	15
a)	<i>Recibo ou Garantia de Armazém.....</i>	15
b)	<i>Ordem de Entrega.....</i>	16
8.	Documentos que não controlam a disposição dos bens para os fins do artigo 58 da CISG.....	17
a)	<i>Conhecimento de Carga Marítima.....</i>	17
b)	<i>Recibo de Entrega para Transporte.....</i>	18
c)	<i>Fatura Comercial, Relatórios de Vistoria, Listas de Empacotamento, Certificados de Origem ou Qualidade, salvo nas hipóteses em que estes sejam requisitados pela Alfândega ou demais autoridades de quarentena.....</i>	20
	<b>ADDENDUM: CASOS CITADOS.....</b>	<b>21</b>

## PARECER

### *Artigo 58, CISG*

*(1) Se o comprador não estiver obrigado a pagar o preço em momento determinado, deve pagá-lo quando o vendedor colocar à sua disposição as mercadorias ou os documentos que as representarem, de acordo com o contrato ou com a presente Convenção. O vendedor poderá considerar o pagamento como condição para a entrega das mercadorias ou dos documentos.*

*(2) Se o contrato envolver transporte das mercadorias, o vendedor poderá expedi-las com a condição de que as mercadorias ou os documentos que as representarem só sejam entregues ao comprador contra o pagamento do preço.*

*[...]*

**1. Nos termos dos artigos 30 e 34, o vendedor deve apresentar quaisquer documentos relacionados às mercadorias. Exemplos de documentos**

relacionados aos bens incluem documentos que controlam a transmissibilidade das mesmas, bem como outros documentos relacionados às mercadorias, tais como faturas comerciais, apólices ou certificados de seguro, relatórios de vistoria, listas de empacotamento, certificados de origem e qualidade e certificados sanitários ou fitossanitários.

2. As partes podem acordar, expressa ou implicitamente, sobre quais documentos devem ser apresentados pelo vendedor ao comprador antes que o comprador esteja obrigado à pagar o valor de compra acordado.

3. Caso as partes tenham acordado que o comprador deva oferecer o pagamento por meio de uma carta de crédito, a carta de crédito deverá identificar os documentos que devam ser apresentados pelo vendedor antes de o pagamento ser efetuado

4. O artigo 58 da CISG se aplicará caso as partes não cheguem a um acordo sobre quais documentos devem ser apresentados pelo vendedor ao comprador antes que o comprador esteja obrigado à pagar o preço acordado. O comprador, então, somente estará obrigado à pagar o valor de compra acordado quando o vendedor colocar à disposição do comprador as mercadorias ou os documentos que as representarem, de acordo com o contrato e a Convenção.

5. O termo “documentos que as representarem” contido no artigo 58 da CISG deve ser interpretado como referente a quaisquer documentos (eletrônicos ou impressos) que intitule o comprador a tomar a posse dos bens ou, uma vez nas mãos do comprador, estabelecem que o vendedor não mais tem o direito de controlar a transmissão das mercadorias.

6. Documentos que controlam a transmissão das mercadorias neste sentido geralmente incluem os seguintes:

6.1. Conhecimento de Embarque Marítimo negociável, emitido por uma transportadora marítima ou por um intermediário, como um agente transitário, operador de transport multimodal (MTO) ou transportador público e operador sem navio (NVOCC);

6.2. Conhecimento de Embarque Marítimo (não-negociável);

6.3. A cópia do remetente do Conhecimento de Embarque Aéreo;

**6.4. A cópia duplicata do remetente da Guia de Remessa Ferroviária;**

**6.5. A cópia duplicata ou a primeira cópia do remetente da Guia de Remessa Rodoviária;**

**6.6. Conhecimento de Embarque Rodoviário ou Ferroviário na América do Norte**

**6.7. Recibo ou Garantia de Armazém;**

**6.8. Ordem Naval de Entrega.**

**7. Documentos que não controlam a transmissão dos bens neste sentido geralmente incluem os seguintes, salvo nas hipóteses em que a prática estabelecida pelas partes ou o uso que governa o contrato entre as partes na forma do artigo 9º da CISG requeiram a apresentação destes documentos:**

**7.1. Conhecimento de Carga Marítima;**

**7.2. Recibo de Entrega para Transporte;**

**7.3. Fatura Comercial;**

**7.4. Apólices ou Certificados de Seguro;**

**7.5. Relatórios de vistoria, certificados de origem, certificados de qualidade e certificados sanitários ou fitossanitários.**

## **COMENTÁRIOS**

### **1. Introdução**

**1.1.** O artigo 30 da CISG impõe as obrigações primárias do vendedor, de entregar as mercadorias, transferir a propriedade delas e de “remeter os respectivos documentos”. O artigo 34 da CISG suplementa as obrigações do vendedor em relação aos documentos, determinando que o vendedor deve “remeter os documentos relativos às mercadorias [...] no momento, no lugar e na forma previstos no contrato”. De outro lado, o artigo 58(1) da CISG impõe ao comprador a obrigação de pagar somente após o recebimento das mercadorias ou dos “documentos que as representarem”. Somente alguns documentos “relativos às mercadorias” são documentos que as “representam”, portanto, há ampla (mas não universal) concordância na doutrina que a frase contida no artigo 58

da CISG é para ser interpretada de forma mais estreita em seu significado do que as frases acima citadas, contidas nos artigos 30 e 34 da CISG.<sup>1</sup> Por exemplo, um documento como um relatório de inspeção sobre as condições dos bens antes do embarque é “relativo” às mercadorias, mas não as “representam”

**1.2.** Considerando que a primeira frase do artigo 34 da CISG se refere aos requisitos presentes no contrato, se entende, de forma geral, que esta tem efeito meramente declaratório da obrigação que o vendedor teria de remeter os documentos relacionados às mercadorias sob o contrato de qualquer forma.<sup>2</sup> Logo, o vendedor deve remeter quaisquer documentos requeridos pelo contrato, pelos usos e costumes que governam o contrato entre as partes, conforme previsto pelo artigo 9 da CISG, pelos princípios gerais subjacentes à Convenção ou pela aplicação do direito doméstico, na forma prevista no artigo 7(2) da CISG.<sup>3</sup> No entanto, o artigo 58(2) da CISG qualifica esta obrigação, estabelecendo que o vendedor pode despachar as mercadorias de forma que os “documentos que as representam” possam ser retidos pelo vendedor até que este receba o pagamento do preço de venda contratado. Tem-se, então, que alguns tipos de documentos devem ser remetidos ao comprador em todas as circunstâncias, nas quais o vendedor poderá reter outros tipos de documentos até que o comprador pague o preço de venda acordado.

## **2. Histórico Legislativo dos artigos 30 e 34 da CISG**

**2.1.** Os artigos 30 e 34 da CISG são bastante similares aos seus antecessores na Lei Uniforme sobre a Venda Internacional de Mercadorias (ULIS). O artigo 30 é similar ao artigo 18 da ULIS; o artigo 34 é similar ao artigo 50 ULIS, embora o último dispositivo não especificamente preveja que o vendedor tem o direito de curar qualquer desconformidade nos documentos caso eles já tenham sido remetidos antes da data de entrega das mercadorias.

**2.2.** O artigo 30 da CISG é, ainda, quase idêntico à primeira minuta produzida pelo Grupo de Trabalho para a Venda Internacional de Mercadorias (como artigo 14), que foi adotado sem comentários pelo Comitê Geral I em 1977.<sup>4</sup> O texto adotado pelo Comitê Geral foi incorporado à Minuta da Convenção de 1978 (naquela época como artigo 28).<sup>5</sup> A única alteração feita antes da adoção do artigo, na Conferência Diplomática de Viena de 1980, foi uma minúscula mudança na redação do texto, alterando a palavra “*thereto*” para “*to them*”.<sup>6</sup>

**2.3.** A primeira frase do artigo 34 é idêntica à da primeira minuta produzida pelo Grupo de Trabalho para a Venda Internacional de Mercadorias (como artigo 14), que foi adotado sem comentários pelo Comitê Geral I em 1977.<sup>7</sup> O texto adotado pelo Comitê Geral foi incorporado à Minuta da Convenção de 1978 (naquela época como artigo 32).<sup>8</sup> A segunda e terceira frases do artigo 34 da CISG, relativas à possibilidade de cura de documentos desconformes e ao direito do comprador de requerer indenização por perdas e danos, foram adicionadas pelo Comitê de Redação para que os dispositivos correspondessem à redação final do que foi promulgado como artigo 37 da CISG, relativo às mercadorias.<sup>9</sup> O texto foi adotado sem mais debates pelo Plenário da Conferência.<sup>10</sup>

**2.4.** Os Comentários do Secretariado da UNCITRAL sobre o artigo 32 da Minuta de 1978 denota, ainda, que o artigo não lista quais documentos o vendedor deve remeter ao comprador, mas estabelece que: “Além dos documentos relacionados ao título das mercadorias, como Conhecimento de Embarque Marítimo, Recibo de Entrega para Transporte e Recibo de Armazém, o vendedor poderá ser obrigado a remeter, por força do contrato, certificados de seguro, faturas comerciais ou consulares, certificados de origem, peso e qualidade e similares”.<sup>11</sup> Isto reforça a visão de que o artigo 34 da CISG é meramente declaratório das obrigações do vendedor de remeter os documentos requeridos pelo contrato.

### **3. Interpretação dos artigos 30 e 34 da CISG: As partes podem acordar sobre quais documentos devam ser entregues pelo vendedor ao comprador antes de o comprador se tornar obrigado à pagar o preço**

**3.1.** O artigo 30 da CISG afirma que o vendedor deve remeter quaisquer documentos relacionados aos bens “na forma requerida pelo contrato e por esta Convenção”. Como a CISG não estipula, em lugar algum, quais documentos devem ser remetidos, deve-se verificar no contrato, assim como em quaisquer usos e costumes que se apliquem ao contrato, por força do artigo 9 da CISG e, possivelmente, no direito doméstico aplicável.<sup>12</sup> O contrato deve - e o faz, muitas vezes - estipular que o vendedor deve apresentar mais documentos além dos que controlam a disposição dos bens para os fins do artigo 58 da CISG. Conforme assevera o Parecer nº 5 do Conselho Consultivo da CISG, o comprador pode reter o pagamento do preço acordado até receber os documentos estipulados em contrato, se for razoável fazê-lo.<sup>13</sup>

**3.2.** Então, se o comprador tiver interesse quiser ter o direito de reter pagamentos até a remessa de um documento particular (ou de documentos quaisquer) pelo vendedor, deve

ele garantir que o(s) documento(s) seja(m) identificado(s) no contrato como aqueles que o vendedor deve apresentar. Por exemplo, como afirmamos no parágrafo 7.4., abaixo, apólices ou certificados de seguro não constituem “documentos que controlam a disposição” dos bens para fins do artigo 58 da CISG, então, na ausência de acordo explícito pelas partes, o comprador não estaria entitulado ao direito de reter pagamentos caso o vendedor apresente “documentos que controlam a disposição” dos bens, como o Conhecimento de Embarque Marítimo, mas não as apólices ou certificados de seguro das mercadorias. Um comprador que incluir termos CIF ou CIP, por outro lado, possui o direito de reter o pagamento do preço acordado até a entrega da apólice ou certificado de seguro, não por conta do artigo 58 da CISG, mas porque o contrato identifica a apólice ou o certificado como documentos que devem ser apresentados pelo comprador.<sup>14</sup>

**3.3.** O artigo 34 da CISG é meramente declaratório da obrigação do vendedor de remeter as mercadorias “no prazo, no lugar e na forma estabelecida em contrato”. Em razão do papel central do contrato, nenhuma generalização sobre quais documentos deve ser remetidos será uniformemente verdadeira. Quando o comprador concorda em pagar por carta de crédito, o prazo para apresentação da carta é a data na qual os documentos deve ser remetidos na forma do artigo 34 CISG, se nenhuma outra data for acordada.<sup>15</sup>

**3.4.** O vendedor quebra sua obrigação prevista nos artigos 30 e 34 da CISG caso remeta documentos que não estabelecem adequadamente o que for requerido apresentar, pelo contrato. Por exemplo, um tribunal arbitral decidiu que um vendedor incorre em quebra de contrato por remeter uma cópia digital de um Conhecimento de Embarque Aéreo sem o selo da transportadora, ao invés de remeter o original do Conhecimento de Embarque Aéreo ou uma cópia fiel do original, porque a cópia digital não estabelecia adequadamente que o vendedor entregou as mercadorias à transportadora.<sup>16</sup> Em contraste, outro tribunal arbitral entendeu que o vendedor não incorreu em inadimplemento de suas obrigações ao remeter um Conhecimento de Embarque Marítimo datado do ano seguinte ao que a entrega efetivamente ocorreu, uma vez que o óbvio erro tipográfico não afetaria a habilidade do comprador de receber os bens.<sup>17</sup> O vendedor incorre sim em quebra caso entregue um certificado de origem demonstrando a origem em outro país que não o indicado pelo comprador.<sup>18</sup>

**3.5.** Conforme estabelecido na Opinião nº 5 do Conselho Consultivo da CISG, a questão de se a falha na entrega de documentos conformes constitui um inadimplemento fundamental do contrato deve ser determinado de acordo com os mecanismos gerais da Convenção, de forma análoga ao inadimplemento causado pela entrega de bens não-

conformes.<sup>19</sup> Não remeter documentos no prazo estabelecido em contrato constitui inadimplemento fundamental nas hipóteses em que o comprador não possa receber os bens.<sup>20</sup> Não remeter documentos no prazo estabelecido em contrato não constitui inadimplemento fundamental caso o comprador possa receber a entrega dos bens e usá-los, não obstante a ausência do documento. Pode haver inadimplemento fundamental, por exemplo, caso o vendedor não remeta um documento como certificado de vistoria ou seguro (desde que as mercadorias não sejam danificadas ou perdidas),<sup>21</sup> mas o mesmo pode ser verdadeiro em relação a documentos que concedem a posse ao bem, tais como Conhecimento de Embarque Marítimo, caso o comprador ainda possa receber as mercadorias em troca de uma caução ou garantia bancária.<sup>22</sup> Entrega de documentos defeituosos somente constitui inadimplemento fundamental caso o defeito nos documentos limite o comprador no uso das mercadorias conforme planejado por este.<sup>23</sup> A segunda frase do artigo 34 da CISG afirma que o vendedor tem o direito de curar quaisquer defeitos na documentação até a data de entrega dos bens, estabelecida em contrato.

#### **4. Histórico legislativo do artigo 58 da CISG**

**4.1.** A frase “documentos que as representarem” não aparecia na Lei Uniforme sobre a Venda Internacional de Mercadorias (ULIS). O artigo 71 da ULIS torna concorrente a obrigação do comprador de pagar o preço acordado com a obrigação do vendedor de entregar as mercadorias. O artigo 72(1) da ULIS assevera que caso o contrato envolva transporte de mercadorias, o vendedor pode atrasar o envio das mercadorias até receber o pagamento por elas. Esta regra foi abandonada pela CISG, pois ia de encontro com a prática e a lei doméstica de vários países.<sup>24</sup> O artigo 72(2) da ULIS estabelece, ainda, que caso o contrato requeira o pagamento mediante entrega dos documentos, o comprador não teria o direito de recusar pagamento do preço sob o fundamento que não teve oportunidade de examinar os bens.

**4.2.** O princípio que afirma que a obrigação do comprador de pagar o preço acordado pela venda, nasce na entrega das mercadorias ou dos “documentos que as representem” foi introduzido pela primeira vez na primeira minuta do artigo 58(1) da CISG, produzido pelo Grupo de Trabalho sobre Venda Internacional de Mercadorias (como parte do que era, à época, o artigo 39) e foi adotado sem ressalvas pelo Comitê Geral I em 1977.<sup>25</sup> O texto proposto pelo Grupo de Trabalho e adotado pelo Comitê Geral era idêntico ao artigo 58(1), exceto pelas primeiras palavras anteriores à primeira vírgula do artigo.



**4.3.** O texto adotado pelo Comitê Geral foi incorporado na Minuta da Convenção de 1978 (à época como artigo 54)<sup>26</sup> e foi adotado, sem qualquer ressalva, como artigo 58 na Conferência Diplomática em Viena em 1980.<sup>27</sup> A única mudança feita pela Conferência Diplomática foi a introdução no começo do dispositivo, das palavras “Se o comprador não estiver obrigado a pagar o preço em momento determinado”, conforme proposta feita no Primeiro Comitê por Argentina, Espanha e Portugal.<sup>28</sup> Em nenhum momento houve qualquer discussão sobre qual tipo de documentos desencadeariam a obrigação do comprador de pagar o preço.

**4.4.** A parte final do artigo 58 da CISG é virtualmente idêntica ao artigo 54 da Minuta de 1954. O Comentário do Secretariado da UNCITRAL sobre o artigo 54 da Minuta de 1978 também simplesmente repete a frase “documentos que as representarem” sem maiores elaborações.<sup>29</sup>

**4.5.** Apesar de não haver discussão sobre o escopo da frase “documento que as representarem” durante as deliberações sobre o artigo 58 da CISG, a mesma frase foi discutida durante as deliberações no que veio a se tornar o artigo 68 da CISG. O artigo 80 da Minuta de 1978 (que se tornou o artigo 68 da CISG) usava a mesma frase, “documentos que as representarem”. Durante a Conferência Diplomática em Viena, o Primeiro Comitê aprovou emenda proposta pelos Estados Unidos para substituir as palavras “documentos incorporando o contrato de transporte” por “documentos que as representarem”.<sup>30</sup> Propondo a emenda, John Honnold afirmou que a expressão “documentos que as representarem” poderia ser entendida como uma forma de limitar a aplicação do artigo à Conhecimentos de Embarque Marítimo negociáveis, embora a regra sobre passagem de risco naquilo que veio a se tornar o artigo 68 da CISG devesse se aplicar sendo o documento negociável ou não.<sup>31</sup> O Presidente do Comitê, Roland Loewe, concordou, afirmando que a frase “documentos que as representarem” significa, de fato, documentos negociáveis, apenas.<sup>32</sup>

## **5. Comentários gerais com respeito à interpretação do artigo 58 CISG.**

**5.1.** Salvo nas hipóteses em que as partes acordaram sobre outra forma de pagamento, a obrigação do comprador de pagar o preço nasce, de acordo com o artigo 58(1) da CISG somente quando as mercadorias ou “documentos que as representam” forem postos à disposição do comprador. Caso o comprador tenha acordado pagar o preço das mercadorias via carta de crédito, o vendedor deve apresentar todos os documentos estipulados na carta, sendo eles representativos ou não das mercadorias, e estes documentos dever ser aceitos pelo banco, confirmando o crédito antes do efetivo

pagamento ao vendedor.<sup>33</sup> Como requerente da carta de crédito, o comprador por vezes efetua o pagamento de forma condicional à apresentação de muitos tipos de documentos que não representam as mercadorias, tais como faturas comerciais, certificados de auditoria, certificados de origem, listas de empacotamento, entre outros. Por ter acordado em receber o pagamento via carta de crédito, o vendedor aceita que deve apresentar todos estes documentos antes de receber o pagamento. Portanto, o artigo 58(1) da CISG só tem significância prática quando o pagamento for feito por outro meio que não via carta de crédito.

**5.2.** As traduções russa e chinesa do artigo 58 da CISG "控制货物处置权的单据" e "либо товарораспорядительные документы" são equivalentes em significado à versão inglesa do termo "*documents controlling their disposition*". No entanto, nos textos em árabe, francês e espanhol, o artigo 58 fala literalmente de documentos *representando* os bens, apesar de, em espanhol, pelo menos, a frase é entendida no sentido estrito, significando documentos que intitulam o portador à tomar posse dos bens.<sup>34</sup> Em francês, a frase relevante é "*des documents représentatifs des marchandises*". Em espanhol, a frase relevante é "*los correspondientes documentos representativos*". Em árabe, a frase relevante é: "او الممسك تندات ال تي تم ثلها".

**5.3.** Estritamente falando, um documento somente controla a disposição do bem caso ele controle o direito à posse dos mesmos, tal como os Conhecimentos de Embarque Marítimo negociáveis. Como resultado, o artigo 58(1) da CISG não se aplica a nenhum dos documentos de transporte a seguir: Conhecimento de Carga Marítima, Conhecimento de Embarque Aéreo e outros documentos não-negociáveis, embora todos esses documentos sejam frequentemente utilizados no transporte moderno de mercadorias. Uma visão mais abrangente de documentos de transporte aceitáveis pode ser encontrada nas disposições dos Costumes e Práticas Uniformes a Créditos Documentários / Revisão 2007 (UCP 600), que contém dispositivos relacionados à diversos tipos de documentos de transporte não-negociáveis que não representam as mercadorias no estrito senso de controlar o direito à posse.<sup>35</sup> Nas hipóteses em que o comprador deva efetuar o pagamento por carta de crédito, este pode requerer a apresentação de quaisquer destes tipos de documento como condição para o pagamento via carta de crédito.

## **6. Documentos que representam as mercadorias para os fins previstos no artigo 58 da CISG**

***a) Conhecimento de Embarque Marítimo negociável, emitido por uma transportadora marítima ou por um intermediário, como um agente transitário, operador de transporte multimodal (MTO) ou transportador público e operador sem navio (NVOCC)***

**6.1.** Um Conhecimento de Embarque Marítimo negociável é indubitavelmente um documento que representa as mercadorias, na forma do artigo 58 da CISG.<sup>36</sup> O transportador é obrigado a entregar as mercadorias ao portador do original do Conhecimento de Embarque Marítimo, sem inquirir sobre quem é o verdadeiro dono dos bens.<sup>37</sup> Este documento controla o direito à posse dos bens, portanto ele pode ser qualificado como um “documento que as representam” para os fins previstos no artigo 58 da CISG

**6.2.** É cada vez mais comum que Conhecimentos de Embarque Marítimo negociáveis sejam emitidos por um intermediário, ao invés de serem emitidos pelo transportador marítimo. Estes intermediários são conhecidos por diferentes nomes em diferentes países, por vezes indicando pequenas diferenças em suas funções: agentes transitários, transportadores públicos e operadores sem navio (NVOCC), operadores de logística, operador de transporte multimodal (MTO) e etc. Intermediários deste tipo se comprometem a providenciar o transporte de um país para o outro, mas, pouco, ou quase nunca, se comprometem a transportar os próprios bens, preferindo, em seu lugar, subcontratar com transportadores rodoviários, marítimos ou aéreos que efetuarão o transporte das mercadorias.<sup>38</sup> Intermediários geralmente emitem um Conhecimentos de Embarque Marítimo ao vendedor quando o vendedor remete os bens ao primeiro transportador subcontratado. O intermediário, por sua vez, geralmente recebe algum tipo de documento de transporte de cada um de seus transportadores subcontratados, na forma dos contratos entre este e os transportadores. O documento que passa das mãos do vendedor às mãos do comprador é o Conhecimentos de Embarque Marítimo emitido pelo intermediário, não os outros documentos de transporte emitidos pelos subcontratados. Como o intermediário não tem (e pode nunca vir a ter) a posse das mercadorias, o intermediário só pode cumprir sua promessa de entregar ao portador de seu Conhecimento de Embarque Marítimo se os transportadores subcontratados cumprirem sua promessa de entregar os bens ao intermediário. Portanto, o Conhecimento de Embarque Marítimo emitido por intermediário não controla a disposição dos bens, no sentido estrito baseado no fato de este não transferir o direito à posse das mercadorias. O Conhecimento de Embarque Marítimo emitido pelo intermediário somente concede ao portador o direito à posse quando combinado com os documentos de transporte emitidos pelo transportador marítimo (ou seus

subcontratados) ao intermediário. Numa interpretação estrita, limitada, do artigo 58 da CISG, este documento provavelmente não deve ser qualificado como “documentos que representam” as mercadorias. Tal documento deve, no entanto, ser considerado como um dos “documentos que representa” as mercadorias pelo menos entre o portador e o intermediário que o emitiu. O Conhecimento de Embarque Marítimo constitui recibo dos bens, bem como representa um compromisso feito pelo intermediário de providenciar o transporte das mercadorias até o destino acordado, mesmo nos casos em que o intermediário só pode transmitir a posse dos bens ao comprador no local de destino após recebê-los do transportador subcontratado.

***b) Conhecimento de Embarque Marítimo não-negociável***

**6.3.** Conhecimentos de Embarque Marítimo não-negociáveis nomeiam o destinatário. Apesar de não negociáveis, eles devem ser transferidos ao nome do destinatário e apresentados ao transportador para que o destinatário esteja intitulado à tomar posse das mercadorias.<sup>39</sup> Como o transportador tem o direito de demandar a restituição da via original do Conhecimento de Embarque Marítimo não-negociável antes de entregar os bens, o Conhecimento de Embarque Marítimo não-negociável se torna, claramente, um “documento que representa” as mercadorias para os fins do artigo 58 da CISG, uma vez que o comprador não pode tomar posse dos bens sem o documento original.

***c) A cópia do remetente do Conhecimento de Embarque Aéreo***

**6.4.** Conhecimentos de Embarque Aéreo são documentos de transporte aéreo não-negociáveis. O destinatário tem seu nome indicado no Conhecimento. O destinatário tem o direito de demandar entrega das mercadorias após a chegada das mesmas no local designado para entrega. Esta é a posição das convenções internacionais que governam o transporte internacional de mercadorias pelo ar.

**6.5.** Quando o país de embarque e desembarque dos bens for parte da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional de 1999 (doravante denominada “Convenção de Montreal”), esta regulará o transporte.<sup>40</sup> O artigo 13.1 da Convenção de Montreal requer que um transportador de carga aérea entregue a carga ao destinatário quando do desembarque no destino, exceto quando o destinatário exercer seu direito de disposição. O expedidor pode parar o trânsito da carga ou requerer que a entrega seja efetuada para outro destinatário que não o original,

mas somente pode fazê-lo apresentando a sua cópia do Conhecimento de Embarque Aéreo.<sup>41</sup> A Convenção de Montreal não confere direito de disposição similar para o destinatário. Apesar de não haver a necessidade de o comprador/destinatário obter a cópia do Conhecimento de Embarque Aéreo do vendedor/expedidor para receber a entrega dos bens, o comprador/destinatário não pode ter a completa certeza de que o vendedor/expedidor não vai exercer o seu direito de redirecionar a carga para outro destinatário se não receber a cópia do Conhecimento de Embarque Aéreo pertencente ao expedidor. Logo, apesar de a cópia do Conhecimento pertencente ao remetente não ter qualquer papel na determinação do direito do destinatário de receber as mercadorias, esta ainda deve ser vista como um “documento que as representam” para os fins do artigo 58 da CISG, uma vez que o comprador/destinatário não pode ter a certeza de que poderá tomar posse dos bens até o recebimento deste documento. Portanto, o comprador tem o direito de reter o pagamento do preço acordado até que este documento seja produzido.

**6.6.** A posição acima se mantém quando os países de embarque e desembarque da carga forem partes da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional de 1929 (doravante denominada Convenção de Varsóvia),<sup>42</sup> ou se ambos países forem partes da Emenda de Haia à Convenção de Varsóvia de 1955,<sup>43</sup> ou do Protocolo de Montreal nº 4 de 1975.<sup>44</sup> Em cada caso, a Convenção e/ou Protocolo permite que o remetente suspenda o trânsito da carga ou possa requerer que o transportador entregue as mercadorias a um destinatário diferente do original mediante produção da cópia do remetente do Conhecimento de Embarque Aéreo.<sup>45</sup> Deste modo, a cópia do remetente deve ser considerada como um “documento que represente” as mercadorias nos termos do artigo 58 da CISG.

**6.7.** Nas hipóteses em que o país de embarque ou o país de desembarque dos bens não forem partes da Convenção de Montreal ou da Convenção de Varsóvia (ou de seus Protocolos), o direito do remetente de suspender o trânsito dos bens ou redirecioná-los depende dos termos do Conhecimento de Embarque Aéreo e do direito doméstico aplicável.

**6.8.** Os Costumes e Práticas Uniformes a Créditos Documentários / Revisão 2007 (UCP 600) estabelecem dispositivos que obrigam a apresentação do Conhecimento de Embarque Aéreo para pagamento via carta de crédito, apesar do fato de estes documentos serem não-negociáveis.<sup>46</sup>

***d) A cópia do remetente da Guia de Remessa Rodoviária ou Ferroviária***

**6.9.** O transporte rodoviário e ferroviário internacional é geralmente regido por documentos de transporte não-negociáveis, conhecidos como Guias de Remessa. Guias de Remessa não controlam a posse do bem – elas apenas servem como prova do contrato e das condições dos bens recebidos para transporte. O destinatário é intitulado à demandar a entrega tanto das mercadorias quanto da Guia de Remessa após a entrega dos bens no local designado. Esta posição é adotada pelas convenções internacionais que governam o transporte rodoviário e ferroviário internacional.

**6.10.** Quando os países de embarque e desembarque são partes da Convenção Relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários de 1980 (COTIF),<sup>47</sup> o transporte ferroviário é regulado pelas Regras Uniformes Relativas aos Contratos Internacionais de Transporte Ferroviário de Mercadorias (CIM), parte do Anexo B da COTIF. Quando os países de embarque e desembarque são partes da Convenção sobre o Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias (CMR), o transporte rodoviário é governado pela CMR.<sup>48</sup> Nos termos de ambas as convenções, o destinatário é intitulado à demandar a entrega tanto dos bens quanto da Guia de Remessa após a entrega das mercadorias no local designado.<sup>49</sup>

**6.11.** Como o destinatário recebe os bens e a Guia de Remessa do transportador ao mesmo tempo, a Guia de Remessa por si só não constitui um “documento que representa” as mercadorias, numa interpretação literal do artigo 58 da CISG.

**6.12.** Tanto a CIM e a CMR dão o direito ao remetente de modificar o contrato de transporte através de ordens subsequentes ao transportador, incluindo, em particular, o direito de entregar os bens a um destinatário diferente do listado na Guia de Remessa.<sup>50</sup> O remetente tem o mesmo direito, dentro da CIM, salvo nas hipóteses em que o remetente indicar o contrário na Guia; nos termos da CMR, o destinatário somente tem o direito de dispor dos bens case o remetente inclua linguagem neste sentido na Guia de Remessa.<sup>51</sup> Para exercer seu direito de disposição, o remetente ou o destinatário devem produzir ao transportador uma duplicata da Guia de Remessa (no caso da CIM) ou uma primeira cópia da Guia (no caso da CMR).<sup>52</sup> Assim, o remetente perderá o direito de redirecionar os bens a partir do momento em que ele enviar a duplicata ou a primeira cópia da Guia ao destinatário.<sup>53</sup> Por outro lado, o destinatário não pode exercer o direito de disposição das mercadorias até o momento em que receber a duplicata ou a primeira cópia do remetente.<sup>54</sup> Como resultado, já foi sugerido, embora tentativamente, que as disposições da CIM e da CMR sobre o direito de disposição das mercadorias produzam o efeito de tornar a duplicata (no caso da CIM) e a cópia do remetente<sup>55</sup> (no caso da CMR) da Guia de Remessa como documentos que representam as mercadorias para os fins do artigo 58 da CISG.<sup>56</sup> Embora o documento por si só não controle o direito à

posse dos bens, a duplicata ou a cópia da Guia de Remessa do remetente dão ao remetente o direito de redirecionar a entrega. Logo, o remetente/vendedor não está intitulado ao pagamento do preço acordado da venda, na forma do artigo 58, até apresentar ao comprador este documento.

**6.13.** Caso ambos os países de embarque e desembarque não sejam partes da COTIF ou da CIM, o direito do remetente de suspender o trânsito das mercadorias ou de redirecioná-las depende dos termos da Guia de Remessa Rodoviária ou Ferroviária e do direito doméstico aplicável.

**6.14.** Os Costumes e Práticas Uniformes a Créditos Documentários / Revisão 2007 (UCP 600) estabelecem dispositivos que obrigam a apresentação da Guia de Remessa Ferroviária ou Rodoviária para pagamento via carta de crédito, apesar do fato de estes documentos serem não-negociáveis.<sup>57</sup>

#### ***e) Conhecimento de Embarque Rodoviário ou Ferroviário na América do Norte***

**6.15.** Na América do Norte, documentos de transporte de mercadorias por rodovia ou ferrovia são denominados Conhecimento de Embarque. Nos Estados Unidos, por exemplo, um transportador rodoviário ou ferroviário que recebe bens para transporte dos Estados Unidos até outro país deve emitir um recibo ou Conhecimento de Embarque.<sup>58</sup> Todos os Conhecimentos de Embarque, incluindo conhecimentos rodoviários ou ferroviários, podem ser negociáveis ou não-negociáveis.<sup>59</sup> Conhecimentos de Embarque Rodoviário ou Ferroviário emitidos nos Estados Unidos estão sujeitos às mesmas disposições que regulam Conhecimentos de Embarque Marítimo<sup>60</sup> e, portanto, os Conhecimentos de Embarque Rodoviário ou Ferroviário constituem “documentos que representam” as mercadorias, nos termos do artigo 58 da CISG, ao contrário de suas contrapartes na CIM e na CMR.

### **7. Outros documentos que intituam o portador ao direito à posse dos bens**

#### ***a) Recibo ou Garantia de Armazém***

**7.1.** O documento conhecido em alguns países como Recibo de Armazém, e em outros como Garantia de Armazém, funciona da mesma maneira que um Conhecimento de Embarque, exceto pelo fato de que as mercadorias não estão em trânsito, na posse de um transportador, mas sim estáticas, na posse de um depositário. Quando os bens forem

armazenados com ele, o depositário emite um Recibo de Armazém, que pode ser negociável ou não-negociável. Um Recibo de Armazém não-negociável é feito à ordem de uma pessoa específica, prometendo o retorno das mercadorias àquela pessoa. Um Recibo de Armazém é negociável se permitir que os bens em estoque sejam entregues ao portador ou à ordem de outra pessoa nomeada. O portador do Recibo de Armazém negociável poderá vender ou dar os bens estocados em garantia através deste documento.

**7.2.** Por conta de sua função similar ao Conhecimento de Embarque, Recibos ou Garantias de Armazém são, certamente, “documentos que representam” as mercadorias armazenadas, conforme disposto no artigo 58 da CISG. O fato de os bens permanecerem em armazém até a entrega, pelo portador, deste documento é irrelevante, pois eles ainda estarão sujeitos a um contrato de compra e venda internacional de mercadorias governado pela CISG caso o vendedor e o comprador estejam em Estados Partes diferentes.<sup>61</sup> A Corte Federal de Justiça da Alemanha, a corte mais alta em matéria infraconstitucional naquele país, descreveu um Recibo de Garantia (em alemão, *Lagerschein*) como um “verdadeiro documento de transferência” (“*echten Traditionspapier*”), listando este como um exemplo do tipo de documento ao qual se refere o artigo 58(1) da CISG.<sup>62</sup> Semelhantemente, a Corte Cantonal de St. Gallen, na Suíça, a corte mais alta daquela região, descreveu um Recibo de Armazém negociável (“*Orderlagerschein*”) como uma espécie de documento ao qual o artigo 58(1) da CISG claramente se aplica.<sup>63</sup>

#### ***b) Ordem de Entrega***

**7.3.** Quando as mercadorias forem transportadas a granel, um documento intitulado Ordem de Entrega é frequentemente emitido pelo transportador. O expedidor dos bens transportados em uma massa não diferenciável<sup>64</sup> pode vender partes da carga para diferentes compradores. O vendedor, que porta um simples Conhecimento de Embarque Marítimo para a carga inteira, deve poder dividir a carga caso tenha a intenção de vender partes desta para diferentes compradores. Isto é alcançado quando o vendedor-expedidor restituir o Conhecimento de Embarque Marítimo ao transportador em troca de diversas Ordens de Entrega correspondentes aos montantes a serem entregues para cada comprador. O vendedor-expedidor entrega uma Ordem de Entrega para cada comprador, que recebe as mercadorias do transportador na quantidade correspondente à sua Ordem de Entrega.



7.4. Contratos-padrão de venda de cargas a granel frequentemente excluem, de forma expressa, a CISG<sup>65</sup> - é, portanto, raro que questões envolvendo a aplicação do artigo 58 da CISG a este documento se apresentem na prática. Caso a questão seja levantada, parece claro que as Ordens de Entrega devem ser qualificadas como “documentos que representam” as mercadorias, na forma do artigo 58 CISG, caso a emissão deste documento seja permitida em contrato. Para quaisquer fins práticos, uma Ordem de Entrega funciona da mesma forma que um Conhecimento de Embarque, salvo pelo fato de se aplicar a cargas transportadas a granel.<sup>66</sup> Cada comprador necessita da Ordem de Entrega para tomar posse de sua parcela das mercadorias transportadas.

## **8. Documentos que não controlam a disposição dos bens para os fins do artigo 58 da CISG**

### ***a) Conhecimento de Carga Marítima***

8.1. Conhecimentos de Carga Marítima são documentos de transporte não-negociáveis que regulam o transporte de mercadorias pelo mar. O destinatário é nomeado no documento. O transportador se obriga a entregar os bens para o destinatário. Não há “cláusula de restituição” em um Conhecimento de Carga Marítima como tipicamente existe em um Conhecimento de Embarque Marítimo, que requer que um dos originais do Conhecimento seja devolvido ao transportador em troca da carga ou da Ordem de Entrega. Desta forma, o destinatário nomeado no Conhecimento não precisa apresentar o Conhecimento de Carga Marítima original ao transportador para receber as mercadorias. O destinatário simplesmente se identifica ao transportador como aquele a quem a entrega deve ser realizada.<sup>67</sup> Uma vez que não há mais a necessidade de apresentar o documento original para receber a entregado transportador, Conhecimentos de Carga Marítima são feitos via formulários eletrônicos e são simplesmente transmitidos por e-mail pelo remetente ao destinatário.

8.2. Dadas estas qualidades, Conhecimentos de Carga Marítima não são “documentos de representam” as mercadorias na forma do artigo 58 CISG. O documento meramente reflete a instrução de entrega dada pelo expedidor ao transportador. Diferentemente do Conhecimento de Embarque Marítimo, o documento por si só não tem nenhum impacto na disposição das mercadorias, que podem ser entregues pelo transportador ao destinatário independentemente do que acontecer com o documento. O destinatário estará intitulado à posse dos bens quando da chegada dos mesmos, mesmo se ele não receber uma cópia do Conhecimento de Carga Marítima, pois a obrigação do

transportador é simplesmente de entregar os bens ao destinatário mediante própria identificação.

**8.3.** Alguns Conhecimentos de Carga Marítima reservam ao expedidor o direito de modificar o destinatário outros dão ao expedidor o direito de transferir o “direito de controle” ao destinatário, nas hipóteses em que a opção é notada no Conhecimento de Carga Marítima e exercido antes do transportador receber a carga. Estas variantes permitem que as partes, ou o expedidor ou o destinatário, mudem as instruções de entrega, substituindo a pessoa para quem o transportador deva fazer a entrega.<sup>68</sup> Contudo que o expedidor/vendedor mantenha o direito de instruir o transportador à entregar as mercadorias a alguém que não o destinatário nomeado no documento, o destinatário/comprador não poderá ter a certeza de que o expedidor/vendedor não exercerá o direito de redirecionar a carga para outro destinatário. No entanto, diferentemente de situação similar em relação aos Conhecimentos de Embarque Aéreos regulados pelas Convenções de Montreal e Varsóvia (ou seus Protocolos) (ver paras. 6.5 e 6.6) e Guias de Remessa Rodoviária ou Ferroviária, governadas pela COTIF e CIM (ver para. 6.12), o remetente pode fazê-lo por simples instrução por escrito ao transportador, sem a necessidade de apresentar qualquer cópia do Conhecimento de Carga Marítima. Logo, até o momento em que seja exercida a opção de alterar o destinatário, o documento, por si só, não terá qualquer papel na disposição dos bens. Ele simplesmente transmitirá o entendimento de que o remetente reservou para si um direito, ou o fato de que o remetente transferiu um direito ao destinatário. O destinatário substituto tem o direito de receber a entrega se puder se identificar propriamente como o substituto - receber uma cópia do Conhecimento de Carga Marítima não serve como verificação ao destinatário de que o expedidor não exerceu seu direito de nomear outro destinatário. Portanto, diferentemente da cópia do remetente do Conhecimento de Embarque Aéreo, da duplicata da Guia de Remessa Ferroviária ou da duplicata (ou primeira cópia) da Guia de Remessa Rodoviária, um Conhecimento de Carga Marítima nunca será um “documento que representa” as mercadorias, para os fins do artigo 58 da CISG.

**8.4.** Os Costumes e Práticas Uniformes a Créditos Documentários / Revisão 2007 (UCP 600) estabelecem dispositivos que obrigam a apresentação do Conhecimento de Carga Marítima para pagamento via carta de crédito, apesar do fato de estes documentos serem não-negociáveis.<sup>69</sup>

***b) Recibo de Entrega para Transporte***

**8.5.** Por vezes, um transportador marítimo ou um operador de terminal ou docas emite um documento conhecido como Recibo de Entrega para Transporte, que reconhece o recibo dos bens no porto para transporte posterior ao navio.<sup>70</sup> Mais tarde, o transportador emite o Conhecimento de Embarque Marítimo em troca do Recibo de Entrega para Transporte, baseada na informação contida no recibo. Esta prática é muito menos comum do que era no passado por causa do crescente uso de Conhecimentos de Embarque de Transportes Multimodais, sob os quais o transportador multimodal reconhecia o recebimento dos bens muito antes de eles chegarem no porto para transporte ao navio, e também pelo uso de Conhecimentos denominados “recebimentos para transporte”, emitidos pelo transportador reconhecendo recebimento das mercadorias nas docas ou no terminal de containers, que seriam posteriormente endossados com as palavras “entregues à bordo”. Recibos de Entrega para Transporte podem, no entanto, ainda serem usados para bens não carregados em containers (carga à granel/fracionada) ou bens a serem consolidados com outras cargas em containers no porto (LCL ou Cargas de Menos de Um Container).

**8.6.** Semelhantemente, para cargas a granel, um documento conhecido como Recibo de Imediato por vezes é emitido quando a carga é entregue primeiro no navio, reconhecendo recebimento das mercadorias e declarando suas condições. O Conhecimento de Embarque Marítimo é emitido posteriormente em conformidade com, e em troca do Recibo de Imediato.

**8.7.** Alguns autores sugerem que documentos como Recibos de Entrega para Transporte devam ser entendidos como representativos dos requisitos do artigo 58 da CISG caso transferidos ao comprador.<sup>71</sup> Isto é indesejável. A obrigação do transportador de emitir um Conhecimento de Embarque Marítimo ao remetente nomeado no Recibo de Entrega para Transporte ou no Recibo de Imediato, independentemente de quem realmente tem a posse do recibo.<sup>72</sup> Caso a obrigação de pagar do comprador tenha origem na apresentação pelo vendedor do Recibo de Entrega para Transporte ou do Recibo de Imediato, o comprador poderia ser deixado na posição de ter de pagar o preço acordado pela venda das mercadorias antes de o transportador emitir o Conhecimento de Embarque Marítimo, permitindo que o vendedor transfira o direito à posse dos bens à um terceiro, endossando o Conhecimento de Embarque Marítimo.<sup>73</sup> Desta forma, como os Recibos de Entrega para Transporte e os Recibos de Imediato não são, por si só, suficientes para transmitir a posse das mercadorias ao portador, eles não devem ser qualificados como “documentos que as representam” na forma do artigo 58 CISG.

*c) Fatura Comercial, Relatórios de Vistoria, Listas de Empacotamento, Certificados de Origem ou Qualidade, salvo nas hipóteses em que estes sejam requisitados pela Alfândega ou demais autoridades de quarentena.*

**8.8.** Muitos outros documentos referentes à qualidade ou condição dos bens podem ser gerados antes de as mercadorias saírem do país do vendedor. Todos eles são “documentos relacionados às mercadorias” para os fins do artigo 30 e 34 da CISG, e, como tal, devem ser entregues pelo vendedor ao comprador, mas eles não são “documentos que representam” as mercadorias para os fins previstos no artigo 58 da CISG, com uma possível exceção.

**8.9.** Quando o comprador efetua o pagamento por carta de crédito, ele frequentemente pedirá, via estipulação na carta de crédito emitida pelo seu banco, que o vendedor (o beneficiário da carta de crédito) apresente documentos tais como um relatório de vistoria pré-embarque, uma lista de empacotamento (no caso de mercadorias em containers), um certificado de origem demonstrando em qual país os bens foram produzidos, certificados sanitários ou fitossanitários (no caso de produtos vegetais ou alimentícios), faturas comerciais, etc. Como notado acima, o artigo 58(1) da CISG não tem aplicação prática neste caso, pois é a carta de crédito que governa quais documentos desencadeiam o direito ao pagamento do preço acordado pela venda e quando os documentos devem ser apresentados.

**8.10.** Se, contudo, o comprador não se obrigar ao pagamento via carta de crédito, pode-se questionar se estes documentos restam sob os auspícios do artigo 58(1) da CISG, de forma que o a obrigação de pagar do comprador não comece até o recebimento deles.

**8.11.** Alguns doutrinadores defendem a tese de que qualquer documento relacionado às mercadorias, incluindo certificados de origem, são “parte das obrigações assumidas pelo vendedor” na forma dos artigos 30 e 34 da CISG, e devem ser apresentados antes do nascimento da obrigação do comprador de pagar o preço acordado sob o artigo 58(1) da CISG.<sup>74</sup> A Corte Federal da Alemanha discordou, afirmando que certificados de origem ou qualidade (“*Ursprungszeugnisse oder Qualitätssertifikate*”) não são nem necessários nem suficientes para requerer o pagamento do preço de venda pelo comprador.<sup>75</sup> Em circunstâncias ordinárias, documentos como certificados de origem ou qualidade e relatórios de vistoria de qualidade ou condição dos bens não controlam a disposição dos bens para os fins do artigo 58 da CISG. Eles são apenas documentos *relacionados* às mercadorias, e como tal devem ser apresentados pelo vendedor na forma do artigo 30 e 34 da CISG, mas o comprador que recebeu um Conhecimento de Embarque Marítimo ou outro documento intitulado a tomar posse da mercadoria não deve ter o direito de

reter o pagamento simplesmente porque não recebeu algo como um certificado de origem ou um relatório de vistoria.<sup>76</sup>

**8.12.** Outros autores defendem a posição de que documentos como certificados de origem devam ser qualificados na forma do artigo 58 da CISG caso o comprador seja obrigado a apresentar estes documentos pelas autoridades alfandegárias do seu país antes de receber a entrega das mercadorias.<sup>77</sup> O mesmo pode ser dito de faturas comerciais, se requerido pelas autoridades alfandegárias, ou certificados sanitários ou fitossanitários, se forem requeridos pelas autoridades sanitárias do país de importação. Nas hipóteses em que o documento precisa ser apresentado as autoridades governamentais antes de o comprador tomar posse física do bem,<sup>78</sup> ele controla a disposição dos bens na forma prevista no artigo 58 da CISG. Porém, a Corte Cantonal de St. Gallen, na Suíça, afirmou que o artigo 58 da CISG se aplica a documentos como Conhecimentos de Embarque Marítimo ou Recibos de Depósito, mas não a documentos alfandegários (“*ein Konossement oder ein Orderlagerschein, nicht um die Zollpapiere*”).<sup>79</sup> “Documentos de alfândega” (“*Zollpapiere*”) podem se referir a quaisquer documentos requeridos pelas autoridades alfandegárias no país-sede do comprador, como faturas comerciais, certificados de origem, certificados fitossanitários, declaração ou autorização de exportação emitido pelas autoridades no país-sede do vendedor, autorização de importação emitida pelas autoridades do país-sede do comprador, entre outros.

---

## **ADDENDUM: CASOS CITADOS**

### ***Cortes Domésticas***

#### **Alemanha**

*Bundesgerichtshof*, BGH VIII ZR 51/95 (3 de Abril de 1996), CLOUT Case 171 – paras 7.2, 8.11; Notas 18, 23, 58, 71.

#### **Holanda**

*Bevoplast B.V. v. Tetra Medical S.A.*, Gerechsthof’s Arnhem, No. 96/449, 17 de Junho de 1997, Unilex – notas 3, 12.

#### **Singapura**

*APL Co. Pte Ltd v. Voss Peer* [2002] 4 S.L.R. 481; [2002] 2 Lloyd’s Rep. 707 (Sin. C.A.) – nota 39.

## **Espanha**

*Comercial San Antonio, S.A. v. Grupo Blocnesa, S.L.*, Audiência Provincial de Barcelona, 14<sup>a</sup> Seção, 12 de Fevereiro de 2002 – notas 74.

## **Suiça**

*Kantonsgericht St. Gallen*, 3 ZK 96-145 (12 de Agosto de 1997), CLOUT Case 216; CISG-online No. 330 – paras 7.2, 8.12; notas 59, 75.

## **Reino Unido**

*Hathesing v. Laing* (1874) L.R. 17 Eq. 92 – nota 68.

*J.I. MacWilliam Co. Inc. v. Mediterranean Shipping Co. S.A. (The Rafaela S)* [2005] 2 A.C. 423 (H.L.) – nota 39.

*Nippon Yusen Kaisha v. Ramjiban Serowgee* [1938] A.C. 429 (P.C.) – notas 68, 69.

*S.I.A.T. Di Del Ferro v. Tradax Overseas, S.A.* [1978] 2 Lloyd's Rep. 470 – nota 62.

## **Estados Unidos da América**

*Ferrex Int'l, Inc. v. M/V Rico Chone*, 718 F.Supp. 451, 1989 AMC 1109 (D.Md. 1988) – nota 66.

*Mediterranean Marine Lines, Inc. v. John T. Clark & Son of Maryland, Inc.*, 485 F.Supp. 1330 (D.Md. 1980) – nota 66.

*Porky Products, Inc. v. Nippon Express USA (Illinois), Inc.*, 1 F.Supp.2d. 227 (S.D.N.Y. 1997) – nota 39.

## **Laudos Arbitrais**

### **China**

*Chinese Seller v. German Buyer* (Fluorite Case), Laudo da China International Economic and Trade Arbitration Commission (CIETAC), Fevereiro de 2006 – notas 15, 22.

*Chinese Seller v. U.S. Buyer* (Industrial Raw Material Case), Laudo da China International Economic and Trade Arbitration Commission (CIETAC), 4 de Junho de 1999 – nota 17.

*U.S. Seller v. Chinese Buyer (Spare Parts Case)*, Laudo da China International Economic and Trade Arbitration Commission (CIETAC), Setembro de 2006 – nota 16.

## **Russia**

*Swiss Buyer v. Russian Seller*, Tribunal of International Commercial Arbitration at the Russian Federation Chamber of Commerce and Industry, No. 2/1995, 11 de Maio de 1997 – nota 20.

---

### **NOTAS DE FIM DE PÁGINA**

<sup>1</sup> Henry Gabriel, *The Buyer's Performance Under the CISG: Articles 53-60 Trends in the Decisions*, 25 J.L. & Com. 273, 280-81 (2005); Dietrich Maskow, *Article 58*, in *Commentary on the International Sales Law, The 1980 Vienna Sales Convention* p. 427 para. 3.1 (eds C.M. Bianca & M.J. Bonell, 1987)(doravante Bianca/Bonell); Manuel Alba Fernández, *Documentary Duties of the Seller in Contracts for the International Sale of Goods: A Case for an Autonomous Interpretation of Article 58 of the Vienna Sales Convention*, in *Scritti in Onore de Francesco Berlingieri*, 1-2010 Il Diritto Marittimo 3 (2010). Compare Florian Mohs, *Article 58*, in *Schlechtriem & Schwenger, Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG)* p. 849 para. 16 (Ingeborg Schwenger ed., 3d ed. 2010)(doravante Schlechtriem/Schwenger) argumentando (no mesmo sentido de Peter Schlechtriem, *Uniform Sales Law – The U.N. Convention on Contracts for the International Sale of Goods* p. 82, n. 327 (1986)) que a maturidade da obrigação do comprador de pagar oriunda do Artigo 58(1) da CISG depende da apresentação, por parte do comprador, de “todos os documentos conforme requerido pelo contrato”, incluindo “documentos relacionados ao seguro das mercadorias, certificados de origem e qualidade e/ou documentos de alfândega”.

<sup>2</sup> Schlechtriem/Schwenger Art. 34, para. 1, p. 561; John Honnold & Harry Flechtner, *Uniform Law for International Sales under the 1980 United Nations Convention*, Art. 34, para. 219 (4<sup>a</sup> ed. 2009)(“Esta frase meramente estabelece que o vendedor deve executar o contrato”).

<sup>3</sup> Em *Bevoplast B.V. v. Tetra Medical S.A.*, *Gerechthof's Arnhem*, N° 96/449, 17 de Junho de 1997, Unilex, as cortes inferiores discutiram se o vendedor estava obrigado sob o direito domestico aplicável a remeter documentos relacionados ao processo de produção de um compressor de gas, mesmo na ausência de acordo contratual para fazê-lo. A questão não foi levantada em sede recursal pois a corte entender que o comprador havia perdido o seu direito de reclamar os documentos não-entregues uma vez que ele não havia notificado o vendedor dentro de um tempo razoável.

<sup>4</sup> *UNCITRAL Yearbook VIII: 1977* (1978); A/CN.9/SER.A/1977; E.78.V.7, p. 35, para. 149.

<sup>5</sup> *UNCITRAL, Report on Eleventh Session* (1978), A/33/17, p. 16.

<sup>6</sup> Esta mudança menor aparenta ter sido realizada pelo Comitê de Redação, uma vez que ela aparece entre a aprovação da minuta pela UNICTRAL e a submissão da minuta dos Artigos pelo Primeiro Comitê ao plenário da Conferência, sem debates no Primeiro Comitê: Cf. A/CONF/F.97/19, pp. 8, 101, 158. O Artigo foi adotado pelo Plenário da Conferência sem debate: Cf. A/CONF/F.97/19, p. 207.

<sup>7</sup> *UNCITRAL Yearbook VIII: 1977* (1978); A/CN.9/SER.A/1977; E.78.V.7, p. 36, para. 163.

<sup>8</sup> *UNCITRAL, Report on Eleventh Session* (1978), A/33/17, p. 17.

---

<sup>9</sup> A/CONF.97/C.1/L.248/Add.2.

<sup>10</sup> A/CONF/F.97/19, p. 207.

<sup>11</sup> Secretariado da Comissão das Nações Unidas para o Direito do Comércio Internacional (UNCITRAL), *Secretariat Commentary*, A/CONF. 97/5, Comentários ao Artigo 32 da Minuta da Convenção de 1978.

<sup>12</sup> *Bevaplast B.V. v. Tetra Medical S.A.*, Gerechsthof's Arnhem, nº 96/449, 17 Junho 1997, Unilex. Cf. nota de rodapé 3, acima.

<sup>13</sup> Opinião nº 5 do Conselho Consultivo da CISG, O direito do comprador de cancelar o contrato em caso de desconformidade dos bens ou documentos, 7 de Maio de 2005. Relator Ingeborg Schwenzer, para. 8.

<sup>14</sup> Câmara Internacional do Comércio, Incoterms 2010®, CIF, para. A3, e CIP, para. A3, onde ambos afirmam que: "o vendedor deve providenciar ao comprador a apólice de seguro ou outra prova de cobertura de seguro". Para mercadorias adquiridas por quaisquer dos termos F, ou CFR ou CPT, o comprador adquire seu próprio seguro e então possuirá certificados ou apólices. Câmara Internacional do Comércio, Incoterms 2010®, FCA, FAS, FOB, CFR, CPT, para. B3 afirmam que o comprador não tem a obrigação junto ao vendedor de adquirir seguro. Isso não significa que não é do interesse do próprio comprador adquiri-lo.

<sup>15</sup> *Chinese Seller v. German Buyer (Caso Fluorite)*, Laudo da China International Economic and Trade Arbitration Commission (CIETAC) de February de 2006. Tradução em inglês disponível em <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/060200c1.html>.

<sup>16</sup> *U.S. Seller v. Chinese Buyer (Caso das Peças de Reposição)*, Laudo da China International Economic and Trade Arbitration Commission (CIETAC) Award de Setembro de 2006. Tradução em inglês disponível em <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/060900c4.html>.

<sup>17</sup> *Chinese Seller v. U.S. Buyer (Caso da Matéria Prima Industrial)*, Laudo da China International Economic and Trade Arbitration Commission (CIETAC) Award de 4 de Junho de 1999. Tradução em inglês disponível em <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/990604c1.html>.

<sup>18</sup> Bundesgerichtshof, BGH VIII ZR 51/95 (3 de Abril de 1996).

<sup>19</sup> Opinião nº 5 do Conselho Consultivo da CISG, O direito do comprador de cancelar o contrato em caso de desconformidade dos bens ou documentos, 7 de Maio de 2005. Relator Ingeborg Schwenzer, para. 5.

<sup>20</sup> *Swiss Buyer v. Russian Seller*, Laudo do Tribunal of International Commercial Arbitration at the Russian Federation Chamber of Commerce and Industry nº. 2/1995 de 11 de Maio de 1997. Tradução em inglês disponível em <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/970511r1.html>.

<sup>21</sup> Schlechtriem/Schwenzer, Art. 49, para. 11, p. 751.

<sup>22</sup> *Chinese Seller v. German Buyer (Caso Fluorite)*, Laudo da China International Economic and Trade Arbitration Commission (CIETAC) de February de 2006 ("a falha do vendedor em remeter o Conhecimento de Embarque Marítimo até a data acordada não constitui inadimplemento fundamental pois o comprador pode receber as mercadorias sem apresentar o original do Conhecimento de Embarque Marítimo, dando ao transportador garantias bancárias em seu lugar"). Tradução em inglês disponível em <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/060200c1.html>.



---

<sup>23</sup> Opinião nº 5 do Conselho Consultivo da CISG, O direito do comprador de cancelar o contrato em caso de desconformidade dos bens ou documentos, 7 de Maio de 2005. Relator Ingeborg Schwenzer, para. 4.9. Cf., e.g., Bundesgerichtshof, BGH VIII ZR 51/95 (3 de Abril de 1996) (“a entrega de certificado de origem e qualidade imprecisos não qualifica inadimplemento como fundamental, uma vez que o comprador pode obter a correção dos documentos por outras fontes”).

<sup>24</sup> Schlechtriem/Schwenzer, Art. 58, para. 3, p. 843.

<sup>25</sup> UNCITRAL Yearbook VIII: 1977 (1978); A/CN.9/SER.A/1977; E.78.V.7, p. 49, para. 348.

<sup>26</sup> UNCITRAL, *Report on Eleventh Session* (1978), A/33/17, p. 19.

<sup>27</sup> A/CONF/F.97/19, p. 212.

<sup>28</sup> A/CONF.97/C.1/L.189.

<sup>29</sup> Secretariado da Comissão das Nações Unidas para o Direito do Comércio Internacional (UNCITRAL), *Secretariat Commentary*, A/CONF. 97/5, Comentários ao Artigo 54 da Minuta da Convenção de 1978.

<sup>30</sup> A/CONF.97/C.1/L.231.

<sup>31</sup> Relatório do Primeiro Comitê, A/CONF.97/11, 32ª Reunião, para. 13 (1980).

<sup>32</sup> *Id.*, para. 17.

<sup>33</sup> Costumes e Práticas Uniformes a Créditos Documentários / Revisão 2007 (UCP 600), Artigos 7, 8, 15

<sup>34</sup> Manuel Alba Fernández, *Documentary Duties of the Seller in Contracts for the International Sale of Goods: A Case for an Autonomous Interpretation of Article 58 of the Vienna Sales Convention*, in Scritti in Onore de Francesco Berlingieri, 1-2010 *Il Diritto Marittimo* 3 at 15 (2010).

<sup>35</sup> UCP 600, Artigos 21 (Conhecimento de Carga Marítima não-negociável), 23 (documentos de transporte aéreo), e 24 (documentos de transporte rodoviário, ferroviário e terrestre).

<sup>36</sup> Um Conhecimento de Embarque Marítimo se torna negociável pela inserção das palavras “À Ordem” no campo onde o destinatário deve ser identificado. Este ato opera como uma promessa pelo transportador de entregar os bens no porto de descarga à ordem do remetente (a pessoa que coloca os bens no navio, geralmente o vendedor ou seu representante) ou outra pessoa identificada.

<sup>37</sup> A Convenção das Nações Unidas sobre os Contratos de Transporte Internacional de Mercadorias em Todo ou em Parte pelo Mar de 2009 (doravante denominada “Regras de Rotterdam”), em seu Artigo 47(1)(a)(i) insere o requisito de que o portador de um “documento de transporte negociável” deve propriamente identificar-se, assim como efetuar a restituição do documento original caso este seja o remetente, destinatário ou a quem o documento tenha sido endossado. O requisito de que o portador identifique-se não se aplica quando o documento for endossado em branco, o que geralmente ocorre na prática: Artigos 1(10)(a)(ii), 47(1)(a)(i) das Regras de Rotterdam. O Artigo 47(1)(b) das Regras de Rotterdam afirma que o transportador deve recusar a entrega caso o documento original não seja restituído ou se o portador não se identificar propriamente (se obrigado a fazê-lo).

<sup>38</sup> As Regras de Rotterdam foram elaboradas para criar disposições deste tipo de arranjo bem como disposições relacionadas à forma tradicional de transporte marítimo, onde o transportador contrata diretamente com o remetente. O Artigo 1(6)(a) das Regras de Rotterdam definem “parte executora”

---

uma pessoa outra que não o transportador que executa qualquer parte das obrigações do transportador. “Transportador” é definido como aquele que celebra contrato de transporte com o remetente: Artigo 1(6) das Regras de Rotterdam. Logo, as Regras estabelecem disposições regulando a situação onde o “transportador” contratado não executa o transporte por si só, mas subcontrata parte do serviço para “partes executoras”.

<sup>39</sup> *APL Co. Pte Ltd v. Voss Peer* [2002] 4 S.L.R. 481; [2002] 2 Lloyd’s Rep. 707 (Sin.C.A.); *J.I. MacWilliam Co. Inc. v. Mediterranean Shipping Co. S.A. (The Rafaela S)* [2005] 2 A.C. 423 (H.L.); *Porky Products, Inc. v. Nippon Express USA (Illinois), Inc.*, 1 F.Supp.2d. 227 (S.D.N.Y. 1997). Cf. também Hugo Tiberg, *Legal Qualities of Transport Documents*, 23 Mar. Law 1, 32 (1998); Hugo Tiberg, *Transfer of Documents* [2002] L.M.C.L.Q. 539, 541, deixando claro que o direito alemão e escandinavo denominam estes documentos como “recta bills”, que são “documentos de apresentação”, no sentido de que devem ser apresentados ao transportador para que se receba as mercadorias. O Artigo 51.2(b) das Regras de Rotterdam dispõe, ainda, que, nas hipóteses em que um documento de transporte não-negociável contenha uma cláusula de restituição, como Conhecimentos de Embarque Marítimo não-negociáveis possuem, o destinatário deve apresentar o original do(s) documento(s) ao transportador para que possa exercer seu direito de posse sobre os bens.

<sup>40</sup> Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional de 1999 (Convenção de Montreal), Art. 1.2. A Convenção também governa transporte de um lugar para o outro dentro de um Estado Parte case haja escalas acordadas dentro do território de outro Estado parte: Artigo 1.2 da Convenção de Montreal. Noventa-e-sete países são partes da Convenção de Montreal: <http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.pdf>. Destes, 57 também são partes da CISG

<sup>41</sup> Artigos 12.1 e 12.3 da Convenção de Montreal

<sup>42</sup> Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional de 1929, Art. 1.2. Cento-e-cinquenta-e-dois países são partes da Convenção de Varsóvia – Cf. <http://legacy.icao.int/icao/en/leb/wc-hp.pdf>. Para países que adotaram tanto a Convenção de Montreal quanto a Convenção de Varsóvia, a Convenção de Varsóvia se aplica somente quando o país do outro lado do transporte das mercadorias adotou a Convenção de Varsóvia, mas não a Convenção de Montreal.

<sup>43</sup> Art. 1.2 da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo de 1929 emendada em Haia em 1955. Cento-e-trinta-e-sete países são partes da Convenção de Varsóvia emendada em Haia: Cf. <http://legacy.icao.int/icao/en/leb/wc-hp.pdf>. Para países que adotaram tanto a Convenção de Montreal quanto a Convenção de Varsóvia, a Convenção de Varsóvia se aplica somente quando o país do outro lado do transporte das mercadorias adotou a Convenção de Varsóvia, mas não a Convenção de Montreal.

<sup>44</sup> Art. 1.2 da Convenção de Varsóvia emendada em Haia em 1955 e pelo Protocolo nº 4 de Montreal de 1975. Cinquenta-e-sete países são parte da Convenção de Varsóvia emendada em Haia em 1955 e pelo Protocolo nº 4 de Montreal de 1975: Cf. [http://www2.icao.int/en/leb/List%20of%20Parties/MP4\\_EN.pdf](http://www2.icao.int/en/leb/List%20of%20Parties/MP4_EN.pdf). Para países que adotaram tanto a Convenção de Montreal quanto a Convenção de Varsóvia/Haia, a Convenção de Varsóvia se aplica somente quando o país do outro lado do transporte das mercadorias adotou a Convenção de Varsóvia/Haia, mas não a Convenção de Montreal.

---

<sup>45</sup> Artigos 12.1 e 12.3 da Convenção de Varsóvia. Estes dispositivos não foram emendadas pelos protocolos de Haia ou Montreal.

<sup>46</sup> Artigo 23 do UCP 600

<sup>47</sup> Quarenta-e-cinco países são partes da COTIF na Europa, Escandinávia, no Oriente Médio e no Norte da África. Cf. Organização Intergovernamental para o Transporte Ferroviário Internacional (OTIF), para. 11 (Julho de 2010), disponível em [http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/01\\_vorstellung/01\\_allg\\_info/OTIF\\_Info\\_07\\_2010\\_e.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/01_vorstellung/01_allg_info/OTIF_Info_07_2010_e.pdf). Of Destes, 35 também são parte da CISG

<sup>48</sup> Cinquenta-e-sete países são partes da COTIF na Europa, Escandinávia, no Oriente Médio e no Norte da África. Cf. Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), *Legal Instruments in the Field of Transport: Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, disponível em [http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst\\_25\\_OLIRT\\_CM.html](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_25_OLIRT_CM.html). Destes, 42 também são parte da CISG

<sup>49</sup> Artigo 17 § 1 da CIM; Artigo 13.1 da CMR

<sup>50</sup> Artigo 18 § 1(c) da CIM; Artigo 12.1 da CMR.

<sup>51</sup> Artigo 18 § 3 da CIM; Artigo 12.3 da CMR.

<sup>52</sup> Artigo 19 § 1 da CIM; Artigo 12.5(a) da CMR.

<sup>53</sup> Artigo 17 § 7 da CIM e o Artigo 12.7 da CMR estabelece a responsabilidade do transportador por danos causados ao destinatário caso o transportador siga ordens do remetente sem requerer a apresentação da duplicata (no caso da CIM) ou a primeira cópia (no caso da CMR) da Guia de Remessa.

<sup>54</sup> Art. 19 § 1 da CIM; Art. 12.5(a) da CMR.

<sup>55</sup> A CMR se refere a este tipo de cópia como “primeira cópia”.

<sup>56</sup> Leif Sevón, *Obligations of the Buyer under the Vienna Convention on the International Sale of Goods*, 106 *Juridisk Tidskrift* 327, 335 (1990). Cf. também Dietrich Maskow, Bianca/Bonell, p. 427 para. 3.1

<sup>57</sup> Artigo 24 da UCP 600.

<sup>58</sup> 49 U.S.C. § 11706(a)(ferrovias); 49 U.S.C. § 14706(a)(rodovias). Nos termos destes dois dispositivos, o transportador só está obrigado a emitir o Conhecimento de Embarque se estiver sujeito à jurisdição do Surface Transportation Board (STB), o que é o caso para transportes por via rodoviária ou ferroviária entre os Estados Unidos e um país estrangeiro: Cf. 49 U.S.C. § 10501(a)(2)(F)(ferrovia); 49 U.S.C. § 13501(1)(E)(rodovia).

<sup>59</sup> 49 U.S.C. § 80103. 49 C.F.R. § 1035.1 estipula os formulários padrões de Conhecimentos de Embarque negociáveis e não-negociáveis que devem ser emitidos por transportadores ferroviários. 49 U.S.C. § 373.101 lista as informações que devem estar dispostas nos Conhecimentos de Embarque emitidos por transportadores rodoviários.

<sup>60</sup> O Pomerene Act, 49 U.S.C. § 80101-16, se aplica a todos os Conhecimentos de Embarque emitidos por “transportadores comuns”, incluindo transportadores rodoviários e ferroviários, bem como transportadores marítimos.

---

<sup>61</sup> Artigo 1(1)(a) da CISG.

<sup>62</sup> BGH VIII ZR 51/95 (3 de Abril 1996), para. II.3, CLOUT Caso 171. Tradução em inglês por Peter Feuerstein disponível em <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/960403g1.html#cx>; Texto original em Alemão disponível em <http://www.cisg-online.ch/cisg/urteile/135.htm>.

<sup>63</sup> Kantonsgericht St. Gallen, 3 ZK 96-145 (12 de Agosto de 1997), CLOUT Caso 216; CISG-online n.º. 330. Texto original em alemão disponível em <http://www.globalsaleslaw.org/content/api/cisg/urteile/330.pdf>.

<sup>64</sup> Por exemplo, caso 40.000 toneladas de trigo forem transportadas em um navio com cinco containers (ou 40.000 toneladas de petróleo em um navio com cinco tanques de carga), e o vendedor acorda em fornecer 25.000 toneladas para um comprador e 15.000 toneladas para outro, é impossível diferenciar onde termina a porção do primeiro comprador e começa a do segundo, exceto que isto será em algum lugar no meio de um dos containers (ou tanques). É possível diferenciar a carga seca com antecedência, usando separadores, ou diferenciar a carga líquida em barris, que carregar diferentes cargas em barris menores

<sup>65</sup> Cf., p. ex., Contrato GAFTA n.º. 10, cl. 28(b) (Termo CIF carga de grãos à granel); Contrato GAFTA n.º. 119, cl. 27(b) (Termo FOB carga de grãos à granel); Contrato FOSFA n.º. 24, cl. 27(b) (Termo CIF carga de grãos de soja); Contrato FOSFA n.º. 53, cl. 28(b) (Termo FOB carga de óleo mineral e vegetal), reproduzidos em Michael Bridge, *The International Sale of Goods*, Anexos 1-4 (2ª ed. 2007). Cada cláusula exclui a operação da CISG. Cf., também, Contrato NAEGA II, cl. 27(b) elaborado pela Associação de Exportadores de Grãos da América do Norte, Inc., que também exclui a aplicação da CISG, disponível em <http://www.naega.org/images/naegacontract.pdf>

<sup>66</sup> O original do Conhecimento de Embarque Marítimo não pode ser restituído em troca de diversos novos Conhecimentos de Embarque Marítimo correspondentes às proporções de cada comprador, pois os Conhecimentos de Embarque Marítimo devem ser emitidos no momento do embarque ou logo após. Dividir a carga dentro de um mesmo Conhecimento de Embarque Marítimo só pode ser feito por meio das Ordens de Entrega: Cf. *S.I.A.T. Di Del Ferro v. Tradax Overseas, S.A.* [1978] 2 Lloyd's Rep. 470 p. 493 por Donaldson J.

<sup>67</sup> Este procedimento está refletido no Artigo 45 das Regras de Rotterdam, que regular a “Entrega quando documentos de transporte não-negociáveis ou registros eletrônicos de transporte negociáveis forem emitidos”. O Artigo 45(a) simplesmente estabelece que o transportador deve entregar as mercadorias ao destinatário, que deve se identificar apropriadamente como destinatário se o transportador requerer que ele o faça.

<sup>68</sup> O Artigo 51.1 das Regras de Rotterdam resolvem essa situação definindo a “parte controladora” para um documento de transporte não-negociável sem cláusula de restituição como o remente, “salvo nas hipóteses em que o remetente, quando da assinatura do contrato de transporte, designar o destinatário, o expedidor documentário ou outra pessoa como parte controladora”

<sup>69</sup> Artigo 21 do UCP 600.

<sup>70</sup> O Recibo de Entrega para Transporte pode, em alguns casos, ser emitido pelo operador das docas ou do terminal, ao invés do transportador; Cf., e.g. *Ferrex Int'l, Inc. v. M/V Rico Chone*, 718 F.Supp. 451, 1989 AMC 1109 (D.Md. 1988). Sejam quem for o emissor do documento, ele tipicamente incorpora os termos do Conhecimento de Embarque Marítimo emitido pelo transportador. Cf.,

---

e.g., *Mediterranean Marine Lines, Inc. v. John T. Clark & Son of Maryland, Inc.*, 485 F.Supp. 1330 (D.Md. 1980).

<sup>71</sup> Dietrich Maskow, Bianca/Bonell, p. 427 para. 3.1.

<sup>72</sup> Este princípio está firmemente enraizado no direito inglês: Cf. *Hathesing v. Laing* (1874) L.R. 17 Eq. 92; *Nippon Yusen Kaisha v. Ramjiban Serowgee* [1938] A.C. 429 (P.C.).

<sup>73</sup> Cf., e.g., *Nippon Yusen Kaisha v. Ramjiban Serowgee* [1938] A.C. 429 (P.C.).

<sup>74</sup> Peter Schlechtriem, Uniform Sales Law – The U.N. Convention on Contracts for the International Sale of Goods p. 82, n. 327 (1986). No mesmo sentido, Schlechtriem/Schwenzer afirmam que a maturidade da obrigação do comprador de pagar o preço acordado depende da apresentação, pelo vendedor, “todos os documentos requeridos no contrato”, incluindo “documentos de seguro, certificados de origem ou qualidade e/ou documentos de alfândega”. Schlechtriem/Schwenzer, Art. 58, para. 16, p. 849.

<sup>75</sup> BGH VIII ZR 51/95 (3 April 1996), para. II.3; CLOUT Case 171. Tradução em inglês disponível em <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/960403g1.html#cx>; texto original em alemão disponível em <http://www.cisg-online.ch/cisg/urteile/135.htm>.

<sup>76</sup> Salvo, é claro, se a apresentação destes documentos forem estipulados como condição para o pagamento na carta de crédito, caso no qual o Artigo 58(1) da CISG não se aplicaria, em qualquer evento.

<sup>77</sup> Dietrich Maskow, Bianca/Bonell, pp. 427-428 para. 3.1.

<sup>78</sup> Cf., e.g., *Comercial San Antonio, S.A. v. Grupo Blocnesa, S.L.*, Audiência Provincial de Barcelona, 14<sup>a</sup> Seção, 12 de Fevereiro de 2002. Texto em espanhol disponível em <http://www.uc3m.es/cisg/sespan21.htm>. Tradução em inglês disponível em <http://cisgw3.law.pace.edu/cases/020212s4.html>.

<sup>79</sup> Kantonsgericht St. Gallen, 3 ZK 96-145 (12 de Agosto de 1997), CLOUT Case 216; CISG-online No. 330. Texto original em alemão disponível em <http://www.globalsaleslaw.org/content/api/cisg/urteile/330.pdf>.