

## Aspectos Gerais do Conhecimento de Transporte Eletrônico

*Maria Bernadete Miranda*<sup>1</sup>

### 1. Etimologia e Conceitos do Conhecimento de Transporte

O vocábulo conhecimento é derivado do verbo latino *cognoscere* que significa conhecer pelos sentidos, ver, ter conhecimento de, noção ou informação de: conhecer a verdade.<sup>2</sup>

Transporte, proveniente de transportar, do latim *transportare* significa ato ou efeito de transportar, conduzir para outro lugar, gramaticalmente exprime a ação de conduzir ou levar coisas e pessoas de um lugar para outro.<sup>3</sup>

Na terminologia comercial conhecimento possui um sentido próprio e especial, indicando o documento comprobatório da entrega da mercadoria ou outros objetos para transporte, daí dizer-se conhecimento de transporte.

Portanto, conhecimento de transporte indica o título que é passado pelo transportador ou condutor de mercadorias ou de outros objetos, e entregue ao carregador ou consignante, como prova do contrato de transporte.

O conhecimento de transporte é um documento emitido por empresas de transporte terrestre, aéreo, ferroviário, fluvial ou multimodal, que prova o recebimento da mercadoria e a obrigação de entregá-la no lugar de destino, atuando como um título de crédito representativo da mercadoria transportada.

O conhecimento de transporte recebe denominações específicas em função da via de transporte, assim: Conhecimento de Transporte Rodoviário - CRT; Conhecimento Internacional de Transporte Ferroviário - TIF; Conhecimento de Transporte Marítimo, *Bill of Lading* – BL; ou Conhecimento de Transporte Aéreo ou *AirWaybill* - AWB.

---

<sup>1</sup> Mestrado e Doutorado em Direito das Relações Sociais, sub-área Direito Empresarial, pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Professora de Direito Empresarial e Diretora responsável pelas Revistas Eletrônicas da Faculdade de Administração e Ciências Contábeis de São Roque - Fac. Advogada.

<sup>2</sup> MICHAELIS. **Moderno dicionário da língua portuguesa**.v.1. São Paulo: Melhoramentos, 2000, p. 562.

<sup>3</sup> MICHAELIS. **Moderno dicionário da língua portuguesa**. v.2. São Paulo: Melhoramentos, 2000, p. 2101.

No Brasil, o conhecimento de transporte teve origem no artigo 99 do Código Comercial brasileiro, dispondo o artigo 100 que: *“Tanto o carregador como o condutor devem exigir-se mutuamente uma cautela ou recibo, por duas ou mais vias se forem perdidas, o qual deverá conter: 1. o nome do dono dos gêneros ou carregador, o do condutor ou comissário de transporte, e o da pessoa a quem a fazenda é dirigida, e o lugar onde deva fazer-se a entrega; 2. Designação dos efeitos, e sua qualidade genérica, peso ou número dos volumes, e as marcas ou outros sinais externos destes; 3. O frete ou aluguel do transporte; 4. O prazo dentro do qual deva efetuar-se a entrega; 5 tudo o mais que tiver entrado em ajuste”*.

Nos artigos 101 a 118 do mesmo diploma legal estavam estabelecidas regras sobre a responsabilidade dos contratantes e demais disposições gerais referentes ao transporte de cargas.

Quando foi criada a primeira estrada de ferro no Brasil, em 1854, e em seguida outras, o governo, instituiu o Decreto nº 1.930, de 26 de abril de 1857, com o intuito de regular essa nova modalidade de transporte. Posteriormente foram baixados vários regulamentos e dispositivos e em 1925, com o desenvolvimento da viação comercial foi baixado o Regulamento Geral dos Transportes.

Em 10 de dezembro de 1930, o Governo Provisório da República baixou o Decreto nº 19.473, regulando o conhecimento de transporte de mercadorias por terra, água ou ar, que em seguida foi alterado pelo Decreto nº 19.754, de 18 de março de 1931, diplomas já revogados, pelo Decreto s/nº, de 25 de abril de 1991, mas que permanecem em vigor, segundo razoável entendimento, tendo em vista que não há outro diploma legal que se refere a matéria.

Em 2007, a Receita Federal e todos os estados brasileiros instituíram o projeto de tornar o conhecimento de transporte eletrônico, de tal forma que seria dispensado o uso de formulário. Em 2009, o estado do Mato Grosso foi o primeiro a determinar obrigatoriedade do conhecimento eletrônico. Atualmente o conhecimento de transporte eletrônico é regulado pelo Ajuste Sinief nº 09, de 25 de outubro de 2007, com algumas atualizações.

Segundo Fran Martins *“o conhecimento de transporte é emitido pelas empresas que recebem as mercadorias para transportá-las de um lugar para outro; é um documento,*

*portanto, que atesta a conclusão de um contrato de transporte, já que, sendo esse consensual, o remetente fica com a obrigação de entregar as mercadorias para serem transportadas, entrega que marca o início da execução do contrato. Para comprovar essa entrega e, ao mesmo tempo, a obrigação de levar a mercadoria de um lugar para outro (já que a característica do contrato de transporte é justamente essa locomoção, sendo a entrega da mercadoria ao transportador feita para esse fim e não para outro, como, por exemplo, a simples guarda da mercadoria), a empresa de transporte emitirá o conhecimento que, acima de tudo, servirá de meio de prova do recebimento da mercadoria e da obrigação assumida pelo transportador.”<sup>4</sup>*

Para Arnaldo Rizzardo “*conhecimento de transporte é o título comprobatório do recebimento da mercadoria a ser transferida de um local para outro, e serve para criar a obrigação de entregá-la. O transportador é o emitente, ou fretante*”.<sup>5</sup>

Lembrando que também existe o conhecimento de bagagem, conhecido como nota de bagagem e que envolve as coisas de uso pessoal do passageiro. Trata-se de um documento expedido pelo transportador e entregue ao passageiro que o permite retirar a sua bagagem no destino.

## **2. Requisitos Essenciais do Conhecimento de Transporte**

São requisitos essenciais do conhecimento de transporte: a) nome ou denominação da empresa emissora; b) o número de ordem; c) a data, com indicação de dia, mês e ano; d) os nomes do remetente e do consignatário, por extenso. O remetente pode designar-se como consignatário e a indicação deste substituir-se pela cláusula ao portador. Será ao portador o conhecimento que não contiver a indicação do consignatário; e) o lugar da partida e o destino. Faltando a indicação do lugar da partida, entende-se ser este o mesmo da emissão; f) a espécie e a quantidade ou peso da mercadoria, bem como as marcas, os sinais exteriores dos volumes de embalagem; g) a importância do frete, com a declaração de que é pago ou a pagar, e do lugar e da forma do pagamento. A importância será declarada por extenso e em algarismos, prevalecendo a primeira, em caso de divergência.

---

<sup>4</sup> MARTINS, Fran. **Títulos de crédito**. Rio de Janeiro: Forense, v. II, 2002, p. 260.

<sup>5</sup> RIZZARDO, Arnaldo. **Títulos de crédito**. Rio de Janeiro: Forense, 2006, p. 248.

Emitido o conhecimento com frete a pagar e não indicada a forma do pagamento, este será em dinheiro, no ato da entrega da mercadoria e no lugar do destino, se outro não tiver sido designado. A falta de pagamento do frete e despesas autoriza a retenção da mercadoria. h) a assinatura do empresário ou seu representante, abaixo do contexto.

### **3. Endosso do Conhecimento de Transporte**

O conhecimento de transporte quando emitido nominal será transferido, sucessivamente, por endosso em preto, ou em branco, seguido da respectiva tradição. Se emitido ao portador, transfere-se pela simples tradição (Observando-se a Lei nº 8.021/90, em seu artigo 2º, II a proibição dos títulos ao portador).

O endosso em preto deverá ser aquele em que conste a indicação do nome, por extenso, do endossatário.

O primeiro endossante deverá ser o remetente, ou o consignatário, que transferirá o conhecimento de transporte ao endossatário.

O endosso deve ser puro e simples, reputando-se não escritas quaisquer cláusulas condicionais ou modificativas, não autorizadas em lei, sendo o endosso parcial considerado nulo.

A transferência do conhecimento ao endossatário exime a respectiva mercadoria de arresto, seqüestro, penhora, arrecadação ou qualquer outro embaraço judicial, por fato, dívida, falência ou causa estranha ao próprio dono atual do título, salvo caso de má-fé comprovada.

O conhecimento está sujeito a essas medidas judiciais, por alguma causa que diga respeito ao respectivo dono atual. Nesse caso a apreensão do documento equivale à da mercadoria.

Considera-se proprietário do título àquele que o detiver e a sua exigibilidade se faz através do processo de execução de título executivo extrajudicial. A ação será para executar a entrega da mercadoria ou a execução para cobrança da quantia certa, desde que assinalado o valor no documento.

Para o exercício dos direitos sobre o título, tem sido admitida a cópia, desde que presente cláusula impedindo a negociação, conforme dispõe decisão do STJ, *in verbis*:

*“Admissível a apresentação de cópia xerográfica do conhecimento de transporte, cuja autenticidade não foi contestada, tratando-se, além do mais, de título não negociável”.*

#### **4. Desembarque da Mercadoria em Trânsito**

O remetente, consignatário, endossatário ou portador pode exigir o desembarque e a entrega da mercadoria em trânsito, desde que apresente o conhecimento e pague o frete por inteiro e as despesas extraordinárias a que der causa. Extingue-se desta forma o contrato de transporte e recolhe-se o respectivo conhecimento.

#### **5. Perda ou Extravio do Conhecimento de Transporte**

Em caso de perda ou extravio do conhecimento, qualquer interessado poderá avisar à empresa de transporte, no lugar do destino, para que retenha a respectiva mercadoria.

Havendo esse tipo de reclamação, a mercadoria não será entregue, tendo o reclamante que exibir outra via ou certidão do conhecimento, no foro da Comarca do lugar do destino, justificação do fato e do seu direito, com intimação do órgão do Ministério Público, publicando-se e afixando-se em seguida, editais segundo o § 1º do Artigo 9º do Decreto nº 19.473/30.

#### **6. Conhecimento de Transporte Marítimo**

O Decreto nº 19.473/30, em seu artigo 2º, §1º, estabelece que o conhecimento de frete marítimo, deverá conter os requisitos estabelecidos pelo artigo 575 do Código Comercial brasileiro, devendo tal conhecimento ser datado e declarar: a) o nome do capitão, e o do carregador e consignatário (podendo omitir-se o nome deste se for à ordem), e o nome e porte do navio; b) a qualidade e quantidade dos objetos da carga, suas marcas e números, anotados à margem; c) o lugar da partida e o do destino, com declaração das escalas, havendo-as; d) o preço do frete e primagem, se esta for estipulada, e o lugar e a forma do pagamento; e) a assinatura do capitão e a do carregador.

Segundo o artigo 577 do Código Comercial brasileiro: *“O capitão está obrigado a assinar todas as vias de um mesmo conhecimento que o carregador exigir, devendo todas*

*serem do mesmo teor e da mesma data, e conter o número da via. Um via ficará em poder do capitão e as outras pertencem ao carregador”.*

Os requisitos acima enumerados são os exigíveis pelo artigo 575 do Código Comercial brasileiro, porém, em virtude do Decreto nº 19.473/30, artigo 2º, VIII, o conhecimento poderá ser assinado pelo empresário ou seu representante, sendo costume o conhecimento marítimo ser assinado não pelo capitão do navio, mas pelo agente a que ele está consignado, sendo esse agente considerado como um preposto do armador.

Da mesma forma ocorre com o disposto no artigo 575, nº 5, do Código Comercial brasileiro, quando determina que o conhecimento deverá conter a assinatura do carregador, o que na prática também não acontece.

Os conhecimentos de fretes marítimos têm como função provar que as mercadorias foram embarcadas no navio, destacar a propriedade delas nele descritas e evidenciar os termos e condições do transporte entre o armador e o embarcador.

O conhecimento de transporte marítimo, ou simplesmente *Bill of Lading* BL, é o documento, emitido pelo transportador ou consolidador, constitutivo do contrato de transporte internacional e de prova da posse ou propriedade da mercadoria para o importador e traz em si, as seguintes características: prova o recebimento da mercadoria; instrumento do contrato de transporte firmado entre embarcador e transportador; válido como título de crédito, inclusive, em relação a terceiros e acionável como escritura pública.

O conhecimento de transporte ou de carga é também conhecido por diversas denominações, tais como: “conhecimento de frete”, “conhecimento de embarque”, “nota de embarque”, mas tradicionalmente reconhecido no linguajar comercial internacional por “*Bill of Lading*” BL.

Tanto pode servir como recibo de mercadorias embarcadas, como também, evidência de um contrato de transporte e, ainda, como título de crédito impróprio que segue as regras do direito cambial.

O documento em questão segue, ainda, os princípios cambiários da literalidade, autonomia e cartularidade, além do formalismo. O *Bill of Lading* normalmente formalizado como um contrato de adesão, cujos termos vêm previamente definidos em modelos impressos do transportador.

O *Bill of Lading* representa a mercadoria nele descrita, podendo ser nominal ou ao portador, transferível por endosso.

O *Bill of Lading*, possui função tríplice, qual seja: funcionar como recibo da entrega da mercadoria a bordo do navio ou outro lugar acordado; evidenciar a existência de um contrato de transporte; e servir como título de crédito representativo de mercadorias transportadas por meio marítimo.

Dentre as naturezas jurídicas do *Bill of Lading*, a mais significativa é a de título de crédito, por disposição legal, tendo em vista que o Código Comercial brasileiro, nos artigos 566, 586 e 587, permite que ele seja acionável com força de escritura pública e transferido por meio de endosso. O Decreto nº 19.473/30, já revogado, em seu artigo 1º, determinava, expressamente, à categoria de título à ordem, salvo cláusula ao portador, lançada no contexto, e o Decreto nº 20.454/31, de igual modo já revogado, em seu artigo 1º regulava os *Bill of Lading* não à ordem, mediante cláusula expressa inserida no contexto.

Portanto, de acordo com a legislação pátria e a prática comercial, o *Bill of Lading* é indubitavelmente um título de crédito, podendo ser nominativo, mediante cláusula expressa, ou à ordem. Quando emitido ao portador, será considerada consignatária qualquer pessoa que se apresente com o documento, que representará a propriedade da carga embarcada e confiada ao transportador.

O *Bill of Lading* é considerado pela doutrina como título impróprio, visto que não representa uma autêntica operação de crédito. Para alguns doutrinadores é um título de legitimação dando ao portador não um direito de crédito propriamente dito, mas apenas o direito a receber uma prestação de serviços ou entrega de coisas. Outros o consideram como título representativo de mercadorias embarcadas e confiadas ao transportador.

Saliente-se que o Decreto 19.473/30, apresentava diversos dispositivos sobre o *Bill of Lading*, tratando-o como título de crédito. Portanto, os *Bill of Lading* incorporam os elementos principais da teoria geral dos títulos de crédito, e obrigam todos quantos venham a ser portadores do título, sejam tais portadores determinados ou não.

O conhecimento de transporte feito em forma regular, conforme dispõe o artigo 575 do Código Comercial brasileiro tem força executiva e é acionável como escritura pública, na forma do artigo 587 do mesmo diploma legal, ensejando, desta forma, sua execução nos

exatos moldes do artigo 585, II, do Código de Processo Civil *in verbis*: “São títulos executivos extrajudiciais: II - a escritura pública ou outro documento público, assinado pelo devedor; o documento particular assinado pelo devedor e por duas testemunhas; o instrumento de transação referendado pelo Ministério Público, pela Defensoria Pública ou pelos advogados dos transatores”.

Ressalte-se que o conhecimento não é, na verdade, uma escritura pública, sendo apenas a ela equiparado para determinados fins, entre eles o de execução.

Há quem afirme que os conhecimentos de transporte marítimo não teriam força executiva em decorrência do que dispõe o Decreto nº 19.473, de 10 de dezembro de 1930 e o Decreto nº 20.454 de 29 de setembro de 1931. Para outros, o que deve prevalecer são as disposições contidas no artigo 587 do Código Comercial brasileiro c/c o inciso II do artigo 585 do Código de Processo Civil que alçam, de forma insofismável, o conhecimento de transporte marítimo, *Bill of Lading* à condição de título executivo extrajudicial.

## **7. Conhecimento de Transporte Aéreo**

Conhecimento de transporte aéreo é o instrumento e o comprovante material do contrato de transporte aéreo de carga, e evidencia: a) a conclusão do contrato; b) o recebimento da carga, pelo transportador, para conduzi-la a determinado aeroporto; c) as condições do transporte.

Cabe ao expedidor emitir o conhecimento de transporte aéreo, em três vias, entregando-o juntamente com a carga, sendo a primeira via entregue para o transportador, a segunda para o destinatário e a terceira para o expedidor.

Entretanto, poderá o transportador emitir o conhecimento de transporte aéreo, a pedido do expedidor, considerando-se feito por conta e em nome deste.

Conforme artigo 235 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, são requisitos essenciais do conhecimento de transporte aéreo: a) o lugar e a data da emissão; b) os pontos de partida e destino; c) o nome e endereço do expedidor; d) o nome e endereço do transportador; e) o nome e endereço do destinatário; f) a natureza da carga; g) o número, acondicionamento, marcas e numeração dos volumes; h) o peso, quantidade e o volume ou dimensão; i) o preço da mercadoria, quando a carga for expedida



contra pagamento no ato da entrega e, eventualmente, a importância das despesas; j) o valor declarado, se houver; l) o número das vias do conhecimento; m) os documentos entregues ao transportador para acompanhar o conhecimento; n) o prazo de transporte, dentro do qual deverá o transportador entregar a carga no lugar do destino, e o destinatário ou expedidor retirá-la.

Se houver mais de um volume a ser transportado, deverá o expedidor emitir conhecimentos de transporte aéreo distintos.

Determina o artigo 238 do Código Brasileiro de Aeronáutica que: *“Quando houver mais de um volume, o transportador poderá exigir do expedidor conhecimentos aéreos distintos.”*

Segundo o artigo 5º do Protocolo de Montreal nº 04, de 1975: *“Quando houver mais de um volume, pode o transportador solicitar ao expedidor a emissão de conhecimentos distintos e pode o expedidor solicitar ao transportador recibos distintos das mercadorias entregues, quando forem utilizados outros meios que não o conhecimento.”*

Explica-se o disposto em tais dispositivos pelo fato de que uma empresa de transporte aéreo possui diversas aeronaves e diversos vôos. Não se sabe em qual delas a mercadoria será transportada, pois será um problema interno da transportadora. Assim, se forem vários volumes entregues pelo remetente, o transportador tem o direito de exigir que lhe seja entregue tantos conhecimentos quantos sejam os volumes, e o expedidor terá a obrigação de fornecê-los. Como a carga deve seguir para o seu destino com a segunda via, não haverá nenhum problema se não seguirem todos os volumes no mesmo voo, dia ou aeronave.

Sem prejuízo de responsabilidade penal, o expedidor responde pela exatidão das indicações e declarações constantes do conhecimento aéreo e pelo dano, em consequência de suas declarações vier a causar ao transportador ou a qualquer outra pessoa.

O conhecimento de transporte aéreo, até prova em contrário, faz presumir, a conclusão do contrato, o recebimento da carga e as condições do transporte, sendo permitido ao transportador, recusar a carga desacompanhada dos documentos exigidos e cujo transporte e comercialização não sejam permitidos.

Ao chegar a carga no local de destino, o transportador deverá avisar o destinatário para retirá-la em 15 (quinze) dias a contar do aviso, a não ser que tenha sido estabelecido outro prazo no conhecimento.

A carga deverá ser entregue ao destinatário e presume-se entregue em bom estado quando não houver o seu protesto, que deverá ser feito através de ressalva lançada no documento de transporte ou mediante qualquer comunicação escrita, encaminhada ao transportador, nos seguintes casos: a) avaria da carga, o protesto deve ser feito no prazo de 7 (sete) dias a contar do recebimento; b) atraso da carga, o protesto deverá ser feito no prazo de 15 (quinze) dias a contar da data em que a carga haja sido posta à disposição do destinatário.

Se não houver protesto, somente será admitida qualquer ação se fundada em dolo do transportador.

Em caso de transporte sucessivo ou de transporte de fato o protesto será encaminhado aos responsáveis e o dano ou avaria, extravio de carga importada ou em trânsito aduaneiro, serão apurados de acordo com a legislação específica.

A execução do conhecimento de transporte aéreo de carga tem início com o recebimento da carga e persiste durante o período em que se encontra sob a responsabilidade do transportador, seja em aeródromo, a bordo de aeronave ou em qualquer lugar, no caso de aterrissagem forçada, até a entrega final ao destinatário.

O período de execução do conhecimento de transporte aéreo é aquele em que as mercadorias se encontram sob a guarda direta ou indireta do transportador, seja em aeroporto, seja a bordo de aeronave, seja em qualquer outro lugar, no caso de pouso fora do aeroporto, porém não abrange nenhum transporte terrestre, marítimo, ou fluvial, efetuado fora do aeroporto. Entretanto, quando, na execução do conhecimento de transporte aéreo, efetuar-se qualquer daqueles tipos de transporte, para carregamento, entrega ou baldeação, e houver dúvida sobre onde ocorreu o dano, a responsabilidade do transportador será regida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, salvo prova em contrário.

## **8. Conhecimento de Transporte Eletrônico - CT-e**

Considera-se conhecimento de transporte eletrônico ou CT-e o documento fiscal brasileiro emitido pelas transportadoras de carga para cobrir as mercadorias entre a localidade de origem e o destinatário da carga. Para a própria empresa transportadora, esse documento é a sua nota fiscal, ou seja, é o documento oficial usado para contabilizar as receitas e efetivar o faturamento.

O conhecimento de transporte é um impresso fiscal em papel, semelhante a nota fiscal de produtos ou serviços. No Brasil, o tipo de conhecimento está relacionado com a atividade de transporte da empresa e conforme determina as leis de cada estado, podendo ser: rodoviário; aéreo; ferroviário; fluvial e multimodal.

Esse último seria a unificação de várias modalidades de transportes no mesmo documento, como por exemplo, único documento legal combinando o transporte ferroviário e transporte rodoviário.

A partir da digitalização do conhecimento de transporte, as empresas não precisam mais comprar formulários de conhecimento de transporte. Sendo o conhecimento eletrônico, as empresas passaram a imprimir um espelho dos dados digitais no formato XML, denominado DACTE – Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico. Essa impressão é similar ao DANFE – Documento Auxiliar de Nota Fiscal Eletrônica, da nota fiscal de produtos e serviços.

Desde maio de 2013, a Receita Federal do Brasil não mais exige a apresentação da via original do conhecimento de embarque para a retirada da mercadoria do recinto alfandegado.

Semelhante a uma nota fiscal, o conhecimento de transporte tem seus campos de controle, tanto para efeito fiscal, quanto para controle da empresa, destacando: a) nome, cadastro e endereço do embarcador da carga; b) nome, cadastro e endereço do destinatário da carga; c) nome, cadastro e endereço de quem contratou o serviço de transporte; d) valor do serviço, detalhamento por peso, preço da mercadoria, taxas de transporte, etc.

O Conhecimento de Transporte Eletrônico - CT-e, está sendo desenvolvido, de forma integrada, pelas Secretarias da Fazenda dos Estados, Receita Federal do Brasil, representantes das transportadoras e Agências Reguladoras do segmento de transporte, a partir da assinatura do Protocolo ENAT 03/2006 de 10 de novembro de 2006, que atribuiu

ao Encontro Nacional de Coordenadores e Administradores Tributários Estaduais – ENCAT, a coordenação e a responsabilidade pelo desenvolvimento e implantação do projeto CT-e.

O documento fiscal eletrônico surgiu com o Projeto da Nota Fiscal Eletrônica, que tinha como objetivo a implantação de um modelo nacional de documento fiscal eletrônico para substituir a sistemática atual de emissão do documento fiscal em papel, modelos 1 e 1ª, com validade jurídica garantida pela assinatura digital do emissor.

Os documentos fiscais eletrônicos simplificam o cumprimento das obrigações acessórias a que os contribuintes estão sujeitos e permitem ao Fisco um melhor acompanhamento das operações comerciais, mostrando-se uma solução vantajosa para todos os envolvidos nas transações com estes documentos.

A possibilidade do uso de documentos fiscais eletrônicos em substituição aos documentos tradicionalmente emitidos em papéis está prevista no parágrafo único da cláusula segunda do Protocolo ENAT 03/2005.

O conhecimento de transporte eletrônico (Modelo 57) é um documento fiscal eletrônico, instituído pelo AJUSTE SINIEF 09/07, de 25 de outubro de 2007, que poderá ser utilizado para substituir um dos seguintes documentos fiscais: a) conhecimento de transporte rodoviário de cargas, modelo 8; b) conhecimento de transporte aquaviário de cargas, modelo 9; c) conhecimento aéreo, modelo 10; d) conhecimento de transporte ferroviário de cargas, modelo 27; f) nota fiscal de serviço de transporte, modelo 7, quando utilizada em transporte de cargas.

O conhecimento de transporte eletrônico também poderá ser utilizado como documento fiscal eletrônico no transporte dutoviário e nos transporte Multimodais.

O conhecimento de transporte eletrônico – CT-e, é um documento de existência exclusivamente digital, emitido e armazenado eletronicamente com o intuito de documentar prestações de serviço de transporte, com validade jurídica garantida pela assinatura digital do emitente e pela Autorização de Uso fornecida pela administração tributária do domicílio do contribuinte.

De maneira simplificada, a empresa emissora de CT-e gerará um arquivo eletrônico contendo as informações fiscais da prestação de serviço de transporte, que deverá ser

assinado digitalmente, de maneira a garantir a integridade dos dados e a autoria do emissor. Este arquivo eletrônico, que corresponderá ao Conhecimento de Transporte Eletrônico - CT-e, será transmitido pela internet para a Secretaria de Fazenda Estadual da jurisdição do contribuinte emitente. A Secretaria de Fazenda Estadual fará, então, uma pré-validação do arquivo e devolverá uma Autorização de Uso, sem a qual não poderá haver a prestação de serviço de transporte.

Após o recebimento do CT-e, a Secretaria de Fazenda Estadual disponibilizará consulta, por meio da internet, para o tomador do serviço e outros legítimos interessados que detenham a chave de acesso do documento eletrônico.

Este mesmo arquivo do CT-e será ainda transmitido pela Secretaria de Fazenda Estadual para a receita Federal do Brasil, que será o repositório nacional de todos os CT-e emitidos, e para as Secretarias de Fazenda de início da prestação do serviço e do tomador do serviço, caso sejam diferentes da Secretaria de Fazenda da circunscrição do emissor, além da SUFRAMA, quando aplicável.

O sistema CT-e implementa o conceito de “eventos”, que é o registro de uma ação ou situação relacionada com o conhecimento, que ocorreu após a autorização de uso, como o registro de um cancelamento, por exemplo.

Para acobertar a prestação de serviço de transporte será impressa uma representação gráfica simplificada do Conhecimento de Transporte Eletrônico, intitulada DACTE – Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico, em papel comum, imprimindo-se, em destaque: o número do protocolo de autorização do referido documento a chave de acesso e o código de barras linear, tomando-se por referência o padrão CODE-128C, para facilitar e agilizar a consulta do CT-e na internet e a respectiva confirmação de informações pelas unidades fiscais e pelos tomadores de serviços de transporte.

O DACTE não é o conhecimento de transporte eletrônico, nem o substitui, serve apenas como instrumento auxiliar para o transporte da mercadoria e para a consulta do CT-e por meio da chave de acesso numérica ali impressa, representada e impressa em código de barras. Permite ao detentor do documento confirmar a efetiva existência do CT-e, por meio dos sítios das Secretarias de Fazenda Estaduais autorizadas ou Receita federal do Brasil. O contribuinte tomador do serviço de transporte, não emissor de Documentos Fiscais

Eletrônicos, poderá escriturar o CT-e com base nas informações apresentadas naquele documento e sua validade vincula-se à efetiva existência do Ct-e com autorização de uso no Banco de Dados das administrações tributárias envolvidas no processo.

O certificado digital utilizado no Projeto do Conhecimento de Transporte Eletrônico será emitido por Autoridade Certificadora credenciada pela Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira – ICP Brasil, tipo A1 ou A3, devendo conter o CNPJ da pessoa jurídica titular do certificado digital no campo *otherName* OID=2.16.76.1.3.3.

Os certificados digitais serão exigidos em 2 (dois) momentos distintos para o projeto:

a) assinatura de mensagens: o certificado digital utilizado para essa função severa conter o CNPJ de um dos estabelecimentos da empresa emissora do CT-e. Por mensagens, entenda-se: pedido de Autorização de Uso (Arquivo CT-e), Pedido de Registro de Evento, Pedido de Inutilização de Numeração de CT-e e demais arquivos XML que necessitem de assinatura. O certificado digital deverá ter o “uso da chave” previsto para a função de assinatura digital, respeitando-se a Política do Certificado;

b) transmissão (durante a transmissão das mensagens entre o servidor do contribuinte e o Portal da Secretaria de Fazenda Estadual): o certificado digital utilizado para identificação do aplicativo do contribuinte deverá conter o CNPJ do responsável pela transmissão das mensagens, não necessariamente o mesmo CNPJ do responsável pela transmissão das mensagens do CT-e, devendo ter a extensão *Extended Key Usage* com permissão de Autenticação Cliente.

As mensagens enviadas ao Portal da Secretaria de Fazenda Estadual são documentos eletrônicos elaborados no padrão XML e devem ser assinados digitalmente com um certificado digital contendo o CNPJ do estabelecimento matriz ou o CNPJ do estabelecimento emissor do CT-e objeto do pedido.

Nos termos da Cláusula décima quarta do Ajuste SINIEF 09/2007, após a concessão de Autorização de Uso do CT-e, o emitente poderá solicitar o seu cancelamento, no prazo não superior a 168 horas, desde que não tenha iniciada a prestação de serviço de transporte, observadas as demais normas da legislação pertinente.

Referido cancelamento somente poderá ser efetuado mediante Pedido de Cancelamento de CT-e, transmitido pelo emitente à administração tributária que o autorizou. Ainda, é importante ressaltar que cada Pedido de Cancelamento de CT-e corresponderá a um

único Conhecimento de Transporte Eletrônico, devendo atender ao leiaute estabelecido no Manual de Orientação do Contribuinte.

O transportador e o tomador do serviço de transporte deverão manter em arquivo digital os CT-e pelo prazo estabelecido na legislação tributária para a guarda dos documentos fiscais durante 5 (cinco) anos, devendo ser apresentados à administração tributária, quando solicitado.

O tomador do serviço deverá, antes do aproveitamento de eventual crédito do imposto, verificar a validade, autenticidade do CT-e e a existência de Autorização de Uso do CT-e, conforme disposto na cláusula décima oitava.

Destarte, ressalta-se que quando o tomador não for contribuinte credenciado à emissão de documentos fiscais eletrônicos poderá, alternativamente ao disposto no *caput*, manter em arquivo o DACTE relativo ao CT-e da prestação, quando solicitado.

### **Referências Bibliográficas**

ALMEIDA, Amador Paes de. **Teoria e prática dos títulos de crédito**. São Paulo: Saraiva, 2005.

ASCARELLI, Túllio. **Teoria geral dos títulos de crédito**. São Paulo: Saraiva, 1969.

ASQUINI, Alberto. **Titoli de crédito**. Pádua: Casa Editrice Dott Antonio Milani, 1966.

BORGES, Eunápio João. **Títulos de crédito**. Rio de Janeiro: Forense, 1967.

COELHO, Fábio Ulhoa. **Curso de direito comercial**. São Paulo: Saraiva, 2013.

FAZZIO JÚNIOR, Waldo. **Manual de direito comercial**. São Paulo: Atlas, 2000.

FERREIRA, Waldemar. **Tratado de direito comercial**. São Paulo: Saraiva, 1962.

FERRI, Giuseppe. **I tituli di crédito**. Turim: Editrice Torinese, 1965.

LARROUSE. **Grande enciclopédia Larrouse cultural**. V. 20. São Paulo: Nova Cultural, 1995.

LUCCA, Newton de. **Direito & Internet – aspectos relevantes**. São Paulo: Edipro, 2000.

\_\_\_\_\_. **Aspectos da teoria geral dos títulos de crédito**. São Paulo: Pioneira, 1979.

MARTINS, Fran. **Títulos de crédito**. v.I, Rio de Janeiro: Forense, 2002.

MICHAELIS. **Moderno dicionário da língua portuguesa**. São Paulo: Melhoramentos, 2000.

MIRANDA, Maria Bernadete. **Curso teórico e prático dos títulos de crédito**. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

OLIVEIRA, Eversio Donizete de. **A regulamentação dos títulos de crédito eletrônicos no código civil de 2002**. São Paulo: Lemos e Cruz, 2007.

PACHECO, José da Silva. **Comentários ao código brasileiro de aeronáutica**. Rio de Janeiro: Forense, 2001.

RIZZARDO, Arnaldo. **Títulos de crédito**. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

SILVA, De Plácido e. **Vocabulário jurídico**. Rio de Janeiro: Forense, 2009.