

Julgados Selecionados

Apelação Cível nº 28.388-GB*

Relator: O Exmo. Sr. Ministro José Néri da Silveira

Revisor: O Exmo. Sr. Ministro Márcio Ribeiro

Apelantes: Cia. Armadora Brasileira, Cia. de Seguros Phoenix Pernambucana e outros

Apelados: Os mesmos

EMENTA

Seguros Marítimos.

Tribunal Marítimo: natureza e atribuições.

Exegese do art. 18, da Lei nº 2.180, de 5/2/1954, em face do art. 153, § 4º, da Emenda Constitucional nº 1, de 1969.

Livre é, em princípio, ao Poder Judiciário conhecer da matéria decidida pelo Tribunal Marítimo; suas decisões não têm efeito de coisa julgada. As conclusões, de natureza técnica, do Tribunal Marítimo, inscrevem-se, entretanto, no particular, entre as provas de maior valia, devendo merecer a mais destacada consideração, de juízes e tribunais, por tratar-se de órgão oficial e especializado. Sem prova mais convincente em contrário, nada autoriza se desprezarem as conclusões técnicas do Tribunal Marítimo.

Ação de cobrança de seguro marítimo procedente. Naufrágio julgado pelo Tribunal Marítimo como decorrente de fortuna do mar, não convencendo as alegações em contrário das seguradoras, no sentido de tratar-se de “naufrágio fraudulento”.

Os juros moratórios devem ser contados a partir do décimo sexto dia da entrega da documentação do sinistro (Cód. Com., art. 730).

Improcedente pedido de lucros cessantes, em face do disposto no art. 162, do Decreto-Lei nº 2.063, de 7 de março de 1940.

Correção monetária do valor do seguro contratado; sua inadmissão no caso concreto. No regime anterior à Lei nº 5.488, de 27/3/1968, operava o art. 182, do Decreto-Lei nº 2.063, de 7/3/1940, como norma prefixadora da indenização máxima, estabelecendo limite à responsabilidade de segurador, embora não estivesse vedada a estipulação de cláusula de correção monetária, no contrato de seguro. Natureza do art. 14, do Decreto-Lei nº 73, de 21/11/1966.

Sem cláusula expressa no contrato de seguro, somente é cabível correção monetária nesta matéria, na vigência da Lei nº 5.488, de 27/8/1968, a qual não incidirá, em se tratando de contrato que lhe for anterior.

* Revista do Tribunal Federal de Recursos, n. 37, p. 3-27, out.-dez. 1972.

Coletânea de Julgados e Momentos Jurídicos dos Magistrados no TFR e no STJ

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação Cível nº 28.388, da Guanabara, em que são partes as acima indicadas.

Acordam os Ministros que compõem a Terceira Turma do Tribunal Federal de Recursos, por unanimidade, em negar provimento aos recursos do IRB e das seguradoras, e, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator, em dar provimento ao recurso da Armadora para alterar o termo inicial da contagem de juros, na forma do relatório e notas taquigráficas, que ficam fazendo parte integrante do presente julgado. Custas de lei.

Brasília, 14 de outubro de 1970. – Márcio Ribeiro, Presidente; **José Néri da Silveira**, Relator.

RELATÓRIO

O EXMO. SR. MINISTRO JOSÉ NÉRI SILVEIRA (RELATOR):

A Companhia Armadora Brasileira, estabelecida na cidade do Rio de Janeiro, moveu ação ordinária de cobrança de valor de seguro contra a Cia. de Seguros Phoenix Pernambucana, Cia. de Seguros Phoenix Paulista e Instituto de Resseguros do Brasil. Pleiteiam: a) pagamento do valor correspondente ao seguro (“*corrigido monetariamente e com os competentes juros de mora*”), ou alternativamente; b) pagamento do valor correspondente ao custo de um navio de idêntico tipo daquele que é objeto do seguro; c) lucros cessantes, representados pelo que deixou a suplicante de auferir pela não exploração do navio, desde a data em que, podendo e devendo pagar o valor do seguro, os suplicados não o fizeram (16/9/1965), até a data da execução; d) juros de mora, calculados a partir de 16 de setembro de 1965 (Cód. Comercial, art. 730); e) custas e honorários de advogado, estes de 20% sobre o valor da condenação. Instruiu a inicial com os documentos de fls. 6/31.

Contestaram Phoenix Pernambucana e o Instituto de Resseguros do Brasil, às fls. 39/60, trazendo aos autos cópia xerox do Processo nº 5.115, do Tribunal Marítimo (fls. 63/356), inclusive agravo interposto pelo IRB (fls. 357/480). A Cia. de Seguros Phoenix Paulista contestou, às fls. 500/537, instruindo sua defesa com “parecer sobre as causas do afundamento do navio “Navinsul” (fls. 539/542)”.

Réplica da autora às fls. 452/467, apensando farta documentação, que se vê às fls. 468/499, acerca do que falaram, ainda, a Cia. Phoenix de Pernambuco e o IRB (fls. 544/545). Novo pronunciamento da autora às fls. 547/548. Replicada foi, também, a contestação posterior da Cia. de Seguros Phoenix Paulista (fls. 350/358), vindo os documentos de fls. 560/561.

Ainda posteriormente, deferiu-se à autora trazer os documentos de fls. 564/567.

Seneador, irrecorrido, às fls. 574.

Ao ensejo da audiência de instrução e julgamento, ofereceu a autora memorial, junto aos autos (fls. 580/591). Novas alegações trouxeram os réus às fls.

Ministro José Néri da Silveira

595/599, e a autora, às fls. 601/603. Sumariou os fundamentos de fato e de direito invocados pela autora e réus, nas peças aludidas, o Dr. Juiz a quo, às fls. 606/609, nestes termos:

Esse navio naufragou em 23 de julho de 1965, durante a viagem que fazia do porto de Manaus ao de Belém do Pará, rebocado pelo navio “Ponta da Armação”. Tinha seguro sobre o “*casco, aparelhos e demais pertences*”, com cobertura dos riscos de perda total, despesas de socorro e salvamento, conforme apólices 402.633 e 073, emitidas em 19 de julho de 1965.

Apesar do evento, as primeiras suplicadas, embora reconhecendo o direito da suplicante, não pagaram, nem consignaram, a importância devida, alegando aguardar autorização do IRB, que, por sua vez, escudava-se, para tanto, no fato de estar em andamento no Tribunal Marítimo processo tendente à apuração da culpa do sinistro.

Mas o Tribunal Marítimo, em decisão final, nos autos do Agravo interposto do despacho que indeferiu embargos, decidiu, unanimemente, rejeitar também o Agravo interposto, mantendo o indeferimento e liquidando, de vez, com a procrastinação do terceiro suplicado, ficando decidido que o sinistro ocorrera em virtude de fortuna do mar.

Pediu a aplicação do art. 730, do Código Comercial, com a procedência da ação e suas consequências, que relacionou às fls. 4, letras *a/e*.

Citados, contestaram os réus, a primeira e o último conjuntamente, às fls. 39/60, juntando documentos (fls. 61/437). E a segunda às fls. 500/537, todos sob o mesmo patrocínio.

A matéria das contestações, em resumo, é a seguinte:

a) Preliminarmente se arguiu o limite da responsabilidade da primeira ré, que é de metade da importância exigida (fls. 13), e a deficiência na instrução da causa, a que faltam documentos essenciais, tais como o inteiro teor da apólice (fls. 12/13), o Diário Náutico e os autos de ratificação do protesto marítimo devidamente homologada. Por outro lado, defendeu a posição de simples litisconsorte necessário do IRB nas ações de seguro, sempre que tiver responsabilidade no pedido, não respondendo diretamente pelo montante assumido em resseguro, sob pena de nulidade da sentença que o condenar. E considerou irrelevante, em face dos documentos de fls. 14 e 15, a alegação da inicial de que houvesse reconhecimento, por parte das seguradoras, do pretendido direito da segurada.

b) *De meritis*, defendeu-se a boa-fé dos pactos e se arguiu a nulidade do contrato, por falsidade da segurada (arts. 677, 678 e 679, Código Comercial).

O valor do navio, para efeito de seguro, foi excessivo, levando em conta o preço da sua aquisição em 1964, Cr\$ 49.000,00, feita em pagamentos mensais. Em 1962, já fora avaliado por peritos do IRB em Cr\$ 24.000,00, e segurado em outra Companhia por Cr\$ 30.000,00, contrato que vigorou até 1963. A partir daí, esteve novamente segurado por Cr\$ 45.000,00, de julho a outubro. Ao mudar de dono, descobriu o IRB que o mesmo teria sido irregularmente segurado no exterior pela importância de Cr\$ 160.000,00 (DL. 2.063, art. 77, §§ 1º e 2º), seguro vencido em 5 de fevereiro de 1965. Fora indiretamente

Coletânea de Julgados e Momentos Jurídicos dos Magistrados no TFR e no STJ

avaliado depois do sinistro (fls. 9) por US\$ 145.000,00. E ninguém o comprou quando oferecido à venda em Manaus por preço compreendido entre 120 a 150 mil cruzeiros novos.

Daí o comprovado excesso.

Salientou, ainda, o critério adotado para a cobertura do seguro, que foi de perda total, admitindo o segurado, previamente, apenas o naufrágio, o que é indicativo da fraude, levando-se em conta que, em casos de reboque, a primeira e necessária garantia seria a cobertura por avaria particular.

Quanto ao sinistro, o desencontro dos relatos dos tripulantes leva a uma conclusão média sobre as suas pretendidas causas. Ficou assente a inexistência de mau tempo à data do evento, que não seria possível o entretchoque danificador pelo bom peiamento dos barcos e o afundamento em face da estanqueidade dos compartimentos de carga. O serviço de meteorologia assegurava para o dia e hora do sinistro tempo bom (fls. 49).

Sobre a avaria causadora do desastre, fenda ou rutura de chapa do costado pelo lado de bombordo na altura da casa de máquinas, a sua existência esbarra diante de certas evidências apresentadas em laudos técnicos, como o do comandante Wilson Accioly Ayres, dos portos do Pará e Amapá, e pelas perícias de escafandria realizadas no casco submerso do “Navinsul”.

Há que considerar ainda, a ocasião do sinistro, propícia à partida do navio de Manaus sem controle razoável, devido à substituição do comandante da Capitania por João Félix da Silva, Capitão-Tenente afeito a concessões e de vida pregressa pouco recomendável (fls. 54, item 8.3). Foi ele quem subscreveu, em 13 de julho de 1965, logo após a sua investidura no cargo, o certificado de vistoria do barco antes da saída.

A vida funcional da segurada (fls. 55/6), os resultados do inquérito instaurado na Capitania dos Portos do Pará, no qual interveio o terceiro contestante, e a falta de exame de mérito, pelo Tribunal Marítimo, da representação do IRB do que resultou na apuração de culpa eventual da tripulação, são outros aspectos comprometedores da pretensão ajuizada.

Finalmente, o valor da indenização deve corresponder ao do objeto segurado; não mais. O seguro excessivo deverá ser reduzido ao seu efetivo valor por uma questão de ordem pública, mesmo havendo acordo entre segurador e segurado em determinada soma, segundo dispõem os arts. 693, 700 e 701, do Código Comercial, citando-se, também, a melhor doutrina.

Pedem os réus a improcedência da ação, por nulidade do seguro, viciado de fraude, requerendo a segunda contestante, às fls. 536, a exibição, pela autora, do livro de bordo (diário de navegação), para prova da ratificação do protesto marítimo, bem como do seguro efetuado no exterior, a fim de que se possa conferir, no vernáculo, exuberância da cobertura requerida.

Decidindo a demanda, o ilustre Juiz Federal Evandro Gueiros Leite, em longa sentença (fls. 606/623), julgou procedente a ação para condenar os réus “*nos limites da responsabilidade direta ou indireta de cada um, ao pagamento do valor correspondente ao seguro, com juros de mora, a partir da notificação para o pagamento (mora solvendi tipicamente contratual), custas e honorários*”

Ministro José Néri da Silveira

advocatícios (Lei nº 4.632/65), estes arbitrados em 5% sobre o valor da execução”.
Entendeu, ainda, o culto magistrado:

“Não há correção monetária porque a Lei nº 5.488, de 27 de agosto de 1968, que a instituiu nestes casos, é posterior ao evento e à demanda.” Decidiu, por último: *“Não há lucros cessantes, tendo-se em conta a sua não cobertura pela Apólice, matéria resolvida na lei (art. 182, DL. 2.063/40), tanto mais que a inavergabilidade do navio sinistrado antes prejuízos acarretava lucros.”*

Apelaram os réus, às fls. 625/66, deduzindo as razões do recurso, às fls. 627 a 637 (registrando, aqui, o equívoco na numeração das folhas, a partir de nº 630, que consta como 670...), nestes termos: (lê).

Recorreu, também, a autora, às fls. 679, razoando às fls. 682/695, nestes termos: (lê).

Contra-razões da autora às fls. 699/713, assim resumidas: (lê).

Na condição de apeladas, falaram réus, às fls. 718/722, sustentando o descabimento da correção monetária e lucros cessantes, bem assim a não majoração da verba honorária arbitrada em 5%.

Intervindo no feito, a União pediu reforma da sentença, *“para a correta observância do art. 1.437 do Código Civil”* (fls. 725/726).

Nesta Superior Instância, oficiou a douta Subprocuradoria-Geral da República, às fls. 737, pleiteando, também, a reforma da decisão recorrida, nos termos do pronunciamento do Dr. Procurador da República, na Guanabara (fls. 725).

É o relatório.

VOTO

O EXMO. SR. MINISTRO JOSÉ NÉRI DA SILVEIRA (RELATOR):

Os réus, em recurso, pretendem reforma integral da sentença, com a improcedência da ação.

A autora apela do respeitável decisório de primeiro grau, na parte concernente à *“inadmissão da correção monetária, de lucros cessantes, do valor atual do navio e da baixa percentagem dos honorários advocatícios”* (sic), e, ainda, quanto à contagem dos juros de mora.

Vejamos.

A Cia. Armadora Brasileira celebrou contrato de seguro marítimo com as réus, emitindo, em 19/7/1965, a Cia. de Seguros Phoenix Pernambucana a Apólice nº 402.688. Trata-se de seguro *“sobre o casco, aparelhos, maquinismos e demais pertences do navio “Navinsul”, construído de aço em 1943, com 774 toneladas brutas de registro”*, sendo de Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros

Coletânea de Julgados e Momentos Jurídicos dos Magistrados no TFR e no STJ

velhos) a importância segurada e compreendendo a cobertura “os riscos de perda total e despesas de socorro e salvamento do barco, durante a viagem, a reboque, do porto de Manaus, Estado do Amazonas, para o de Belém, Estado do Pará”, devendo o reboque efetuar-se pelo navio nacional “Ponta da Armação”. Do total do seguro comprometeram-se participar as companhias seguradoras réis, assumindo responsabilidades, cada uma, na proporção de 50% da importância segurada (docs. de fls. 12 e 13).

As “Condições Gerais” do seguro estão descritas no documento de fls. 468. Prevê-se, aí, cobertura das perdas ou danos sofridos pelo objeto segurado, “resultantes de tempestades, naufrágio, encalhe, abalroação (...), ou qualquer outra fortuna do mar ou acidentes fortuitos em viagem ou portos (...)”. No item 3.1 está inserto: “Respeitado o disposto nos arts. 693 e 701, do Código Comercial Brasileiro, o valor ajustado por esta apólice prevalecerá, em caso de sinistro, como valor do objeto segurado, independentemente de qualquer nova avaliação”. No que concerne à regulação e liquidação dos sinistros, ajustado se fez, *verbis*: “À Seguradora reserva-se o direito de aguardar o pronunciamento do Tribunal Marítimo sobre as causas, natureza e extensão do sinistro, sempre que o julgar necessário”. Também, nas “Condições Particulares”, às fls. 13, ficou explicitado que o pagamento de sinistros seria, à vista, “depois de autorização do Instituto de Resseguros do Brasil”.

Pois bem, durante a viagem, compreendida no perímetro de cobertura do seguro, naufragou o barco em foco, a 28/7/1965, nas proximidades do Farol do Mandií, Estado do Pará.

Apreciando as causas, natureza e extensão do sinistro, o Colendo Tribunal Marítimo, na forma da lei, assim se pronunciou, em acórdão, de 26/9/1967 (fls. 328/332), publicado no DOU, de 20/10/1967, às fls. 16v.:

Vistos, relatados e discutidos os autos.

O navio-tanque nacional “Navinsul”, de propriedade da Companhia Armadora Brasileira S/A, com sede na Guanabara, em viagem de Manaus para Belém, rebocado pelo navio “Ponta da Armação”, naufragou às 12:11 horas do dia 28 de julho de 1965, nas proximidades do farol de Mandií.

De acordo com as peças dos autos, o “Navinsul”, que se encontrava atracado em Manaus, aguardava uma oportunidade de ser rebocado para Belém, onde deveria ser submetido a docagem e reparos.

Por solicitação do armador, a C.P.P. do Amazonas autorizou o reboque do “Navinsul” pelo “Ponta da Armação”, após ser inspecionado pela comissão de vistoria, e o cumprimento das exigências feitas pela dita comissão.

A viagem, com o navio rebocado a contrabordo, por boreste do “Ponta da Armação”, transcorria normal, embora os dois navios fossem batendo costado contra costado, motivado pelo sistema de reboque usual no Amazonas, e as condições do tempo.

Ministro José Néri da Silveira

Ao se aproximar a composição do farol do Mandií, sendo um local abrangido e relativamente manso, os práticos deliberaram, de acordo com os capitães, modificar o reboque para arrastão.

Ao iniciarem as manobras, foi notado que o “Navinsul”, ao perder o apoio do costado do rebocador, começou a adernar rapidamente para bombordo, sendo dado o alarme de água aberta na praça de máquinas.

A tripulação, sob as ordens do comandante tentou localizar e vedar o veio d’água, cuja origem era em algum ponto do costado de bombordo. As bombas de esgoto foram postas em funcionamento, sem que pudessem diminuir o volume d’água, o qual, atingindo o nível do motor auxiliar de energia elétrica, o paralisou.

Consequentemente, sendo o navio moderno e totalmente elétrico, a bomba de esgoto também parou. O “Navinsul” tinha os tanques de óleo combustível elevados, e situados nos bordos, além de não possuir fundos duplos, sendo sua estabilidade precária, e obrigando a que fossem lastrados os tanques de carga para mantê-lo estável. Assim, a reserva de fluabilidade diminuía, o que é normal em navios-tanques. Com a penetração de grande volume d’água na praça das máquinas, a embarcação soçobrou com rapidez, impedindo houvesse tempo para que fosse tomada medida de maior segurança, como seja o reboque do navio para um local mais raso, ou a colocação de uma camisa de colisão.

O naufrágio foi testemunhado pelas tripulações dos navios “Ponta da Armação” (rebocador) e “Rio Piabanha”, o qual, navegando nas imediações do Mandií, o seu capitão observou o risco em que estava o “Navinsul”, determinando fosse arriada uma baleeira para prestar auxílio à tripulação em perigo.

Após o naufrágio do “Navinsul”, em local de 17 metros de profundidade, foi colocada uma boia demarcando o lugar, seguindo os naufragos para Belém, a bordo do “Ponta da Armação”.

Na C.P.P. de Belém foi instaurado inquérito, o qual concluiu pela fortuna do mar. Decorridos 18 dias da conclusão do inquérito, o Capitão dos Portos determinou a reabertura do inquérito, sendo reinqueridas as tripulações, não apresentando nada de novo. O encarregado do inquérito, em sua segunda conclusão, incoerentemente, considerou responsáveis pelo naufrágio o Capitão do “Navinsul”, por não haver providenciado uma bomba de esgoto de capacidade suficiente para o navio, e as companhias seguradoras por haverem segurado o navio em valor que considerava excessivo.

Vistorias em dia e perícia nos autos, sem resultado útil.

Documentação diversa anexada ao inquérito.

Publicado o edital de notificação, o Instituto de Resseguros do Brasil representou contra Salvador Rama Pardal, e outros, sendo a representação rejeitada, por não estar concorde com as peças dos autos. Determinou, porém, o Tribunal, fosse oferecida representação contra o Segundo-Piloto Ito Figueira Filho, comandante do “Navinsul”, com base na conclusão do

Coletânea de Julgados e Momentos Jurídicos dos Magistrados no TFR e no STJ

inquérito, e contra João Batista, chefe-de-máquinas, por estar ausente da praça de máquinas.

A douta Procuradoria aditou à representação determinada pelo Tribunal mais um representado, o que foi rejeitado pelo Relator, em despacho, agravado e julgado pelo Tribunal, que por unanimidade manteve a manifestação do Relator.

Citados, os representados ficaram revéis, sendo defendidos por advogado de ofício.

Julgamento independente de alegações finais.

A representação determinada pelo Tribunal contra o capitão do “Navinsul” se prende à conclusão do inquérito, que o considera responsável, por não dotar o navio de uma bomba de esgoto de grande capacidade.

Ocorre, porém, que o navio fora vistoriado pelas autoridades navais, as quais não fizeram nenhuma exigência nesse sentido. Se tanto não bastasse, a defesa trouxe aos autos um documento provando que os armadores, por sua livre decisão e previdência, colocaram a bordo uma bomba de esgoto, como complemento da já existente.

Com esta prova desaparece a culpa do Capitão, nos termos da representação.

Quanto ao chefe de máquinas, foi representado, pela sua ausência na praça de máquinas. Argumenta a defesa, com a concordância do Tribunal que, estando o navio com guarnição reduzida, sem máquina propulsora, não havia condição nem razão para a permanência ininterrupta do chefe de máquinas na praça de motores do navio. Era mantida constante vigilância nas instalações de máquinas. Por ocasião do acidente estava de serviço um carvoeiro, o qual, assim que a água atingiu um nível que permitiu ser notada, deu o alarme, após o que o Capitão, o chefe de máquinas e os demais tripulantes acorreram ao local e envidaram todos os esforços no sentido de controlar a invasão das águas, cujo caudal era superior ao rendimento das bombas de esgoto.

Verifica-se, portanto, que o soçobro do “Navinsul” decorreu dos seguintes fatores:

Deficiência de estabilidade do navio, por construção; a invasão da água haver ocorrido no compartimento de máquinas, atingindo o nível do motor auxiliar, e consequentemente parализando as bombas de esgoto; a rapidez com que a água invadia a praça de máquinas, bem como a dificuldade de localizar o ponto exato por onde penetrava a água; o adernamento do navio para bombordo, pondo em risco a segurança do rebocador, que se viu na contingência de se separar do rebocado; o soçobro rápido, aliado à situação do navio de estar sem propulsão própria, impedido de tentar um encalhe de emergência. Isto posto, deve o acidente ser considerado como decorrente de fortuna do mar, inevitável, nas condições em que ocorreu, estando os representados isentos de culpa.

Ministro José Néri da Silveira

Acordam os juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade de votos, a) quanto à natureza e extensão do acidente: soçobro de navio rebocado; perícia nos autos; prejuízos não avaliados; b) quanto à causa determinante: água aberta em decorrência dos embates contra o costado do rebocador; c) em julgar o acidente decorrente de fortuna do mar.

Interpôs o IRB embargos infringentes contra o referido acórdão, inadmitidos, às fls. 353, por não enquadrável o recurso no art. 106, da Lei nº 2.180/1954, decisão essa que ensejou Agravo, *ut* art. 111, II, *a*, do mesmo diploma, afinal, também, rejeitado (fls. 427).

Ora, contra a final decisão do Tribunal Marítimo de que o acidente deve ser considerado “*como decorrente de fortuna do mar, inevitável nas condições em que ocorreu, estando os representados isentos de culpa*”, qual destaquei no relatório, reagem as companhias seguradoras réus, juntamente com o IRB, sustentando fraude no naufrágio, provocação dolosa do acidente.

Em ordem a enfrentar o apelo dos réus, cumpre, por primeiro, ver da viabilidade de reexame do impugnado decisório final do Colendo Tribunal Marítimo.

A teor do art. 13, I, da Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, dentre outros, compete ao Tribunal Marítimo julgar os acidentes e fatos da navegação definindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e extensão, indicando os responsáveis e aplicando-lhes as penas estabelecidas na Lei referida. À sua vez, estabelece o art. 18, do mesmo diploma legal, *verbis*:

Art 18. As decisões do Tribunal Marítimo, nas matérias de sua competência, têm valor probatório e se presumem certas, sendo suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário, somente nos casos previstos na alínea *a*, do inciso III, do art. 101 da Constituição (1946).

Órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, embora deste não integrante, vinculado ao Ministério da Marinha no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento (Lei nº 2.180, art. 1º), é certo que as decisões do Tribunal Marítimo não fazem coisa julgada, podendo ser apreciadas pelo Poder Judiciário “*e reformadas se contrárias à evidência*” (Revista Forense, vol. CIX, p. 90). Como decidiu o Egrégio Supremo Tribunal Federal, no Recurso Extraordinário nº 6.271, *in* Revista Forense, Vol. XCVIII, pág. 79, em julho de 1943:

A lei não pode suspender a competência natural do Poder Judiciário, para atribuir procedência forçada de manifestação aos tribunais quase judiciais, cuja função é a de se ministrarem provas ao Poder Judiciário. O que eles ministram; não é julgamento; é perícia, é prova, ainda que de poder quase irresistível de persuasão.

Nesse sentido, o insigne Waldemar Ferreira escreveu:

Embora composto de juízes, não se entrosou no Poder Judiciário, mantendo-se à ilharga do Poder Executivo, como simples órgão administrativo

Coletânea de Julgados e Momentos Jurídicos dos Magistrados no TFR e no STJ

e técnico. Não mais do que isso. Não é órgão judiciário; mas sim auxiliar dos juízes e tribunais comuns, na matéria de sua competência.

E, em outro passo, após registrar a competência ampla do Tribunal Marítimo, no regime da Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, sinalou:

Espraiou-se a matéria da competência do Tribunal Marítimo, como se acaba de verificar; e essa é matéria cheia de dificuldades, porque tal tribunal, não obstante decepada sua denominação do adjetivo, que inicialmente o caracterizava, nem por isso deixou de ser órgão simplesmente administrativo, sem nenhuma das funções pertinentes, por dispositivos da Constituição Federal, aos órgãos do Poder Judiciário. É o que nunca se deve perder de vista, no apreciar as suas decisões.

E remata, diante dos arts. 18 e 19, da Lei nº 2.180, de 1954, *verbis*:

A decisão do Tribunal Marítimo, proveniente de órgão administrativo, mas técnico, não judiciário, inscreve-se entre as provas de maior valia. Não tem, como se pretendeu, efeitos conclusivos de molde a valer como coisa julgada. Isto não.

Opera como laudo de técnicos, de autoridade imensa; mas juízes e tribunais, em face de outros elementos probatórios, podem propender por estes, havendo-os como mais convincentes (*apud* Instituições de Direito Comercial, 4ª ed., vol. IV, págs. 96 a 102).

É que, à vista do art. 141, § 4º, da Lei Maior de 1946, do art. 150, § 4º da Carta Política de 1967, e art. 153, § 4º, da Emenda Constitucional nº 1, de 1969, vale entender que somente órgãos do Poder Judiciário estão investidos da função jurisdicional em sua plenitude. É o principio de *una lex una jurisdictio*. O regime entre nós adotado, como mostrou Francisco Campos, é o da supremacia da lei, o do *nule of law*, em que a competência da justiça vai até onde chega a da legislação, de forma que, em havendo “*na lei a aplicação, sobre a aplicação desta lei*”, possível é instaurar-se, perante o Judiciário, “*um juízo contencioso, de caráter final e conclusivo, e, por conseguinte, de efeitos obrigatórios para os demais poderes*”. Como observou, nesse sentido, o eminente Professor Alfredo Buzaid, “*quaisquer outros (órgãos), criados em lei ordinária, sem o necessário lastro constitucional, para funções jurisdicionais, terão, quando muito, o quase judicial power, nunca, porém, o exercício pleno da jurisdição*”. E prossegue: “*No que tange ao processo propriamente dito, o que se tira, como consectário jurídico do art. 141, § 4º, é a regra de que só através do devido processo legal pode ser apreciada a pretensão que se funda na arguição de ato lesivo a direito individual.*” A lei constitucional impede que seja tirado do Judiciário o julgamento de pretensão fundada em lesão a direito individual, porque a atividade específica deste, que é a jurisdição, pressupõe sempre, como o dizia Alfredo Rocco, “*um órgão independente e imparcial, um contraditório regular, e, finalmente, um procedimento preestabelecido com formas capazes de assegurar a resolução justa do litígio*” (*apud Revista de Direito Processual Civil*, 2º vol., p. 17 e 18).

Dessa sorte, estou em que, em princípio, livre é ao Poder Judiciário conhecer da matéria dos autos, em toda a sua extensão, mas, em concreto, há de atentar-se para o pronunciamento do Tribunal Marítimo como de imensa autoridade técnica. Tal decisão reveste-se do valor probatório, *ex lege*. Embora, à vista do antes exposto, se haja de emprestar ao art. 18, da Lei nº 2.180/1954, exegese que o torne compatível com a regra do art. 153, § 4º, da Emenda Constitucional nº 1, de 1969, força é entender que as conclusões de natureza técnica do Colendo Tribunal Marítimo não de merecer a mais destacada consideração. Trata-se de órgão oficial, especializado. Assim, de resto, já decidiu este Tribunal, na Apelação Cível nº 22.154-GB (fls. 498) .

Pois bem, na espécie dos autos, as conclusões do acórdão do Tribunal Marítimo estão decalcadas em abundante prova documental e testemunhal, com amplo debate de matéria, consoante se verifica do processo respectivo, por cópia, às fls. 63 a 429. Foram-lhe presentes os elementos do inquérito que realizou a Capitania dos Portos do Pará e Amapá, em Belém, quer os da primeira fase, encerrada com o relatório, de fls. 133/136, e despacho do Sr. Capitão dos Portos, às fls. 139, quer os da segunda fase, com a reabertura do inquérito, ordenada às fls. 140, tendo em vista, então, a intervenção do IRB, encaminhando “*os planos bem como fotocópias dos autos de ratificação do protesto marítimo*” (fls. 142/175), encontrando-se o segundo relatório, às fls. 234/243, com novo despacho do Sr. Capitão dos Portos (fls. 244), bem assim a defesa perante esta última autoridade, do então comandante do “Navinsul” (fls. 245/251). Houve, de outra parte, encaminhamento pela Procuradoria junto ao Tribunal Marítimo da representação do IRB, sustentando haver sido o acidente provocado dolosamente, envolvendo a responsabilidade da proprietária e armadora do navio, do comandante, chefe de máquinas e do foguista. E, ainda, representou, às fls. 277/278, a aludida Procuradoria.

Dessa maneira, o Egrégio Tribunal Marítimo pronunciou-se, após conhecer a realidade dos fatos em torno do acidente com o barco “Navinsul”, devidamente inteirado de documentos e declarações. Houve exame da matéria, com zelo e ciência das provas existentes. Não têm, assim, razão, *data venia*, as companhias seguradoras e o IRB, quando investem contra o acórdão do Tribunal Marítimo, nos termos que o fazem, dentre outros, às fls. 674, afirmando que esse órgão “*não julgou o sinistro pelo conjunto de provas, tendo arbitrariamente desconhecido elementos essenciais a uma decisão justa sobre o sinistro*”.

Exame detido dos autos não me convenceu da procedência da argumentação, embora veemente, dos réus, no sentido de contrariar o acórdão do Tribunal Marítimo, quanto à causa determinante do soçobro do navio: “*a água aberta em decorrência dos embates contra o costado do rebocador*.” Ora, dizem os réus, não houve furo ou fenda no costado do “Navinsul”. Mais: “*a água que foi encontrada na praça de máquinas só poderia ser posta por mãos criminosas*” (fls. 415). Louvam-se, é certo, os réus, basicamente, em inspeções de escafandros que concluem pela inexistência de “*fenda no costado*”.

Coletânea de Julgados e Momentos Jurídicos dos Magistrados no TFR e no STJ

Pois bem, em longo memorial oferecido à Turma, pela autora, da lavra do eminente Professor Galeno Lacerda, a precariedade desse elemento probatório, invocado pelos réus, é sustentada, com indiscutível vantagem, nestes termos:

As inspeções dos escafandros não servem de base, porque seu exame do casco foi parcial, e sem nenhuma condição de visibilidade. Como confessa o escafandrista Miguel Santana da Silva, às fls. 130, seu exame, pelo ato, limitou-se à altura de 2,10 m, correspondente à de seu braço erguido, a partir do leito do rio. Ora, o navio calava 12 pés quando naufragou (fls. 112), isto é, só a parte submersa contava 3,96 metros de altura.

Além disto, como se vê do relatório de fls. 135, “*na água desta área (Amazonas), depois de dois metros de profundidade (e o navio naufragou a 17 metros) perde-se totalmente a visibilidade devido à escuridão da mesma*”.

Quanto à segunda inspeção, nela se confessa que foi “*rigorosa pelo tato, único elemento com que contávamos para identificação de objetos, já que a visibilidade era nula*”, e que encontrou o navio “*com apenas três metros de casco nas obras vivas acima do nível da areia, isto é, já estava em grande parte soterrado no fundo do rio*”. Nestas condições, como afirmar-se, peremptoriamente, que não existem fendas, quer no costado, quer, principalmente, nas chapas de curvatura deste com o fundo do navio, chapas que, na verdade, jamais foram examinadas, após o sinistro, por quem quer que seja?

De outro lado, partira o navio de Manaus preso, por bombordo, ao costado do “Ponta da Armação”, segundo o sistema de reboque aconselhado para o Amazonas, qual se depreende dos autos. A Ata de Deliberação, de fls. 100, evidencia a normalidade da viagem, até o momento em que motivos de ordem técnica aconselhavam passar o “Navinsul” a ser rebocado pela popa. Ora, tal evidentemente devia ter resultado de alterações das condições gerais da viagem. Diante disso, não recuso a procedência da primeira versão das testemunhas e dos registros de bordo, segundo a qual isso aconteceu porque, em face de temporal e ventos desfavoráveis, os navios começaram “*a se entrechocarem*” (fls. 101). A operação desenvolvia-se de forma regular no sentido de alterar o sistema de reboque, quando é verificado que “*o navio fazia água na praça de máquinas, pelo lado de bombordo*” (fls. 110 e 111). Outro fato parece certo nos autos: “*O navio adernou por bombordo*”. Em seu memorial, quanto a essa circunstância, argumenta a autora, com razão: “*Ao separar-se do rebocador, onde se escorava por esse lado, logo se inclinou no mesmo sentido, o que significa, evidentemente, que a água entrou por bombordo, pouco interessando se através da chapa do costado, se de curvatura com o fundo.*”

Não vejo, nos autos, *data venia*, elementos que permitam corroborada a afirmação dos réus de que teria havido abertura da válvula do fundo, a fim de o navio naufragar. É preciso ter presente a situação do “Navinsul” quando do naufrágio, eis que sofrera anteriormente encalhe, com graves avarias. O “Termo de Vistoria”, de fls. 83, de 13/7/1965, realizada na Capitania dos Portos, em Manaus, revela que necessitava o barco, à época, de reparos, que se atenderiam, precisamente, em

Ministro José Néri da Silveira

Belém Pará, arrolando, sob número 12, a exigência de “*docar o navio para exame e posterior reparo do casco.*” Por que não poderia, então, realmente, ter acontecido alguma rotura em ponto mais debilitado do casco, em virtude dos choques referidos com o navio rebocador? Data vênua, a conclusão técnica do Tribunal Martimo é aceitável, à míngua de provas convincentes em prol da tese dos réus, quando afirma que a causa determinante do sinistro foi “*água aberta em decorrência dos embates contra o costado do rebocador.*” Exato é, conforme os autos, que tais embates vinham ocorrendo, e de maneira a preocupar os comandantes dos navios, e mesmo a levá-los a modificar o sistema de reboque, com vistas a evitá-los.

Outro aspecto da defesa dos réus merece destaque. Sustenta-se que a autora seguiu o “Navinsul” por quantia muito excedente ao valor do barco, vendo-se, aí, outrossim, indício do *animus* da autora de locupletar-se, ilicitamente, com o naufrágio, antes concebido, máxime porque as garantias foram de riscos de perda total.

Às fls. 231/232 consta o histórico dos seguros do casco do navio em foco, relatado pelo IRB, nestes termos: (lê).

À sua vez, a autora rebate o argumento, provando o ajuste de seguro, no exterior, do navio, em fevereiro de 1964, por Cr\$ 300.000,00, contrato celebrado no mercado inglês, notoriamente exigente. Trata-se do barco classificado pelo Bureau Veritas, portador da “Cruz de Malta de 1ª Classe” (fls. 60). Esse seguro, no exterior, é fato admitido pelo IRB, às fls. 48, estando, outrossim, comprovado por documentos que ofereceu a autora, juntamente com memorial, já citado.

Extraí daí a autora, na peça firmada por seu patrono, Dr. Galeno Lacerda, ilação que a tenho como, em parte, razoável, *verbis*: “*Ora, decorridos um ano e meio, exatamente, quando o País mergulhou na sua pior crise inflacionária, segurar o mesmo bem, em julho de 1965, por Cr\$ 500.000,00, significa estimá-lo, na verdade, por valor real abaixo do reconhecido pelo seguro anterior, pois neste período o índice de inflação no Brasil foi superior a 100%, como é notório.*” É certo que não procede, inteiramente, a observação, *data venia*, se considerarmos que, de fato, à época do seguro ora impugnado o barco se encontrava com seu valor depreciado pelas avarias sofridas, havia pouco tempo. De qualquer forma, porém, cumpre entender que, no contrato de seguro, a proposta há de ser analisada pela seguradora. Há elementos no sentido de não ser despropositado o valor do seguro, que as rés contrataram com a autora para cobertura de riscos concernentes a uma viagem do navio. Releva, aqui, sinalar que, na fase inicial da liquidação do sinistro, nenhuma objeção se fez, por parte dos réus, quanto a este aspecto, o que, à evidência, se imporia, se procedente, como questão vestibular, arguível *ab initio*.

Os documentos de fls. 14 e 15 revelam, ao contrário, que a Companhia Phoenix Pernambucana, Líder, manifestando-se favoravelmente ao “*pagamento da perda total*” (sic), nenhum reparo faz, quanto ao valor do seguro. Também, o próprio Instituto de Resseguros do Brasil, em correspondência enviada à Cia. Líder,

Coletânea de Julgados e Momentos Jurídicos dos Magistrados no TFR e no STJ

consoante se vê às fls. 561, nada opõe quanto a essa questão, informando, apenas, que, “*não tendo havido ainda decisão definitiva do Tribunal Marítimo sobre o sinistro, não pode ser autorizado o pagamento da indenização*”. Depreende-se desses elementos que a invocação em tela somente se propôs quando os réus resolveram discutir o pagamento do seguro, não aceitando a decisão favorável à autora, por parte do Tribunal Marítimo.

De outra parte, se é certo, em face do disposto no art. 693 do Código Comercial, que, em princípio, admissível é, em seguro marítimo, impugnação do valor segurável, isso se há de aceitar, nos termos da lei, de forma limitada. Como, na espécie, ensina Pontes de Miranda, “*a ação que se há de propor é ação constitutiva negativa, de eficácia limitada ao excesso de valoração antes da cobrança judicial do seguro, ou em reconvenção*.” E aduz: “*O ônus de alegar e provar é do segurador. Se a espécie entra no que se prevê no art. 671, há ônus de prova, para o segurado, do embarque das fazendas; porém essa matéria é estranha à do art. 693*” (Supremo Tribunal Federal, 2 de abril de 1924, R. de D., p. 173). Em outro passo, registra o festejado mestre: “*Ao segurador cabe, nos casos em que pode impugnar o valor segurável que fora dado, alegar e provar o que atingiria a determinação negocial (...). Os preços são fixados conforme os meios de prova que os arts. 693 e 698 do Código Comercial apontam. A avaliação pode ser feita conforme os princípios*” (apud *Tratado de Direito Privado*, v. 45, § 4.938, p. 367 a 369).

Dessa maneira, a alegação dos réus não poderia, a rigor jurídico, sequer, ser aqui apreciada, tal como a fizeram, sem forma legítima de processo. Não seria, ademais, em matéria qual a presente, cabível aceitar a impugnação do valor segurável, a partir de meras referências, sem apoio em prova documental ou técnica idônea.

Quanto à assertiva das seguradoras e do IRB sobre a situação econômico-financeira da autora, como elemento indiciador do sinistro fraudulento, não pode ter melhor sorte, pois vinha ela operando com seus barcos, à época do naufrágio do “Navinsul”. Este, após reparos, em Belém, ao que se deduz dos autos, seria utilizado pela Armadora. Ademais, neste particular, a observação constante do memorial da autora é procedente. Ei-la:

A verdade é que, na época, não havia armador brasileiro que estivesse em bom estado econômico. O caos dirigido, anterior à Revolução de 64, a todos combalira. Eram as greves contínuas do pessoal marítimo ou portuário; era o péssimo e lento serviço nos portos, acrescido do furto permanente das cargas; era, enfim, a demagogia oficial dos fretes baixos e deficitários. Os armadores brasileiros lutaram bravamente contra estes fatores. Não fora a Revolução, teriam sucumbido. Esta, porém, lhes trouxe novas esperanças, positivadas, felizmente, no surto que hoje se verifica em nossa Marinha Mercante. O naufrágio do “Navinsul” ocorreu, exatamente, quando mais concretas se tornavam estas alvízaras, diante das medidas saneadoras adotadas pelo novo Governo. Por que haveria, pois, a Armadora, de pô-la ao fundo? Por que haveria de destruir o instrumento de trabalho e de renda, há pouco adquirido, em vias de reparo para um emprego permanente e altamente remunerador?

Ministro José Néri da Silveira

Por último, no que concerne à conduta do comandante e demais membros da tripulação do barco, proclamou o Egrégio Tribunal Marítimo a sua nenhuma responsabilidade, quanto ao acidente. Não encontrei, outrossim, nos autos, provas bastantes a poder contestar essas ilações do Colendo Tribunal Marítimo.

Do exposto, não há como deixar, *data venia*, de garantir à autora, o recebimento do valor do seguro contratado com as rés. A ação é procedente, qual a julgou a sentença recorrida. As companhias em foco devem pagar o seguro, cumprindo o contrato que fizeram com a autora. Nego, assim, provimento ao recurso das rés e IRB.

Examino, agora, a apelação da autora.

Devem responder as rés, também, pela mora no pagamento. Neste sentido, adoto, aqui, a orientação do Egrégio Supremo Tribunal Federal, no julgamento do Recurso Extraordinário nº 47.598-GB (*Revista Trimestral de Jurisprudência*, vol. 33, págs. 628 e seguintes). Já o art. 182, do Decreto-Lei nº 2.063, de 7/3/1940, dispunha:

Os contratos de seguros em geral devem estipular a indenização máxima pela qual é a sociedade seguradora responsável, e além da qual nenhum pagamento será feito a não ser o de juros de mora, em que possa ser condenada, no caso de ação judicial.

Ora, o art. 730, do Código Comercial, reza, *verbis*:

O segurador é obrigado a pagar ao segurado as indenizações a que tiver direito, dentro de quinze dias da apresentação da conta, instruída com os documentos respectivos, salvo se o prazo do pagamento tiver sido estipulado na apólice.

No caso concreto, quanto ao pagamento de sinistros, ficou ajustado, como lugar, a cidade do Rio de Janeiro, devendo efetuar-se, em moeda nacional, à vista, depois da autorização do Instituto de Resseguros do Brasil.

Sucede, porém, que o IRB decidiu não autorizar tal pagamento. Sua condição é, porém, de corresponsável, nos limites do contrato, conforme entendimento do Excelso Supremo Tribunal Federal na decisão antes referida, examinando espécie em tudo similar à dos autos. Destacou, então, o eminente Ministro Victor Nunes Leal:

Como o Instituto era coobrigado pelo seguro, parece lógico que a operação de examinar e aprovar tais documentos não podia ficar ao seu arbítrio, nem quanto ao resultado, nem quanto à sua duração (Código Civil, art. 115, *in fine*). O exame dessa documentação, pelo Instituto, é apenas uma cautela, para que o seguro não seja pago indevidamente. Mas não é da aprovação que resulta a obrigação de pagar. Essa obrigação deriva do contrato, verificada a condição da ocorrência do sinistro. Há fatos que eximem o segurador da responsabilidade. Mas não é da verificação de não terem ocorridos os fatos excludentes que deriva a obrigação de pagar o seguro. Essa obrigação deflui do sinistro, desde que não tenham ocorrido aqueles fatos excludentes. E a obrigação é, por lei, exigível quinze dias após a apresentação

Coletânea de Julgados e Momentos Jurídicos dos Magistrados no TFR e no STJ

dos documentos comprobatórios do sinistro. No caso, feito o inquérito pelas autoridades competentes, na Bahia, como houvesse suspeita quanto à causa do sinistro, o Instituto resolveu aguardar o pronunciamento do Tribunal Marítimo Administrativo. Mas tanto aquele inquérito como esta decisão concluíram que o naufrágio resultou de fortuna do mar. Verificou-se, pois, que não havia causa ilidente da responsabilidade dos seguradores. Era, pois, devido o seguro, após o prazo de quinze dias da entrega da documentação do sinistro. A partir desse momento ficaram os seguradores e o ressegurador em mora. Desde aquele momento devem fluir os juros moratórios (*Revista Trimestral de Jurisprudência*, vol. 33, p. 634 e 635).

Entendo, também, nesses termos.

Inadmitiu a sentença a pretensão da autora de lucros cessantes “*em virtude da injusta demora no pagamento do seguro*” (sic), como sustenta. Procede a invocação do art. 182, do Decreto-Lei nº 2.063, de 1940, na espécie, pois há, aqui, estipulação da indenização máxima (Cr\$ 500.000,00). Fixou o contrato de seguro, assim, o valor exato do ressarcimento. Pelo retardo culposo no pagamento, condenadas são as rés a satisfazer juros da mora. Essa sua responsabilidade de índole contratual e oriunda da lei.

Retoma-se, nestes autos, porém, a questão da responsabilidade de natureza extracontratual do IRB, por haver retardado, culposa ou dolosamente, a execução do contrato firmado pelas seguradoras com a autora. Estou em que, reconhecendo-se que ao ressegurador se estendem as obrigações derivadas do contrato, a ele se aplica, também, a norma da limitação do risco assumido, tal qual sucede com as seguradoras (RE nº 47.598-GB, cit.).

Além disso, inaplicáveis à espécie dos autos os arts. 1.059 e 1.069, do Código Civil, porém, a regra do art. 1.061, do mesmo diploma, *verbis*:

“As perdas e danos, nas obrigações de pagamento em dinheiro, consistem nos juros da mora e custas, sem prejuízo da pena convencional.”

Por igual, não prospera o apelo da autora, quando reclama da omissão da sentença, referentemente ao pedido, constante da inicial, em ordem a serem condenadas as rés “*a ressarcir à Apelante quantia igual à diferença entre o preço de um barco da classe do “Navinsul”, na data da execução, e o seu valor na data do evento*” (fls. 688). Formulou a autora, na peça introdutória, pedido alternativo: ou o valor do seguro (corrigido monetariamente e com os competentes juros de mora), ou “*pagamento do valor correspondente ao custo de um navio de idêntico tipo daquele que é objeto do seguro*”. A sentença atendeu a primeira alternativa, parcialmente: valor do seguro e juros da mora, sem correção monetária. Ora, a autora, em sua apelação, recorre da não outorga do valor do seguro, corrigido monetariamente, mas, também, mantém o segundo pedido alternativo. Tenho este, *data venia*, como prejudicado, diante da aceitação da autora do decisório, quanto ao valor do seguro e juros, pretendendo, ainda e agora, a correção monetária. Mas, mesmo examinando a segunda alternativa, não haveria como acolhê-la, pois o contrato de seguro tem

cobertura dos riscos precisamente definida, e cabe, pois, entender excludente da postulação de um “navio novo”. O contrato de seguro fixou, na espécie, valor exato do ressarcimento. Nesse sentido, anota Pontes de Miranda:

O modo de ressarcimento é, de ordinário, em soma de dinheiro, que corresponde ou se tem como correspondente à perda que o segurado do sofre. O contrato de seguro pode estabelecer modo diferente de se ressarcir. Se não houve cláusula expressa entende-se que não se pode exigir a prestação *in natura*. Vale a cláusula de alternatividade: em dinheiro ou *in natura*, a favor de qualquer dos contraentes. Se não disse quem tem a escolha, entendessem o segurador (op. cit., § 4.921, págs. 319/320).

Vejamos, agora, o apelo da autora, em ordem a receber o valor do seguro, corrigido monetariamente.

Negou-lhe tal a sentença, nestes termos:

“Não há correção monetária porque a Lei n° 5.488, de 27 de agosto de 1968, que a instituiu nestes casos, é posterior ao evento e à demanda” (fls. 622/623).

Da longa e brilhante sustentação acerca deste pedido, feita pelo ilustre professor gaúcho Galeno Lacerda, no memorial já muitas vezes citado, destaco as passagens seguintes:

1º - A correção monetária, em princípio, só pode ser autorizada por lei. Imperativos fundamentais de ordem pública assim o exigem.

2º - Quanto ao ressarcimento de danos patrimoniais, cabe a atualização do valor, quando o objeto for coisa a repor, substituir ou reparar, e não se realizar a prestação *in natura*. Nesta hipótese, a correção monetária não chega a existir como problema. Ela decorre da própria natureza jurídica do objeto, segundo os ensinamentos da doutrina mais autorizada e de textos expressos da lei civil. Deste modo, não há por que falar em discricção dos tribunais, *extra legem*.

Vê-se, pois, que, em última análise, o objeto do ressarcimento no seguro de bens patrimoniais, ou é diretamente a coisa, quando ressarcível *in natura*, ou indiretamente a mesma coisa, quando substituível pelo respectivo valor monetário.

Na verdade, seguram-se valores reais, não valores nominais. O limite constante da apólice presume, evidentemente, a estabilidade da moeda, a correspondência entre a expressão nominal desta e o valor real segurado, no momento da realização do contrato.

Se essa correspondência desaparecer devido à depreciação monetária futura, não pode o segurador locupletar-se à custa do segurado, tornando irrisória a finalidade do seguro, pela inversão, a seu benefício, do valor real do prejuízo, único realmente segurado, segundo a intenção das partes e a razão de ser do contrato, em mero valor nominal, tanto mais ridículo e mesquinho quanto maior a inflação e mais dilatada a mora, causada pelo próprio segurador, no pagamento do valor sinistrado!

Coletânea de Julgados e Momentos Jurídicos dos Magistrados no TFR e no STJ

Acresce outra circunstância decisiva. É que, em matéria de seguro, há uma correspondência técnica, atuarial, em termos reais, entre valor do prêmio e valor segurado.

Ora, no caso concreto, o prêmio foi pago com base no valor econômico, real, de um navio. Essa vinculação exige, agora, evidentemente, como contraprestação, o pagamento do valor econômico, real de hoje, do mesmo objeto.

Tratando-se de dever de indenizar coisa, como acontece no seguro, na desapropriação, no dano provocado por ato ilícito, de duas uma: ou se repõe coisa análoga em espécie, como, aliás, chegou a pretender o IRB, no caso, mas com a recuperação da própria coisa, ou se paga em dinheiro o valor desta no dia do pagamento.

Mesmo que, no Brasil, não houvesse lei a respeito, a solução pelo reajustamento do débito do segurador encontra apoio em qualquer das duas posições doutrinárias que podem ser tomadas para solução do problema. Pela primeira, a indenização devida pelo segurador é considerada dívida de valor, e não de dinheiro. Atualizável, portanto, nos termos das considerações que acima apresentamos.

Pela segunda, aquela em que nos situamos, a atualização decorre da circunstância de tratar-se, no caso, de débito de coisa, substituída pelo sucedâneo monetário, segundo equivalência real, e não nominal.

Entendemos que essa equivalência é a única que se ajusta à natureza do contrato de seguro. Ademais, seria absurda a diversidade de “substância” aquisitiva de moeda entre valor de prêmio e valor de indenização.

O valor-limite nominal constante da apólice pressupõe moeda estável e ausência de mora do segurador, inexistindo uma e outra, dito limite carece de sentido e entra em contradição flagrante com o objeto e o fim da instituição do seguro, toda ela polarizada no sentido da realidade dos valores.

Não se coloca, pois, no caso, ao contrário do que decidiu a sentença, a questão da retroatividade, da Lei nº 5.488, nem há necessidade de sua aplicação, para concluir-se, como concluímos, pelo cabimento, da correção monetária da indenização devida, na espécie, pelo segurador.

A existência da lei, contudo, por si só, constitui credencial bastante para abonar tudo quanto acima se disse, porque evidencia que as teses aqui expostas merecem, pela sua importância, o conforto da política econômica do Governo, em face dos gravíssimos problemas, decorrentes da inflação. Ademais, a simples presença da lei, embora formalmente não a aplique, serve no caso, para colocar à vontade a jurisprudência, ela que vem impondo, em determinadas hipóteses mesmo na ausência de norma expressa, inúmeras roturas aos padrões do nominalismo.

Em que pese a brilhantíssima argumentação do eminente patrono da autora, *data venia*, entendo que não lhe é possível conceder correção monetária do valor do seguro contratado.

Técnicas distintas conhece o direito contemporâneo para garantir a correção monetária ou a revalorização dos créditos: a teoria da imprevisão, a teoria das dívidas de valor e a cláusula número-índice ou cláusula de escala móvel, Arnold Wald, *in Revista dos Tribunais*, v. 364, p. 24; Pontes de Miranda, *Tratado de Direito Privado*, §§ 2.920, 3.172 a 3.175 e 5.347; Amílcar de Araújo Falcão, *in Revista Forense*, v. 209, p. 67 e segs.; Caio Mário da Silva Pereira, *apud Revista dos Tribunais*, v. 234, p. 3-18, e *Revista Forense*, v. 157, p. 50-59; Orlando Gomes, *Influência da Inflação nos Contratos*, *in Revista Forense*, v. 200, p. 18; Ascarelli, *Problemas das Sociedades Anônimas e Direito Comparado*, 1945, São Paulo, p. 195-184; Arnaldo Medeiros da Fonseca, *in Caso Fortuito e a Teoria da Imprevisão*; Othon Sidou, *A Cláusula Rebus Sic Stantibus no Direito Brasileiro*, 1962, p. 71 e segs).

Observa, a este propósito, Arnold Wald, que “*são técnicas diferentes almejando as mesmas finalidades, mas caracterizando-se pela existência de pressupostos diversos e funcionando, com uma variação de densidade*”. E, a seguir, explica:

A teoria da imprevisão pressupõe a ocorrência de modificações substanciais, imprevisíveis e inevitáveis, que levam uma das partes a arcar com uma obrigação excessivamente onerosa, enquanto o outro contratante se beneficia com um verdadeiro enriquecimento sem causa. Corrige a teoria da imprevisão os desequilíbrios que perturbam a aplicação do princípio da equivalência das prestações que é inerente aos contratos comutativos. Ao contrário, a “teoria das dívidas de valor” não se fundamenta nem na imprevisão das partes, nem no prejuízo excessivo de um dos contratantes, que gera o enriquecimento do outro. Na dívida de valor o pagamento da quantia em dinheiro não é o fim do débito, mas apenas meio de solvê-lo, variando, assim, o seu valor monetário, de acordo com as condições gerais do mercado, de tal modo que a quantia paga possa atender à finalidade desejada. Nela não se deve um *quantum*, mas um *quid*.

Finalmente, a cláusula número-índice ou cláusula de escala móvel não apresenta uma correção monetária decorrente necessariamente da lei, nem se justifica pela especial finalidade do débito, sendo apenas o reflexo da vontade das partes que se precaveram contra a inflação, introduzindo no ato jurídico uma cláusula de reajustamento (...). O pagamento é feito em dinheiro mas o montante depende da aplicação de um índice (custo de vida, preços por atacado ou varejo de determinadas mercadorias) ao valor inicialmente fixado (*apud*, *Revista dos Tribunais*, vol. 364, págs. 24 e 25).

Entre nós, a correção monetária decorrente da teoria da imprevisão já apresenta uma experiência trintenária, consagrada em textos legislativos (Decreto-Lei nº 24.150, de 1934, Lei de Luvas, art. 31; Decreto Federal nº 309, de 1961, no plano do direito público (condições para o reajustamento dos contratos decorrentes de imprevisão); Lei Federal nº 4.370, de 28/7/1964 (revisão dos contratos administrativos); o art. 322 do anteprojeto de Código das Obrigações de autoria dos eminentes Ministros Orosimbo Nonato, Filadelfo Azevedo e Hahnemann Guimarães contemplava a revisão em virtude de imprevisão), e em esplêndidos

Coletânea de Julgados e Momentos Jurídicos dos Magistrados no TFR e no STJ

estudos doutrinários, valendo mencionados, dentre muitos outros, os de Jair Lins (A Cláusula *Rebus Sic Stantibus*, in *Revista Forense*, vol. XL, p. 512 e segs.); Eduardo Espínola (A Cláusula *Rebus Sic Stantibus* no Direito Contemporâneo, em *Direito*, vol. I, p. 7 a 34; Artur Rocha, *Da Intervenção do Estado nos Contratos Concluídos*, Irmãos Pongetti, Rio de Janeiro; Asgar Soriano de Oliveira, *Da Cláusula Rebus Sic Stantibus*, Recife, 1940; Arnaldo Medeiros da Fonseca, *Caso Fortuito e a Teoria da Imprevisão*, 3ª ed., Rio, 1958; Alfredo de Almeida Paiva, Aspectos do Contrato de Empreitada, Rio, 1955, p. 55 a 72; Oscar Saraiva, *Os Contratos de Empreitada e a Aplicação da Cláusula Rebus Sic Stantibus no Direito Administrativo*, in *Revista de Direito Administrativo*, vol. I, fasc. I, p. 36, e Caio Tácito, O Contrato Administrativo e a Teoria da Imprevisão, in *Revista Forense*, vol. 155, p. 97; Othon Sidou, op. Cit.

No que concerne à “teoria das dívidas de valor”, inobstante já admitida pela doutrina brasileira (San Tiago Dantas, *Problemas do Direito Positivo*, 1953, p. 28; Arnold Wald, op. cit.; Washington de Barros Monteiro, *Curso de Direito Civil, Direito das Obrigações*, São Paulo, vol. I, 1960, p. 81; Pontes de Miranda, *Tratado de Direito Privado*, t. XXVI, 2ª ed., 1959, p. 295; Amílcar de Araújo Falcão, in *Revista Forense*, vol. 209, p. 68), observa, Arnold Wald que “comemora apenas entre nós o seu décimo aniversário”. Defendida na doutrina estrangeira por, autores como Arthur Nussbaum, Tulio Ascarelli e T. A. Mann, não logrou, ainda, uma sistematização adequada e definitiva. “Localizamos a sua primeira aplicação no direito brasileiro, numa sentença do Professor Sampaio Lacerda, de 27 de dezembro de 1954, em que determinava a revisão de uma indenização de acordo com as modificações sofridas no futuro pelo salário-mínimo” (apud *Revista dos Tribunais*, vol. 364, p. 26). Dos exemplos de dívidas de valor mencionam-se as relativas a alimentos entre parentes ou entre cônjuges desquitados e a responsabilidade civil no caso de falecimento da vítima de ato ilícito, ou de diminuição de sua capacidade de trabalho. No campo do direito público, foi utilizada a noção de dívida de valor para fundamentar o reajustamento das indenizações decorrentes de desapropriações, mesmo antes da Lei nº 4.686, de 21 de junho de 1965. Nesse sentido, Pontes de Miranda, *Tratado de Direito Privado*, t. XXVI, p. 296 e segs.; acordão do Tribunal de Justiça de São Paulo, de 8/3/1962, in *Revista de Direito Administrativo*, vol. 80, p. 158. Também, no atinente às indenizações oriundas de acidentes do trabalho, idêntica invocação se vem fazendo (Marigildo de Camargo Braga, *Teoria das Dívidas de Valor em Acidentes de Trabalho*, Rio de Janeiro; Arlindo de Oliveira Britto, O Salário-Base para o Cálculo da Indenização nos Acidentes de Trabalho, in *Revista Jurídica*, vol. 63, p. 13 a 19). Sustenta a doutrina que a revisão na dívida de valor é inerente ao próprio instituto. Pelo simples fato de ser uma dívida de valor, o débito é modificado na sua expressão monetária sempre que ocorre qualquer diferença entre a soma pecuniária que o representa e o valor ou poder aquisitivo devido ao credor. Quando a dívida é de valor, não se precisa de regra jurídica de revalorização da moeda, nem de cláusula adaptativa. A dívida já é de valor, e não de coisa ou serviços; de modo que não é de pensar-se em adaptação. Não se deve “x”, com a cláusula de se adaptar o objeto a índice. Deve-se “x”, conforme o índice (Pontes de Miranda, *Tratado*, t. XXVI, § 3.173; Arnold Wald, *Teoria das Dívidas de Valor*, ed. 1959, p. 21).

No que concerne à correção monetária através das cláusulas de escala móvel, impende, por primeiro, distinguir estas das cláusulas denominadas monetárias.

As cláusulas de escala móvel, cláusulas escalares, cláusulas de escalonamento ou número-índice (*clauses d'échelle mobile, escalator clauses, sliding scales, index clause*) consistem na indexação do valor das prestações, com base em um fator, número ou índice de revisão automático, em geral correspondente à depreciação da moeda, à elevação do custo de vida ou a circunstâncias relacionadas com uma ou com a outra, salário-mínimo, valor da mão-de-obra, custo dos materiais de construção, etc. Essas cláusulas são dinâmicas, posto que a revisão se faz a cada passo e pelas próprias partes, sem necessidade de intervenção do juiz, por isso que a *adaptability* ou determinação da dívida importa numa simples operação aritmética, tendo por fator o índice preestabelecido. A cláusula de escala móvel comporta ainda uma modalidade ou variante, que é a da cláusula de reabertura (*re-opening*), ou de tolerância, em que se fixa um certo limite dentro do qual o reajustamento da prestação não se fará ou a cuja superação se condiciona a revisão desta (Cfr. Nussbaum, *Derecho Monetario Nacional e Internacional*, trad. Ed. Arayu, B. Aires, 1954, p. 421).

Observa Amílcar de Araújo Falcão, op. cit., p. 69, que “em um caso como no outro a cláusula escalar é diversa da cláusula-ouro, valor-ouro, ouro-ágio, divisa estrangeira e demais cláusulas monetárias sucedâneas destas”. E assere: “Por isso mesmo, a proibição da cláusula-ouro e cláusulas semelhantes de modo nenhum contagia a estipulação da *sliding scale*”. Anota, a esse propósito, Orlando Gomes, que “o recurso à cláusula-ouro ou seus sucedâneos, divisas estrangeiras ou valores-divisas, seria um processo apto a evitar o desequilíbrio em certos contratos. Mas, como as estipulações desse teor recusam ou restringem, nos seus efeitos, o curso forçado da moeda, são geralmente proibidas” (op. cit., p. 20). Registra, ainda, o citado Amílcar de Araújo Falcão que a proibição da cláusula-ouro, prata ou outra semelhante radica no fato de visar ela “a de alguma forma substituir o próprio meio de pagamento”, o qual, “ao invés de servir-se do veículo normal da moeda, toma como elemento de cotejo ou de concretização exatamente aquilo que o chamado ‘curso forçado para todos os pagamentos’, legalmente estabelecido, quis impedir, isto é, a convertibilidade em ouro, seja pelo Estado ou pelo Banco emitente (curso forçado puro e simples), seja nas relações entre credor e devedor (curso forçado para todos os pagamentos). Por isso mesmo é que a cláusula-ouro e seus sucedâneos são designados como cláusulas monetárias” (op. cit., p. 70).

Ora, com a aplicação da cláusula de escala móvel, não se tem em vista o instrumento ou meio de pagamento, mas apenas a substância do débito. Pondera outrossim, Arnold Wald, que a cláusula de escala móvel não “restringe nos seus efeitos o curso forçado do mil réis papel” (leia-se, hoje, curso forçado do cruzeiro-papel).

Efetivamente, já conceituamos o curso forçado como inconvertibilidade do papel-moeda. Decretando o curso forçado, o Estado dispensa o banco emitente de trocar por ouro as notas emitidas. Não há dúvida que a escala

Coletânea de Julgados e Momentos Jurídicos dos Magistrados no TFR e no STJ

móvel, não se tem em vista o insfixar o montante da dívida, o pagamento será feito em cruzeiros-papel, não havendo violação dos dispositivos legais que impusera mo curso forçado (A Cláusula de Escala Móvel, p. 145 e 146).

Dessa sorte, a proibição da cláusula-ouro pelo Decreto nº 23.501, de 27 de novembro de 1933, não importa em restrição à cláusula de escala móvel. Pontes de Miranda, nesse sentido, pondera que:

Quando o Estado estabelece o curso legal, ou o curso forçado da moeda, de modo nenhum se refere ao valor aquisitivo do momento. O conceito de valor aquisitivo é estranho àqueles conceitos de curso legal e de curso forçado. A cláusula-ouro ofende a regra jurídica do curso forçado, porque, ao parecer do legislador, se nega o valor que o curso forçado supôs. As cláusulas que nada têm com as cláusulas monetárias propriamente ditas são atinentes ao valor aquisitivo de elementos que não são moedas, nem padrão (apud *Tratado de Direito Privado*, t. XXVI, § 3.173, p. 295 e 296),

Anota, ademais, Arnold Wald, in *Teoria das Dívidas de Valor*, p. 70, que, apesar de, no Direito Brasileiro, estar estabelecido o curso forçado, “*não há nenhum dispositivo legal que impeça que se tome em consideração, nos contratos ou nas sentenças, a depreciação do poder aquisitivo da moeda*”.

Após amplo exame da matéria, conclui Arnold Wald que “*a nossa legislação não proíbe expressamente a cláusula de escala móvel, já que esta não restringe nem limita os efeitos da lei sobre o curso forçado, permitindo a circulação do cruzeiro pelo seu valor legal. Entende-se neste sentido o valor legal como relação entre o cruzeiro e o ouro ou as moedas estrangeiras, e não o poder aquisitivo do padrão monetário. Não sendo proibida, a cláusula deve ser considerada válida*”. Observa, outrossim, que “*os nossos magistrados reconhecem as modificações do poder aquisitivo da moeda e tentam restabelecer o equilíbrio entre as prestações, rompido pela depreciação da moeda (...). O estudo da legislação e da jurisprudência nos leva pois a reconhecer amplamente a cláusula de escala móvel, salvo o caso de leis especiais que a proibam em determinados domínios*” (apud *A Cláusula de Escala Móvel*, p. 153; também, 166 e 231).

Em trabalho apresentado ao IV Congresso Jurídico Nacional, que se realizou em São Paulo, no mês de janeiro de 1955, e considerado por Arnold Wald o primeiro entre nós, especialmente dedicado à matéria, Caio Mário da Silva Pereira, após afirmar-se defensor da escala móvel, “*usada com moderação*” e “*fora das hipóteses de contrariedade ao princípio de supremacia da ordem pública*” sustenta, entretanto, que “*o Poder Legislativo deverá votar proposição admitindo a cláusula escala móvel e disciplinando-a em função das diversas espécies, de contrato em que deva ter cabimento*” (apud *Estabelecimento de Cláusula de Escala Móvel nas Obrigações em Dinheiro, A valorização dos créditos em face do fenômeno inflacionário*, in *Revista Forense*, vol. 157, p. 59), Consigna Caio Mário, nessa linha, a lição de Michel Vasseur:

Les solutions qu'il nous a semblé devoir comporter montrent que la conciliation recherchée entre les nécessités d'ordre économique et celes

de la justice est susceptible d'être réalisé em dehors de tout arbitraire. Cette conciliation postule sans doute que soit limité le champ d'application des clauses monétaires et particulier de l'échelle mobile, mais cetis conciliation n'a de chance de satisfaire out à la fois l'ordre et la justice que si le législateur l'effecteur lui-même à lá condition que solent prises les mesure qui empêcheront les causes monétaires de ressembler à une piqûre de morphine dont les efets servaient sans lendemais. (apud Les droit des clauses monétaires et les enseignements de l'économic politique, in *Revue Trimestrielle de Droit Civil*, 1952, p. 413 e segs.)

Hoje, em face da volumosa legislação existente no Brasil, principalmente a partir da Revolução de 31 de Março de 1964, acerca de correção monetária, força é concluir pela franca admissibilidade, quer no direito privado, quer no direito público, do emprego da técnica da escala móvel, no domínio do contrato em geral. A posição da doutrina antes apontada, no sentido de ser válida a utilização da cláusula escalar, nada obstando à sua legitimidade a proibição de estipular-se a cláusula-ouro ou seus sucedâneos, está, agora, inequivocamente, confortada por essa orientação legislativa, onde se consagra a escala móvel.

Consoante, com propriedade, anotou Amílcar de Araújo Falcão, “*o que resulta da indexação do contrato é simplesmente a atualização da substância da dívida, que a desvalorização da moeda ou o encarecimento do custo de vida podem tornar completamente irreal e inconsciente, se não se lhe introduzir a ventilação escalonar*” (op. cit., p. 72).

Repita-se, outrossim, com Arnold Wald, que, no sentido de liberdade das estipulações de reajustamento de conformidade com a cláusula-índice ou de escala móvel, se tem manifestado a nossa melhor doutrina (*Revista dos Tribunais*, v. 364, p. 30).

Washington de Barros Monteiro ensina que a licitude da cláusula de escala móvel “*não pode ser posta em dúvida, uma vez que não contraria qualquer princípio legal de ordem pública*” (in *Curso de Direito Civil, Direito das Obrigações*, vol. I, 1960, p. 81). A seu turno, Pontes de Miranda afirma que a função protetiva da cláusula de convenção de valor monetário é do mais alto alcance para a tranquilidade social, não apresentando inconveniente (*Tratado*, v. 50, p. 483). Em outro passo doutrina Pontes de Miranda, a propósito da larga produção legislativa sobre correção monetária entre nós, que as leis recentes, nesse particular, são meramente explicitantes, tendo “*por fito pôr em relevo que não é contra o direito vigente (o estado do sistema jurídico) o que elas editam ou o que o fazem para pôr em uso o que não se tem praticado*” (*Tratado*, v. 50, p. 476). Em outro passo, anota o festejado jurista: “*Os intérpretes têm de assentar que, em qualquer negócio jurídico, cuja lex specialis não lhe vede, pode ser inserta a cláusula de correção do valor monetário conforme os coeficientes aprovados pelo Conselho Nacional de Economia*” (*Tratado*, v. 50, p. 477) (cf., nesse sentido, a Lei nº 4.602, de 16/3/65).

Coletânea de Julgados e Momentos Jurídicos dos Magistrados no TFR e no STJ

Em matéria de seguro, entretanto, cumpre notar, como o fez o eminente Ministro Victor Nunes Leal, no RE nº 47.598-GB, que a limitação da responsabilidade, ressalvadas as exceções expressas, é essencial a esse tipo de contrato.

De outro modo, a economia do negócio de seguro ficaria subvertida. Ela se baseia em cálculos atuariais, que estabelecem correspondência estatística, entre o valor do prêmio e o montante do risco assumido. Para garantir a estabilidade desse ramo de negócio, que é de interesse coletivo, o contrato de seguro está sujeito a rigorosa disciplina legal. Dependem suas cláusulas de aprovação da autoridade administrativa, e são passíveis de anulação as alterações feitas com preterição dessa formalidade (Revista Trimestral de Jurisprudência, vol. 33, p. 631).

Quanto à limitação da responsabilidade do segurador, dispõe, à sua vez, o art. 182, do Decreto-Lei nº 2.063, de 7/3/1940:

Os contratos de seguros em geral devem estipular a indenização máxima pela qual é a sociedade seguradora responsável, e além da qual nenhum pagamento será feito a não ser o de juros de mora, em que possa ser condenada, no caso de ação judicial.

Cumprido ver, aí, no regime anterior à Lei nº 5.488, norma legislativa prefixadora da indenização máxima, estabelecendo limite à responsabilidade do segurador.

Pontes de Miranda, antes da Lei nº 5.488, de 27/8/1968, escreveu, *verbis*:

A fixação do valor segurado é elemento essencial do contrato, mesmo se coincide com o valor segurável, isto é, o valor do bem. Se o bem cresce de valor e o seguro foi do valor que ele tinha, não se tem de ressarcir o dano acima do que foi estabelecido. O aumento do valor do bem não faz mais elevado o valor segurado, que, se foi o do bem ao tempo da conclusão do contrato de seguro, não acompanha a elevação do valor (op. cit., p. 309 e 310, § 4.919).

Nega, assim, Pontes de Miranda, consoante o reconhece o ilustre firmatário do memorial da autora, possa a indenização do sinistro estar sujeita a correção monetária, em caso de desvalorização da moeda, de modo a poder ultrapassar o valor nominal consignado na apólice.

Tenho, é certo, à vista do antes exposto, quanto às cláusulas de correção monetária, que não seria vedada sua estipulação, diante do disposto no art. 1.460, do Código Civil, *verbis*:

“Quando a apólice limitar ou particularizar os riscos do seguro, não responderá por outros o segurador.”

Nem há, outrossim, extrair do art. 182, do Decreto-Lei nº 2.063, de 1940, entendimento diverso, pois, aí, apenas, o que se estabelece é a estipulação da indenização máxima, em cujo âmbito prevista poderia estar a cláusula correccional avançada.

Aliás, como destacamos acima, antes da abundante legislação que adota a correção monetária, a liberdade das estipulações de reajustamento, de conformidade com a cláusula-índice ou de escala móvel era consagrada pela doutrina e jurisprudência, somente excepcionadas as hipóteses de vedação por lei especial. Conforme anotou Pontes de Miranda: “*Os intérpretes têm de assentar que, em qualquer negócio jurídico, cuja **lex specialis** não lho vede, pode ser inserta a cláusula de correção do valor monetário, conforme os coeficientes aprovados pelo Conselho Nacional de Economia*” (apud, *Tratado de Direito Privado*, vol. 50, p. 477).

Daí, outrossim, por que compreendo vigente regra do art. 14, do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, que autoriza “*a contratação de seguros com a cláusula de correção monetária para capitais e valores, observada equivalência atuarial dos compromissos futuros assumidos pelas partes contratantes, na forma das instruções do Conselho Nacional de Seguros Privados*” tão-só como norma meramente explicitante, no dizer de Pontes de Miranda acerca das leis recentes nesse particular “*tendo por fito pôr em relevo que não é contra o direito vigente (o estado atual do sistema jurídico) o que elas editam ou o que o fazem para pôr em uso que não se tem praticado*” (*Tratado*, vol. 5, p. 476).

Ora, *in hoc casu*, inexistente estipulação de correção monetária, tal como seria possível, segundo o direito então vigente.

Sem cláusula expressa, incidiam a norma do art. 182, do Decreto-Lei nº 2.063, de 1940, definindo o limite da responsabilidade do segurador, e ainda a do art. 1.460, do Código Civil.

Em face disso, *data venia*, não seria viável garantir, como pretende, em magnífica exposição, o ilustre jurista do Rio Grande do Sul, Professor Galeno Lacerda, correção monetária, sem lei que assegurasse, muito embora os judiciosos argumentos expendidos em seu favor.

Assim, sem cláusula expressa no contrato de seguro, somente cabe, *data venia*, a pretensão de correção monetária neste campo, na vigência da Lei nº 5.488, de 27 de agosto de 1968, que a instituiu nos casos de liquidação de sinistros cobertos por contratos de seguros.

Rezam o art. 1º e parágrafos do diploma em foco:

Art. 1º A indenização de sinistros cobertos por contratos de seguros de pessoas, bens e responsabilidades, quando não efetuada nos prazos estabelecidos na forma do § 2º deste artigo, ficará sujeita à correção monetária, no todo ou na parte não paga.

§ 1º A correção monetária será devida, a partir do término dos referidos prazos e calculada na base dos coeficientes fixados para a correção das Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional.

Coletânea de Julgados e Momentos Jurídicos dos Magistrados no TFR e no STJ

§ 2º O Conselho Nacional de Seguros Privados fixará os prazos a que se refere este artigo e estabelecerá as condições que se fizerem necessárias à sua aplicação e à execução desta Lei.

§ 3º A incidência da correção monetária sobre o valor da indenização não exonera as entidades seguradoras, cosseguradoras e resseguradoras de outras sanções que, na espécie, lhes forem aplicáveis.

Ora, tratando-se de negócio jurídico, o contrato de seguro, força é, desde logo, entender que, tornado ato jurídico perfeito, no regime anterior à Lei nº 5.488/1968, não seria possível invocá-la para ampliar o limite da responsabilidade do segurador, na liquidação do sinistro. A incidência da lei nova é obstada pelo preceito constitucional inserto no artigo 141, § 3º, da Lei Magna de 1946, artigo 150, § 3º, da Carta Política de 1967 e no artigo 153, § 3º, da Emenda Constitucional nº 1, de 1969.

Releva, ainda, observar a judiciosa consideração trazida pelo culto patrono das Rés e IRB, Dr. Luiz Bousquet, de Berrêdo, às fls. 719, quanto a insuficiente aparelhamento de incidência da Lei nº 5.488, nestes termos:

A lei pertinente à matéria (nº 5.488) é de 27 de agosto de 1968, posterior ao sinistro, que ocorreu em 1965. Entretanto, o que é mais importante, pois difere de outros institutos na espécie, tal lei expressamente não é auto-executável, depende de disposições do executivo, fixando-lhe as condições essenciais de aplicabilidade, como estatui no art. 19:

§ 2º O Conselho Nacional de Seguros Privados fixará os prazos a que se refere este artigo e estabelecerá as condições que se fizerem necessárias à sua aplicação e à execução desta Lei.

Portanto, nos seus próprios termos a lei é inaplicável, inexecutável.

Dessa sorte, não há senão negar a correção monetária pretendida pela autora.

Por derradeiro, quanto aos honorários advocatícios, fixados em 5% sobre o valor da execução, também mantenho a sentença. Cumpre observar que o valor do seguro, a ser pago pelas rés, é de Cr\$ 500.000,00. Não houve prova testemunhal ou pericial, em Juízo. Embora inegável a complexidade da causa, o montante de honorários advocatícios será razoável, convindo ponderar que seu arbitramento pelo juiz há de fazer-se com parcimônia.

De todo o exposto, nego provimento à apelação das Companhias Seguradoras e Instituto de Resseguros do Brasil, e dou provimento ao recurso da autora, apenas no que concerne ao cômputo dos juros moratórios, que determino se faça a partir do 16º dia após a apresentação dos documentos do sinistro (Código Comercial, art. 730), já devidamente comprovada nos autos (fls. 14). Quanto ao mais, mantenho as conclusões da sentença.

Ministro José Néri da Silveira

VOTO

O EXMO. SR. MINISTRO MÁRCIO RIBEIRO (REVISOR):

Mantenho a sentença recorrida, de fls. 606/622, pelos seus fundamentos: (lê).

O próprio excesso do seguro não ficou demonstrado, pois não houve avaliação do objeto segurado para apuração de seu preço atual.

Concordo com o Relator, entretanto, quanto à modificação do termo inicial para os juros.

Nego provimento aos recursos do IRB e das seguradoras, e dou provimento, em parte, ao da armadora, nos termos do voto do Relator.

VOTO (VENCIDO, EM PARTE)

O EXMO. SR. MINISTRO JARBAS NOBRE:

Não vejo fraude no naufrágio. Acompanho, assim, o eminente Ministro Relator.

Com referência ao valor do seguro, também estou de acordo com S. Exa. A seguradora tinha plenos meios para impugná-lo. O contrato é bilateral: firmou-o, recebeu o que por ele era devido, e está obrigado a contraprestar. Portanto, com relação ao recurso da seguradora, nego provimento.

No que diz respeito aos juros moratórios, estou de acordo com o voto do eminente Ministro **Néri da Silveira**.

Referentemente aos lucros cessantes, entendo que os mesmos não são devidos na espécie dos autos.

No que diz respeito à correção monetária, *data venia* dos votos já proferidos, serei vencido pela seguinte ordem de idéias: li e leio, sempre que posso, um livro que considero clássico, embora trate o mesmo de matéria tipicamente tributária, pois traz dentro dele um tema altamente interessante. Refiro-me ao livro de Vanoni, que tem tradução brasileira feita por Rubens Gomes de Souza. Nesse livro, cujo título é *Natureza e Interpretação das Leis Tributárias*, recorda-se de que na interpretação da lei, de um modo geral, se deve ter em boa conta a realidade das coisas. Temos no Brasil, felizmente hoje com menos intensidade, um novo fenômeno sócio-econômico, qual seja a desvalorização da nossa moeda. Se fizermos um pequeno balanço na história do mundo, vamos encontrar, aqui e ali, medidas tendentes à correção monetária e à atualização do valor aquisitivo da moeda. A Alemanha, ao que me consta, já alterou a sua moeda pelo menos três vezes. Teve

Coletânea de Julgados e Momentos Jurídicos dos Magistrados no TFR e no STJ

o “marco”, o “reichmark” e agora o “deutschmark”. Nós já tivemos o “conto de réis”, o “cruzeiro”, o “cruzeiro novo”, e agora estamos outra vez com o “cruzeiro”. Dentro das medidas de ordem geral, desde 1964, com a Lei nº 4.357, tivemos entre nós criado o instituto da correção monetária. Inicialmente, ele foi usado tão-só para a atualização dos débitos fiscais. E a propósito do efeito *ex tunc* ou *ex nunc* da correção monetária, temos a Lei nº 4.862, que, de modo expresso, mandou excluir da correção os débitos apurados anteriormente à data da vigência da Lei nº 4.357, que, se não me falha a memória, é de 15 de julho de 1964. Eis, portanto, aqui, um exemplo da aplicação retroativa da lei. Na desapropriação, a correção monetária foi adotada, e muito se discutiu sobre se ela alcançava as expropriações processadas anteriormente à sua vigência. Eu mesmo, como Juiz Federal, tive oportunidade de, talvez em primeira mão, salvo engano, mandar corrigir monetariamente uma desapropriação requerida antes da lei da correção monetária, sentença esta que, creio, está publicada na Revista de Direito Público, volume V. Nessa oportunidade, voltei a focalizar o método de interpretação da realidade das coisas.

Outro exemplo de correção monetária, além dos já expostos: no débito fiscal, é a partir da vigência da Lei nº 4.357. Há dispositivo expresso na Lei nº 4.862. Nos processos expropriatórios, ela tem aplicação retroativa. Nos processos trabalhistas, a lei fixa o prazo em que ela deve ser contada. Presentemente, a correção foi mandada aplicar aos contratos de seguros.

Acho que para o legislador esta é uma pedra de toque. Infelizmente, dolorosamente no Brasil, somos campeões em tentar desmoralizar institutos. O nosso instituto do cheque quase desaparece pelo mau uso. O contrato de seguro é outra fonte de atritos. Todos temos experiência disto: quando seguramos nossos carros enfrentamos, sistematicamente, aborrecimentos com as companhias de seguros, quando precisamos delas, porque são mestras em não honrar compromissos assumidos.

O Instituto de Resseguros do Brasil, parece, gostou ou prefere adotar este sistema. Recebe os prêmios e não presta os seguros, convenientemente.

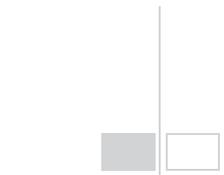
Com referência à lei que mandou aplicar os índices correccionais aos contratos de seguro, dentro do entendimento vigente do instituto, nos vários casos que a Lei permite sua aplicação, a tendência é sempre a de dar efeito retroativo a essa cláusula. Entendo que, de modo geral, toda vez em que a lei corrigir monetariamente qualquer valor, seja ele decorrente de débito fiscal, em processo de desapropriação, seja ele decorrente de atualização de valor de vantagens, os índices correccionais devem ser aplicados retroativamente.

Lamento ter que discordar dos eminentes Ministros que me antecederam na votação, principalmente por não ser eu um componente desta Turma. Dou provimento à apelação da autora.

Ministro José Néri da Silveira

DECISÃO

Como consta da ata, a decisão foi a seguinte: À unanimidade, negaram provimento aos recursos do IRB e das seguradoras, e, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator, deram provimento ao recurso da Armadora para alterar o termo inicial da contagem de juros, vencido em parte o Sr. Ministro Jarbas Nobre, que dava provimento também para conceder correção monetária. Impedido o Sr. Ministro Esdras Gueiros. Usaram da palavra o Dr. Galeno Lacerda e o Dr. Henrique F. de Araújo. O Sr. Ministro Márcio Ribeiro votou com o Sr. Ministro Relator. O Sr. Ministro Henoch Reis não compareceu, por motivo justificado. O Sr. Ministro Jarbas Nobre compareceu para completar *quorum* em face do impedimento do Sr. Ministro Esdras Gueiros. Presidiu o julgamento o Sr. Ministro Márcio Ribeiro.



Recurso Ordinário nº 1.400-RS*

Relator: O Exmo. Sr. Min. José Néri da Silveira

Recorrente: Juiz Federal da 4ª Vara, *ex officio*

Recorrido: Mari Ivone de Souza Funck

EMENTA

Servidor de fato,

Professora que, em virtude de convite da direção de Faculdade oficial e antes de regular ato de admissão pela Reitoria da Universidade, passou a lecionar, atendendo à necessidade do ensino, em cuja situação permaneceu, por razoável trato de tempo, sendo, afinal, desfavorável o desfecho do processo de admissão, resultando disso a determinação para afastar-se da entidade,

Não cabe reconhecer existente relação de emprego regida pela CLT. O vínculo jurídico empregatício, na órbita do serviço público, em linha de princípio, qualquer seja o regime jurídico a discipliná-lo, pressupõe ato de investidura formal, oriundo de autoridade competente. A investidura na função pública, sob disciplina estatutária ou da CLT, sujeita-se a uma certa forma definida em lei ou regulamento. No caso, o *titulus juris* de admissão da professora não veio a constituir-se, por falta de manifestação de vontade favorável da autoridade, a tanto, competente.

Restando comprovado, todavia, o fato do funcional em período certo, não é cabível, em face das circunstâncias de caso concreto, deixar de assegurar contraprestação à professora pelos serviços úteis prestados à Universidade, sob pena de consagrar-se locupletamento ilícito em favor de órgão público.

Cumprido ver, para esse efeito, configurada função de fato, quando o exercício de função pública se verifica em circunstâncias que excluem a hipótese de usurpação, sem existir, entretanto, investidura, ou sendo esta irregular, desde que escusável a posição do prestador de serviço, cuja ação de boa fé se efetua no interesse da Administração, com prévio convite ou ciência desta.

Provimento parcial ao recurso, para julgar procedente, em parte, a ação.

Vistos, relatados e discutidos estes autos, em que são partes as acima indicadas:

* Revista do Tribunal Federal de Recursos, n. 49, p. 240-246, jan.-mar. 1976.