

# Revista de Direito Mercantil Industrial Econômico Financeiro

N.º 14 Ano XIII   
Nova Série 1974

# REVISTA DE DIREITO MERCANTIL INDUSTRIAL, ECONÔMICO E FINANCEIRO

*Fundador:*

WALDEMAR FERREIRA

*Diretor:*

PHILOMENO J. DA COSTA

*Conselho Editorial:*

ANTONIO MERCADO JÚNIOR, DARCY ARRUDA MIRANDA JÚNIOR, EGBERTO LACERDA TEIXEIRA, FRAN MARTINS, GEORGE COELHO DE SOUZA, GERD WILLI ROTHMANN, HERNANI ESTRELLA, J. C. SAMPAIO DE LACERDA, JOÃO NASCIMENTO FRANCO, LUIZ GASTÃO PAES DE BARROS LEAES, MAURO BRANDÃO LOPES, MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA, NELSON ABRAO, OSCAR BARRETO FILHO, PAULO BARBOSA LESSA, PAULO ROBERTO CABRAL NOGUEIRA, RODOLFO ARAÚJO, RUBENS REQUIÃO, RUY BARBOSA NOGUEIRA, RUY JUNQUEIRA DE FREITAS CAMARGO, SYLVIO MARCONDES, THEÓPHILO AZEREDO SANTOS.

*Diretor Executivo:*

FÁBIO KONDER COMPARATO

---

Registrada no Departamento de Policia Federal sob n. 257.P.209/73.

---

Edição e distribuição da

**EDITORAS**  
**REVISTA DOS TRIBUNAIS**

Rua Conde do Pinhal, 78 — Tels. (011) 37-8689 e 37-9772  
01501 — São Paulo, SP.

# **REVISTA DE DIREITO MERCANTIL INDUSTRIAL, ECONÔMICO E FINANCEIRO**

Publicação do  
Instituto Brasileiro de Direito Comercial Comparado  
e Biblioteca Tullio Ascarelli  
e do Instituto de Direito Econômico e Financeiro,  
respectivamente anexos aos  
Departamentos de Direito Comercial e de  
Direito Econômico e Financeiro da  
Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo

Edição da  
Editora Revista dos Tribunais Ltda.

## ABREVIATURAS USADAS NESTA REVISTA

CC	— Código Civil
CCom	— Código Comercial
CF	— Constituição Federal
CLT	— Consolidação das Leis do Trabalho
CP	— Código Penal
CPC	— Código de Processo Civil
CPP	— Código do Processo Penal
CTN	— Código Tributário Nacional
DJ	— Diário da Justiça
DJE	— Diário da Justiça do Estado
DJU	— Diário da Justiça da União
DO	— Diário Oficial
DOE	— Diário Oficial do Estado
DOU	— Diário Oficial da União
ICM	— Imposto de Circulação de Mercadorias
IPI	— Imposto sobre Produtos Industrializados
ISS	— Imposto sobre Serviços
JCJ	— Junta de Conciliação e Julgamento
Pub.	— Publicado(a)
RDA	— Revista de Direito Administrativo
RDP	— Revista de Direito Público
RF	— Revista Forense
RICM	— Regulamento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias
RIR	— Regulamento do Imposto de Renda
RT	— Revista dos Tribunais
RTJ	— Revista Trimestral de Jurisprudência
STF	— Supremo Tribunal Federal
TA	— Tribunal de Alçada
TACivSP	— Tribunal de Alçada Civil de São Paulo
TACrimSP	— Tribunal de Alçada Criminal de São Paulo
TAGB	— Tribunal de Alçada da Guanabara
TAMG	— Tribunal de Alçada de Minas Gerais
TAPR	— Tribunal de Alçada do Paraná
TFR	— Tribunal Federal de Recursos
TIT	— Tribunal de Impostos e Taxas
TJ	— Tribunal de Justiça
TJBA	— Tribunal de Justiça da Bahia
TJDF	— Tribunal de Justiça do Distrito Federal
TJES	— Tribunal de Justiça do Espírito Santo
TJGB	— Tribunal de Justiça da Guanabara
TJMG	— Tribunal de Justiça de Minas Gerais
TJMT	— Tribunal de Justiça de Mato Grosso
TJPR	— Tribunal de Justiça do Paraná
TJRJ	— Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro
TJRS	— Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul
TJSC	— Tribunal de Justiça de Santa Catarina
TJSP	— Tribunal de Justiça de São Paulo
TST	— Tribunal Superior do Trabalho
TRT	— Tribunal Regional do Trabalho

## SUMÁRIO

### DOUTRINA

— A coisa julgada em Direito Tributário — Prof. Ruy Barbosa Nogueira .....	11
— A crise do Direito Falimentar brasileiro — Reforma da Lei de Falências — Prof. Rubens Requião .....	23
— Natureza jurídica do “Leasing” — Prof. Mauro Brandão Lopes .....	35
— O conceito de “security” no direito norte-americano e o conceito análogo no direito brasileiro — Prof. Luiz Gastão Paes de Barros Leães .....	41
— Empresa multinacional: descrição analítica de um fenômeno contemporâneo — Prof. José Carlos de Magalhães .....	61

### JURISPRUDÊNCIA

— Banco — Horário de funcionamento — Competência do município para a sua fixação — Segurança negada — Comentário do Prof. Paulo Salvador Frontini .....	89
— Concordata — Compensação de dívida passiva do concordatário, vencida em virtude do deferimento da concordata, com dívida ativa vencida posteriormente — Comentário do Prof. Nelson Abrão .....	94
— Cambial — Aval — Garantia prestada por diretor de sociedade comercial, contrariamente à permissão dos respectivos estatutos — Responsabilidade da pessoa jurídica, não obstante, face ao terceiro de boa-fé — Sentença confirmada — Comentário do Prof. Paulo Salvador Frontini .....	96
— Cheque — Apresentação após o prazo de 30 dias — Falta de provisão do emitente — Ação contra este — Procedência — Falta de prova de existência de fundos ao tempo da emissão — Apelação não provida — Comentário do Dr. Lucas Énio Rezende .....	100
— Cheque — Apresentação fora do prazo — Falta de provisão do emitente — Ação executiva contra este — Carência — Embargos recebidos — Comentário do Dr. Lucas Énio Rezende .....	102

— <b>Compra e venda mercantil</b> — Contrato — Rescisão — Necessidade de ser interpelado o devedor — Inteligência e aplicação do art. 205 do CCom. — Comentário do Dr. Paulo Afonso de Sampaio Amaral .....	109
— <b>ICM</b> — Operações interestaduais — Inconstitucionalidade da Resolução n. 65/70, do Senado Federal — Comentário do Dr. Helcias Pelicano .....	114
— <b>Seguro Aeronáutico</b> — Apólice a crédito — Acidente antes do pagamento — Comentário do Dr. Ayrton Pimentel .....	123
— <b>Transporte aéreo internacional</b> — Acidente — Aplicabilidade, quanto à indenização, dos princípios proclamados pela Convenção de Varsóvia — Comentário do Dr. Geraldo Bezerra de Moura .....	128

## ATUALIDADES

— <b>Ação de depósito no novo Código de Processo Civil</b> — Artigo do Dr. Paulo Restiffe Neto .....	141
— <b>“Leasing” — Arrendamento mercantil</b> — Artigo do Dr. José Ernesto de Lemos Chagas .....	145
— <b>Cancelamento de protesto de títulos</b> .....	151
— <b>Certidões dos Cartórios de Protestos</b> .....	153
— <b>Gerentes e representação dos sócios</b> .....	155

## BIBLIOGRAFIA

— <b>Antonio Chaves — Lições de Direito Civil</b> — Nota do Prof. Philomeno J. da Costa .....	159
— <b>Carlos Jorge Varangot — Aportaciones al Derecho Comercial — Tomo I</b> — Nota do Prof. Philomeno J. da Costa .....	163
<b>ÍNDICE REMISSIVO</b> .....	167

## **COI.ABORAM NESTE NÚMERO:**

— JORNAL CLÁSSICO DA OPINIÃO CRITICA

### **AYRTON PIMENTEL**

Advogado em São Paulo.

### **JOSE CARLOS DE MAGALHAES**

Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais pela Universidade Federal de Pernambuco — Certificado de especialização da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo — Master of Laws pela Universidade de Yale, EUA — e Legislação Social — Cursos de pós-graduação das Universidades da França (Sorbonne, Toulouse e Strasburg), da Espanha (Madrid e Santiago de Compostela), Inglaterra (The City of London College), Holanda (Academia de Direito Internacional de Haia) — Doutor em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo — Membro do Instituto dos Advogados de São Paulo — Membro da Sociedade Brasileira de Direito Aeronáutico e do Espaço — Membro do Conselho do Instituto Jurídico da Associação Comercial de São Paulo — Membro do Instituto Brasileiro de Direito Comercial Comparado e Biblioteca Tullio Ascarelli.

### **HELCIAS PELICANO**

Advogado em São Paulo

### **GERALDO BEZERRA DE MOURA**

Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo — Master of Laws pela Universidade de Yale, EUA — Professor Assistente do Departamento de Direito Internacional da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo.

### **JOSE ERNESTO DE LEMOS CHAGAS**

Consultor da Associação Comercial de São Paulo — Advogado em São Paulo.

### **LUCAS ENIO REZENDE**

Membro do Departamento Jurídico do Banco do Commercio e Indústria de São Paulo S/A — Advogado em São Paulo.

### **LUIZ GASTAO PAES DE BARROS LEAES**

Bacharel, Doutor e Livre-docente em Direito Comercial pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo — Membro do Instituto dos Advogados de São Paulo — Membro permanente do Conselho do Instituto Brasileiro de Siderurgia — Representante brasileiro no "Legal Committee" do "International Iron and Steel Institute", sediado em Bruxelas — Membro do Instituto Brasileiro de Direito Comercial Comparado e Biblioteca Tullio Ascarelli.

### **MAURO BRANDAO LOPES**

Professor Adjunto de Direito Comercial da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo — Membro do Instituto Brasileiro de Direito Comercial Comparado e Biblioteca Tullio Ascarelli.

### **NELSON ABRAO**

Professor Assistente-Doutor da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo e Contratado da Faculdade Paulista de Direito da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

**PAULO AFONSO DE SAMPAIO AMARAL**

Advogado do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) — Assessor Jurídico da Material Ferroviário S/A (MAFERSA).

**PAULO RESTIFFE NETO**

Juiz de Direito em São Paulo — Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais pela Faculdade de Direito da Universidade Mackenzie — Membro do Instituto Brasileiro de Direito Comercial Comparado e Biblioteca Túlio Ascarielli.

**PAULO SALVADOR FRONTINI**

Doutor em Direito Comercial pela Universidade de São Paulo — 5.º Curador Fiscal de Massas Falidas da Comarca de São Paulo — Membro da Consultoria Jurídica do Ministério da Justiça, em Comissão — Membro do Instituto Brasileiro de Direito Comercial Comparado e Biblioteca Túlio Ascarielli — Professor de Direito Comercial das Faculdades Metropolitanas Unidas e da Faculdade de Direito de Osasco.

**PHILOMENO J. DA COSTA**

Catedrático de Direito Comercial da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo — Regente da Cátedra de Técnica Jurídica do Desenvolvimento do Curso de Pós-Graduação da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo — Presidente do Instituto Brasileiro de Direito Comercial Comparado e Biblioteca Túlio Ascarielli — Catedrático de Direito Comercial da Faculdade de Direito da Universidade Mackenzie.

**RUBENS REQUIAO**

Professor Catedrático de Direito Comercial da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Paraná e da Faculdade de Economia e Administração da mesma Universidade — Consultor Jurídico da Federação do Comércio do Estado do Paraná.

**RUY BARBOSA NOGUEIRA**

Professor Catedrático de Direito Tributário da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo — Regente da Cátedra de Direito Tributário do Curso de Pós-Graduação da mesma Faculdade — Diretor do Instituto de Direito Econômico e Financeiro — Presidente da Mesa de Debates de Casos e Problemas Tributários desse Instituto — Membro da "Permanent Fiscal Law Committee Inter-American Bar Association", de Washington, da "International Fiscal Association" de Haia e do "Instituto Latinoamericano de Derecho Tributário".

## TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL — Acidente — Aplicabilidade, quanto à indenização, dos princípios proclamados pela Convenção de Varsóvia.

*A Convenção de Varsóvia, de 2.5.1931, promulgada pelo Decreto n. 20.704, de 1931, fixou valor certo para a indenização no caso de morte em acidente no transporte aéreo de pessoas, visando justamente a acabar com polêmicas e controvérsias em relação ao direito interno de cada uma das partes contratantes. Deu-se, por assim dizer, valor fixo à vida humana, para os fins de indenização, procurando-se através de norma do chamado Direito das Gentes — em face de sua predominância sobre o direito interno — fosse promovido o imediato resarcimento ideal da vida perdida.*

### ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de apelação cível n. 81.360, em que são apelantes: 1.º) Cia. Internacional de Seguros, 2.º) Massa Falida da Panair do Brasil S/A, 3.º) Instituto de Resseguros do Brasil (IRB), e apelados Dzhulieta Ashkotovna Agaronov e Valentim Viktorovich Agaronov: Acordam os Juízes da 2.ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado da Guanabara, por unanimidade de votos, incorporando neste o relatório retro, dar provimento, em parte, ao primeiro recurso para que as custas e honorários de advogado cominados na sentença apelada sejam calculados proporcionalmente ao valor da sua responsabilidade, bem assim para condenar a primeira autora ao pagamento das custas vencidas pela primeira apelante, na proporção que couber à primeira apelada, e honorários advocatícios de 5% sobre o valor da causa, negando provimento aos segundo e terceiro recursos interpostos, ficando mantida, quanto ao mais, a decisão recorrida, por seus jurídicos fundamentos, que integram a presente. Custas de lei.

O segundo recurso — da Massa Falida da Panair do Brasil S/A. Não merece qualquer censura a sentença recorrida no que concerne à responsabilidade da segunda apelante. A Convenção de Varsóvia de 2.5.1931, promulgada pelo Decreto n. 20.704, de 24.11.1931, fixou o valor

certo para a indenização no caso de morte em acidente no transporte aéreo de pessoas, visando justamente a acabar com polêmicas e controvérsias em relação ao direito interno de cada uma das partes contratantes, como ocorreu no momento da contestação. Deu-se, por assim dizer, valor fixo à vida humana, para os fins de indenização, procurando-se através de norma do chamado Direito das Gentes — em face de sua predominância sobre o direito interno — fosse promovido o imediato resarcimento ideal da vida perdida.

Não se cogita, na hipótese, de saber como está constituída a família na União Soviética, nem de que forma possa haver dependência entre seu chefe e aqueles que a integram. Não se cogita de saber se os seus integrantes estão na dependência direta do Estado. Cogita-se, apenas, do valor da vida humana, com o fim exclusivo de serem evitadas as investigações relativas ao direito interno de cada nação. É norma geral e absoluta, no seu campo de incidência (danos decorrentes do transporte de pessoas), de modo que foi absolutamente inócua a perícia realizada no curso da ação.

Laborou, portanto, com acerto o ilustre Dr. Juiz a quo ao decidir o feito, sendo correta a indenização fixada, inclusive quanto à taxa de câmbio a ser adotada, que é a da data da decretação da falência (art. 213 da Lei de Falências).

Nega-se, destarte, provimento ao segundo recurso.

Em face do exposto, deu-se provimento parcial ao primeiro recurso, para os fins acima especificados, e negou-se provimento aos segundo e terceiro recursos interpostos, mantendo, no mais, a decisão recorrida, por seus fundamentos.

Rio de Janeiro, 24 de abril de 1973 —  
Ivan Lopes Ribeiro, pres. — Antônio Pereira Pinto, relator — Manoel Antônio de Castro Cerqueira.

#### SENTENCA

Vistos etc.

Dzhulieta Ashotovna Agaronov e seu filho menor, Valentin Viktorovich Agaronov, devidamente representado por sua mãe, dizendo-se, respectivamente, filha legítima e filho adotivo de Ashot Movocsovitch Agaronov, ajuizaram, a 6.8.1964, a presente ação contra a Panair do Brasil S/A para haverem a indenização de 125.000 francos franceses à base de 65,5 miligramas de ouro ao título de 900 milésimos de metal fino, cada unidade, conversível, em números redondos, na moeda de cada país, pela morte de seu pai no acidente do avião prefixo PDT, da ré, ocorrido a 20.8.1962, no aeroporto internacional do Galeão, na forma do art. 22 da Convenção de Varsóvia, de 12.10.1929, ratificada pelo Brasil a 10.3.1931, depositada em Varsóvia a 2.5.1931 e promulgada pelo Decreto n. 20.704, de 24.11.1931, publicado no DOU de 24.11.1931, retificado a 11 do mesmo mês, para o que acostam os documentos de fls. constituídos de: procuração outorgada pelos autores, fls.; certidão de óbito, fls.; certidão de que são os únicos herdeiros do falecido, fls.; idem dos registros de nascimento; idem do registro do termo de adoção do segundo autor pelo falecido, fls.; idem do registro do divórcio do fa-

lecidio com Evgenya Anatolievna Shevelev, fls.

Em sua contestação, fls. defende-se, a ré alegando, em resumo que a obrigação do transportador de pagar a indenização de que trata o art. 22 da *Convenção de Varsóvia* está condicionada aos pressupostos de dependência econômica e necessidade do beneficiário, de um lado, e, de outro, das possibilidades do alimentante; que a necessidade cessa com a maioridade; que a indenização se limita às despesas de manutenção, educação e ligeiros gastos com os prazeres da infância, pouco onerosos nos países socialistas; que, quanto à possibilidade do alimentante, deve ser considerada a sua vida provável (65 a 70 anos), seus ganhos e a dedução de 1/3 referente às suas despesas pessoais; que, se o pagamento se fizer em moeda nacional, o câmbio há de ser o do dia do acidente; que a obrigação do transportador está limitada ao valor estipulado na *Convenção de Varsóvia*, que devem ser excluídas as verbas referentes às cominações processuais.

Falou a dnota Curadoria de Ausentes pelo autor menor, Valentin, adotando as razões do pedido inicial.

Réplica a fls. reportando-se à Lei sobre seguros aéreos, publicada no DOU de 16.5.1963, que estabeleceu um quantum de indenização correspondente a 150 salários mínimos do mais elevado do País, e juntando os documentos de fls.

O feito foi saneado a fls., dando-se as partes por legítimas processualmente e bem representadas.

Pelo despacho de fls., o processo foi remetido pelo Juízo originário, 18.<sup>a</sup> Vara Cível para o desta, em face da decretação da falência da ré.

A fls., a Cia. Internacional de Seguros, na qualidade de seguradora e atendendo ao chamamento, ingressou no feito na qualidade de litisconsorte passiva subscrevendo as razões da contestação,

sobre o que se pronunciaram os autores a fls.

Novo saneador irrecorrido a fls., confirmado o anterior, incluindo a litisconsorte na relação processual e determinando a realização da perícia. Nesta altura a ré já se encontrava representada pelo respectivo síndico, o Banco do Brasil S/A.

Laudos a fls., sobre os quais falaram a Cia. Internacional de Seguros, fls., e a Massa Falida, fls.

A fls. compareceu aos autos o Instituto de Resseguros do Brasil (IRB), como litisconsorte passivo necessário, na forma do art. 68 do Decreto-lei n. 73, de 1966, postulando pela improcedência da ação sob as alegações de insuficiência da documentação de habilitação dos autores à causa, e de ser indevida a indenização por inocorrência do prejuízo a ser resarcido. No caso de acolhimento do pedido, que seja ele limitado a Cr\$ 3.600 sem outras cominações inclusive a da correção monetária.

Replicam, os autores a fls., aduzindo, em resumo, que o Juízo é incompetente *materiae* em face do que dispõem o n. IV do art. 10 da Lei n. 5.010, de 1956 e do n. IX do art. 125 da Constituição Federal de 1967, segundo a nova redação dada pela Emenda n. 1, de 17.11.1969, que atribuem à *Justiça Federal competência exclusiva para as questões relativas à navegação aérea*; que a posição litisconsorcial do IRB é de mera fiscalização processual; que a Panair do Brasil S/A, primeira ré, já reconheceu sua culpa prática não obstante a *presunção de sua responsabilidade pela simples ocorrência do acidente aéreo*; que a indenização não é de caráter alimentar, porém de natureza reparatória, que tal reparação é prévia e abstratamente fixada pelo art. 22 da Convenção de Varsóvia em 125.000 francos franceses a serem convertidos em moeda nacional ao câmbio do dia da liquidação; que a seguradora responde como litisconsorte até o

limite por que se obrigou na apólice, ficando o saldo para ser levado à habilitação na falência.

Falando a fls., a Massa Falida ratificou os termos da contestação de fls., já confirmados pelo síndico anterior — o Banco do Brasil S/A — sustentando a competência da Justiça local sob o fundamento de que a ação versa apenas sobre o pagamento de indenização por culpa contratual, não chegando a abranger questão de direito aeronáutico, bem como, que a aludida indenização, se procedente a ação, não pode ser superior ao valor previsto na Convenção de Varsóvia, tendo em vista a limitação do pedido inicial; que o câmbio há de ser feito pela data do acidente ou, pelo menos, pela da decretação da falência, por imposição do art. 213 da respectiva lei, que, entretanto, para que haja indenização mister se faz a prova do dano a ser resarcido, o que não existe nos autos, eis que os únicos documentos trazidos pelos autores e que serviram de base à prova pericial, são constituídos de meras declarações dos próprios interessados.

A fls. insistem, os autores, sobre a questão da competência, com o apoio da falida, fls., e impugnação da Massa Falida e da Curadoria de Massas, fls. A questão, todavia, ficou para ser resolvida na sentença final, como preliminar.

Audiência na conformidade do termo de fls., tendo comparecido os autores, a Massa Falida, os dois litisconsortes e a douta Curadoria de Massas.

O julgamento foi convertido em diligência, abrindo-se vista à douta Curadoria de Ausentes, com relação ao autor menor, o que ensejou o pronunciamento de fls.

É o relatório em face do qual passo a decidir.

Trata-se de pretensão à indenização de 125.000 francos franceses, na forma prevista no art. 22 e seus parágrafos da Convenção de Varsóvia, exercida pelos

filhos, legítimo e adotivo, do falecido, vítima de acidente ocorrido com um aparelho da ré, ora Massa Falida Panair do Brasil S.A., pendente de preliminar de incompetência *ratione materiae* da Justiça local, levantada no curso do feito, pelos autores, em face do advento da Lei que instituiu a Justiça federal e da Emenda Constitucional n. 1, respectivamente n. IV do art. 10 e n. IV do art. 125, por versar sobre questão relativa à navegação aérea.

Em que pesem as razões apresentadas, rejeito a argüição de incompetência do Juízo, tendo em vista que o litígio é restrito à composição de danos sofridos em consequência do acidente cuja autoria e responsabilidade não foram impugnadas. Assim, embora a Convenção de Varsóvia não deixe de constituir fonte imediata da pretensão ajuizada, é de se convir que o objetivo da ação diz respeito diretamente à fixação da indenização e à obrigação de, pela mesma, responder a Massa Falida, o que, a meu ver, sofre a influência da vis atractiva do Juízo universal da falência, como acertadamente salientou a ilustre e douta Curadoria de Massas na audiência de instrução e julgamento.

Em tais circunstâncias, dou-me por competente, passando à matéria seguinte pertinente à denominada "preliminar de mérito" constituída pela *legitimatio ad causam* dos autores, implicitamente transferida para esta fase do processo.

O objetivo da indenização é a composição dos danos decorrentes do evento morte. Portanto, só tem qualidade para pleiteá-la quem, na realidade, os sofreu.

No caso em apreço, a primeira autora, Dzhulieta (Juliette de fls.) Ashotovna Agaronov, à época do evento, em 1962, com 39 anos de idade, segundo o documento de fls. (registro da adoção do segundo autor pelo finado) já havia constituído família independente, não mais se achando vinculada sob o aspecto econômico ao acidentado, eis que não há

qualquer prova em sentido contrário. Assim, o óbito de seu pai, não podendo acarretar dano em seu patrimônio, falece à aludida autora a qualidade para pleitear a indenização, o que a torna parte ilegitima *ad causam* para a propositura da presente ação.

O mesmo, todavia, não acontece com o segundo autor que, pela sua menoridade, obviamente, está vinculado à economia paterna.

Relativamente ao mérito, entendo que a razão se encontra com o autor remanescente, segundo as razões expostas na peça de fls.

Com efeito, o art. 22 da Convenção de Varsóvia, item 1º, dispõe que "no transporte de pessoas, limita-se a responsabilidade do transportador a importância de 125.000 francos, por passageiro", independentemente do vulto do dano concreto e do número de lesados.

Esta, aliás, é a mesma orientação do nosso Direito Aeronáutico, segundo se vê do magistério de Eurico Paulo Valle em sua obra *Comentários ao Novo Código Brasileiro do Ar*, ao versar sobre o art. 103, pág. 155. "A característica do nosso Direito Aeronáutico, seguindo a trilha da convenção de Varsóvia, que disciplina o transporte aéreo internacional (Decreto n. 20.704, de 24.11.1931), é a limitação da responsabilidade".

Demonstra, o autor, com a sua peculiar clareza, a predominância do dano abstrato limitado como critério informativo da composição dos danos decorrentes de acidentes aeronáuticos, em geral.

Tal política se justifica com muito maior razão ao transporte internacional, face às naturais e possíveis dificuldades na liquidação dos danos, do que este feito se mostra um eloquente exemplo.

Assim, entendo que o aludido art. 22 da Convenção de Varsóvia, adotando uma orientação de ordem prática, fixou, de maneira abstrata, a indenização de 125.000 francos franceses por acidentado excluindo o aferimento do dano concreto.

Quanto ao acidente, à condição de transportadora, a situação de passageiro e o evento morte, ficaram pacificamente reconhecidos no curso da lide, o que torna incontestável a obrigação de indenizar.

A conversão da moeda estrangeira para a nacional é que deve ser feita à data da declaração da falência da transportadora em face do que dispõe o art. 213 da Lei de Falências.

Finalmente, como reconhecem o Instituto de Resseguros do Brasil e a própria seguradora litisconsorte passiva, Cia. Internacional de Seguros, está, obrigada a cobrir a indenização até o limite a que se obrigou no contrato de seguro, na forma por que se apurar em execução.

Em face do exposto, julgo a primeira autora, Dzhulietta Ashotovna Agaranov, carecedora da ação, e procedente a ação do segundo autor, Valentin Viktorovitch Agaronov, para condenar, como condono, a transportadora ora ré, Panair do Brasil S/A a pagar-lhe 125.000 francos franceses.

ses considerada a unidade constituída de 65.5 miligramas de ouro ao título de 900/1000 de metal fino, convertidos em moeda nacional ao câmbio da data da declaração da falência, e a litisconsorte passiva Cia. Internacional de Seguros ao pagamento da importância correspondente ao montante por que se obrigou no contrato de seguro, que deverá ser impugnada na verba supra da condenação da transportadora, para efeito de dedução.

Custas e honorários de advogado na base de 20% sobre o total da condenação, rateados entre os vencidos, em proporção.

Em consequência, determino seja o saldo atribuído à primeira ré incluído no seu passivo quirografário, no processo de falência em curso neste Juízo.

P. R. I.

Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1971.

*Mauro Junqueira Bastos*

(Apelação Cível n. 81.360 — TJGB — Pub. RT 457/237.)

## C O M E N T Á R I O

### I — Danos decorrentes do transporte aéreo internacional

1. Passados os primórdios da fase esportiva, a aviação se desenvolveu rapidamente em tecnologia, segurança e rapidez após a vitoriosa travessia do Canal da Mancha por Louis Blériot, em 1909, culminando com a primeira linha aérea comercial entre Paris e Londres inaugurada no dia 8 de fevereiro de 1910. Eugène Pépin<sup>1</sup> observa que a aviação comercial daquele período não havia ainda conseguido um índice muito alto, tanto assim que as estatísticas da época demonstram que o

transporte aéreo internacional apenas atingia o máximo de 1% por volta de 1938.

Vale notar que a indústria aeronáutica tomou grande impulso durante a Segunda Guerra Mundial (1939/1945), e que as experiências adquiridas pelos aviadores durante o trajeto transoceânico no transporte de tropas e material bélico foi de grande utilidade para o aperfeiçoamento da técnica aviatória. Falava-se muito, ainda mesmo durante o desenrolar da guerra, do emprego pacífico dos transportes aéreos. A imprensa falada e escrita empregava todos os meios e recursos psicológicos para convencer a opinião pública (que ainda não estava acostumada ao novo gênero de locomoção) das imensas vantagens

1. Cfr. Eugène Pépin, *Géographie de la circulation aérienne*, Montréal, 1955; e, *Le Droit Aérien*, 47 Recueil (1747), pág. 497.

gens em termos de rapidez, segurança e conforto que poderia usufruir numa viagem de avião, o revolucionário meio de transporte. Além desse apelo publicitário, surgiu, como imperativo categórico, um comércio internacional mais dinâmico que necessitava cada vez mais de meios de transporte regular,<sup>2</sup> eficiente e seguro para o envio de suas mercadorias; e somente uma rede bem estabelecida de linhas aéreas internacionais *flying across national borders*, derrubando as fronteiras do ar por meio de acordos multilaterais entre os Estados, poderia fazer face às necessidades sempre crescentes do após-guerra.

2. Entretanto, a sorte da aviação comercial vai depender, na rotina diária, das soluções oferecidas aos problemas numerosos que se apresentam à empresa de navegação e transportes aéreos. Esses problemas podem ser englobados em dois tipos que se vinculam estreitamente: (a) Segurança; e (b) Rentabilidade.

Do ponto-de-vista empresarial há muitos aspectos que devem ser considerados para se ter uma noção exata do que seja segurança no transporte aéreo. Com efeito, a segurança é o objetivo primeiro entre os elementos que condicionam o desempenho da aeronave. Esse ponto tem sido objeto de grandes preocupações nas Conferências internacionais relativas à Navegação Aérea,<sup>3</sup> tanto no que diz respeito

2. A Convenção de Chicago estabelece regimes diferentes para os serviços de transportes aéreos regulares e não-regulares, sobretudo no que diz respeito à distribuição das cinco liberdades do ar.

3. Cfr. Nicolas Mateesco Matte, *Traité de Droit Aérien-Aéronautique*, Editions A. Pedone, Paris, 1964.

à segurança dos povos em termos de soberania nacional, como principalmente nas questões de infraestrutura aeronáutica, controle da circulação, e até mesmo do material e da construção do aparelho. Essa área de segurança pertence ao Estado; mas, o problema do "risco do ar" deve ser resolvido pelo explorador da aeronave. Isto significa dizer que os acidentes aeronáuticos são de responsabilidade objetiva do transportador, salvo culpa da própria vítima que contribuiu de alguma maneira para o desastre mesmo.<sup>4</sup> Em princípio, a segurança aviatória vai repousar em normas técnicas internacionais denominadas pela Convenção de Chicago e seus Anexos, em 1944, de "Normas Internacionais e Métodos Recomendados".

Hoje em dia a tecnologia aeronáutica apresenta um altíssimo nível de perfeição em todos os seus aspectos: aparelhagens em terra e ar, instrumentos de precisão, e sobre tudo, pessoal altamente qualificado e rigorosamente selecionado por suas qualificações forjadas na bigorna do treino, da disciplina e de um estilo de vida admirável que faria inveja e orgulho ao mais destemido lobo-do-mar. No desempenho de suas funções, o piloto de um desses maravilhosos aviões modernos mais parece com um engenheiro de cálculos num laboratório eletrônico: não transparece em suas atitudes milimetradas o alvoroço esportivo dos primeiros e heróicos aviadores em suas maravilhosas máquinas voadoras. Daí, o sentido de

4. Cfr. Frederick B. Lacey, "Recent Developments in the Warsaw Convention", in *Journal of Air Law and Commerce*, 1967, vol. 33, n. 3.

segurança da aeronáutica contemporânea onde a margem de erros é mínima, e a noção de risco do ar perfeitamente discutível.

De outro lado, porém, apesar de toda a segurança e alta *performance* das aeronaves modernas, os acidentes aéreos acontecem com relativa freqüência tendo por causa: (a) Os fatores humanos; (b) Os fatores técnicos; (c) Os fatores naturais. Qualquer que seja a tipologia dos fatores apontados como tendo sido a causa do desastre, um acidente aéreo constitui um fato jurídico de grandes consequências e repercussões, inclusive de ordem econômica para a companhia transportadora. Dá-se, então, um processo de círculo vicioso: a empresa não pode oferecer segurança por falta de rentabilidade provocada, por sua vez, pelas situações calamitosas de um desastre em que os danos decorrentes exigem indenizações de passageiros, de mercadorias, do próprio pessoal tripulante, do casco do avião sinistrado, e de terceiros na superfície.

3. Tomando por base a consideração desses fatos, os autores da Convenção de Varsóvia de 1929<sup>5</sup> se propuseram acomodar os interesses opostos do transportador aéreo e do usuário. De um lado, favorece as companhias de navegação e transportes aéreos por meio de um regime de responsabilidade limitada, a fim de facilitar a vida financeira da organização; e, de outro lado, estabelece como normas da responsabilidade objetiva: (a) A presunção *juris tantum* da culpa do transportador por qualquer dano resultante de acidente a bordo da

aeronave, ou no curso de quaisquer operações de embarque ou desembarque; (b) A parte lesada não terá que fazer prova da culpa do transportador; (c) Toda e qualquer cláusula tendente a exonerar de responsabilidade o transportador será nula e de nenhum efeito; (d) O transportador não estipulará um limite inferior ao que foi estabelecido pela Convenção.

Segundo Max Litvine,<sup>6</sup> a Convenção de Varsóvia teve a preocupação de, impondo esses limites, favorecer a navegação aérea e unificar certas regras conflitantes nas legislações nacionais; e tal objetivo foi alcançado mediante concessões, de um lado, em troca da presunção de responsabilidade estabelecida em favor dos viajantes e dos expedidores.

## II — O valor da indenização

4. A quantia estabelecida inicialmente pela Convenção de Varsóvia foi em francos-Poincaré com o teto de 125.000, nos termos do art. 22. Durante muitos anos predominou esse limite arbitrário que sempre foi considerado (mesmo em 1929) como uma quantia muito pequena. Mas, em virtude dos considerandos da própria Convenção que apontava a situação econômica europeia e norte-americana às voltas com a “Depressão” e a necessidade de recurso para sustentar a aviação nascente, deu-se o consenso geral das partes interessadas. E passou a vigorar o valor da indenização nessas bases.

5. Ultimamente, porém, o “Legal Committee of the International

5. Cfr. Paul Chauveau, *Droit Aérien*, Librairies Techniques, Paris, 1951, pág. 172.

6. Max Litvine, *Précis Élémentaire de Droit Aérien*, Bruxelles, 1953.

Civil Aviation Organization”<sup>7</sup> tem estudado propostas de modificação do acordo de Montreal assinado em 15 de maio de 1966 que estabelecia um regime bilateral entre a Organização Administrativa dos Estados Unidos da América e outras empresas de navegação aérea. A finalidade desses acordos particulares era de alterar o dispositivo da Convenção de Varsóvia ao arrepião das partes contratantes interessadas no contrato de transportes: passageiro e transportador.

Criticando o acordo de Montreal num trabalho apresentado às II Jornadas Latino-Americanas de Direito Aeronáutico, realizadas em São José dos Campos no mês de novembro de 1968, escreve J. C. Sampaio de Lacerda: “— Diante do acordo de 4 de maio de 1966, de Montreal, certamente que há necessidade urgente de ser revista a Convenção de Varsóvia, mesmo com as modificações pelo Protocolo de Haia, de 1955, a fim de que não fique a mesma inaplicável, sem qualquer sentido objetivo. De fato, se o acordo de Montreal foi fixado parcialmente para os contratos de transporte realizados tendo em vista um local situado nos Estados Unidos da América, quer como ponto de partida ou de destino, quer como de escala — acordo esse, como se sabe, imposto pela organização administrativa daquele país (CAB) — outros acordos de sentido idêntico ou semelhante ou que visem modificar o sistema da Convenção de

7. Vide: Geraldo Bezerra de Moura, *A competência da Organização da Aviação Civil Internacional em matéria de arbitragem internacional*, Editora Revista dos Tribunais, São Paulo, 1967. Neste livro o leitor poderá encontrar um estudo sobre as funções desse Comitê Jurídico e suas competências junto à OACI.

Varsóvia e do Protocolo de Haia, ou alterar qualquer de suas disposições, poderão também ser estabelecidas entre algumas empresas de navegação aérea... O que ali se fez constitui verdadeira aberração jurídica. Equiparar-se-ia, pois, a um acordo firmado entre empresas visando a desobediência de uma determinação legal.”

6. Como podemos ver, a crítica do Prof. Sampaio de Lacerda é razoável e justa, e suas apreciações nos levam a considerar dois aspectos implícitos na questão da responsabilidade do transportador aéreo: (a) O elemento jurídico; e, (b) O elemento político.

Por um lado, todos sabemos que a navegação aérea é regida por normas e *standards* de caráter internacional com prevalência sobre o direito interno de cada país. A própria Convenção de Varsóvia — que é a Charta Magna do transportador aéreo — define o seu objeto quando diz: “La présente Convention s'applique à tout *transport international* de personnes, bagages ou marchandises effectué par aéronef contre rémunération” (Art. 1). Assim, todo acordo que tenha por finalidade conseguir situações de privilégio ou preferências (por exemplo: nos preços das tarifas, nos direitos alfandegários, nas rotas aéreas, etc.) constitui *per si* um contra-senso jurídico no mundo dos transportes aéreos internacionais.

Por outro lado, existe no Comércio Internacional uma política aeronáutica a nível diplomático e que as companhias de transporte e de navegação particulares não podem e nem devem desconhecer, sob pena de desagradáveis consequências. A IATA — (International Air Transport Association), que é uma asso-

ciação privada de interesse internacional na exploração das linhas aéreas das organizações filiadas, deve suplantar e vencer as possíveis dificuldades através dos mecanismos próprios em colaboração com a OACI e outros organismos internacionais.

Nesta questão de responsabilidade do transportador vemos, em síntese, três posições conflitantes: (a) A limitação imposta pela Convenção de Varsóvia, de 1929, que estabelece a quantia de 125.000,00 Francos-Poincaré (equivalente a \$ 8,281); (b) A emenda do Protocolo de Haia, de 1955, aumentando aquela quantia de \$ 8,291 para \$ 16,582; (c) O Acordo Provisório de Montreal, de 1966, aprovando o *maximum* de \$ 75,000.

A conversão do franco-ouro Poincaré em moeda corrente de outros países constitui-se numa dificuldade operacional de difícil solução em face do sistema monetário mundial complexo por natureza e flutuante por definição. Daí por que, dentro de uma linha de opções variada, o Protocolo de Haia fixou que "as somas mencionadas em franco consideram-se como se referindo à unidade monetária consistente em 65 miligramas e meio de ouro com lei de 900 milésimos e poderão ser convertidos em moeda nacional em números redondos, devendo a conversão em moeda nacional distinta da moeda-ouro efetuar-se, havendo procedimento judicial, atendendo-se ao valor-ouro da dita moeda nacional na data da sentença". O nosso Código do Ar optou pelo sistema baseado no maior salário mínimo vigente no País. Assim, reza o art. 103: "No transporte de passageiros, salvo se for convencionada indenização mais alta, a responsabilidade do transportador por qualquer

dano resultante de morte ou lesão corporal de passageiro será limitada, por pessoa, a importância correspondente a 200 (duzentas) vezes o maior salário mínimo vigente no País".

Evidentemente, que o limite de indenização fixado pelo citado artigo diz respeito a passageiros que viajam em regime de transporte interno. Relativamente a passageiros em regime de transporte internacional dá-se o mecanismo de fixação dos limites equivalentes em franco-ouro nos termos da Convenção de Varsóvia, da qual o Brasil faz parte.

7. Vale lembrar que a modificação introduzida no texto da Convenção de Varsóvia tinha por objetivo alargar os limites da responsabilidade do transportador nos casos de dolo ou de culpa. Deste modo, foram suprimidos os §§ 1.<sup>º</sup> e 2.<sup>º</sup> do art. 25, sendo então substituídos pelo art. XIII, que prescreve: "Os limites de responsabilidade previstos no art. 22 não se aplicam se provado que o dano é resultado de ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos, com intenção de causar o dano, ou com temeridade e sabendo que provavelmente causaria dano; todavia, no caso de ação ou omissão dos prepostos, dever-se-á provar também que esses agiam no exercício de suas funções."

Ora, no caso *sub judice* tal hipótese não foi sequer aventada em prejuízo da transportadora. Com efeito, em sua sentença diz o Meritíssimo Juiz: "Assim, entendo que o aludido art. 22 da Convenção de Varsóvia, adotando uma orientação de ordem prática, fixou, de maneira abstrata, a indenização de 125.000 francos franceses por acidentado, excluindo o aferimento do

dano concreto. Quanto ao acidente, à condição de transportadora, a situação de passageiro e o evento da morte, ficaram *pacificamente reconhecidos* (grifo nosso) no curso da lide, o que torna inconteste a obrigação de indenizar... Em face do exposto, julgo procedente a ação do segundo autor para condenar, como condeno, a transportadora ora ré a pagar-lhe 125.000 francos franceses..."

Em consequência, a ação processual teve sua origem no princípio contido na máxima *res ipsa loquitur*, que não é um princípio de responsabilidade, mas uma regra de evidência<sup>8</sup> e como tal deve ser aplicada em favor do requerente. A aplicação desta máxima é de grande importância no mecanismo das provas judiciais. Normalmente o ônus da prova caberá ao requerente que deverá trazer à colação os elementos necessários para convencer o juiz de que o acusado tinha o dever legal da diligência, de que houve por parte do acusado um ato ilícito e de que o acidente foi provocado por causa de negligência, omissão ou dolo. Aqui, o próprio fato fala por si mesmo, e este fato não foi contestado expressamente. Não tem o menor indício de fundamento a

8. Cfr. Lord McNair, *The Law of the Air*, 3th. Ed., London, 1965: "It is not a principle of liability, but a rule of evidence", pág. 78.

possibilidade de ter havido intenção de provocar o acidente que causou danos lamentáveis aos passageiros e tripulação, acelerando, inclusive, o processo de falência da companhia transportadora.

8. A observação final que poderíamos fazer (resumindo todo o comentário) seria em torno da quantia da indenização. O pedido inicial refere-se claramente às disposições do art. 22 da Convenção de Varsóvia, promulgada pelo Decreto n. 20.704, de 24.11.1931. Acontece, entretanto, que na época do acidente da Panair do Brasil já estava em vigor a modificação aprovada pelo Protocolo de Haia, de que o Brasil fez parte em 1955. A emenda da Convenção de Varsóvia foi aprovada pelo Decreto Legislativo n. 31, de 12.12.1963 e promulgada pelo Decreto n. 56.463, de 15.6.1965.

E, nessas condições, o autor deveria ter iniciado seu pedido com o novo diploma legal que estabelecia o valor da indenização em 250.000 francos-ouro (ou seja, o equivalente em dólares a \$ 16,582), nos termos do art. XI da referida Emenda: "Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs."

Geraldo Bezerra de Moura

## **ÍNDICE REMISSIVO**

<b>Ação de depósito no novo Código de Processo Civil (A) — Artigo do Dr. Paulo Restiffe Neto .....</b>	141	
<b>Ação executiva — Cheque — Apresentação fora do prazo — Falta de provisão do emitente — Carência — Embargos recebidos (TACivSP) — Comentário do Dr. Lucas Énio Rezende .....</b>	102	— Responsabilidade da pessoa jurídica, não obstante, face ao terceiro de boa-fé — Sentença confirmada (TARS) — Comentário do Prof. Paulo Salvador Frontini .....
<b>Antonio Chaves — Nota bibliográfica de sua obra “Lições de Direito Civil”, pelo Prof. Philomeno J. da Costa .....</b>	159	96
<b>Apólice a crédito — Seguro aeronáutico — Acidente antes do pagamento (STF) — Comentário de jurisprudência do Dr. Ayrton Pimentel .....</b>	123	<b>Cancelamento de protesto de títulos .....</b> 151
<b>“Aportaciones al Derecho Comercial” — Nota bibliográfica, obra do Prof. Carlos Jorge Varangot, pelo Prof. Philomeno J. da Costa ..</b>	163	<b>Carlos Jorge Varangot — Nota bibliográfica de sua obra “Aportaciones al Derecho Comercial”, pelo Prof. Philomeno J. da Costa .....</b> 163
<b>Arrendamento mercantil — Artigo do Dr. José Ernesto de Lemos Chagas sobre: “Leasing” — Arrendamento mercantil .....</b>	145	<b>Cartórios de protestos — Certidões (São Paulo) .....</b> 153
<b>Aval — Cambial — Garantia prestada por diretor de sociedade comercial, contrariamente à permissão dos respectivos estatutos — Responsabilidade da pessoa jurídica, não obstante, face ao terceiro de boa-fé — Sentença confirmada (TARS) — Comentário do Prof. Paulo Salvador Frontini .....</b>	96	<b>Certidões dos cartórios de protestos (São Paulo) .....</b> 153
<b>Ayrton Pimentel (Dr.) — Comentário de jurisprudência sobre: Seguro aeronáutico — Apólice a crédito — Acidente antes do pagamento (STF) .....</b>	123	<b>Cheque — Apresentação após o prazo de 30 dias — Falta de provisão do emitente — Ação contra este — Procedência — Falta de prova de existência de fundos ao tempo da emissão — Apelação não provida (TACivSP) — Comentário do Dr. Lucas Énio Rezende .....</b>
<b>Banco — Horário de funcionamento — Competência do município para a sua fixação — Segurança negada (TJSP) — Comentário do Prof. Paulo Salvador Frontini .....</b>	89	100
<b>Cambial — Aval — Garantia prestada por diretor de sociedade comercial, contrariamente à permissão dos respectivos estatutos .....</b>	11	— Apresentação fora do prazo — Falta de provisão do emitente — Ação executiva contra este — Carência — Embargos recebidos (TACivSP) — Comentário do Dr. Lucas Énio Rezende .....
		102
<b>Código Comercial — Inteligência e aplicação do art. 205 — Compra e venda mercantil — Contrato — Rescisão — Necessidade de ser interpelado o devedor (TJSC) — Comentário do Dr. Paulo Afonso de Sampaio Amaral .....</b>	109	
<b>Código de Processo Civil — Artigo do Dr. Paulo Restiffe Neto sobre: “A ação de depósito no novo Código de Processo Civil” .....</b>	141	
<b>Coisa julgada em Direito Tributário (A) — Artigo de doutrina do Prof. Ruy Barbosa Nogueira .....</b>	11	
<b>Compra e venda mercantil — Contrato — Rescisão — Necessidade de ser interpelado o devedor — Inteligência e aplicação do art. 205 do CCom. (TJSC) — Comentário do Dr. Paulo Afonso de Sampaio Amaral .....</b>	109	

<b>Conceito de “Security” no direito norte-americano e o conceito análogo no direito brasileiro (O) — Artigo de doutrina do Prof. Luiz Gastão Paes de Barros Leões ..</b>	41	— Operações interestaduais — Inconstitucionalidade da Resolução n. 65/70, do Senado Federal (STF) 114
<b>Concordata — Compensação de dívida passiva do concordatário, vencida em virtude do deferimento da concordata, com dívida ativa vencida posteriormente (STF) — Comentário do Prof. Nelson Abrão</b>	94	<b>Horário de funcionamento bancário</b> — Competência do município para a sua fixação — Segurança negada (TJSP) — Comentário do Prof. Paulo Salvador Frontini .. 89
<b>Contrato — Compra e venda mercantil — Rescisão — Necessidade de ser interpelado o devedor — Inteligência do art. 205 do CCom. (TJSC) — Comentário do Dr. Paulo Afonso de Sampaio Amaral</b>	109	<b>ICM — Operações interestaduais — Inconstitucionalidade da Resolução n. 65/70, do Senado Federal (STF) — Comentário do Dr. Helcias Pelicano .....</b> 114
<b>Convenção de Varsóvia — Aplicabilidade de seus princípios, quanto à indenização — Transporte aéreo internacional (TJGB) — Comentário do Dr. Geraldo Bezerra de Moura .....</b>	128	<b>José Carlos de Magalhães (Prof.) — Artigo de doutrina sobre: Empresa multinacional: descrição analítica de um fenômeno contemporâneo .....</b> 61
<b>Crise do Direito Falimentar brasileiro (A) — Artigo de doutrina do Prof. Rubens Requião .....</b>	23	<b>José Ernesto de Lemos Chagas (Dr.) — Artigo sobre: “Leasing” — Arrendamento mercantil” .....</b> 145
<b>Devedor — Necessidade de ser interpelado — Compra e venda mercantil — Contrato — Rescisão — Inteligência e aplicação do art. 205 do CCom. (TJSC) — Comentário do Dr. Paulo Afonso de Sampaio Amaral .....</b>	109	<b>“Leasing” — Artigo de doutrina do Prof. Mauro Brandão Lopes sobre: “Natureza jurídica do “Leasing” .....</b> 35
<b>Direito Falimentar brasileiro — Artigo de doutrina do Prof. Rubens Requião sobre: “A crise do Direito Falimentar Brasileiro” ..</b>	23	<b>“Leasing” — Arrendamento mercantil — Artigo do Dr. José Ernesto de Lemos Chagas .....</b> 145
<b>Direito Tributário — Artigo de doutrina do Prof. Ruy Barbosa Nogueira sobre: “A coisa julgada em Direito Tributário” .....</b>	11	<b>Lei de Falências — Reforma — Artigo de doutrina do Prof. Rubens Requião sobre: “A crise do Direito Falimentar Brasileiro” ...</b> 23
<b>Empresa multinacional: descrição analítica de um fenômeno contemporâneo — Artigo de doutrina do Prof. José Carlos de Magalhães</b>	61	<b>Lições de direito civil — Nota bibliográfica à obra do Prof. Antonio Chaves, pelo Prof. Philomeno J. da Costa .....</b> 159
<b>Geraldo Bezerra de Moura (Dr.) — Comentário de jurisprudência sobre: Transporte aéreo internacional — Acidente — Aplicabilidade, quanto à indenização, dos princípios proclamados pela Convenção de Varsóvia (TJGB) .....</b>	128	<b>Lucas Enio Rezende (Dr.) — Comentário de jurisprudência sobre: Cheque — Apresentação após o prazo de 30 dias — Falta de provisão do emitente — Ação contra este — Procedência — Falta de prova de existência de fundos ao tempo da emissão — Apelação não provida (TACivSP) .....</b> 100
<b>Helcias Pelicano (Dr.) — Comentário de jurisprudência sobre: ICM</b>		— Idem sobre: Cheque — Apresentação fora do prazo — Falta de provisão do emitente — Ação executiva contra este — Carência — Embargos recebidos (TACivSP) .....
		<b>Mauro Brandão Lopes (Prof.) — Artigo de doutrina sobre: Natureza jurídica do “leasing” ....</b> 35

<b>Multinacional — Empresa — Descrição analítica de um fenômeno contemporâneo — Artigo de doutrina do Prof. José Carlos de Magalhães .....</b>	61	<b>Protesto de títulos — Cancelamento .....</b>	151
<b>Natureza jurídica do “leasing” — Artigo de doutrina do Prof. Mauro Brandão Lopes .....</b>	35	<b>Rescisão de contrato — Compra e venda mercantil — Necessidade de ser interpelado o devedor — Inteligência e aplicação do art. 205 do CCom. (TJSC) — Comentário do Dr. Paulo Afonso de Sampaio Amaral .....</b>	109
<b>Nélson Abrão (Prof.) — Comentário de jurisprudência sobre: Concordata — Compensação de dívida passiva do concordatário, vencida em virtude do deferimento da concordata, com dívida ativa vencida posteriormente (STF) .....</b>	94	<b>Rubens Requião (Prof.) — Artigo de doutrina sobre: A crise do Direito Falimentar brasileiro .....</b>	23
<b>Operações interestaduais — ICM — Inconstitucionalidade da Resolução n. 65/70 do Senado Federal (STF) — Comentário do Dr. Helcias Pelicano .....</b>	114	<b>Ruy Barbosa Nogueira (Prof.) — Artigo de doutrina sobre: A coisa julgada em direito tributário .....</b>	11
<b>Paulo Afonso de Sampaio Amaral (Dr.) — Comentário de jurisprudência sobre: Compra e venda mercantil — Contrato — Rescisão — Necessidade de ser interpelado o devedor — Inteligência e aplicação do art. 205 do CCom. (TJSC) .....</b>	109	<b>“Security” — Artigo de doutrina do Prof. Luiz Gastão Paes de Barros Leões sobre: “O conceito de “security” no direito norte-americano e o conceito análogo no direito brasileiro” .....</b>	41
<b>Paulo Restiffe Neto (Dr.) — Artigo sobre: “A ação de depósito no novo Código de Processo Civil” .</b>	141	<b>Seguro aeronáutico — Apólice a crédito — Acidente antes do pagamento do prêmio (STF) — Comentário do Dr. Ayrtón Pimentel .....</b>	123
<b>Paulo Salvador Frontini (Prof.) — Comentário de jurisprudência sobre: Banco — Horário de funcionamento — Competência do município para a sua fixação — Segurança negada (TJSP) .....</b>	89	<b>Senado Federal — Inconstitucionalidade de sua Resolução n. 65/70 — ICM — Operações interestaduais (STF) — Comentário do Dr. Helcias Pelicano .....</b>	114
<b>— Idem sobre: Cambial — Aval — Garantia prestada por diretor de sociedade comercial, contrariamente à permissão dos respectivos estatutos — Responsabilidade da pessoa jurídica, não obstante, face ao terceiro de boa-fé — Sentença confirmada (TARS) — Comentário do Prof. Paulo Salvador Frontini .....</b>	96	<b>Sociedade comercial — Cambial — Aval — Garantia prestada por diretor, contrariamente à permissão dos respectivos estatutos — Responsabilidade da pessoa jurídica, não obstante, face ao terceiro de boa-fé — Sentença confirmada (TARS) — Comentário do Prof. Paulo Salvador Frontini .....</b>	96
<b>Philomeno J. da Costa (Prof.) — Nota bibliográfica à obra “Aportaciones al Derecho Comercial”, de autoria do Prof. Carlos Jorge Varangot .....</b>	163	<b>Sociedade comercial — Gerência — Representação — Deliberação de Junta Comercial do Estado de São Paulo .....</b>	155
<b>— Idem à obra “Lições de Direito Civil”, de autoria do Prof. Antônio Chaves .....</b>	159	<b>Sociedade multinacional — Artigo de doutrina do Prof. José Carlos de Magalhães .....</b>	61
		<b>Transporte aéreo internacional — Acidente — Aplicabilidade, quanto à indenização, dos princípios proclamados pela Convenção de Varsóvia (TJGB) — Comentário do Dr. Geraldo Bezerra de Moura .....</b>	128

# **EXECUÇÃO FISCAL**

**JOSÉ AFONSO DA SILVA**

A antiga ação “executiva fiscal” — misto de processo de cognição e de execução, do regime do Decreto n. 960, de 1938 — cedeu lugar à execução do Código de 1973, aí inserida como execução de título extrajudicial (art. 585, VI) e como espécie de execução por quantia certa.

As peculiaridades desta nova sistemática demandam estudo acurado. Com esse objetivo, o Autor apresenta este trabalho estruturado em quatro partes:

- \* Doutrina de execução fiscal;
- \* Seu processo;
- \* Embargos e recursos; e,
- \* Suspensão e extinção do processo de execução

**234 págs. — brochura — 1975**

**EDITORAR**   
**REVISTA DOS TRIBUNAIS**

Rua Conde do Pinhal, 78  
01501 — São Paulo, SP

# **FUNDAMENTOS DO DIREITO FINANCEIRO**

**GERALDO DE CAMARGO VIDIGAL**

- \* Introdução ao estudo do Direito Financeiro
- \* Seu objeto e método e seus princípios informativos
- \* A programação financeira através do orçamento
- \* Notas bibliográficas e bibliografia no fim da obra

Obra de relevante interesse para os estudiosos da matéria, escrita à luz dos mais atualizados conhecimentos desse ramo da ciência jurídica.

Com esta obra, o Autor conquistou a livre-docência de Direito Financeiro da Faculdade de Direito da USP.

**295 págs. — brochura — 1973**

**EDITORARFT  
REVISTA DOS TRIBUNAIS**

Rua Conde do Pinhal, 78  
01501 — São Paulo, SP

# LIVRAMENTOS DO DIREITO INTERNACIONAL

## GERALDO DE CAMARGO ADICIONAL

Impressão ao sinal do Direito Internacional \*  
São objecto a também a sua publicação inter- \*  
nacional \*  
A tradução é feita das obras de direito \*  
internacional \*  
que interessam ao direito internacional \*  
que interessam à lei das nações e da <sup>política</sup> \*  
internacional das nações internacionais.  
Com este objectivo o Autor considera a civil-ecocéntrica  
que o Direito Internacional das Nações é o Direito das Nações.

200 págs. — preços — 1975

REVISTA DOS TRIBUNAIS  
Editora da FAPESP

Rev. Cívica do Brasil Ltda.

Editor — São Paulo Ltda.



Compôsto e impresso em 1975, nas oficinas da  
EMPRESA GRÁFICA DA "REVISTA DOS TRIBUNAIS" S. A.  
R. Conde de Sarzedas, 38, fone 33-4181, São Paulo, S.P., Brasil

