

PETIÇÃO (MOD) CIVIL E PROC CIVIL

EMBARGOS DE RETENÇÃO P/BENFEITORIAS

Recurso

RE 78.012-

Tribunal

STF

CLÁUSULA LIMITATIVA — QUANDO SE LEGITIMA

RESUMO

- "..... A questão não é tão nova. É controvérsia do início do século, para alguns. Para outros, remonta à metade do século XIX. ALIOMAR BALEEIRO, em voto acerca do tema, vai mais longe. Diz que: `Nos tempos da navegação a vela, quando o perigo do act of god, do pirata, corsário, ou mesmo da barataria do capitão e tripulantes etc. eram a regra constante, compreendia-se a cláusula excludente da responsabilidade ou a legislação que a fazia presumir' (RE 78.012-SP, RTJ 72/203). O certo é que, no Direito Romano, já se encontravam regras acerca da exoneração da responsabilidade nos contratos, como se vê nos seguintes trechos do Digesto: Ulpianus: Digesto: L. 17, 23 De diversis regulis iuris. `Contractus quidam dolum malum duntaxat recipiunt quidam et dolum et culpam...; nam hoc servabitur quod initio convenit (legem enim contractus dedit). Excepto eo, quod Celsu putat non valere, si convenerit ne dolus praestetur: hoc enim bonae fidei iudicium contrarium est; et ita utimur.' Ulpianus: Digesto I, 1, 17, 3 de deposito. `Si convenit, ut in deposito et culpa lata praestetur, rata est conventio: contractus enim legem ex conventionem accipiunt. Illud probabis, dolum non esse praestandum si convenerit; nam haec conventio contra bonam fidem contra que bonos mores est et ideo non sequenda est.' Paulo: Digesto I, 1, 17, 6 commodato. `In commodata haec pacta, ne dolus praestetur, rata non est.' Portanto, como, aliás, observa JOSÉ DE AGUIAR DIAS, em seus conhecidos escritos (Cláusula de Não-Indenizar, 4ª ed., Rio, Forense, 1980), no Direito Romano, era lícita a cláusula de irresponsabilidade, não só nos contratos, como no campo da culpa extracontratual. A controvérsia, todavia, somente ganhou mais relevância com o desenvolvimento industrial, dos transportes e, ainda, com as formas de contratação que vieram a ser conhecidas como contratos de adesão. Daí por que coube aos juristas franceses das primeiras décadas deste século a primazia dos estudos a respeito do problema. SAMPAIO DE LACERDA em seu divulgado Curso de Direito Privado da Navegação - Direito Marítimo (v. 1, Rio, Livraria Freitas Bastos, 1969) faz uma ampla dissertação acerca das teorias lançadas, em sua maior parte, pelos autores franceses, a saber: `157 - Cláusulas de não responsabilidade. Pode ainda o fretador eximir-se da responsabilidade mediante a inclusão no contrato de cláusulas especiais. Essas cláusulas foram primeiramente adotadas pelos armadores ingleses e procuravam atender à situação da legislação de seu país, que custou a aceitar, como vimos, o princípio da limitação da responsabilidade marítima. Depois, o uso estendeu-se aos demais países, em virtude do desenvolvimento do comércio, da transformação dos meios de transporte, e da celeridade na marcha dos navios. De início os autores mostraram-se hostis a elas, considerando-as imorais e ilícitas por contrariarem o princípio absoluto em direito de que ninguém pode estipular a não-responsabilidade pelos seus atos (Vali Emerigon, Pothier), ou, então, julgaram-nas nulas e sem efeito (Pardessus, Desjardins e Cresp). Mais tarde, em França, Reynal (1869) teve oportunidade, em caso que defendeu perante os tribunais, de sustentar a validade completa das cláusulas de irresponsabilidade, obtendo franco apoio na doutrina por parte de alguns autores: Tambour, de Courcy, Labbé, Lyon Cae e Renault, Sainc-Telecte, Ripert, defendendo as cláusulas no transporte por mar e salientando a diferença deste do transporte terrestre, declara que neste último se proíbe a inserção de cláusulas para evitar a surpresa de consentimentos, pois que são contratos de adesão, sem discussão entre as partes, não sucedendo o mesmo no transporte marítimo, em que os carregadores, quase sempre comerciantes conhecedores a fundo das condições de transporte, aceitam, com pleno conhecimento de causa, a

irresponsabilidade do transportador, procurando, com isso, preço de transporte reduzido. Em trinta anos, acentua RIPERT, as taxas de frete baixaram tão consideravelmente que os armadores não puderam resistir a isso sem restrições à extensão de suas obrigações. E os carregadores consentem porque estão, a seu turno, garantidos com o seguro. A melhor prova de liberdade contratual está na oferta feita por certos armadores de duas espécies de conhecimentos: um sem cláusulas e outro com cláusulas, mas com frete menor. A experiência demonstrou que os primeiros só três vezes fo

EMENTA

Cabível é a limitação da responsabilidade, se o embarcador apenas pagou o frete normal relativo à importância declarada no conhecimento de transporte quando lhe era possível indicar valor maior, com pagamento de maior frete. Não há que confundir tal cláusula com a de "não indenizar" que a jurisprudência tem admitido como vedado pelo art. 1º do Decreto nº 19.473/30. (Ementa trecho do acórdão)

NOTA DA REDAÇÃO

RTJ