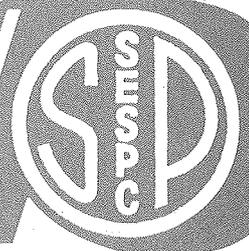


# BOLETIM INFORMATIVO

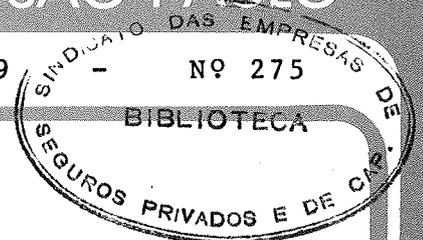


## SINDICATO DAS EMPRESAS DE SEGUROS PRIVADOS E DE CAPITALIZAÇÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO

ANO XII

São Paulo, 16 de outubro de 1979

Nº 275

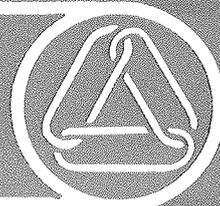


- \* Pelo transcurso, neste mês, do Dia Continental do Corretor de Seguros e do Dia do Securitário, respectivamente, dias 12 e 15, a Diretoria do Sindicato divulgou pela imprensa especial saudação aos integrantes das categorias profissionais, bem como enviou mensagens congratulando-se com os dirigentes das entidades representativas dos corretores de seguros e dos securitários pelas significativas datas.
- \* Às empresas sob a jurisdição deste Sindicato foram transmitidas instruções, através de Circular, sobre as eleições a serem realizadas nesta entidade para composição da Diretoria, Conselho Fiscal e Delegados Representantes. De acordo com a legislação vigente, e dispositivos estatutários, as eleições foram marcada para o dia 28 de janeiro de 1980.
- \* O tema "NOVOS PRODUTOS", pela sua importância, será o ponto alto da XVII Conferência Hemisférica de Seguros, que se realizará no período de 4 a 8 de novembro próximo, no Centro de Convenções do Hotel Nacional, no Rio de Janeiro. A conferência vai reunir autoridades ligadas à atividade seguradora, empresários, corretores, técnicos do país e do exterior.
- \* Ressaltando que a medida será fator primordial para o desenvolvimento da Sociedade Brasileira de Estudos de Resseguro Internacional, o seu Diretor Eduardo Burlamaqui de Mello agradeceu à Diretoria do Sindicato a reserva, em caráter permanente, de uma seção no Boletim Informativo do Sindicato destinada àquela instituição.

NOTICIÁRIO	-	Informações Gerais	-	1
SISTEMA SINDICAL DE SEGUROS	-	Resoluções da Diretoria da Federação Nacional	-	2
	-	Circular Fenaseg-55/79, de 25.09.79	-	3
CONGRESSOS E CONFERÊNCIAS	-	XVII Conferência Hemisférica de Seguros	-	4 a 6
ENSINO DO SEGURO	-	Fundação Escola Nacional de Seguros-FUNENSEG Programa de 1980	-	7 a 9
SISTEMA NACIONAL DE SEGUROS	-	Resolução CNSP nº 14/79, de 27.09.79	-	10 a 12
	-	Circulares I R B nºs. DO-22/79, de 18.09.79	-	13
	-	PRESI-51/79, de 18.09.79	-	14 e 15
	-	PRESI-53/79, de 21.09.79	-	16
	-	Comunicados I R B nºs. DETNA-05/79, de 24.09.79	-	17
	-	DETNA-06/79, de 24.09.79	-	18
DEPARTAMENTO JURÍDICO	-	Imposto de Renda sobre o 13º Salário	-	19
PUBLICAÇÕES LEGAIS	-	Diário Oficial da União-Sociedades Seguradoras e de Capitalização	-	20 a 23
IMPrensa	-	Recortes de Jornais contendo matéria sobre seguros	-	24 a 34
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE SEGUROS	-	Resoluções - Comissão de Seguros Incêndio	-	1 a 5
	-	Comissão de Seguros Transportes	-	6



- \* O Instituto de Resseguros do Brasil resolveu adiar, de 01.08.79 para 01.12.79, o início de vigência da Circular PRESI-044/79 - INCEN - 011/79, de 25.07.79 (página 16).
  
- \* O Ministro da Fazenda, na qualidade de Presidente do Conselho Monetário Nacional, pela Portaria nº. 770, de 27.09.79, designou o representante e respectivo suplente das Companhias de Seguros Privados e Capitalização na Comissão Consultiva do Mercado de Capitais (Diário Oficial da União de 01.10.79).
  
- \* A não incidência do imposto de renda na fonte prevista no artigo 2º do Decreto-Lei nº. 1695, de 18 de setembro de 1979 (ver Boletim Informativo nº. 274), compreende o abono instituído, pela Lei nº. 4281, de 08.11.1963, aos segurados da Previdência Social e seus dependentes. Esse esclarecimento consta do Ato Declaratório Normativo CST nº. 24, de 01.10.79, do Coordenador do Sistema de Tributação, da Secretaria da Receita Federal, publicado no Diário Oficial da União de 03.10.79.
  
- \* O Ministro da Fazenda fixou, para o mês de outubro de 1979, em 4,02% (quatro vírgula zero dois por cento) o acréscimo referente à correção monetária mensal aplicável às Obrigações do Tesouro Nacional - Tipo Reajustável. Nestas condições, o valor de cada Obrigação Reajustável do Tesouro Nacional será de Cr\$ 428,80 (quatrocentos e vinte e oito cruzeiros e oitenta centavos). A Portaria Ministerial estabelecendo o reajuste foi publicada no Diário Oficial da União de 01.10.79 - Seção I - Parte I.
  
- \* As empresas do País estão desobrigadas de apresentar às Delegacias Regionais do Trabalho a relação prevista no artigo 360 do CLT, também conhecida como questionário da Lei dos Dois Terços. Nesse sentido o Ministro do Trabalho assinou a Portaria nº. 3.558, de 03.10.79, publicada no Diário Oficial da União de 08.10.79 - Seção I - Parte I - página 14750.



FEDERAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE  
SEGUROS PRIVADOS E DE CAPITALIZAÇÃO

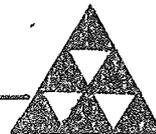
D I R E T O R I A

ATA Nº ( 144 ) - 17/79

Resoluções de 25.09.79:

- 01) Designar os Srs. Julio Esteves Gonzalez e Dirceu Lemos de Andrade para representarem a FENASEG no Grupo de Trabalho criado pelo IRB para elaborar anteprojeto de Tarifa Marítima de Cabotagem. (790616)
- 02) Solicitar à Comissão Especial de Resseguros do Exterior que designe um técnico para visitar o Paraguai, a fim de estudar as possibilidades de intercâmbio de negócios com o Grupo Cossegurador Paraguaio, criado pela Associação Paraguaia de Companhias de Seguros. (790602)
- 03) Solicitar à Comissão Especial de Resseguro do Exterior que realize estudos no sentido de que as companhias autorizadas a operar no exterior possam, facultativamente, constituir reserva de sinistros ocorridos mas não avisados (IBNR), de acordo com os critérios de "underwriting" de cada empresa, e tendo em vista o fato de o IRB já adotar tal procedimento. (790644)
- 04) Expedir circular, transmitindo aos Sindicatos e ao mercado segurador em geral, o convite do Comitê Organizador do II Congresso de Seguros do Terceiro Mundo, a realizar-se em Buenos Aires, no período de 22 a 27 de março de 1980. (770721)
- 05) Oficiar ao Presidente do IRB, com cópia ao Sr. Superintendente da SUSEP, solicitando:
  - a) que os navios empregados na navegação de cabotagem fiquem excluídos da Resolução CNSP-14/79;
  - b) que seja constituída comissão mista de representantes do IRB, da SUSEP e da Federação para elaborarem projeto de apólices destinadas a embarcações que ainda não dispõem de cobertura satisfatória;
  - c) solicitar prorrogação do início de vigência da Resolução CNSP-09/79. (790498)
- 06) Designar o Sr. Osvaldo T. Ohnuma para a Comissão Técnica de Seguros Transportes e conceder exoneração ao Sr. Tadashi Yamaguchi. (771104)
- 07) Designar para compor a representação da FENASEG na Comissão Especial de Tarifação de Operações Diversas, do IRB, os Srs. Cesar Jorge Saad, Walter Gomes de Oliveira e José Antonio Varanda, como efetivos, e Alfredo Dias da Cruz, Ary Pinto Portugal e Paulo do Nascimento Medeiros, como suplentes. (771311)
- 08) Designar o Sr. Evaldo Pessoa Batista para representar a FENASEG na Comissão constituída pela SUSEP para manter atualizado o Plano de Contas. (750302)
- 09) Conceder subvenção à Federação Nacional dos Securitários para o Campeonato Nacional de Futebol de Salão, a realizar-se, este ano, na cidade de Salvador. (790643)
- 10) Responder ao Presidente do IRB, informando que a FENASEG concorda com que a aplicação da Circular PRESI-119/78 seja facultativa. (780242)

FEDERAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE  
SEGUROS PRIVADOS E DE CAPITALIZAÇÃO  
C.G.C.(M.F.) 33.623.893/0001-80



RUA SENADOR DANTAS, 74 - 13.º PAVIMENTO  
CEP. 20.031 - TELEFONES: 242.6386 - 252-7247  
CABLE "FENASEG" - RIO DE JANEIRO

CIRCULAR  
FENASEG-55/79.

Rio de Janeiro, 25 de setembro de 1979.

DESAPARECIMENTO DE ÓLEO DE BABAÇU E ALGODÃO TRANS-  
PORTADOS DO NORTE/NORDESTE PARA O SUDESTE.- RAMO  
TRANSPORTE.-

O Boletim Informativo nº 511 de 11 de junho p.  
p., reproduz, na página 6, Seção IMPRENSA, artigo publicado no Jornal Estado do  
Maranhão sobre o desaparecimento de óleo de babaçu a granel, do Norte/Nordeste  
do Brasil para a Região Sudeste, por via rodoviária.

Algumas associadas tomaram a iniciativa de pro-  
ceder a averiguações, e os resultados, iniciais conduzem à perspectiva de, em  
alguns casos, ter havido fraude.

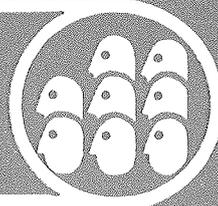
Diante do fato, vimos solicitar a todas as Segu-  
radoras que a partir de Janeiro/78, tenham recebido reclamações por sinistros  
com óleo de babaçu e algodão, procedente do Norte/Nordeste, enviem a esta Federa-  
ção as principais peças dos respectivos dossiês de sinistros, sendo a certidão  
de ocorrência policial documento imprescindível.

O atendimento a esta solicitação deve ser feito  
com a máxima brevidade, e possibilitará a que seja feito um estudo abrangente, so-  
bre todas as ocorrências.

Carlos Frederico Lopes da Motta.  
Presidente

790620

AM/



xvii  
conferência  
hemisférica  
de seguros



FEDERAÇÃO INTERAMERICANA  
DE EMPRESAS DE SEGUROS



AIPRESS VAI PARTICIPAR  
DA XVII CONFERÊNCIA  
HEMISFÉRICA DE SEGUROS

"Por uma melhor informação para o homem de seguro" -este é o "slogan" da Associação Ibero-Americana de Imprensa de Seguros, entidade recém-fundada em Madrid e que vai participar da XVII Conferência Hemisférica de Seguros, a realizar-se no Rio de Janeiro, de 4 a 8 de novembro vindouro. A AIPRESS promoverá uma reunião dia 7, paralela aos trabalhos a serem abordados pelo evento, a fim de expor a contribuição que a imprensa especializada pode oferecer à instituição seguradora no âmbito da "Imagem Pública do Seguro", "Educação para o Seguro" e "Novos Produtos", temas básicos da Conferência.

Segundo trabalho elaborado pela AIPRESS, um dos objetivos da imprensa de seguros "é transmitir entre os membros do setor as notícias de uns e outros, superando, inclusive, as barreiras geográficas, criando uma boa imagem do seguro, visto que, sendo o seguro algo intangível, sua boa imagem depende do grau de preparação e informação dos técnicos e empresários".

### IMAGEM E EDUCAÇÃO

O circuito da comunicação entre as empresas que formam o setor de seguros -diz a AIPRESS- está constituído de duas formas de comunicação: direta e indireta.

A forma indireta é aquela que transmite ao setor de seguros informações do seu público (sondagem de opinião) e que permite também à empresa transmitir informações a esse mesmo público, através da imprensa, do rádio e da televisão.

A forma direta compreende a recepção e, sobretudo, a transmissão de informações. Na forma direta, o número de fatores intermediários de comunicação é muito reduzido, e estes fatores dependem, quase absolutamente, da própria empresa.

.../.

As entidades seguradoras, sendo prestadoras de serviços, dependem, para atingir um bom êxito, do tratamento que dão aos seus clientes, do fator humano e da qualidade de seus técnicos e empresários.

A imprensa de seguros, ao ser informativa, formativa e também crítica, exerce uma grande influência sobre aqueles que tratam com o público e, por sua vez, cria uma imagem de técnicos e empresários, formando-os, dando notícias e normas, e sendo também uma voz crítica das ações mal delineadas.

As empresas seguradoras encontram-se em plena evolução e, em certo modo, devem assemelhar-se a uma "Universidade". As técnicas mudam tão rapidamente que o trabalho tem que ser compartilhado com os estudos. Não somente ao novo pessoal se deve proporcionar educação como também ao conjunto da empresa se deve possibilitar adaptação às características específicas, pois um dos melhores investimentos é preparar os que se encontram em plena atividade com missões concretas, elevando-os a outros postos que, todavia, não existem na organização.

Não é possível, porém, criar no setor um novo espírito de mudanças enquanto nas presidências e nas diretorias das empresas não existir esse mesmo critério. É, principalmente, diante desta elite profissional -que tem mais acesso direto a todo tipo de publicação- que devem ser exercidas as maiores ações de mentalização.

A imprensa de seguros, em síntese, expõe a história do setor e o seu desenvolvimento, tornando conhecida toda a multiplicidade de seus aspectos, o que constitui um importante apoio a qualquer programa de formação ou educação.

Para a AIPRESS, estas são as observações e diretrizes que devem ser perseguidas pela imprensa especializada, no que diz respeito a dois temas básicos da Conferência: "Imagem Pública do Seguro" e "Educação Para o Seguro".

#### NOVOS PRODUTOS

No setor de seguros -aduz a AIPRESS-, a inovação desempenha um papel fundamental na continuação do desenvolvimento. A medida em que se eleva o custo de vida, muitas modalidades de cobertura atingem prêmios que os

põem fora do alcance do consumidor médio. Os seguradores estão sujeitos a uma maior aptidão, ao adotarem, seus colegas, novas técnicas de gestão, com a consequente economia de custos e, igualmente, têm que suportar a concorrência de outras entidades captadoras de poupança ou, ainda, o próprio Estado.

A imprensa de seguro -continua a AIPRESS- é um bom aliado dos seguradores no campo dos novos produtos. Primeiro, porque cria a preocupação a respeito da necessidade de novos ramos. Em segundo lugar, porque, através de seus colegas de outros países, obtêm trabalhos que, uma vez traduzidos, são publicados, proporcionando-lhes a documentação necessária.

No que diz respeito a resistências à mudança, o papel da imprensa de seguros é importante, visto que os dirigentes e técnicos absorvem facilmente o que lêem em fontes dignas de crédito. Eles, sendo independentes, fomentam a colaboração nos diversos escalões da empresa, no desenvolvimento da investigação e lançamento de novos produtos.

#### O B J E T I V O S

A Associação Ibero-Americana de Imprensa de Seguros vai dispor de um "stand" no Centro de Convenções do Hotel Nacional, no qual serão exibidas as mais variadas publicações sobre seguro, de âmbito nacional e internacional.

Dentre os objetivos da AIPRESS, destacam-se:

- 1) estabelecer todo tipo de relações entre seus membros e instituições que tenham interesses relacionados com a imprensa de seguros;
- 2) elevar o nível da instituição seguradora, através de suas publicações;
- 3) aperfeiçoar o desenvolvimento profissional de seus membros, em colaboração direta com as diversas entidades e instituições, mediante palestras científicas, seminários, cursos, congressos, etc.
- 4) apoiar a criação e o desenvolvimento de publicações de seguros nos países ibero-americanos onde elas não existam;
- 5) autorizar a reprodução de artigos e notícias sobre seguros entre as publicações associadas.

\* \* \*



## FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS



CENTRO DE ENSINO

PROGRAMA BÁSICO DE TRABALHO

EXERCÍCIO DE 1980

I - A EXECUTAR:

NOME DO CURSO	ESTADO	CARGA HORÁRIA	PREVISÃO INÍCIO	DURAÇÃO CURSO (meses)
1. VI Curso Técnico de Seguros p/Formação de Assistentes de Seguros - (CAS) - 3º e 4º Períodos	RJ	450	JANº	08
2. VII Curso Técnico de Seguros p/Formação de Assistentes de Seguros - (CAS) - 1º e 2º Períodos	RJ	600	MAR	10
3. Curso para Habilitação de Corretores de Seguros	RJ	200	MAR	04
4. Curso Básico de Seguros - Ramo Transportes	RJ	100	MAIO	03
5. Curso Básico de Seguros-Ramo Automóveis e Responsabilidade Civil	RJ	100	JUNº	03
6. Curso Básico de Seguros -Ramos Vida Individual, Vida em Grupo e Acidentes Pessoais	RJ	100	JULº	03
7. Curso Preparatório de Comissário de Avarias	RJ	100	SETº	03
8. Curso de Inspeção de Riscos- Ramo Incêndio	RJ	110	SETº	03
9. Curso para Habilitação de Corretores de Seguros	SP*	200	MAR	04
10. Curso Básico de Seguros-Ramo Incêndio	SP*	100	ABRIL	03
11. Curso de Inspeção de Riscos-Ramo Incêndio	SP*	110	JUNº	03
12. Curso Preparatório de Comissário de Avarias	SP*	100	JULº	03
13. Curso Básico de Seguros-Ramos Vida Individual, Vida em Grupo e Acidentes Pessoais	SP*	100	AGOº	03
14. Curso Básico de Seguros - Ramo Transportes	SP*	100	SETº	03
15. Curso Técnico de Seguros p/Formação de Assistentes de Seguros	MG	500	MAR	10
16. Curso de Regulação e Liquidação de Sinistros-Ramos Incêndio e Lucros Cessantes	MG	130	ABRIL	03
17. Curso Preparatório de Comissário de Avarias	MG	100	MAIO	03

\* SÃO PAULO - Cursos 9 a 14 - Em convênio com a SOCIEDADE BRASILEIRA DE CIÊNCIAS DO SEGURO.  
BI-275

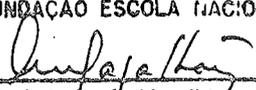
**FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS**

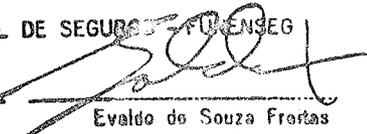

NOME DO CURSO	ESTADO	CARGA HORÁRIA	PREVISÃO INÍCIO	DURAÇÃO CURSO (meses)
18. Curso de Inspeção de Riscos Engenharia	MG	100	JUNº	02
19. Curso para Habilitação de Corretores de Seguros	MG	200	AGOº	04
20. Curso para Habilitação de Corretores de Seguros	RS	200	ABRIL	04
21. Curso Básico de Seguros - Ramo Transportes	RS	100	MAIO	03
22. Curso Básico de Seguros- Ramo Incêndio	RS	100	JULº	03
23. Curso de Regulação e Liquidação de Sinistros-Ramos Incêndio e Lucros Cessantes	RS	100	SETº	03
24. Curso Básico de Seguros- Ramo Incêndio	PR	100	MAR	03
25. Curso de Regulação e Liquidação de Sinistros-Ramos Incêndio e Lucros Cessantes	PR	130	AGOº	03
26. Curso de Inspeção de Riscos- Ramo Incêndio	PR	110	ABRIL	03
27. Curso para Habilitação de Corretores de Seguros	SC	200	MAIO	04
28. Curso Básico de Seguros- Ramo Incêndio	SC	100	JULº	03
29. Curso para Habilitação de Corretores de Seguros	BA	200	MAR	04
30. Curso Básico de Seguros- Ramo Incêndio	BA	100	MAIO	03
31. Curso de Regulação e Liquidação de Sinistros-Ramos Incêndio e Lucros Cessantes	BA	130	JULº	03
32. Curso de Inspeção de Riscos Engenharia	BA	100	SETº	02
33. Curso Básico de Seguros- Ramo Incêndio	PE	100	MAR	03
34. Curso de Inspeção de Riscos -Ramo Incêndio	PE	110	JULº	03
35. Curso de Regulação e Liquidação de Sinistros-Ramos Incêndio e Lucros Cessantes	PE	130	AGOº	03
36. Curso Básico de Seguros - Ramo Transportes	PE	100	SETº	03
37. Curso para Habilitação de Corretores de Seguros	CE	200	AGOº	03
38. Curso para Habilitação de Corretores de Seguros	AM	200	FEVº	03
39. Curso Preparatório de Comissário de Avarias	AM	100	MAR	02
40. Curso para Habilitação de Corretores de Seguros	PA	200	FEVº	03

II - ALTERNATIVAS

NOME DO CURSO	ESTADO	CARGA HORÁRIA
41. Curso Básico de Seguros- Ramo Incêndio	RJ	100
42. Curso de Regulação e Liquidação de Sinistros Ramo Transportes	RJ	130
43. Curso de Administração de Riscos	RJ	A DEFINIR
44. Curso de Subscrição de Resseguros do Exterior	SP	A DEFINIR
45. Curso Básico de Seguros- Ramo Crédito	SP	A DEFINIR
46. Curso de Administração de Riscos	SP	A DEFINIR
47. Curso Básico de Seguros- Ramos Vida Individual, Vida em Grupo e Acidentes Pessoais	MG	100
48. Curso Básico de Seguros- Ramos Vida Individual, Vida em Grupo e Acidentes Pessoais	RS	100
49. Curso para Habilitação de Corretores de Seguros	PR	200
50. Curso Básico de Seguros- Ramos Vida Individual, Vida em Grupo e Acidentes Pessoais	PR	100

FUNDAÇÃO ESCOLA NACIONAL DE SEGUROS - FUNENSEG

  
 Antonio Luiz V. de Magalhães  
 Secretário Geral  
 Adjunto

  
 Evaldo de Souza Freitas  
 Centro de Ensino  
 Chefe



## CONSELHO NACIONAL DE SEGUROS PRIVADOS

RESOLUÇÃO CNSP Nº 14/79

O CONSELHO NACIONAL DE SEGUROS PRIVADOS - CNSP, em reunião plenária de 10 de setembro de 1979, no uso de suas atribuições legais, e tendo em vista o que consta do processo CNSP nº 18/79-E,

RESOLVE:

1. Aprovar as Normas para o Seguro de Fiança Locatícia de Prédios Urbanos, constantes do anexo.
2. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 27 de setembro de 1979.

MÁRCIO FORTES  
Ministro da Fazenda, Interino

NORMAS PARA O SEGURO DE  
FIANÇA LOCATÍCIA DE PRÉDIOS URBANOS

PARTE I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º - O Seguro de Fiança Locatícia de Prédios Urbanos será regido pelo presente Regulamento aplicando-se, no que couber, as normas legais reguladoras do contrato de seguro, podendo ser contratado tanto pelo SEGURADO (LOCADOR) quanto pelo GARANTIDO (LOCATÁRIO), ou por seus representantes legais, mas sempre em nome e em favor do locador do imóvel.

§ Único - A natureza de prédio urbano caracterizar-se-á pela sua destinação, de acordo com o contrato de locação, ainda que localizado em Zona Rural.

Art. 2º - Pelo Seguro de Fiança Locatícia de Prédios Urbanos, a SEGURADORA garantirá ao SEGURADO indenizá-lo, até o limite máximo da importância segurada, os prejuízos decorrentes dos riscos previstos na apólice e, bem assim o reembolso das custas judiciais e dos honorários de advogados na forma da lei.

Art. 3º - Considerar-se-ão ocorridos os riscos previstos na apólice quando, tendo o locatário deixado de pagar os alugueres e/ou encargos legais previstos no contrato de locação, proposta a ação, tiver o juiz decretado despejo. ./. .

Art. 4º - São partes contratantes:

- a) SEGURADORA - Sociedade autorizada pela Superintendência de Seguros Privados a operar nessa modalidade de seguro.
- b) SEGURADO (LOCADOR) - Pessoa física ou jurídica, em favor de quem é concedida a garantia.
- c) GARANTIDO (LOCATÁRIO) - Pessoa física ou jurídica em razão da qual é firmada a apólice podendo também acumular a condição de Estipulante.

Art. 5º - A apólice a ser emitida como decorrência da aceitação do seguro previsto neste Regulamento, sem prejuízo das disposições legais e regulamentares da apólice, será precedida obrigatoriamente de proposta escrita e assinada por quem de direito da qual constará a qualificação das partes contratantes, a natureza do risco, o prazo de sua vigência, por ano, mês, dia e hora; a importância segurada, o prêmio devido, o texto do contrato de locação e quaisquer outros elementos ou documentos reguladores dos direitos e deveres estabelecidos entre locadores e locatários.

Art. 6º - A SUSEP e o IRB, no âmbito de suas respectivas competências, expedirão as necessárias Instruções, Cláusulas e Condições da apólice, respeitados os princípios estabelecidos neste Regulamento. Enquanto não forem expedidas as novas Condições do Seguro, continuarão em vigor as atuais condições divulgadas ao mercado segurador.

## PARTE II

### DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS

1 - O Seguro de Fiança Locatícia de Prédios Urbanos garantirá até a importância máxima da apólice:

- a) falta de pagamento dos alugueres e/ou encargos legais previstos no contrato de locação;
- b) reembolso das custas judiciais e dos honorários de advogados na forma da lei.

2 - Constarão obrigatoriamente da apólice:

- a) nome do SEGURADO (LOCADOR) seguido da descrição da obrigação garantida;
- b) nome do GARANTIDO (LOCATÁRIO), especificadas claramente as obrigações garantidas pela apólice;
- c) a importância segurada, que representará o limite máximo do prejuízo indenizável, expressa em cruzeiros;
- d) início e término da vigência do seguro na forma da lei;
- e) prêmios, taxas, emolumentos; .. / .

- f) relação dos documentos que, anexos à apólice, dela ficam fazendo parte integrante e complementar;
- g) cláusulas e condições das respectivas apólices que não contrariarem disposições legais e quaisquer outras estipulações que no contrato se firmarem;
- h) assinatura da SEGURADORA, através de seus representantes legais.

3 - O SEGURADO obriga-se, à vista de qualquer irregularidade no cumprimento das obrigações assumidas pelo GARANTIDO, objeto da garantia do presente seguro, a tomar as medidas de providências necessárias a preservar seus direitos e os da SEGURADORA e a propor, dentro do prazo fixado na apólice, a competente ação de despejo. Obriga-se, outrossim, a cumprir os prazos estabelecidos em lei para processamento da referida ação.

4 - Considerar-se-á ocorrido o sinistro quando, deixando o locatário de efetuar o pagamento dos alugueres e/ou encargos, nos prazos e condições previstos no contrato de locação e proposta a competente ação, houver o juiz decretado o despejo.

4.1 - À SEGURADORA é reservado o direito de examinar e exigir do SEGURADO, do GARANTIDO, ou de ambos e estes a cumprir, a apresentação de toda a documentação que, a seu critério, entender indispensável à comprovação do sinistro e à fixação do montante dos prejuízos que forem reclamados.

4.2 - Constitui igualmente obrigação do SEGURADO tomar as providências necessárias para evitar ou minorar os prejuízos a serem indenizados pelo seguro, disto dando ciência à SEGURADORA.

5 - Comprovado e caracterizado o sinistro, obrigar-se-á à SEGURADORA, dentro dos prazos legais, efetuar o pagamento da indenização.

6 - A taxa de seguro será fixada nas disposições tarifárias de acordo com as características técnicas de cada risco.

7 - O prêmio do seguro será sempre devido por inteiro e a vista, pelo contratante do seguro de acordo com as normas legais e regulamentares que dispõem a respeito.

8 - A qualificação do garantido antecede, obrigatoriamente, a aceitação da proposta, devendo a SEGURADORA manter em ordem os respectivos cadastros.

8.1 - O descumprimento da exigência contida neste item implicará na cassação do direito de operar na modalidade de Seguro de Fiança Locatícia de Prédios Urbanos, sem prejuízo de outras penalidades previstas na legislação específica.

DIÁRIO OFICIAL

Terça-feira 2 Outubro de 1979



INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL

DIRETORIA DE OPERAÇÕES

RIO DE JANEIRO

CARTA CIRCULAR DO- 22/79  
RCGER- 04/79

Em 18 de setembro de 1979

Ref.: Seguro Obrigatório de Responsabilidade  
Civil do Transportador Hidroviário

O Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Hidroviário constituirá ramo autônomo com resseguro vinculado ao Departamento de Transportes Internacionais e Responsabilidade - DETIR - Divisão de Responsabilidade Civil Geral.

Na hipótese de seguro com importância segurada superior ao valor da embarcação, deverá ser solicitada taxa àquela Divisão, provisoriamente, através do formulário PTCRCG.

Este Instituto está providenciando a elaboração das Normas e Plano de Resseguro, que serão divulgados oportunamente.

Saudações

Gilberto Formiga  
Diretor de Operações

Proc. DETRE-1027/75  
STSC/MGAC



INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL

PRESIDÊNCIA  
CIRCULAR PRESI-51/79  
NUCLEAR-001/79

RIO DE JANEIRO  
Em 18 de setembro de 1979

Ref.: Riscos Nucleares - Regulamentação do  
Consórcio Brasileiro de Riscos Nucleares (C.B.R.N.)

Em aditamento à Circular PRESI-071/77, NUCLEAR-001/77, de 17 de agosto de 1977, comunico que este Instituto resolveu extinguir a Comissão de Administração do Consórcio Brasileiro de Riscos Nucleares, passando suas atribuições a serem exercidas pelo IRB, por intermédio de sua Diretoria.

Em consequência, introduzem-se as seguintes alterações no texto do Anexo I à Circular PRESI-022/78, NUCLEAR-003/78, de 08 de março de 1978:

1 - CLÁUSULA 1ª - CONSTITUIÇÃO E PARTICIPAÇÃO

a) - item 3 - eliminar a expressão "pela Comissão de Administração";

b) - item 7 - substituir a expressão "pela Comissão de Administração" por "pelo IRB".

2 - CLÁUSULA 2ª - LIMITES DE RESPONSABILIDADE

a) itens 2 e 3 - substituir a expressão "pela Comissão de Administração" por "pelo IRB".

3 - CLÁUSULA 3ª - ADMINISTRAÇÃO

Passa a Cláusula 3ª a ter a seguinte redação:

"CLÁUSULA 3ª - ADMINISTRAÇÃO

1 - A Administração do Consórcio será exercida pelo IRB, por intermédio de sua Diretoria.

2 - Caberá à Diretoria do IRB:

.../.

CIRCULAR PRESI-51/79  
NUCLEAR-001/79

- determinar as regras operacionais do Consórcio;
- aprovar as exclusões e reinclusões de Seguradoras no Consórcio;
- acompanhar o desenvolvimento das operações afetas ao Consórcio;
- ampliar os limites de responsabilidade;
- fixar os limites de responsabilidade do Consórcio para "danos materiais" e "responsabilidade civil".

3 - O Consórcio executará todo o procedimento do resseguro e retrocessão dos Riscos Nucleares.

4 - O Consórcio pagará ao IRB a taxa de administração de 3% (três por cento) sobre os prêmios auferidos, líquidos de cancelamentos e restituições".



Saudações



Ernesto Albrecht  
Presidente

Proc. DEINE-307/77  
/MGAC



3



INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL

PRESIDÊNCIA

RIO DE JANEIRO

CIRCULAR PRESI-53/79  
INCEN-013/79

Em 21 de setembro de 1979

Ref.: Ramo Incêndio - Cobertura Especial de  
Atualização da Importância Segurada.  
Cobertura Especial de Rateio Parcial.

Com o objetivo de possibilitar ao Mercado Segurador prazo razoável para o ajustamento de suas operações ao novo critério de aplicação das coberturas à referência, este Instituto resolveu adiar, de 1.8.79 para 1.12.79, o início de vigência da Circular PRESI-044/79 - INCEN-011/79, de 25.7.79.

Saudações

Ernesto Albrecht  
Presidente

Proc. DEINC-452/78  
LSA/MGAC.



INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL  
AVENIDA MARECHAL CÂMARA, 171

CAIXA POSTAL 1.440 - 20-00 - END. TEL. IRBRAS - RIO  
C.G.C.-33,376,989/0001-91-F.R.R.I.-02,4-310,261,00-CEP.-20,023

RIO DE JANEIRO - RJ

Em 24 de setembro de 1979

COMUNICADO DETNA-05/79  
TRANS-VN-05/79

Ref.: Ramo Transportes Nacionais - Circular SUSEP  
nº 06, de 18.2.70 - "Cláusula para Seguros  
Transportes de Títulos (em Malotes)".

Comunicamos que este Instituto resolveu, "ad referendum" da SUSEP, substituir o subitem 6.1 da Cláusula em epígrafe, visando adequá-lo à legislação vigente, conforme redação a seguir.

.....

"6.1 - Além de avisar à Companhia na forma estabelecida pelas Condições Gerais desta apólice, deverá o Segurado tomar todas as providências, em conformidade com as disposições dos arts 907 a 913 inclusive, do Código de Processo Civil Brasileiro, para sustar o resgate, tornar sem efeito os títulos desaparecidos ou destruídos e para obter sua substituição na forma da lei".

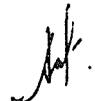
.....

Conseqüentemente, deverá ser introduzido no Anexo 10 da Circular PRESI-124/78 - TRANS-26/78, de 08.12.78, a alteração de que se trata.

Saudações

*adiao*

  
Maria Antonieta B. de Pinho  
Chefe do Departamento de Transportes  
Nacionais e Automóveis



Proc. DETNA-125/79



INSTITUTO DE RESSEGUROS DO BRASIL  
AVENIDA MARECHAL CÂMARA, 171

CAIXA POSTAL 1.443 - IC-00 - ENO. TEL. INBRAS - RIO  
C.G.C. - 33.376.989/0001-91 - F.R.R.I. - 02,4 - 310.261,00-CEP.-20.023

RIO DE JANEIRO - RJ

Em 24 de setembro de 1979

COMUNICADO DETNA-006/79  
TRANS-VN-06/79

Ref.: Ramo Responsabilidade Civil do Transportador  
Rodoviário-Carga-Aplicação de Taxas em Car-  
regamento Misto

A fim de dirimir dúvidas do Mercado Segurador, co-  
municamos que, de acordo com interpretação da SUSEP, através do  
Ofício DETEC/SERES nº 839/79, de 22.08.79, dirigido ao IRB, o cri-  
tério estabelecido na Circular SUSEP nº 57, de 01.08.79, não se  
aplica às taxas previstas na Resolução CNSP nº 32, de 13.12.78.

Assim, num mesmo carregamento, havendo mercado-  
rias sujeitas às taxas de 0,5%, de 1%, de 2% e de 3% prevalecerão,  
para cálculo do prêmio, as taxas de 0,5%, de 2% e de 3%.

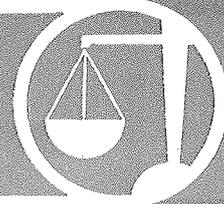
Saudações

  
Maria Antonieta B. de Pinho  
Chefe do Departamento de Transportes  
Nacionais e Automóveis

*Adias*



Proc. DETNA-56/79  
/MGAC.



AJ-10/79

25.05.79

DE: GRUPO DE ASSESSORIA JURÍDICA

PARA: SINDICATO DAS EMPRESAS DE SEGUROS PRIVADOS E  
DE CAPITALIZAÇÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO

Ref.: Imposto de renda sobre o 13º salário

O Decreto-lei nº 1.695/79, publicado no D.O.U. de 18.09.79, revogou a incidência do imposto de renda na fonte sobre o 13º salário.

Assim sendo, ficam revogados os §§ 1º e 2º do art. 310 do Regulamento do Imposto de Renda, que regulamentavam a retenção do tributo, incidente no mês em que fosse completado o pagamento daquela gratificação legal.

Como o citado decreto-lei entrou em vigor na data de sua publicação, ficaram também excluídos da retenção, a partir de 18.09.79, os pagamentos de 13º proporcional, em caso de rescisão do contrato de trabalho.

A não incidência é apenas na fonte, de modo que o valor percebido a título de 13º salário deve ser normalmente incluído na cédula "C" da declaração de rendimentos do assalariado.

Atenciosamente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luciano da Silva Amaro'.

Luciano da Silva Amaro

/sm.



## S O C I E D A D E S

### SUL AMÉRICA CIA NACIONAL DE SEGUROS

#### CERTIDÃO

Certifico que Sul América Cia. Nacional de Seguros., arquivou nesta Junta sob o nº 61.957 por despacho de 03 de setembro de 1979, da 1ª Turma AGE de 27-3-79, que aumentou o capital para Cr\$ 1.020.000.000,00 e alterou o Estatuto; arquivando ainda. DO (Seção I — Parte II) nºs 3.668/3.670, em que foi publicada a Portaria SUSEP nº 122 de 6-6-79 do que dou fé.

Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro, em 03 de setembro de 1979. Eu, Jocelino Lopes do Nascimento, escrevi, conferi e assino. Eu, *Luiz Igrejas*; Secretario-Geral da JUCERJA, a subscrevo e assino. *Dirce Barbosa de Almeida*

Processo nº 75.343/79

Taxa de arquivamento Cr\$ 636,50

(Nº 08944 — 24-9-79 — Cr\$ 730,00)

### INDIANA COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS

#### RETIFICAÇÃO

Na Certidão publicada no D.O. de 16/8/79, página 11719:

Onde se lê: Repartição, leia-se: Repartição.

Onde se lê: ...25 de julho de 1979, leia-se: ...  
25 de junho de 1979.

Onde se lê: Ana Maria de Moraes Castro, leia-se:  
Ana Maria de Moraes Castro.

#### DIÁRIO OFICIAL

Quarta-feira 26 Setembro de 1979

### COMPANHIA UNIÃO DE SEGUROS GERAIS

#### CERTIDÃO

Certifico que Companhia União de Seguros Gerais, com sede em Porto Alegre-RS, arquivou nesta Repartição sob nº 43700034014 por despacho da 2ª Turma da Junta Comercial em sessão de 30 de setembro de 1979, fls. do *Diário Oficial* da União, edição de 13 de agosto de 1979, que publicou a Portaria nº 129 de 19 de junho de 1979, a qual faz retificações na Portaria SUSEP nº 132 de 12 de julho de 1979. Do que dou fé.

Secretaria da Junta Comercial do Rio Grande do Sul, em Porto Alegre, aos onze de setembro de mil novecentos e setenta e nove. Eu, *Ana Maria Monteiro*, funcionário desta Repartição, a datilografei, conferi e subscrevo. Eu, *Leticia S. Azambuja P/Coordenador* da Unidade de Registro do Comércio, a assino.

(Nº 09024 — 25-9-79 — Cr\$ 670,00)

.../.

## COMPANHIA UNIÃO DE SEGUROS GERAIS

### CERTIDÃO

Certifico que Companhia União de Seguros Gerais, com sede em Porto Alegre-RS, arquivou nesta Repartição sob nº 43700034662 por despacho da Turma da Junta Comercial em sessão de 6 de setembro de 1979, fls. do *Diário Oficial* da União edição de 12 de julho de 1979, que publicou a Portaria SUSEP nº 129 de 19 de junho de 1979, na qual o Superintendente da Superintendência de Seguros Privados aprovou as alterações introduzidas no estatuto da requerente relativa ao aumento de seu capital social de Cr\$ 186.000.000,00 para Cr\$ 234.360.000,00 mediante aproveitamento de parte da reserva de correção monetária do capital (AGO de 29 de março de 1979), conforme deliberação de seus acionistas em assembléia geral extraordinária realizada em 5 de abril de 1979. Do que dou fé.

Secretaria da Junta Comercial do Rio Grande do Sul, em Porto Alegre, aos dez de setembro de mil novecentos e setenta e nove. Eu, *Ana Maria Monteiro*, funcionário desta Repartição, a datilografei, conferi e subscrevo. Eu, *Leticia S. Azambuja*, P/Coordenador da Unidade de Registro do Comércio, a assino.

(Nº 09023 — 25-9-79 — Cr\$ 1.280,00)

### DIÁRIO OFICIAL

Quinta-feira 27 Setembro de 1979

## COMPANHIA DE SEGUROS AMERICA DO SUL YASUDA

### CERTIDÃO

Certifico, em cumprimento ao despacho do Sr. Secretário-Geral desta Junta Comercial, exarado em petição taxada com Cr\$ 40,00 e protocolada sob nº 14.807/79, aos 10 de setembro de 1979, que a sociedade "Companhia de Seguros America do Sul Yasuda", com sede nesta Capital, na Avenida Brigadeiro Luiz Antonio, nº 2.020 — 5º andar, arquivou nesta Repartição sob o nº 750.136 por despacho da Junta Comercial, em sessão de 22 de agosto de 1979, a Folha do *Diário Oficial* da União, edição de 7 de agosto de 1979, que publicou a Portaria nº 180 de 25/7/79 da SUSEP, aprovando a alteração introduzida no artigo 5º do Estatuto, da referida sociedade, relativa ao aumento de seu Capital Social de Cr\$ 60.720.000,00, para Cr\$ 82.579.200,00, conforme deliberação da AGE/AGQ. de 7/5 e 23/3/79; do que dou fé. Secretaria da Junta Comercial do Estado de São Paulo, 20 de setembro de 1979 Eu, *Neide Andrade dos Santos*, escriturária, a datilografei, conferi e assino: E eu, *Ana Maria de Moraes Castro*, Chefe-Substituta da Seção de Certidões, a subscrevo: Visto, *Perceval Leite Britto*, Secretário-Geral

(Nº 09090 — 26.9.79 — Cr\$ 770,00)

## SAGRES SEGURADORA DAS AMÉRICAS S/A

### CERTIDÃO

Certifico, em cumprimento ao despacho do Sr. Secretário-Geral desta Junta Comercial, exarado em petição taxada com Cr\$ 40,00 e protocolada sob nº 14.534/79, aos 4 de setembro de 1979, que a sociedade "Sagres Seguradora das Américas S/A.", com sede nesta Capital, à Av. Paulista, 1.415, arquivou nesta Repartição sob nº 747.102, por despacho desta Junta em sessão de 24 de julho de 1979, a AGE, realizada aos 16 de abril de 1979, que deliberou sobre: a) Aumento do Capital Social de Cr\$ 50.320.000,00 para Cr\$ 62.900.000,00; b) Mudança da Razão Social; c) Reforma geral dos Estatutos Sociais; d) Recomposição da Administração Social e fixação de sua remuneração. Em consequência das alterações a sociedade passará a vigorar com a seguinte redação: Denominação Social: "Auxiliar Seguradora S/A.". Sede: A Sociedade tem sua sede na cidade de São Paulo-SP; Objetivo Social: as explorações das operações de seguros e resseguros dos ramos elementares e vida em qualquer de suas modalidades ou formas, podendo participar de outras sociedades, observadas as disposições legais pertinentes. Capital Social Atual: Cr\$ 62.900.000,00 dividido em ações ordinárias nominativas; Prazo de Duração: Indeterminado; em anexo foi arquivada a folha do *Diário Oficial* da União", edição de 12 de junho de 1979, que publicou a Portaria nº 102, da SUSEP, de 28 de maio de 1979, que aprovou as deliberações da referida assembléia do que dou fé. Secretaria da Junta Comercial do Estado de São Paulo, 13 de setembro de 1979. Eu, *Francisca de Assis Ribeiro*, escriturária, escrevi, conferi e assino; Francisca de Assis Ribeiro. Eu, *Ana Maria de Moraes Castro*, Chefe Substituta da Seção de Certidões, a subscrevo: Visto, *Perceval Leite Britto*, Secretário-Geral: %e

(Nº 09119 — 27.9.79 — Cr\$ 1.280,00)

.. / .

**SKANDIA BOAVISTA COMPANHIA BRASILEIRA DE SEGUROS**

**CERTIDÃO**

Certifico, em cumprimento ao despacho do Sr. Secretário-Geral desta Junta Comercial, exarado em petição taxada com Cr\$ 40,00 protocolada sob nº 14.454/79, aos 4 de setembro de 1979, que a sociedade "Skandia-Boavista companhia Brasileira de Seguros", anteriormente denominada "Companhia Boavista de Seguros", com sede nesta Capital, na Avenida Paulista, nº 1.415, arquivou nesta Repartição sob o nº 743.284, em sessão de 19 de junho de 1979, a Folha do *Diário Oficial* da União, edição de 9 de março de 1978, que publicou a retificação efetuada no mesmo Diário, Seção I — Parte II — Págs. 305/306; onde se lê: - Capital Social de Cr\$ 50.000.000,00, para Cr\$ 100.000.000,00; leia-se: Capital Social de Cr\$ 50.000.000,00, para Cr\$ 150.000.000,00, do que dou fé. Secretaria da Junta Comercial do Estado de São Paulo, 13 de setembro de 1979. Eu, *Neide Andrade dos Santos*, escriturária, a datilografei, conferi e assino: E eu, *Ana Maria de Moraes Castro*, Chefe Substituta da Seção de Certidões, a subscrevo; Visto *Perceval Leite Brito*, Secretário-Geral:

(Nº 09120 — 27.9.79 — Cr\$ 770,00)

**DIÁRIO OFICIAL**

**Sexta-feira 28 Setembro de 1979**

**FEDERAL DE SEGUROS S/A.**

**CERTIDÃO**

Certifico que Federal de Seguros S/A. — arquivou nesta Junta sob o nº 62.827 por despacho de 25 de setembro de 1979, da 3ª Turma. AGE de 31-05-79, que aumentou o capital social p/ Cr\$ 180.000.000,00; elegeu membros para o Conselho de Administração; alterou o Art. 5º e 8º dos Estatutos Sociais.

Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro em 25 de setembro de 1979. Eu, *Jocelino Lopes Nona de Brito*, escrevi, conferi e assino. — Eu, *Luiz Igrejas*, Secretário-Geral de JUCERJA, o subscrevo e assino.

Processo nº 70.494/79.

Taxa de arquivamento Cr\$ 645,00

(Nº 09249 — 2-10-79 — Cr\$ 430,00)

**MADEPINHO SEGURADORA S/A.**

**CERTIDÃO**

Certifico que Madepinho Seguradora S/A com sede em Porto Alegre-RS, arquivou nesta Repartição sob nº 43700035227 por despacho da Turma da Junta Comercial em sessão de 13 de setembro de 1979, fls. do *Diário Oficial* da União edição de 01 de fevereiro de 1979, que publicou a Portaria SUSEP nº 355, de 15 de dezembro de 1978, na qual o Superintendente da Superintendência de Seguros Privados, aprovou as alterações introduzidas no estatuto da requerente, relativas ao aumento de seu capital social de Cr\$ 10.000.000,00 para Cr\$ 30.000.000,00 mediante aproveitamento de reservas disponíveis, conforme deliberação de seus acionistas em assembléia geral extraordinária realizada em 30 de agosto de 1978, do que dou fé.

Secretaria da Junta Comercial do Rio Grande do Sul, em Porto Alegre, aos quatorze de setembro de mil novecentos e setenta e nove. Eu, *Ana Maria Monteiro*, funcionário desta Repartição, a datilografei, conferi e subscrevo. Eu, *Leticia S. Azambuja* p/ Coordenador da Unidade de Registro do Comércio, a assino:

(Nº 09251 — 2-10-79 — Cr\$ 850,00)

.. / .

## INDIANA COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS

### CERTIDÃO

Certifico, em cumprimento ao despacho do Sr. Secretário-Geral desta Junta Comercial, exarado em petição taxada com Cr\$ 40,00 e protocolada sob nº 15.053/79, aos 13 de setembro de 1979, que a sociedade "Indiana-Companhia de Seguros Gerais", com sede nesta Capital, à Rua Boa Vista, 254-6º andar, arquivou nesta Repartição, sob nº 747.436, por despacho desta Junta em sessão de 26 de julho de 1979, a ata da Assembléia Geral Extraordinária, realizada aos 30.03.79, que elevou o Capital Social, de Cr\$ 30.000.000,00 para Cr\$ 40.000.000,00, integralizado, alterando o art. 5º dos Estatutos Sociais em anexo ao referido documento, acha-se arquivada a folha do *Diário Oficial* da União, edição de 25.06.79, que publicou a Portaria SUSEP nº 104 datada de 01 de junho de 1979, aprobatória do aumento do Capital Social para Cr\$ 40.000.000,00 e consequente alteração estatutária, conforme deliberação da ata supra mencionada; sob nº 751.509, em sessão de 11 de setembro de 1979, a sociedade arquivou a folha do *Diário Oficial* da União edição de 28.08.79, que publicou a Retificação da documentação publicada no DOU edição de 25.06.79, referente a Portaria SUSEP nº 104, aprobatória das deliberações da AGE realizada aos 30 de março de 1979; do que dou fé. Secretaria da Junta Comercial do Estado de São Paulo, 18 de setembro de 1979. Eu *Denise Delza Joaquim Tonetti*, escriturária, a datilografei, conferi e assino: Eu, *Ana Maria de Moraes Castro*, chefe substituta da Seção de Certidões, a subscrevo. Visto, *Perceval Leite Britto*, Secretário-Geral.

(Nº 09240 — 2/10/79 — Cr\$ 1.030,00)

## PANAMERICANA DE SEGUROS S/A.

### CERTIDÃO

Certifico, em cumprimento ao despacho do Sr. Secretário-Geral desta Junta Comercial, exarado em petição taxada com Cr\$ 40,00 e protocolada sob nº 15.396/79 aos 18 de setembro de 1979, que a sociedade "Panamericana de Seguros S/A", com sede em São Paulo, na Rua Libero Badaró, nº 425 — 30º andar, arquivou nesta Repartição sob nº 750.922, em sessão de 31 de agosto de 1979, a folha do *Diário Oficial* da União, que publicou a Portaria nº 161, de 11 de julho de 1979, resolve aprovar a alteração introduzida no artigo 5º do Estatuto, da referida sociedade, relativa ao aumento de seu capital social de Cr\$ 30.000.000,00, para Cr\$ 40.607.825,00, conforme deliberação de seus acionistas em Assembléia Geral Extraordinária, realizada aos 30 de abril de 1979; do que dou fé. Secretaria da Junta Comercial do Estado de São Paulo, 25 de setembro de 1979. Eu, *Nadia Regina Costa*, escriturária, a escrevi, conferi e assino. Eu, *Ana Maria de Moraes Castro*, Chefe substituta da Seção de Certidões, a subscrevo. Visto, *Perceval Leite Britto*, Secretário-Geral.

(Nº 09242 — 2/10/79 — Cr\$ 770,00)

## COMPANHIA DE SEGUROS INTER ATLÂNTICO

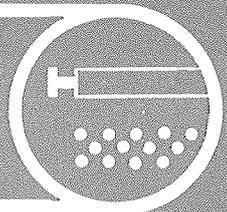
### CERTIDÃO

Certifico, em cumprimento ao despacho do Sr. Secretário-Geral desta Junta Comercial, exarado em petição taxada com Cr\$ 40,00 e protocolada sob nº 15.456/79, aos 19 de setembro de 1979, que a sociedade "Cia. de Seguros Inter Atlantico." com sede nesta Capital, arquivou nesta Repartição sob o nº 751.582, em sessão de 11 de setembro de 1979, a Folha do *Diário Oficial* da União, edição de 25 de julho de 1979, que publicou a Portaria SUSEP-nº 137, de 28/06/79, aprovando as alterações introduzidas no Estatuto da Companhia de Seguros Inter-Atlântico, dentre as quais a relativa ao aumento de seu Capital Social de Cr\$ 24.000.000,00 para Cr\$ 30.000.000,00, conforme deliberação das Atas das Assembléias Gerais Extraordinárias, realizadas aos 11 de abril de 23 de maio de 1979; do que dou fé. Secretaria da Junta Comercial do Estado de São Paulo, 20 de setembro de 1979. Eu *Neide Andrade dos Santos*, escriturária, a datilografei, conferi e assino. E eu, *Ana Maria de Moraes Castro*, Chefe Substituta da Seção de Certidões, a subscrevo. Visto, *Perceval Leite Britto*, Secretário-Geral.

(Nº 13974 — 27-9-79 — Cr\$ 885,00)

## DIÁRIO OFICIAL

Quinta-feira 4 Outubro de 1979



## Exportação a crédito

LUIZ MENDONÇA

O seguro de crédito, quando voltado para o comércio exterior, assume outra feição, bem diversa da que lhe é própria no mercado interno. Suas características institucionais recebem o peso de inevitável carga política: o interesse nacional no fomento da atividade exportadora.

Não quer isso dizer que o seguro mude seu objetivo natural e congênito de absorver riscos — no caso, os riscos do financiamento das vendas externas. Mudança ocorre, isto sim, nos meios orientados para tal objetivo. E que entra em cena o fator político, talhando novo figurino para as condições funcionais do seguro.

A esse respeito, vale a pena lembrar um pouco de história, a largos traços. No início da década de 50, acirrou-se a competição no comércio internacional. Atingido o limite de tolerância na disputa à base de preço, a estratégia de vendas tomou outro rumo: o do financiamento. Prazos maiores e juros menores tornaram-se instrumentos da conquista de mercados. Os bancos, é claro, passaram a ter forte presença nesse processo novo de expansão do comércio internacional.

Mas os banqueiros sempre cultivaram o sadio hábito de minimizar riscos, escorando suas operações com todas as garantias possíveis e imagináveis. Assim, obtendo os financiamentos, com eles os exportadores também receberam o encargo de suportar o risco da inadimplência dos seus compradores. Até mesmo nas vendas garantidas por cartas de crédito irrevogáveis, trocadas entre bancos, estes jamais deixaram de exigir contragarantias dos exportadores, para terem como certo o retorno do principal e respectivos juros.

Ora, o exportador geralmente não dispõe de capital próprio para alimentar o giro e a expansão dos seus negócios. Portanto, não tem condições de manter um esquema de captação de recursos alheios, sobrecarregando esse passivo com o risco de exportar e ter que levar a lucros e perdas as cambiais não honradas por quem, lá fora, tenha de pagá-las. Foi esse o quadro que trouxe à tona e pôs em destaque, no comércio internacional, o seguro de crédito como instituto de garantia e estímulo às exportações. E os países desenvolvidos foram naturalmente os primeiros a montar sistemas de operações de tal seguro.

Logo ficou provado que a eficiência de qualquer esquema dessa modalidade de seguro dependia de dois fatores básicos. Um deles, o bom conhecimento das atividades setoriais e globais das economias importadoras. O outro, um amplo e confiável cadastro dos clientes internacionais. Esse apoio logístico, evidentemente oneroso, alcança níveis racionais e suportáveis de custos quando unificado. Afinal de contas, para que multiplicar, redundantemente, volumosos acervos de estudos, pesquisas e informações semelhantes? E se o seguro de crédito, vinculado ao comércio exterior, tem a forte conotação política de estimular as exportações, por que fragmentar os esforços das empresas seguradoras? Essas razões levaram os países industrialmente avançados à fórmula da seguradora única e especializada.

O leigo perguntará: se o preço do seguro, no caso, comporta inevitável carga política, isso de certo modo não se afasta dos padrões habituais dos empreendimentos que atraem a iniciativa privada? Aparentemente, sim. Mas acontece que o processo exportador é uma forma de alargar as fronteiras e a escala das atividades produtivas nacionais. A competição internacional força o aumento de produtividade dos setores econômicos participantes do comércio exterior. Exportar significa, também, aumentar a capacidade interna de produção, que implica novos investimentos. E estes, por sua vez, geram expansão de rendas e empresas. Em suma, desenvolve-se a economia nacional e nesta, assim, criam-se novos espaços a expansão do mercado segurador interno. Essa expansão constitui a contrapartida, o retorno do investimento feito por esse mercado, através do seguro de crédito, no aumento da atividade exportadora do País. Simples, clara e racional, portanto, a explicação para o esforço com que a iniciativa privada pode contribuir para a internacionalização da produção nacional.

No Brasil, o seguro de crédito à exportação é operado desde o início dos anos 60, mas à base do superado sistema da diversificação empresarial. Agora, enfim, com a decisão de reativar-se o Concex para que a atividade exportadora nacional tome impulso e conquiste maior fatia do comércio internacional, ocorreu o estalo em matéria de seguro de crédito à exportação: vamos ter a seguradora única e especializada, tal como todo país que tem boa estrutura de comércio exterior.

## ALTO LÁ!

José Solleró Filho

Vez por outra aparecem na imprensa e em pronunciamentos de autoridades — inclusive judiciais — conceitos depreciativos expressos à instituição do seguro e frequentemente às seguradoras. Mais graves, porém são as manifestações de desconfiança de menoscabo que nem sempre claramente se expressam.

É difícil entender tal postura, pois os fatos diários demonstram a importância do seguro e das seguradoras na economia nacional. Muito poderia ser dito a respeito, no entanto, vamos citar apenas alguns "flashes" para demonstrar o engano em que muitos se encontram.

Inicialmente é preciso lembrar que a arrecadação de prêmios de seguro é da ordem de 1,5% do Produto Nacional Bruto. Em 1978, a receita das seguradoras foi de Cr\$ 38,7 bilhões. As estatísticas oficiais mostram também que, em 1978, as seguradoras assumiram responsabilidades no montante de Cr\$ 9.590 bilhões de cruzelros o que demonstra sua importância na economia brasileira.

Não basta isto. Poderia aí estar uma atividade espoliadora do tamanho da Transamazônica. No entanto, ao examinarmos ainda os números oficiais, vamos ver que as seguradoras tiveram de resultado Cr\$ 5,5 bilhões sem dedução do imposto de renda, pagaram de sinistro Cr\$ 9.539.190.756. Se considerarmos que se trata de pagamentos no período de um ano, temos uma cifra diária da ordem de Cr\$ 47,7 milhões por dia útil. É quan-

to as seguradoras pagaram por dia útil no ano anterior.

Mais ainda. Levantamento feito em março de 1978 mostrou que só no Estado de São Paulo, a atividade securitária se apoiava em 12.090 empregados e que as despesas administrativas e outras chegaram a Cr\$ 8,73 milhões.

No campo financeiro é preciso lembrar que as seguradoras dispunham em 31.12.78 de um ativo imobilizado no valor de Cr\$ 5,3 bilhões, realizáveis no montante de Cr\$ 17,3 bilhões e um disponível de Cr\$ 2,4 bilhões, dados estes colhidos em publicações oficiais do I.R.B.

Moralmente os quadros diretores do setor têm de passar pelo crivo da SUSEP que examina rigorosamente cada um dos indicados, sendo certo que só com a aprovação daquele órgão podem ser arquivadas as atas das Assembléias Gerais.

Se assim é, onde encontrar motivo para desatenção ao Setor? É difícil dizer. As razões podem ser ignorância, preconceito, má fé, ou acolhimento de acusações despidas de qualquer prova. Mas enquanto nada se prova ou se faz para conter as acusações à atividade seguradora, impõe-se um "alto lá" bem sonoro e contundente.

Cabe finalmente notar que se houve abusos da parte de algumas seguradoras, estas é que devem ser punidas e condenadas e não o setor que funciona muito bem, a cavaleiro de quaisquer suspeitas e mal entendidos. E basta destes abusos!

DIÁRIO DO COMÉRCIO

20 de setembro de 1979

# Seguradores reclamam de privilégio de estatal

A colocação do seguro da frota de automóveis dos órgãos da administração direta e indireta do Distrito Federal numa seguradora controlada pelo Governo Federal foi uma "decisão de caráter exclusivamente político", segundo os empresários do setor. Eles lembram que o seguro sempre foi realizado em seguradora escolhida através de sorteio.

Esse processo, dizem os empresários, é por lei obrigatório, mas só para a União, suas autarquias, empresas públicas e sociedades de economia mista. O Distrito Federal, embora capital da União, "tem orçamento e patrimônio próprios, obtendo recursos através do exercício da competência tributária, como qualquer Estado ou Município". Assim, segundo eles, não se aplicaria a Brasília a lei federal sobre sorteio de seguros, que se restringe à União e seus órgãos de administração direta e indireta.

## CAMPANHA

Desse modo, acham os empresários que a decisão agora tomada "tem o obje-

tivo político de prestigiar a campanha contra a privatização da Federal de Seguros S.A., campanha essa empreendida e alimentada por restritos setores do Governo Federal".

Lembram os empresários que, no entanto, a privatização é uma das diretrizes do governo do presidente Figueiredo, anunciada em documento público. Lembram ainda que já existe lei autorizando a venda do controle acionário da Federal de Seguros S.A., "não tendo consistência o argumento de que sendo a lei autorizativa cabe ao próprio Governo decidir utilizar ou não essa autorização".

A propósito, os empresários do setor de seguro dizem:

— A autorização foi solicitada pelo Governo através de mensagem do presidente da República ao Congresso Nacional, o que torna clara uma prévia decisão de venda que, para se tornar viável, carecia de prévio beneplácito da lei, já que o Poder Executivo não pode, por iniciativa própria, alienar bens da União".

Ó GLOBO Quinta-feira, 20/9/79

## *Seguro de crédito à exportação será taxado em até 6,4%*

A taxa mais elevada para o seguro de crédito à exportação será de 6,4% sobre o valor do financiamento, incluindo o pagamento dos riscos comercial e político, segundo tabela já elaborada pelo Instituto de Resseguros do Brasil. O risco é avaliado por uma análise da situação política-econômica do país importador e é classificado em três tipos: bom, normal e regular. A taxa é calculada de acordo com essa classificação e o prazo do financiamento concedido à exportação.

Segundo os seguradores privados, esta é uma das mais baixas taxas oferecidas nos principais mercados seguradores internacionais, por determinação do próprio IRB, com o objetivo de estimular os exportadores brasileiros. É reduzida, também, em rela-

ção ao seguro facultativo de automóveis, cuja taxa é em torno de 7,5.

As normas do Instituto determinam, também, que as taxas podem ter desconto de até 80%, desde que a exportação seja feita com a "carta de crédito irrevogável" — documento firmado entre o banco exportador e o do importador.

Pela tabela do IRB, de acordo com a classificação do risco político nas três modalidades, as taxas variam de 0,18% para um financiamento de seis meses até 0,915% para o prazo de 60 meses, na avaliação do melhor risco. O pior (risco regular) fixa taxas de 0,54% e 2,745%, nos mesmos prazos, respectivamente. No risco comercial, avaliado da mesma maneira, as melhores taxas variam de 0,48% a 2,44%.

# Ramo vida diminui a sua venda

Luiz Mendonça

Nos últimos 30 anos, os ativos financeiros das companhias norte-americanas de seguro de vida cresceram de US\$ 45 bilhões para quase US\$ 285 bilhões. Tais recursos são representados na maior parte (cerca de 70%) por hipotecas e títulos de renda fixa de empresas privadas. Depois dessas, as aplicações mais importantes referem-se a ações (9,7%) e empréstimos a segurados (8,5%).

Os bancos comerciais sempre foram, nos Estados Unidos, o mais importante intermediário financeiro. As mencionadas seguradoras ficou reservado um honroso e muito expressivo segundo lugar. Isso demonstra e explica, aliás, o fato de ter sido realmente notável a escalada dos seguros de vida naquele país, como força econômica e instituição contemplada pelo público com alto nível de preferência. Esse prestígio pode ser mensurado e traduzido em linguagem numérica, que tem a vantagem de ser isenta de subjetivismo. Um dado, para exemplo: os norte-americanos chegaram a atingir, em gastos anuais com aqueles seguros, 3,8% da sua renda pessoal disponível.

Embora o seguro de vida tenha mais de 200 anos de existência nos Estados Unidos, sua verdadeira arrancada data de fins do século passado, quando a Revolução Industrial provocou naquele país salutares alterações na escala geral de rendas, como observam Eirik Furubotn e Peter Rose, no trabalho "O papel das companhias de seguros no sistema financeiro norte-americano". Bom contingente demográfico pôde, então, ultrapassar a barreira dos ganhos de subsistência, adquirindo condições de poupar.

É claro que o êxito e poderio do seguro de vida norte-americano, até hoje inigualados no mundo inteiro, não brotaram como produtos simplesmente espontâneos da mudança do perfil de renda da força de trabalho. Largo crédito também se deve conceder às empresas seguradoras, que souberam criar um mercado agressivo e dinâmico, apto a assumir crescente participação no emprego da renda pessoal dos indivíduos. Numerosos planos, às vezes contando-se por centenas, sempre foram colocados à disposição do público, caracterizando oferta com índice de diversificação capaz de abarcar, a extensa gama das necessidades e situações reais que pudessem atuar como elementos geradores de procura.

Na construção de todo esse vasto elenco de planos sempre houve o cuidado, no entanto, de jogar certo com dois tipos de componentes estruturais. Um deles é o risco, ou esperança de vida do segurado, variável aleatória cuja cobertura é da própria essência do seguro. Outro é a poupança, também incorporável à operação em diferentes escalas. Embora ambos os componentes sejam importantes (e certamente o risco mais ainda), o fato é que a poupança quase sempre teve maior ênfase no mercado norte-americano. Isso realmente contribuiu para ampliar a receptividade do público ao seguro de vida, assim atraído pela vantagem de matar dois coelhos com uma só cajadada, isto é, combinar poupança e proteção de risco através de instrumento misto e versátil, capaz de atender a esses dois fins.

Nos últimos anos, porém, esse espantinho que é a inflação passou a ter presença cada vez mais significativa no cenário econômico norte-americano. E as repercussões não tardaram sobre os seguros de vida. Os planos com maior teor de poupança começaram a ceder terreno para os que enfatizam a cobertura do risco, de vida, daí se originando declínio percentual e progressivo do volume de recursos captados pelas seguradoras de vida para aplicação no sistema financeiro. Os ativos dessas empresas, que em 1969 representavam 25% do ativo consolidado de todas as instituições financeiras, em 1972 caíram para 18,6%. Outro dado: em 1945, um terço das receitas provinha de resultados de inversões, ao passo que em 1973 tal índice baixou para um quarto.

Os seguros de longo prazo, que dão ampla acolhida à poupança, sempre foram os principais artífices da grandeza do ramo vida. Sua queda de participação nas vendas criou, portanto, sério problema mercadológico. Surgiram assim os planos incorporando componentes dos fundos de pensões e fundos mútuos de investimentos. Mas bastarão essas inovações para restaurar o anterior ritmo de crescimento do mercado e de suas inversões? Essa é uma boa e grande indagação. Por via das dúvidas, os "experts" decerto estarão pondo a criatividade a funcionar, pois é racional e sábio aumentar o leque de alternativas para a evolução futura de seguro de vida.

JORNAL DO COMÉRCIO

Rio de Janeiro

25.09.79

# Million Dollar Exporter's Club

LUIZ MENDONÇA

No Brasil, a fase áurea de crescimento do mercado de seguros pode ser fixada, cronologicamente, no início da década agora findante. Áurea em todos os sentidos, a começar pelo acelerado ritmo de expansão das vendas de seguros. Graças a isso, o mercado segurador brasileiro pôde dar um salto no "ranking" mundial, passando a figurar na chamada lista "top", onde somente é permitido ingresso a quem fatura mais de um bilhão de dólares anuais. No ano passado, o faturamento nas operações domésticas (isto é, excluídos os negócios do exterior) ultrapassou com folga o marco dos US\$ 2 bilhões.

Foi no embalo dessa expansão dentro da economia interna que surgiu oportunidade para novo caminho: o do comércio exterior. Tentou-se incluir o setor do seguro na pauta das exportações brasileiras. Afinal, era ele um clássico e sistemático componente negativo do nosso Balanço de Pagamentos, ao contrário do que ocorria em outros países. O maior exemplo da força do seguro, como gerador de "exportações invisíveis", é dado pelo Reino Unido. É a maior fonte de alimentação, no Balanço de Pagamentos, do superávit da conta de serviços, cobrindo déficits de outra impor-

tante conta (a de mercadorias, isto é, a da chamada Balança Comercial).

Claro que a evolução do seguro brasileiro no mercado internacional era e ainda é difícil, lenta e necessariamente cautelosa. Esse é um mercado complexo, um terreno minado no qual somente se pode caminhar com muito "know-how" ou então, quando se é principiante, munido de eficiente equipamento para detectar as minas espalhadas por toda parte. Sobre tudo, esse é um mercado reparativo entre parceiros com posições relevantes e tradicionais, a bem dizer quase cativas.

Apesar de tudo, a tentativa brasileira teria de ser feita. Com a ampliação do mercado, a tendência que emergia era a do aumento do volume de repasses de negócios para o exterior, através do sistema internacional de resseguro, espécie de desagudouro dos excessos de capacidade dos mercados nacionais. Se iríamos ter crescimento de operações passivas, o lógico é que devêssemos buscar, em contrapartida, equilibrá-las com a captação, lá fora, de operações ativas. Como importadores contumazes cabíamos disputar a conquista de uma fatia do mercado internacional para nos alçarmos, também, à categoria de exportadores, nessa área dos invisíveis.

Até agora, essa política de extroversão do seguro brasileiro, libertando-o do casulo das fronteiras nacionais, vem produzindo resultados que se pode considerar acima das primeiras e razoáveis expectativas. O Instituto de Resseguros do Brasil mantém o Escritório de Londres, aceitando negócios para reparti-los com o mercado brasileiro. Com diversas empresas seguradoras associou-se, aqui no Brasil, para fundar em Nova York a "United Americas Insurance Co.", sob controle acionário de capitais brasileiros e com a participação de capitais de outras origens (norte-americanos, franceses, alemães e latino-americanos). Cerca de 30 seguradoras brasileiras também atuam no exterior, à parte e isoladamente, através de subsidiárias e de outros meios de operações.

Por tudo isso, fatos significativos começam a surgir, além da inversão de sinal com que a atividade seguradora agora figura no Balanço de Pagamentos. Por exemplo: a "The American Chamber of Commerce for Brazil" (São Paulo e Rio), procurando estimular contribuições ao objetivo do governo brasileiro de melhorar nosso comércio exterior, criou um clube priva-

tivo para os sócios daquela entidade: o **Million Dollar Exporter's Club**. E no ano passado quem recebeu certificado de ingresso naquele clube foi, pela primeira vez, uma empresa seguradora: a Cia. Internacional de Seguros.

Se outros clubes semelhantes existissem no País, reconhecendo o esforço de exportadores brasileiros de bens e serviços, outros tantos certificados seriam conquistados para o setor do seguro, o mais novo e promissor agente de captação de divisas para o desenvolvimento nacional.

O GLOBO Quarta-feira, 26/9/79

## AS SEGURADORAS E OS BANCOS

José Sollero Filho

Um jornal brasileiro deu-nos notícia de um artigo de David Lascelles no "Financial Times" sobre deficiências do serviço bancário norte-americano.

Não podemos negá-lo. Os esclarecimentos aí contidos nos deram muita satisfação. É que estamos cansados de comparar o desempenho entre as seguradoras e os bancos, estes apontados como modelos a serem seguidos, principalmente se estrangeiros.

No entanto, esta superioridade está muito longe de corresponder à realidade. Segundo o artigo de Lascelles, o maior banco de Nova York acaba de ser condenado judicialmente a devolver mais de três milhões de dólares aos seus clientes porque deles cobrava uma multa de US\$ 0,50 toda vez que pagavam seus débitos de cartões de crédito antecipadamente. Não é engano não. Se o correntista antecipava o pagamento, o banco o multava.

Pode argumentar-se que o exemplo citado reflete uma condição especial de mercado em que o banco fica antecipadamente privado dos depósitos correspondentes ao pagamento, se este não ocorre na data de vencimento, e que aqui no Brasil é diferente.

Essas explicações, por mais estranhas que sejam, poderiam ser aceitas. Mas nem assim disfarçam o caráter leonino da estipulação, o que talvez tenha determinado a condenação do banco.

Concordamos, também, com o argumento de que no Brasil é diferente, embora isso não signifique admitir que o serviço bancário brasileiro seja satisfatório. Para tanto basta ver os juros cobrados e, mais ainda, a grande quantidade de questões judiciais que estão em curso entre nós. Vejam-se as pautas de julgamento dos tribunais. Examinem-se os acórdãos publicados, ou as intimações feitas e os editais dos nossos diários oficiais, para que não restem dúvidas a respeito das deficiências dos ser-

vícios bancários, em especial no tocante à falta de cuidados elementares para concessão de crédito. Apiciando sinistros nos seguros de crédito temos visto concessão de empréstimos a pessoas moradoras em favelas ou cortiços, sem emprego fixo, sem consultas cadastrais. Talvez sejam exceções decorrentes da cobertura do seguro. No entanto, por que não se empresta tal caráter às ocasiões em que também o desempenho do seguro deixa a desejar?

Além do mais, a legislação securitária oferece grandes deficiências: há um excesso de controles formais que tira a iniciativa das seguradoras e mesmo seu controle objetivo.

Aliás, o próprio Governo o reconhece. Assim, o projeto de lei ora em estudo, dispondo sobre o Seguro de Crédito à Exportação estabelece no artigo 5.º que "as operações de Seguro de Crédito à Exportação, bem como à empresa especializada nesses ramos, não se aplicam às limitações contidas no artigo 9.º da Lei n.º 5.627 de 1.º de dezembro de 1970, nem às disposições do Decreto-lei n.º 73 de 21 de novembro de 1966, exceto quanto à competência dos órgãos diretores do Sistema Nacional de Seguros Privados".

Tal dispositivo significa simplesmente que, para operar a nova seguradora, é necessária a revogação da lei que proíbe o funcionamento de empresas de cujo capital participe o Estado. Mais ainda, que esteja ela inteiramente livre para regulamentar sua atividade de vez que não se lhe aplica o Decreto-lei 73, salvo no tocante à competência dos órgãos do Sistema Nacional de Seguros Privados, que provem justamente do mencionado decreto-lei.

Reconhecemos a importância, a necessidade e a conveniência de uma seguradora especializada para crédito à exportação. Porém é imprescindível regulamentá-la rigorosamente, sob pena de vir ela, como os bancos americanos, a multar os segurados por cumprirem suas obrigações.

DIÁRIO DO COMÉRCIO

27 de setembro de 1979

# Características atuais do Direito Marítimo - 2

## - Universalismo e particularismo

O particularismo do direito marítimo tem sido ressaltado por grande número de juristas. Na significativa expressão de Julien Bonnacase, mencionada por Waldemar Ferreira, "se reveste de um caráter sibilino". Realmente observa o imortal mercantilista pátrio, que no direito marítimo tem-se o refúgio de fórmulas e instituições arcaicas, no meio das quais somente se podem aventurar, após longos e pacientes estudos, alguns iniciados de escol, pois comentando o conteúdo da expressão acima refere que o direito marítimo tem em si mesmo, e sobretudo em si, o segredo de seu desenvolvimento. Dotado de força orgânica que lhe é peculiar, tem a virtude de sob a cobertura de formas envelhecidas, atender as necessidades do tráfico marítimo moderno. Por isso, palavra se lançou, marcante do mistério que o envolve, em razão do qual, sendo sempre velho e antiquado, ao mesmo passo é moderno: é o seu particularismo.

René Rodière ao examinar o problema da originalidade, particularismo e autonomia do direito marítimo, diz que o primeiro aspecto nem é contestado. Quanto ao particularismo acha que não existe qualquer disciplina que possa reivindicar tal característica, nem mesmo do direito aeronáutico que apesar de suas regras originais, não fala de seu particularismo.

Embora sem dar grande ênfase a essas qualidades, pela dificuldade de se tirar conclusões de conotação científicas e técnicas de tais afirmações não pode, entretanto, deixar de reconhecer o mérito de excelentes estudos nesse sentido, como de Garron, Juglart, Bonnacase, Ripert, Mayer, para apenas citar alguns.

Colocamos no mesmo item o universalismo do direito marítimo, porque achamos que esse aspecto não é excludente do particularismo, cabendo, segundo pensamos, adotar a expressão particularismo universalista para bem acentuar a comunhão dos dois vocábulos, apesar de parecerem formar um paradoxo. Talvez se possa bem sentir a validade da afirmação no bem arquitetado pensamento de Pardessus, o notável historiador do direito marítimo, quando afirma que a universalidade do direito marítimo é de sua essência, bem assim a imutabilidade de seus pressupostos, porquanto o direito marítimo resolve e resolveu os conflitos de todos os tempos e os dados de todos os povos foram sempre os mesmos. Por isso assevera: O pior código civil seria, sem contestação, aquele que se destinasse a todos os povos indistintamente e o pior código marítimo aquele que fosse ditado pelo interesse especial e particular dos costumes de um só povo.

A vocação internacional do direito marítimo é irrecusável. Não se lhe oponha o regime de cabotagem, porquanto o desenvolvimento do tráfico interno e costeiro não representa em tonelagem, senão uma mínima parcela em relação aos cruzeiros de longo alcance, atravessando as faixas do mar territorial, pois, é da índole moderna das comunicações o crescente intercâmbio entre os povos seja ele de natureza comercial ou turística.

Por outro lado, temos a ressaltar a grande quantidade de regras internacionais de direito marítimo e a criação de organismos dotados de estrutura universalizante, no sentido de convalidarem a extraterritorialidade marítima, como é o caso do C.M.I. (Comitê Marítimo Internacional), apesar de anteriormente já outros organismos terem sido criados com a finalidade de facilitar ou preparar a unificação do direito marítimo.

Em 1883 foi fundado o Instituto de Direito Internacional que teve como primeiro presidente Mancini numa memorável sessão em que participaram 11 juristas. Essa Sociedade destinada a favorecer o conhecimento, a difusão e o desenvolvimento do direito das gentes, desenvolveu importante obra nesse terreno e também no campo do direito internacional privado, dedicando-se aos problemas dos conflitos de leis durante as Conferências de Munique (1883) e de Bruxelas (1885) sobre seguros, de Lausanne (1886) consagrada à abordagem, de Bruxelas (1881). Em todas elas, a preocupação principal foi o direito marítimo, como por exemplo, no domínio dos conflitos de leis marítimas, a aplicação da lei do pavilhão, as formalidades de publicidade para transmissão da propriedade do navio, se o navio é suscetível ou não de hipoteca e suas formalidades, os privilégios dos navios, a extensão da responsabilidade dos proprietários de navios, os caracteres da avaria comum e várias outras questões que mostram bem a universalidade dos problemas de direito marítimo.

A chamada universalidade do direito marítimo, não significa, porém, que as regras dessa disciplina já alcançaram uma uniformidade. Ao contrário tem sido um campo fértil de conflitos, ocasionados especialmente pela diversidade de nacionalidades das pessoas que intervêm na formação de contratos e pela inevitável execução dos mesmos em países diferentes. De qualquer modo, porém, a internacionalização da lei marítima, deve figurar no vértice de nossas aspirações, como diz Brunetti, visto que se trata de um direito cosmopolita e mesmo porque no direito marítimo existem instituições completamente elaboradas pelos costumes, que, *usu exigente et humanis necessitatibus*, o mundo inteiro conhece, aplica, inclusive extramuros da lei escrita e muitas vezes repelindo as leis formais.

.../.

## 2. - Aspectos Económicos

O direito marítimo de forma mais especial de que qualquer outro precisa preocupar-se com a sua função técnica e sua estrutura técnica. Assim nos ensina Brunetti ao mostrar que o processo de formação do direito marítimo se desenvolve estreitamente unido ao desenvolvimento do fator económico.

O direito marítimo pela sua extrema tecnicidade rejeita as proposições que, objetivando sua explicação como fenómeno jurídico, se fundam em dados ideais ou metafísicos, pois, parece irrefutável que a natureza das coisas em direito marítimo é resultante de leis biológicas e económicas, desenvolvidas em relação aos meios técnicos de realização dos fins utilitários.

Encontramos, ainda, em Brunetti o apoio dessa posição ao demonstrar que o método histórico serve para proporcionar prova de exatidão matemática desse raciocínio, uma vez que constitui verdadeiro instrumento de precisão na exegese, sobretudo porque ajuda a encontrar e a discernir os elementos económicos e técnicos, na força dos quais a norma marítima adquire vitalidade. E acrescenta textualmente: "Desde as Leis Rodias até o presente, pode-se precisar facilmente como a norma marítima não foi mais do que a reprodução das regras experimentais e a regulação oficial de relações de interesse, nascida das formas mais variadas da economia própria das empresas capitalistas do tempo. A clássica instituição da *commenda* que teve tão grande desenvolvimento, ao menos até o século XVI, assinala o triunfo da economia capitalista sobre a economia do artesanato. Uma simples relação de mútuo, entre comodante e mandatário, transforma-se no futuro, numa sociedade no sentido romanístico, sem que se constitua um patrimônio isolado. Mais tarde, de tais relações, surge a associação em participação, seguidamente, depois do século XV, o interesse creditício induz a transformar a *societas* numa *companhia aberta*, diante de terceiros, e no século XVIII, entra na liza a comanditária por ações... A legislação marítima, através dos tempos reproduz metódicamente, a tendência de implantar-se a economia capitalista: trata-se da regulação do contrato de trabalho das funções comerciais do capitão, da contratação do navio, de sua

capacidade de transporte, dos métodos de carga, do crédito naval, dos privilégios, dos transportes de peregrinos ou de cruzados, do custo do transporte, etc. etc..., todas as variedades e as necessidades da vida económica do tempo, vão pouco a pouco amadurecendo uma regra formal através da qual, o fenómeno económico, conscientemente se transforma em fenómeno jurídico. O aparecimento da *commenda* do comércio marítimo, conduz ao momento do domínio da economia privada sobre a consorcial, ou bem a da empresa privada sobre a coletiva. A navegação, já mais segura e mais audaz, sente menos necessidade das formas associativas (*societas maris*), cuja intenção evidente era afrontar e suportar em comum as adversidades e os perigos da expedição. É a técnica da construção, o instrumento primordial dessa radical transformação da economia dos transportes. Assim a instituição aparece na legislação marítima, deixando um símbolo de sua pesada senhoria, aquela figura da *sobrecarga*, do fiduciário, dos carregadores, com sua última regulação no Código de Comércio de 1865. A transformação e o gradual progresso da técnica dos meios de comunicação, trazem consigo aparelhadas profundas transformações ou inovações na economia da navegação. O vapor operou nesse campo, uma revolução que se refletiu em todos os ramos da atividade marítima, desde o transporte ao tráfico, desde o seguro ao trabalho assalariado. Figuras jurídicas de negócios marítimos florescentes e difundidíssimos no preço da navegação veleira, como o fretamento a coleta, o empréstimo a câmbio voluntário, a venda sobre navio designado, iam desaparecendo para dar lugar a outras que respondem a sistemas económicos diversos, como o transporte de mercadorias individualizadas, o crédito privilegiado, a venda sobre embarque, os títulos representativos, etc, etc... A nova economia empresária, sobretudo, nos últimos tempos, com tenaz esforço de penetração, chegou a imprimir no jogo dos interesses marítimos como nos de comércio terrestre, um estigma particularíssimo. O armador privado se vê suplantado pela empresa capitalista: as sociedades por ações lançam as bases de uma nova e poderosa economia nacional, iniciando-se a orientação, em outros tempos inadver-

tida, da proteção estatal. Delineia-se e desenvolve-se o conflito, silencioso, porém fatal entre as várias categorias navais, combatidas por aspirações e preocupadas pela interpretação de necessidades opostas. A empresa coletiva (sociedade de capitais) forte por si mesma, organiza-se em coalizão sob a proteção e defesa dos interesses comuns (*pools* e *cartels*), para melhor poder afrontar os riscos e fracionar as perdas, contra outras categorias também organizadas para fins análogos e utilitários como os sindicatos. E assim assumem forma concreta, normas sugeridas ou impostas pela atuação prevalescente de uma categoria sobre a outra; assim explica-se a tendência de fazer recair sobre o carregador as consequências do caso fortuito no pagamento do frete a todo evento, as cláusulas de exoneração e limitação que trazem, tornando-a ilusória, a obrigação fundamental do portador, o direito de retenção do capitão, a decadência cominatória por meio da ação derivada do inadimplemento das condições do transporte, etc... São princípios cultivados à sombra da economia das grandes empresas de navegação, que se ainda não encontraram as formas adequadas que as transforme em leis, penetram no costume na forma de uso, ou seja, na consciência jurídica.

Indispensável, ainda, pela oportunidade das expressões e de seu conteúdo, as palavras de Brunetti a respeito da situação atual do direito marítimo focado no seu aspecto económico: O direito marítimo contemporâneo oferece-nos amostras eloquentes da tendência do domínio dos interesses das categorias organizadas. Os congressos que reúnem frequentemente os mais conspícuos representantes do armamento mundial são o porta-voz de poucas, porém, fortes categorias de interessados, diante dos quais os carregadores, fretadores, segurados, poucas vezes organizados, oferecem escassa possibilidade de resistência e de meios adequados de expressão de sua vontade. E os congressos amadurecem em seu seio, as conferências diplomáticas que explanam o caminho às convenções internacionais e portanto às leis internas que aplicam os princípios contidos nas convenções. A teoria da li-

mitação da responsabilidade dos armadores por exemplo, ainda que através dos tempos conseguiu fixar-se como um dogma, em sua recente reelaboração, não expressa outra coisa senão a tendência egoísta para uma imunidade, à qual se gostaria de chegar também, através da via do seguro obrigatório dos passageiros. Na aceitação dos princípios uniformes do transporte e da apólice de carga (Regras de Haia), não é menos evidente a tendência à proteção dos interesses do fortificado armador. A uniformidade legislativa, por conseguinte, aspiração inextinguível dos juristas de todos os tempos, serve de instrumento de perpetuação da tendência egoísta, não de uma vasta, mas de um reduzido círculo de empresas, e cujo programa evidente é a utilidade.

Seria possível concluir dizendo que o direito marítimo desenvolve-se num círculo fechado de ferro, em matéria dos interesses econômicos que o envolvem. Poder-se-ia afirmar que o fenómeno económico faz parte da própria estrutura do direito marítimo, pois, toda a sua atuação primordial ou básica está assentada num aspecto económico, como ficou claro na reprodução das preciosas observações de Brunetti.

### 3 - Aspectos Técnicos

Se formos estudar a nomenclatura do direito marítimo, veremos que grande parte de suas normas tem vinculação inevitável com o seu processo técnico.

Já se foi o tempo em que o jurista era considerado exclusivamente em função do direito como ciência humanística, com estruturas normativas nas quais a hermenêutica não se aventurava além dos dados relacionados com a interpretação. Hoje se exige do jurista formação metodológica, compatível com a especialidade que abraça e indissolúvel das técnicas que envolvem as diversas disciplinas que crescem no mundo amplo do Direito.

No direito marítimo, particularmente, a maior parte das normas encontra sua explicação teleológica em exigências de caráter técnico.

Encontramos também em Brunetti sustentação para o que acabamos de afirmar, pois, ao estudar tais aspectos no direito marítimo salienta que é indiscutível a necessidade de conhecer as condições da indústria da construção e da arte da navegação, para julgar a essência e a estrutura dos contratos

de transporte marítimo, não se podendo dispensar tais conhecimentos, inclusive, para dominar o conteúdo partido dos contratos de seguro.

O professor Antonio Galvão Novais, examinando o assunto sob a perspectiva exclusivamente técnica, na sua qualidade de engenheiro naval, estabelece vários vínculos com a economia e o comércio internacional para examinar a tecnologia do transporte marítimo, esclarecendo, com toda razão, que a tecnologia não avança de maneira isolada, mas pressionada por fatores econômicos e conjunturais. E exemplifica: o fechamento do canal de Suez provocou uma corrida de navios de grande porte, tendo essa tendência induzido transformações profundas na tecnologia naval e portuária.

De acordo com a clássica lição de Brunetti, como fenómeno técnico-económico, o transporte marítimo pode considerar-se uma resultante de três fatores fundamentais: o meio, o veículo, e o caminho; o meio no aspecto técnico é força motriz regulada pela qualidade da via (tração a braço, a vapor, por eletricidade, vento, etc...); o veículo é a coisa que constitui o instrumento do transporte (carro, navio, vagão, automóvel, avião, etc...); e o caminho é o espaço (terrestre, aquático, aéreo), que deve ser atravessado ou percorrido pelo veículo para efetivação do transporte. Deixando de lado outras modalidades de transportes que passam atualmente por grandes revisões, o transporte marítimo foi sempre dominado pelo fator técnico em seus aspectos económico e jurídico.

Como diz o prof. Novais: "Até recentemente, projetar e operar navios era considerado uma verdadeira arte dependendo, quase exclusivamente, de engenho e experiência. O projeto era tradicionalmente realizado por arquitetos navais, alcuha que traduzia em parte o conceito artístico da tarefa. Os marujos se utilizam ainda dos princípios, nomenclatura e regras que constituem a arte naval, ou seja, a arte de conduzir um navio através dos mares".

Prossegue: "No projeto estrutural de um navio, o dimensionamento vem sendo classificado pelas sociedades classificadoras, entidades sem fins lucrativos de âmbito internacional que supervisionam tecnicamente a construção e manutenção das embarcações...". Na sequência de suas observações oferece Antonio Novais inúmeros subsídios que demonstram claramente essa intenção entre técnica e outras conjunturas no transporte marítimo especialmente as conjunturas económicas e jurídicas. Por isso afirma em suas palavras prefaciais: "Para o estudante... esteja ele cursando Engenharia, Economia, Administração de Empresas ou Advocacia é importante conhecer os mecanismos que governam a evolução do transporte marítimo, esse elo fundamental nas trocas entre nações do globo. Hoje em dia o comércio internacional ocupa boa parte da atenção de nossos governantes e, muitas vezes, as intenções não se concretizam por desconhecimento dos óbices operacionais e económicos, que ocorrem eventualmente no setor portuário e marítimo... O engenheiro portuário, por exemplo, deve conhecer com relativa profundidade o mecanismo da evolução do transporte marítimo, para que possa projetar adequadamente obras que permanecerão operativas por períodos superiores a trinta anos. Da mesma forma, o economista especializado em Comércio Exterior não pode prescindir de um conhecimento mais sistematizado dos fatores que condicionam o transporte de mercadorias. O mesmo se aplica aos advogados que trabalham no setor de Direito Internacional e campos correlatos e a outros profissionais de nível superior".

A técnica e o direito, para falar apenas nessas duas condições, são inseparáveis para a boa formação profissional de quem vai dedicar-se ao direito marítimo.

Se passarmos os olhos pela história do Direito marítimo, notaremos que as várias etapas de sua evolução técnica criaram profundas repercussões no campo jurídico, mas, que não foram repercussões comparáveis com outras transformações do Direito. No Direito marítimo germinaram situações imbricadas, isto é, um reflexo recíproco na dualidade norma-técnica. O processo de especialização amadureceu com maior êxito no campo da atividade marítima, dando vida a relações reconhecíveis em seus elementos típicos, motivo pelo qual o transporte na economia moderna, não é um meio para intercâmbio de produtos, mas, pela sua própria essência centro de uma função autônoma de intercâmbio.

A verdade é que a evolução do Direito marítimo não pode ser compreendida isolada de certos fenômenos, como industrialização do Mundo e o papel desempenhado pelo carvão que transformaram as condições de exploração marítima, sem se falar no petróleo e certas cargas secas, como grãos e minerais, em linhas regulares, cobrindo hoje todas as porções marítimas do globo terrestre.

Não seria exagero afirmar-se que Direito marítimo é técnica são duas realidades indissociáveis, condicionadas pelas estruturas políticas, conformando as normas dessa disciplina a uma tridimensionalidade peculiar. A hegemonia dos grandes Estados ocidentais do século passado, nem sequer atingida pela potência dos Estados Unidos e Japão, sofreram certas alterações a partir da Segunda Grande Guerra, mas, no momento outras condições começam a criar-se com a liberdade das Colônias e especialmente a eclosão dos Estados chamados Afro-asiáticos.

Por outro lado as novas concepções a respeito do comércio internacional, sacudindo velhas estruturas até há pouco tempo vigentes, com especial ênfase para as modificações que vêm ocorrendo nos sistemas de transportes, no que concerne à modernização de suas técnicas e introdução de novos meios de comunicação, notadamente a utilização de energia nuclear, tiveram fundas projeções no direito da navegação marítima.

Atualmente, como assinalaram vários autores, a introdução de engenhos como os chamados aeroplânadores, que são embarcações híbridas, porque não especificamente marítimas, trouxeram suas possibilidades combinadas, ou seja, sua capacidade de utilizar-se do ar, terra e mar, mas também porque nos efeitos decorrentes dessa nova técnica de transporte, se colocam problemas de alta indagação, não apenas quanto à natureza jurídica de tais engenhos, como também porque não se chegou a uma decisão definitiva sobre as normas que devem tutelar as relações jurídicas desse meio de transporte; o marítimo, terrestre ou aéreo.

Os containers e paletização também trouxeram consequências revolucionárias na técnica dos transportes e na estrutura do comércio dos armadores. Em relação à primeira modalidade, alguns trabalhos esparsos foram realizados, principalmente porque muitos autores admitem que esse meio de acondicionamento de mercadorias traz problemas jurídicos novos.

Talvez os aspectos mais interessantes a serem considerados são os transportes combinados que os containers suscitam, com repercussões no campo das responsabilidades.

São as normas de transporte terrestre extensíveis ao transporte marítimo? A questão é extremamente complexa, não logrando ainda considerações pacíficas entre os estudiosos. Existe, na realidade, uma pluralidade de modos de locomoção, fato que impõe o exame da insuficiência ou suficiência das regras existentes a respeito, e especialmente se é possível a bipartição das tutelas jurídicas nos transportes combinados. A

admitir-se tal circunstância, não podem deixar de ser apontados alguns inconvenientes, como a colisão de soluções em inúmeras circunstâncias especiais de relacionamento com a situação, como de maneira geral a falta de unicidade do título de transporte sobre o qual viaja a mercadoria que pode gerar controvérsias quando o fato não está juridicamente tipificado, convindo sempre que possível submeter tais relações a um regime único.

Mas, a pergunta ainda não pode ser respondida eficientemente se não elucidarmos satisfatoriamente qual será o pressuposto para a construção dessas regras, o marítimo ou o terrestre e qual deve preponderar no caso de conjugação de ambos.

O ESTADO DE SÃO PAULO

São Paulo

30.09.79

## CÂMBIO

O Banco Central do Brasil, através de seu Departamento de Operações de Câmbio (DECAM) afixou, ontem, a cotação da moeda norte-americana. O dólar foi negociado no mercado interno a C\$ 29,685 para compra e a C\$ 29,825 para venda. Nas operações com bancos sua cotação foi de C\$ 29,720 para repasse e de C\$ 29,805 para cobertura. O sistema bancário brasileiro continua fixando as taxas das demais moedas no momento da operação.

Na página 8 estão as cotações de fechamento de outras moedas, do dia 11/10/79, em Nova York.

## CÂMBIO

### COTAÇÕES

Fechamentos de câmbio ocorridos na cidade de Nova York, das mais importantes moedas para o mercado, em relação ao cruzeiro, do dia 11/10/79:

PAISES	MOEDAS	COMPRA-C\$	VENDA-C\$
ESTADOS UNIDOS	DÓLAR	29,815	29,825
ARGENTINA (Fin.)	PESO	0,02295	0,02296
BOLÍVIA	PESO	1,50565	1,50616
EQUADOR	SUCRE	1,10315	1,13335
PARAGUAI	GUARANI	0,23852	0,23860
PERU	SOL	0,12820	0,12824
URUGUAI (Com.)	PESO	4,12341	4,12479
VENEZUELA	BOLÍVAR	6,93496	6,94922
MÉXICO	PESO	1,30589	1,30931
INGLATERRA	LIBRA	64,63892	64,72025
ALEMANHA	MARCO	16,66360	16,68708
SUIÇA	FRANCO	18,39287	18,41992
SUÉCIA	COROA	7,12280	7,13414
FRANÇA	FRANCO	7,10491	7,11326
BÉLGICA	FRANCO	1,03630	1,03737
ITÁLIA	LIRA	0,03613	0,03617
HOLANDA	FLORIM	15,05657	15,07653
DINAMARCA	COROA	5,68273	5,69061
JAPÃO	IENE	0,13169	0,13182
ÁUSTRIA	XELIM	2,32557	2,32933
CANADÁ	DÓLAR	25,39939	25,41388
NORUEGA	COROA	6,02859	6,03658
ESPANHA	PESETA	0,45110	0,45155
PORTUGAL	ESCUDO	0,60107	0,60216
ÁFRICA DO SUL	RAND	35,65874	35,67070
FILIPINAS	PESO	4,20391	4,20532
KWAIT	DINAR	107,86768	107,90386
NOVA ZELÂNDIA	DÓLAR	29,92531	29,93535
AUSTRÁLIA	DÓLAR	33,61641	33,62768
PAQUISTÃO	RUPEE	3,02920	3,03022
RÚSSIA	ROUBLE	45,02065	45,03575

Fonte — Corretora Souza Barros Câmbio e Títulos S/A.

## DIÁRIO DO COMÉRCIO

12 de outubro de 1979



- PRODUTOS ALIMENTÍCIOS KELLOGG'S LTDA.-Rua Augusto F. de Moraes, 650 - SÃO PAULO.  
D T S - 3606/79 - 24.09.79
- FME-FABRICAÇÃO DE MAQUINAS ESPECIAIS LTDA.-Av. Rio de Janeiro, 452/573 - DIADEMA - SÃO PAULO.  
D T S - 3607/79 - 24.09.79
- COMÉRCIO INDÚSTRIA BRIL LOID LTDA.-Av. João Dias, 2248/2258 SÃO PAULO.  
D T S - 3608/79 - 24.09.79
- RAINHA-CALÇADOS E MATERIAIS ESPORTIVOS LTDA.-Av. Adap. nº 100 MOGI MIRIM - SÃO PAULO.  
D T S - 3609/79 - 24.09.79
- SUSSEX TEXTIL LTDA.-Rua Visconde de Cairu, 188 - SOROCABA-SÃO PAULO.  
D T S - 3610/79 - 24.09.79
- PRENSAS SCHULER S/A.-Av. Fagundes de Oliveira, 1515 - DIADEMA SÃO PAULO.  
D T S - 3611/79 - 24.09.79
- M.T.E.METALÚRGICA TERMO ELÉTRICA S/A.-Rua Cacique Tibiriçã, 306 SÃO BERNARDO DO CAMPO -S.PAULO.  
D T S - 3612/79 - 24.09.79
- INDÚSTRIA TEXTIL CARAMBEÍ S/A. Av. Brasil, 939 - SÃO ROQUE-SÃO PAULO.  
D T S - 3613/79 - 24.09.79
- YATSUO ELEMEX INDÚSTRIA ELETRÔNICA LTDA.-Estrada dos Níveis nº 669 - ATIBAIA - SÃO PAULO.  
D T S - 3614/79 - 24.09.79
- TAPON CORONA CORTIÇAS S/A.- Av. Imperatriz Leopoldina, 426 -SÃO PAULO.  
D T S - 3615/79 - 24.09.79
- GENERAL ELECTRIC DO BRASIL S/A. Av. Industrial, 700 - SANTO ANDRÉ - SÃO PAULO.  
D T S - 3616/79 - 24.09.79
- CIA.PRADA INDÚSTRIA E COMÉRCIO Rua Dr. Alberto Ferreira, 179- LIMEIRA - SÃO PAULO.  
D T S - 3617/79 - 24.09.79
- AMF DO BRASIL S/A MÁQUINAS AUTOMÁTICAS - Km.67 da Via Raposo Tavares - MAIRINQUE - S.PAULO.  
D T S - 3618/79 - 24.09.79
- AMÉRICA LATINA CIA.DE SEGUROS- Rua Arthur Prado,659 - S.PAULO.  
D T S - 3626/79 - 25.09.79
- VY-MAR ARTEFATOS PLÁSTICOS LTDA. Rua Major Paladino, 205-S.PAULO.  
D T S - 3627/79 - 25.09.79
- WHEATON DO BRASIL S/A.INDÚSTRIA E COMÉRCIO - Av. Alvaro Guimaraães, 2.502 - SÃO BERNARDO DO CAMPO - SÃO PAULO.  
D T S - 3628/79 - 25.09.79
- COOP. AGRÍCOLA DE COTIA-COOPERATIVA CENTRAL-CAMPINAS-SÃO PAULO.  
D T S - 3630/79 - 25.09.79
- PRODUTOS ALIMENTÍCIOS FLEISCHMANN E ROYAL LTDA. E/OU LEITE GLÓRIA DO NORDESTE S/A.-Rua 15 de Novembro, 1986 e 2004 - JUNDIAÍ-SÃO PAULO.  
D T S - 3731/79 - 01.10.79
- PEREIRA LOPES IBESA APARELHOS E COMPONENTES ELETRÔNICOS S/A.-Rua Tambaqui, 345 - MANAUS-AMAZÔNAS.  
D T S - 3732/79 - 01.10.79
- CEAGESP-CIA.DE ENTREPÓSITOS E ARMAZENS GERAIS DE SÃO PAULO - Rua Rodrigues dos Santos,91-SÃO PAULO.  
D T S - 3733/79 - 01.10.79

..!.

- TEXTIL BRA LTDA.-Rua Padre Madureira, s/nº-SOROCABA-SÃO PAULO.  
D T S - 3734/79 - 01.10.79
- KARMANN-GHIA DO BRASIL LTDA.-Av. Alvaro Guimarães, 2.487 - SÃO BERNARDO DO CAMPO - SÃO PAULO.  
D T S - 3735/79 - 01.10.79
- PRODUTOS ALIMENTÍCIOS FLEISCHMANN & ROYAL LTDA. E/OU LEITE GLÓRIA DO NORDESTE S/A.-Rua Joaquim Nabuco, 450 - JUNDIAÍ - SÃO PAULO.  
D T S - 3736/79 - 01.10.79
- LABORATÓRIO AVAMILLER DE COSMÉTICOS LTDA.-Rua Augusto Tole, 779 e 800 - SÃO PAULO.  
D T S - 3737/79 - 01.10.79
- INDUTIL INDÚSTRIA DE TINTAS LIMITADA - Rua Arinaia, 265 - SÃO PAULO.  
D T S - 3738/79 - 01.10.79
- COLDEX TRANE-INDÚSTRIA E COMÉRCIO S/A-Rua Capistrano de Abreu, 190 - DIADEMA - SÃO PAULO.  
D T S - 3739/79 - 01.10.79
- COMDASA-COMOLATTI DISTRIBUIDORA DE AUTOVEÍCULOS S/A.-Av. Governador Pedro de Toledo, 671 - CAMPINAS - SÃO PAULO.  
D T S - 3740/79 - 01.10.79
- MAZZAFERRO POLÍMEROS E FIBRAS SINTÉTICAS LTDA.- Rua Paú do Café, Av. D. Royce Ferraz Aluim DIADEMA - SÃO PAULO.  
D T S - 3741/79 - 01.10.79
- BUDAI-INDÚSTRIA E METALÚRGICA LTDA.-Rua Pio XI nº 2229 - SP.  
D T S - 3742/79 - 01.10.79
- MORITA S/A COMERCIAL E IMPORTADORA -Rua Engenheiro Vitor Freire, 332/346 - SÃO PAULO.  
D T S - 3743/79 - 01.10.79
- MORITA S/A COMERCIAL E IMPORTADORA-Av. dos Autonomistas, 1745/1747 - OSASCO - SÃO PAULO.  
D T S - 3744/79 - 01.10.79
- MR.JEANS CONFECÇÕES LTDA. E/OU STAROUP S/A INDÚSTRIA DE ROUPAS Rua Pará, 935 - AVARÉ-SÃO PAULO.  
D T S - 3745/79 - 01.10.79
- SUPEROXIVER PRODUTOS DE FERRITE LTDA.-Estrada Estadual Itapevi-Ambuitá nº 645 - ITAPEVÍ - SÃO PAULO.  
D T S - 3746/79 - 01.10.79
- INDÚSTRIA TEXTIL PEREIRA ROSSI Rua Mateo Bei, 760 - SÃO MATEUS DISTRITO DE ITAQUERA-SÃO PAULO.  
D T S - 3747/79 - 01.10.79
- PHILIPS DO BRASIL LTDA.(EX-S/A. PHILIPS DO BRASIL E/OU COOP. DE CONSUMO DOS EMPREGADOS DA S/A PHILIPS DO BRASIL)-Av. Comendador Wolthers, 142 e 446 esquina com Av. Alberto Soares Sampaio, 2026 Capuava - MAUÁ - SÃO PAULO.  
D T S - 3748/79 - 01.10.79
- FIAÇÃO BRASILEIRA DE RAYON "FIBRA S/A." Bairro São Jerônimo, s/nº - AMERICANA - SÃO PAULO.  
D T S - 3755/79 - 02.10.79
- INDÚSTRIA CERÂMICA IMBITUBA S/A. Av. Dr. João Rimsa, 1023 - IMBITUBA - SANTA CATARINA.  
D T S - 3774/79 - 02.10.79

DESCONTOS POR HIDRANTES

Resoluções sobre os seguintes processos:-

- |  |   |
|--|---|
| - ARNO S/A INDÚSTRIA E COMÉRCIO<br>Rua Julio Galiotti, 200 - Bairro<br>Jordanêsia - CAJAMAR - S.PAULO.<br>D T S - 3619/79 - 24.09.79 | - WHEATON DO BRASIL S/A.IND.E COM.<br>Av. Alvaro Guimarães,2502 - SÃO<br>BERNARDO DO CAMPO - SÃO PAULO.<br>D T S - 3624/79 - 25.09.79 |
| - PHILCO RÁDIO E TELEVISÃO LTDA.-<br>Rua Santa Virginia,299 e Rua<br>Tuiuti, 737 - SÃO PAULO.<br>D T S - 3620/79 - 27.09.79          | - VALVOLINE S/A LUBRIFICANTES - Av.<br>Fábio E.Ramos Esquivel,874- DIA<br>DEMA - SÃO PAULO.<br>D T S - 3625/79 - 24.09.79             |
| - PRODUTOS ALIMENTÍCIOS KELLOGG'S<br>LTDA.-Rua Augusto de Moraes,650<br>SÃO PAULO.<br>D T S - 3621/79 - 24.09.79                     | - KARIBÊ S/A INDÚSTRIA E COMÉRCIO<br>Rua Karibê, 407 - CIDADE SANTA<br>ISABEL - SÃO PAULO.<br>D T S - 3633/79 - 25.09.79              |
| - MOTORÁDIO S/A COMERCIAL E INDUS<br>TRIAL - Rua Fortunato Ferraz,75<br>VILA ANASTÁCIO - SÃO PAULO.<br>D T S - 3622/79 - 24.09.79    | - TAPETES SÃO CARLOS LTDA.- Rua<br>Miguel Giometti, 340 - SÃO CAR<br>LOS - SÃO PAULO.<br>D T S - 3749/79 - 01.10.79                   |
| - CIA.COMERCIAL DA BORDA DO CAMPO<br>Av.Gastão Vidigal, 400-S.PAULO.<br>D T S - 3623/79 - 24.09.79                                   | - TRAMBUSTI NAUE DO BRASIL IND. E<br>COM.LTDA.-Av. Carioca,205 - SP.<br>D T S - 3754/79 - 02.10.79                                    |

\*

T A R I F A Ç Ã O I N D I V I D U A L

Decisões da Susep sobre os seguintes processos:-

- |  |   |
|--|---|
| - MOLINS DO BRASIL S/A MÁQUINAS<br>AUTOMÁTICAS - Av. Papa João<br>XXIII, 1460 - MAUÁ - SÃO PAULO.<br>Carta Fenaseg-4732/79 de<br>21.09.79, comunica que a Susep<br>aprovou a Tarifação Individual-<br>Incêndio, para o segurado<br>supra, representada pelas se-<br>guintes condições: | a) desconto de 20% (vinte por<br>cento)sobre as taxas normais<br>da Tarifa, aplicável aos lo-<br>cais nºs. 1 e 2;<br>b) vigência de 2 (dois) anos, a<br>partir de 12.01.79;<br>c) observância do disposto no<br>subitem 5.1 da Circular nº<br>12/78 da SUSEP. |
|--|---|

..!.

- SIEMENS S/A.-Rua Felix Guilhem,  
1360 - SÃO PAULO.

Carta Fenase-4733/79 de  
21.09.79, comunica que a Susep  
aprovou a Tarifação Individual-  
Incêndio, para o segurado supra,  
representada pelas seguintes  
condições:

- a) desconto de 25% (vinte e cinco por cento) sobre as taxas da TSIB, para os locais nºs. 25 e 41 (térreo), rubrica 192.60;
- b) vigência de 3 (três) anos, a partir de 23.08.78, devendo ser observado o disposto no subitem 5.1 da Circular nº 12/78;
- c) enquadramento do local nº 23, na rubrica 230.35, ocupação 03, sem qualquer benefício de Tarifação Individual.

- INDÚSTRIA E COMÉRCIO L.S. STAR-  
RETT S/A.-Av. Laroy S. Starrett,  
1880 - ITÚ - SÃO PAULO.

Carta Fenaseg-4742/79 de  
21.09.79, comunica que a Susep  
aprovou a Tarifação Individual-  
Incêndio para o segurado supra,  
representada pelas seguintes  
condições:

- a) desconto de 25% (vinte e cinco por cento) sobre as taxas normais da Tarifa, aplicável ao local assinalado na planta-incêndio com o nº 5;
- b) vigência de 3 (três) anos, a partir de 09.02.79;
- c) observância do disposto no subitem 5.1 da Circular nº 12/78 da SUSEP.

\* \_\_\_\_\_

#### OUTROS SISTEMAS DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO

Decisão do IRB sobre o seguinte processo:-

LINHAS CORRENTE LTDA.  
Rod.Castelo Branco-Km.  
27,5-BARUERI-S.PAULO.

Carta Fenaseg - 4681/79 de 20.09.79, comunica que o IRB concorda com a concessão do desconto de 60% (sessenta por cento) para os locais assinalados na planta incêndio com os nºs. 1 (térreo e mezanino), 2 (térreo e 2º pavimento) e 3, por serem os mesmos protegidos por sistema de "sprinklers" com duplo abastecimento de água. A vigência será de 5 (cinco) anos a partir de 22.01.79.

COMISSÃO DE SEGUROS TRANSPORTES  
TARIFAÇÃO ESPECIAL

Decisões da Susep sobre os seguintes processos:-

- |  |   |
|--|---|
| <p>- HOECHST DO BRASIL QUÍMICA E FARMACÊUTICA S/A.-SÃO PAULO.</p> <hr/> <p>DESCONTO: 50%</p> <p>PRAZO: 1 ano, a partir de 01.09.79.</p>        | <p>- YOSHIDA BRASILEIRA INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.- SÃO PAULO.</p> <hr/> <p>DESCONTO: 20%</p> <p>PRAZO: 1 ano, a partir de 01.09.79.</p>  |
| <p>- AISA ALUMÍNIO INDÚSTRIA LTDA. SÃO PAULO.</p> <hr/> <p>DESCONTO: 50%</p> <p>PRAZO: 2 anos, a partir de 01.09.79.</p>                       | <p>- MÁQUINAS VARGA SOCIEDADE ANÔNIMA - SÃO PAULO.</p> <hr/> <p>DESCONTO: 50%</p> <p>PRAZO: 2 anos, a partir de 01.09.79.</p>   |
| <p>- INDÚSTRIAS DE PAPEL SIMÃO S/A. SÃO PAULO.</p> <hr/> <p>DESCONTO: 25%</p> <p>PRAZO: 2 anos, a partir de 01.09.79.</p>                      | <p>- N. DEMETRIO &amp; COMPANHIA LTDA. PARÁ.</p> <hr/> <p>DESCONTO: 40%</p> <p>PRAZO: 1 ano, a partir de 01.07.79.</p>  |
| <p>- GATES DO BRASIL S/A INDÚSTRIA E COMÉRCIO - SÃO PAULO.</p> <hr/> <p>DESCONTO: 50%</p> <p>PRAZO: 2 anos, a partir de 01.09.79.</p>          | <p>- PABREU COMPANHIA INDUSTRIAL DE TECIDOS FINOS - SÃO PAULO.</p> <hr/> <p>Carta Fenaseg-4665/79 de 19.09.79, comunica que a Susep indeferiu o pedido de Tarifação Especial-Transportes, referente ao sub-ramo Terrestre, formulado em favor do segurado supra, de acordo com o disposto no subitem 2.4.1, Capítulo II, da Circular SUSEP nº 57/76, de 18.11.76.</p> |
| <p>- CERALIT S/A INDÚSTRIA E COMÉRCIO - SÃO PAULO.</p> <hr/> <p>DESCONTO: 50%</p> <p>PRAZO: 2 anos, a partir de 01.09.79</p>                   |   |
| <p>- FOSFANIL S/A SUPERFOSFATOS, ANILINAS E PRODUTOS QUÍMICOS - SP.</p> <hr/> <p>DESCONTO: 50%</p> <p>PRAZO: 2 anos, a partir de 01.09.79.</p> |   |



## SINDICATO DAS EMPRESAS DE SEGUROS PRIVADOS E DE CAPITALIZAÇÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO

<b>DIRETORIA</b>	Walmiro Ney Cova Martins Humberto Felice Junior Nelson Roncaratti Octávio Cappellano Waldemar Lopes Martinez Fernando Expedicto Guerra	— — — — — —	Presidente Vice-Presidente 1.º Secretário 2.º Secretário 1.º Tesoureiro 2.º Tesoureiro
<b>SUPLENTE S</b>	Francisco Latini Felipe Cardillo Januário D'Alessio Neto Ryuia Toita Orlando Moreira da Silva		
<b>CONSELHO FISCAL</b>	P. W. B. Giuliano Giovanni Meneghini João Júlio Proença		
<b>SUPLENTE</b>	Luiz José Carneiro de Mendonça		
<b>DELEGAÇÃO FEDERATIVA</b>	Walmiro Ney Cova Martins Humberto Felice Junior		
<b>SUPLENTE S</b>	Nelson Roncaratti Octávio Cappellano		
<b>SECRETARIO EXECUTIVO</b>	Roberto Luz		
<b>DEPARTAMENTO TECNICO DE SEGUROS</b>	Conselho Técnico de Seguros - Comissões Técnicas: - Automóveis - Acidentes Pessoais - Assuntos Contábeis - DPVAT - Incêndio e Lucros Cessantes - Responsabilidade Civil - Riscos Diversos - Riscos de Engenharia e Quebra de Máquinas - Roubo, Vidros e Aeronáuticos - Rural - Transportes e Cascos - Vida.		

AV. SÃO JOÃO, 313 - 7.º ANDAR - FONES 223-7036 - 222-6878 - 223-7041 - 223-4649 - END. TELEG. "SEGECAP" SÃO PAULO - CGC 60.495.231

## FEDERAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE SEGUROS PRIVADOS E DE CAPITALIZAÇÃO

<b>DIRETORIA</b>	Carlos Frederico Lopes da Motta Carlos Alberto Mendes Rocha Alberto Oswaldo Continentino de Araújo Seraphim Raphael Chagas Goes Nilo Pedreira Filho Hamilcar Pizzatto Nilton Alberto Ribeiro	— — — — — — —	Presidente 1.º Vice-Presidente 2.º Vice-Presidente 1.º Secretário 2.º Secretário 1.º Tesoureiro 2.º Tesoureiro
<b>SUPLENTE S</b>	Geraldo de Souza Freitas Antonio Ferreira dos Santos Ruy Bernardes de Lemos Braga Giovanni Meneghini José Maria Souza Teixeira Costa Délio Ben-Sussan Dias		