

RESPONSABILIDADE CIVIL

Prof. Eduardo Henrique Girão

(Catedrático de Direito Civil)

Lida a exposição e ouvidas as explicações verbais do consulente, são de considerar inequívocos os fatos seguintes:

a) J. D. & C., firma comercial estabelecida na cidade de Sobral, era dona de um jipe que trazia e ostentava placas de aluguel;

b) esse carro, entregue a um chofer — de escôlha da firma proprietária, ao qual estava confiado, com a respectiva garage, fazia não só os serviços dela, como também outros, em locação a terceiros;

c) foi, porisso, e em vista da indicação de um estranho ajudante de chofer, indicando aquêlê a F., como de aluguel, em condições de contratar a viagem que êste pretendia fazer ao município de Granja;

d) o chofer do jipe contratou realmente a viagem desejada, por Cr\$ 500,00, para o dia seguinte, e na hora combinada tomou como passageiro a F., juntamente com outros;

e) no percurso de Sobral ao município de Granja o jipe virou por culpa de seu guiador, falecendo F., no desastre;

f) o jipe não estava registrado na repartição competente do Estado; não obstante era emplacado como de aluguel, tendo sido as placas obtidas de terceiro, em empréstimo;

g) mais tarde, depois do desastre, foi feito o registro, confirmando-se ao jipe a categoria de carro de aluguel.

A conclusão a tirar dêsses fatos é que o caso é de culpa contratual. Realmente é o que se impõe.

O jipe, entregue a um empregado de confiança da firma

proprietária, foi por êle alugado mediante preço certo, para realizar a viagem de que resultou o desastre.

Não lhe aproveita alegar a falta de registro do carro, nem o serem de empréstimo as placas usadas.

Essa defêsa, em vez de favorecer, compromete, não só porque a ninguém beneficia a falta própria, como porque, se o carro não era de aluguel, não devia a dona assinalá-lo com tais placas, pondo-o em circulação antes do registro e, induzindo a terceiros ao engano de procurá-lo, na convicção do contrário por causa mesmo dêsse assinalamento, sobretudo em Sobral, meio pequeno, onde naturalmente não sobram carros de aluguel e tudo seria de fácil fiscalização.

Indica isso e mostra em toda luz que o chofer estava autorizado a fazer serviços de terceiros, alugando o jipe, e, no caso focalizado, não foi por outro motivo que contratou a viagem ao município de Granja.

Cabe salientar aqui, lembrando princípios triviais de direito, que, na formação dos contratos, é de regra quanto à proposta, seja esta expressa.

Pois bem, como exceção, conforme acentua Eduardo Espinola,

“Há alguns casos em que não é necessária uma declaração expressa, por quanto a certos fatos as circunstâncias do momento, os **usos públicos** ligam a idéia e importância de uma oferta de contrato. Assim, com os carros e automóveis que estacionam nas praças de uma cidade, ofereça ao público o transporte pelo preços das tabelas respectivas. E’ porisso que decidem os tribunais franceses: *L’acte du voyageur que s’introduit dans la voiture, en offrant de payer le prix, est la conclusion d’un contracte et non une voie de fait*”. (Sistema do Dir Civil Brasileiro vol. 2º, 1ª ed., pág. 627, nota 233).

No caso, a exemplo, aliás, do que sucedera em outras vezes e é reconhecido na contestação da causa, formou-se, não tácitamente, mas de modo expresso um contrato de transporte, mediante a locação do veículo pelo chofer — preposto de confiança da firma proprietária, sendo antes acertado o preço.

De posse do carro, emplacado daquela maneira, podia legalmente fazê-lo, não cabendo aos terceiros indagar, estava ou não o carro registrado, se era ou não, de aluguel.

E como quem precisa, sempre insiste por ser satisfeito, e isso não ignora a outra parte, natural é que, para conseguir mais alto preço por uma viagem longa, se mostrem os guiadores mais exigentes, opondo aparentes dificuldades à conclusão do contrato.

Mas isso não importa. O que interessa é a formação afinal do contrato e a sua efetiva execução.

Na espécie, quanto a êsse ponto, não há dúvida. Fez-se o contrato e é certo também que o chofer era então preposto de confiança da firma.

Podia efetuar-lo, obrigando a esta.

Ensina J. X. Carvalho de Mendonça:

“A preposição comercial ou contrato de emprêgo no comércio participa tanto do mandato como da locação de serviços; não reúne, porém, os caracteres exclusivos de nenhum dêstes contratos. A preposição comercial constitui figura típica de contrato. A subordinação ou dependência do preposto em relação ao preponente arreda-lhe a qualidade de mandatário, para lhe imprimir a de locador de serviços, a representação que, muitas vezes, o preposto exerce relativa a terceiros, afasta-o da posição

de locador de serviços para o elevar a mandatário.
(Trat. de Dir. Comercial Brasileiro, vol 2 nº 453).

Confirma SA' PEREIRA:

¶ Este carater compósito da preposição é que autoriza o conceito de Vidari, quando afirma ser o preposto mandatário perante terceiros, locador de serviços perante o preponente (Trattato, 1, nºs 257-260 — Decisões e Julgados, pág. 580).

Estava, assim, o preposto referido habilitado a contratar o transporte de F.

Perfeito e acabado êsse contrato, tornou-se **ipso facto** e **ipso jure** fonte ou causa geradora de obrigações, como todo outro contrato.

Gerando obrigações, necessariamente criou a necessidade jurídica de sua execução, conforme ao ajustado ou à lei.

O efeito primordial de toda obrigação, no ensinamento unânime dos mestres, é o **seu exato cumprimento** (Ed. ESPI-NOLA, obr. cit., pág. 269).

Faltar a êsse dever é culpa — culpa contratual, resultante do proprio inadimplemento, geradora, **per se**, da responsabilidade **ex contractu**. (M.I. CARVALHO DE MENDONÇA, Contrato no Dir. Civil Brasileiro, v. 2, 1ª ed., pág. 112).

Precisamente sôbre o dever que tem o condutor de garantir a regularidade do transporte e a incolumidade do passageiro, ensina ainda CARVALHO DE MENDONÇA — o comercialista insigne:

“Não cumprindo esta obrigação, manifesta-se a

sua responsabilidade, decorrente do **inadimplemento contratual**, com o escopo da reparação do dano.

“Esta responsabilidade promana, conforme se vê, do contrato de transporte, e tem a sua base fundamental no art. 1056 do Código Civil. (Veja-se o nº 395 deste vol. P 1ª)”.

“Sómente o caso fortuito ou a força maior isenta estas empresas de responder por perdas e danos (Cod. Civil. art. 1058)” (Obr. cit. v. 6; P2, nº 1148).

“O princípio do nosso direito foi sempre este que o art. 1.056 do Cod. Civil consignou, o devedor, não cumprindo a obrigação, responde por perdas e danos. “A lei nº 2.681 de 7 de dezembro de 1.912, consagrando as máximas da jurisprudência, confirmou o princípio da responsabilidade das empresas ferroviárias quanto ao transporte de mercadorias e de passageiros e solveu definitivamente a questão da prova. Ela prescinde de **qualquer indagação, sobre a diligência, cautela, atenção**, por mais completas que sejam por parte dessas empresas. O resultado útil final é que se aprecia.

“Verificado o infortúnio do viajante ou ocasionada a perda ou avaria das mercadorias, estas empresas ficam **ipso facto** responsáveis, e, portanto, obrigadas a indenizar o dano.

“O único meio de liberação é a prova de haver o infortúnio ou dano decorrido de uma das causas taxativamente declarada na lei, admissíveis como eliminatórias da culpa resultante do inadimplemento do contrato de transporte (Obr. Cit., nº 1511).

Antes da vigência do Código Civil não era outra a lição

dos mestres mais autorizados, salientando como definitivamente consagrado, no nosso sistema jurídico, o princípio da responsabilidade, decorrente do transporte, pelos danos acontecidos às pessoas ou às cousas transportadas, sem distinguir se feito o transporte pelo próprio condutor, se pelos seus agentes ou prepostos.

Após irrefutável demonstração, concluiu PEDRO LESSA:

“Eis aí o que preceitua o **Direito pátrio** acêrca da responsabilidade dos empresários de transportes por danos causados às **pessoas e às cousas**.

“O **direito brasileiro** ordena que os empresários de transportes, inclusive as companhias de estradas de ferro, de que trata **especialmente**, paguem às pessoas prejudicadas por um desastre a quantia em que se avalia o dano sofrido, só isentando os empresários dessa obrigação, quando êstes **provarem** que o dano procedeu de **vício próprio, caso fortuito ou força maior** (In Revista de Direito, v. 10, pág. 235 e segs.).

Também BENTO DE FARIA:

“E’ hoje princípio assente e incontroverso que — quem, no exercício de uma empresa ou de **qualquer atividade**, cause a outrem um dano que apareça como consequência, **direta** ou indireta d’aquela atividade, deve indenizar este dano, pouco importando que provenha êle do **dolo, da culpa lata, leve ou levíssima da positiva ou da negativa** que ao respectivo obrigado se possa pessoalmente imputar o fato danoso, ou que êste tenha sido praticado por

seus mandatários, prepostos ou agentes, quando no exercício do mandato ou a seu serviço". (Revista cit., vol. 6, pág. 509. Baseado em vários Códigos, jurisprudências e copiosa jurisprudência, entre cujos acórdãos merece especial leitura o do Tribunal de Justiça de São Paulo, de 16 de novembro de 1901, na Revista de Jurisprudência, vol. 13, pags. 354 - 363).

Hoje não será mais possível controvertar a propósito daquela responsabilidade.

Realizado o contrato de transporte, se faltosa se tornou a execução, a consequência natural será a responsabilidade por perdas e danos.

"Não cumprindo a obrigação, ou deixando de cumpri-la pelo modo ou no tempo devido, responde o devedor por perdas e danos. (Cod. Civil, art. 1.056).

Tive ensejo de escrever:

"Se (o devedor) falta a esse dever e, por ato seu deixa de se realizar a prestação, diz-se que a obrigação não foi cumprida, verificando-se o inadimplemento.

"Qual então a consequência desse procedimento irregular?

"O direito ofendido não perde de seu vigor; desenvolve-o, ao revés, produzindo outro efeito, em reação aberta contra a ofensa recebida: o devedor responderá por perdas e danos.

“Assim, ao lado do efeito principal, regular; que é seu cumprimento preciso, produz a relação obrigacional **um segundo efeito, accessório, eventual**, que é o dever de indenizar”. (Meu DANO CONTRATUAL, pág. 23, e ED. ESPINOLA; obr. cit., pág. 271).

Sómente no caso de provar o caso fortuito ou força maior, isenta-se o devedor dessa obrigação. (Cód. Civil, art. 1.058, vide também o art. 134 do Cód. Comercial). Aliás, **ex-vi** do disposto no art. 75 do Código Comercial, pelos atos dos caixeiros ou de quaisquer outros prepostos, respondem os preponentes, sem cogitar a lei de haver ou não culpa — mera responsabilidade **ex-lege**.

Isso tanto para os prepostos que exerçam as suas funções no estabelecimento comercial, como para os que o façam fora dele, cessada que está hoje a necessidade de nomeação escrita já de há muito caída em desuso e pela impossibilidade consequente também a do registro respectivo. (Lei nº 5.571, de 13 de novembro de 1928).

Em face do exposto nenhuma dúvida posso ter quanto à responsabilidade de J.D. & C. pelas **consequência** civís, advindas da morte de F.



Não concluiria de maneira diferente não fôsse o caso, como é, de culpa contratual.

Ocorreria, então a culpa aquiliana, que sempre obriga, seja em que grau for, mesmo a mais leve (Cód. Civil art. 159).

Pode, aliás, a culpa aquiliana aliar-se à contratual. A firma proprietária do jipe, antes do registro compe-

tente, entregou-o a empregado de sua eleição e confiança; êsse preposto encarregou-se do transporte F., o que não faria sem a posse do carro; trazia êste placas de aluguel, obtidas pela dona ou por esta consentidas, e houve-se aquele guiador com negligência, ocasionando o desastre.

Teve culpa nisso, é inegável.

Que o diga, com a sua reconhecida autoridade, José de AGUIAR DIAS:

“Do princípio de que o automobilista deve manter sempre o controle do carro, resulta que o sono dele se apodera durante um longo trajeto, não pode ser considerado caso de força maior”.

“O automovel é veículo que não pode ser deixado pelo proprietário em situação de abandono na via pública, nem entregue a mãos **inexperientes** ou **imprudentes**. Por isso é iniludível a responsabilidade do dono do veículo que, por seu descuido, permitiu que o carro fosse usado por terceiro. Ainda, porém, que o uso se faça a sua revelia, desde que se trata de pessoa a quem êle permita o acesso ao carro ou ao local em que o guarda, deve o proprietário responder pelos danos resultantes”. (Da Responsabilidade Civil, v. 2, pág. 27).

Escusa explanação maior.

A firma J.D. & C. seria do mesmo modo obrigada a ressarcir os danos materiais, resultantes da morte de F.

Esses danos têm caráter patrimonial e a respectiva indenização deve ser tão completa quanto possível, tendo a ela direito tanto a viuva quanto aos herdeiros do morto, façam ou não parte da firma sucessora, sejam quais forem as

suas condições de fortuna.

O fato de uma pessoa possuir bens não lhe tira o direito de adquirir outros.

Assim, concluindo este parecer, respondo aos quesitos propostos:

Ao primeiro — sim.

Ao segundo — não.

S. M. J.

Fortaleza, 30 - 1 - 1952.