



ESCOLA DA MAGISTRATURA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

RESPONSABILIDADE CIVIL DO PROPRIETÁRIO DE VEÍCULO PELO FATOS DA
COISA: UMA ANÁLISE CRÍTICA DAS TEORIAS E JURISPRUDÊNCIA MODERNAS À
LUZ DA NECESSIDADE DE MITIGAÇÃO DOS RISCOS SOCIAIS DECORRENTES DO
TRÂNSITO

Daniela Reetz de Paiva

Rio de Janeiro
2020

DANIELA REETZ DE PAIVA

RESPONSABILIDADE CIVIL DO PROPRIETÁRIO DO VEÍCULO PELO FATO DA
COISA: UMA ANÁLISE CRÍTICA DAS TEORIAS E JURISPRUDÊNCIA MODERNAS À
LUZ DA NECESSIDADE DE MITIGAÇÃO DOS RISCOS SOCIAIS DECORRENTES DO
TRÂNSITO

Artigo científico apresentado como exigência
de conclusão de Curso de Pós-Graduação *Lato
Sensu* da Escola da Magistratura do Estado do
Rio de Janeiro. Professores Orientadores:
Lucas Tramontano de Macedo e Ubirajara da
Fonseca Neto

Rio de Janeiro
2020

RESPONSABILIDADE CIVIL DO PROPRIETÁRIO DO VEÍCULO PELO FATO DA COISA: UMA ANÁLISE CRÍTICA DAS TEORIAS E JURISPRUDÊNCIA MODERNAS À LUZ DA NECESSIDADE DE MITIGAÇÃO DOS RISCOS SOCIAIS DECORRENTES DO TRÂNSITO

Daniela Reetz de Paiva

Graduada pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Juíza de Direito do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro.

Resumo – desde a Revolução Industrial, a evolução da tecnologia e de novas máquinas faz surgirem novos riscos à sociedade. A teoria da responsabilidade civil pelo fato das coisas surgiu, pois, no século XIX, com o intuito de dirimir esses riscos, diante da insuficiência da teoria clássica subjetiva. O presente trabalho visa, primordialmente, à análise da possibilidade de recepção da referida teoria por nosso ordenamento jurídico, bem como sua natureza, limites e alcance, especialmente quanto aos proprietários de coisas perigosas, como o veículo automotor.

Palavras-chave – Direito Civil. Responsabilidade Civil. Fato da Coisa. Proprietário de Veículo. Teoria do risco.

Sumário – Introdução. 1. Responsabilidade civil pelo fato da coisa: a construção da teoria pela doutrina e jurisprudência francesas, como resposta às necessidades surgidas com a Revolução Industrial. 2. A recepção da teoria da responsabilidade civil pelo fato da coisa pelo direito pátrio e algumas de suas principais repercussões sobre o proprietário de veículo. 3. Responsabilidade civil do proprietário do veículo pelo fato da coisa perigosa: aplicação da teoria do risco? Conclusão. Referências.

INTRODUÇÃO

Pretende-se, por meio desta pesquisa, discutir os limites e a natureza da responsabilidade civil do proprietário de veículo pelo fato da coisa, fixados pela doutrina e jurisprudência hodiernas, à luz da necessidade de minoração dos riscos sociais inerentes à atividade de trânsito.

O crescimento da população e os avanços da modernidade levaram à indispensabilidade de transporte – de coisas e pessoas. A atividade de transportar, contudo, trouxe em si riscos inerentes, bem como a urgência de os evitar ou minorar. A teoria da responsabilidade civil do proprietário de veículo pelo fato da coisa surgiu, pois, à semelhança do que vinha ocorrendo quanto aos acidentes decorrentes do maquinário desenvolvido com a Revolução Industrial, como decorrência natural dos anseios da sociedade de minoração dos riscos trazidos pelas inovações do mundo moderno.

Na legislação pátria, todavia, não há dispositivo legal expreso acerca da responsabilidade civil do proprietário do veículo pelo simples fato da coisa móvel inanimada.

Coube, destarte, à jurisprudência e à doutrina a tarefa de esclarecer a natureza e os limites dessa responsabilidade.

Procura-se, dessa forma, discutir se as teorias atuais são suficientes ou adequadas, à luz da urgência pela minoração dos riscos sociais do trânsito.

Inicia-se o primeiro capítulo com uma breve dissertação acerca da criação da teoria da responsabilidade civil pelo fato da coisa, no final do século XIX, na Europa, a partir da reinterpretação de dispositivo legal pela Corte Francesa e da necessidade de mitigação dos riscos criados pelos maquinários surgidos com a Revolução Industrial.

Prossegue-se, no segundo capítulo, com uma análise acerca da possibilidade ou não de aplicação da responsabilidade pelo fato da coisa no direito pátrio, com particular ênfase em sua incidência sobre os proprietários de veículos automotores.

No terceiro capítulo questiona-se a natureza da responsabilidade pelo fato da coisa perigosa e a possibilidade de aplicação da teoria do risco.

O presente trabalho é desenvolvido a partir de uma análise qualitativa de textos doutrinários, legais e jurisprudenciais, do Brasil e de outros países, especialmente a França, pelo método hipotético-dedutivo e com objetivos explicativos.

1. RESPONSABILIDADE CIVIL PELO FATO DA COISA: A CONSTRUÇÃO DA TEORIA PELA DOCTRINA E JURISPRUDÊNCIA FRANCESAS COMO RESPOSTA ÀS NECESSIDADES SOCIAIS SURGIDAS COM A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL

Apesar de existirem hipóteses específicas desde o Direito Romano¹, a ideia de uma teoria geral da responsabilidade civil pelo fato da coisa é fruto de uma construção doutrinária² e, essencialmente, da jurisprudência das Cortes Francesas³, iniciada no final do século XIX, a partir de uma reinterpretação da alínea 1 do artigo 1384⁴ do Código Civil Napoleônico, de 1804,

¹ DIAS, José de Aguiar. *Da Responsabilidade Civil*. 10. ed. v. II. Rio de Janeiro: Forense, 1995, p. 389.

² Mário Moacyr Porto menciona que Teixeira de Freitas ter-se-ia antecipado aos franceses na formulação da teoria no artigo 3690 de seu Esboço, ao afirmar que “quando de qualquer coisa inanimada resultar dano a alguém, seu dono responderá pela indenização, a não provar que de sua parte não houve culpa”. PORTO, Mário Moacyr. *Ação de Responsabilidade Civil e outros estudos*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1966, p. 61.

³ RODRIGUES, Silvio. *Direito Civil*. 20. ed. V. 4. São Paulo: Saraiva, 2003, p.89 e STOCO, Rui. *Tratado de Responsabilidade Civil*. 6. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004, p. 934.

⁴ “*On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes don't on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde*” - “É responsável pelos danos não somente aquele que lhes deu casa por fato próprio, mas também por aqueles causados por fatos de pessoas pelas quais devemos responder, ou por coisas que estejam sob sua guarda” – tradução livre » FRANÇA. *Code Civil des Français*: éd. originale et seule officielle France. Disponível em <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1061517/f339.image>>. Acesso em: 02 mai. 2019.

diante da necessidade de dirimir as questões surgidas com a Revolução Industrial e da insuficiência da legislação da época para atender aos anseios da população.

De fato, com o aumento dos acidentes decorrentes dos novos maquinários e tecnologias, as soluções legais até então existentes – baseadas em uma noção de responsabilidade subjetiva – mostraram-se insuficientes para a resolução dos casos concretos, especialmente diante das grandes proporções dos danos sofridos e da dificuldade das vítimas na produção da prova da culpa.

Como bem salientou Philippe Brun⁵, “*si dans la société agraire du début du XIXe siècle, les animaux et les bâtiments ont pu apparaître comme les principales sources de dommages parmi les choses, ce schéma a volé en éclat avec la Révolution industrielle*”.

A busca por novas soluções para resolver os problemas surgidos com o perigo das novas máquinas criadas pelo engenho humano levou pensadores⁶ como Saleilles e Josserand⁷, com base primordialmente em noções de equidade, à criação de uma teoria da guarda das coisas inanimadas ou da responsabilidade pelo fato das coisas, como teoria autônoma e alternativa à responsabilidade civil subjetiva clássica estabelecida no artigo 1382 do Código Civil Francês⁸.

⁵ “Se na sociedade agrária do início do século XIX os animais e os edifícios eram as principais causas dos danos entre as coisas, esse esquema ruiu com a Revolução Industrial” – tradução livre. BRUN, Philippe apud BAMDÉ, Aurélien. *La responsabilité du fait des choses*. Disponível em: <<https://aurelienbamde.com/2016/10/26/la-responsabilite-du-fait-des-choses>>.

⁶ Mário Moacyr Porto aponta a existência de trabalhos produzidos por Laurent antes de Saleilles e Josserand, mas que não teriam encontrado eco entre os civilistas da época. PORTO, op. cit., p. 60.

⁷ Saleilles defendia a ideia de risco profissional, enquanto Josserand a de risco criado. Nas palavras de Josserand, o cerne da divergência: “a responsabilidade pelo fato das coisas tem sua fonte primeira não em uma noção de direito, mas em considerações de equidade. Seguindo a observação de Saleilles, porque o dono do empreendimento se aproveita da sorte, a lei coloca ao seu encargo o azar, os riscos da indústria, da profissão. O risco profissional, tal é o fundamento da obrigação que pesa sobre o industrial, sobre o empreendedor (...) Tal é a teoria contida em germe no artigo de Saleilles. Sua exatidão, sua equidade, parecem-me evidentes: mas eu a considero ainda insuficiente e muito estreita. Saleilles aplica-a tão-somente à indústria e mesmo à grande indústria, àquela que possui um maquinário complicado; ele não a faz beneficiar o operário a quem se confiou uma enxada ou um martelo, nem o podador cuja queda é causada por um galho que quebra, nem sem dúvida aquele que passa, o estranho ferido por um objeto que me pertence: a teoria de Saleilles é de ordem exclusivamente industrial. (...) A obrigação nascida do fato da indústria deve-se substituir pela obrigação nascida do fato das coisas, a noção de risco profissional, pela noção do risco criado. O art. 1.384, 1.º, não autoriza, com efeito, nenhuma distinção: ele fala de coisas em geral e não somente de coisas industriais. (...) o art. 1.384, 1.º, em toda a sua abrangência, consagra a responsabilidade pelo simples fato de uma coisa qualquer, a noção de risco criado. (...) em todos os casos, a equidade exige que as consequências do fato das coisas sejam suportadas pela pessoa que as tinha sob sua guarda, que delas se servia: aí encontra-se uma noção que em nada é específica da indústria. (...) é impossível subtrair do proprietário da coisa a responsabilidade pelo dano sem fazer pesar esta mesma responsabilidade sobre a vítima. JOSSERAND, Louis. *Da responsabilidade pelo fato das coisas inanimadas*. Tradução Jairo Meira do Nascimento. *Revista Direito GVI*, São Paulo, v.1, nº1, mai. 2005, p. 109-111.

⁸ FRANÇA. *Code Civil des Français: éd. originale et seule officielle France*. Disponível em <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1061517/f339.image>>. Acesso em: 02 mai. 2019.

A Corte Francesa de Cassação, por sua vez, na esteira do novo entendimento doutrinário, ampliou, pela primeira vez⁹, o escopo de incidência do artigo 1384 acima mencionado, aplicando-o para condenar o proprietário da máquina em uma hipótese de acidente causado pela explosão de uma caldeira, em famoso julgado, de 16 de junho de 1896, o caso Teffaine¹⁰.

Houve, então, a modificação do conceito de guardião previsto no citado dispositivo legal para compreender o dono da máquina¹¹ – até então considerava-se guardião o operador da máquina – além de configurada a responsabilidade do proprietário da máquina, independente de eventual demonstração de culpa do construtor e/ou do caráter oculto do vício.

Iniciou-se, pois, a criação do conceito de guarda jurídica, em oposição ao critério anterior, de guarda material.

Após a prolação da decisão supra¹², adveio, todavia, um período de intensos questionamentos, com alguns defendendo a necessidade de diminuição do escopo de aplicação da teoria¹³ – seja apenas às coisas móveis, às coisas perigosas, às coisas que possuíam um vício intrínseco e/ou às coisas não acionadas pela mão humana – e outros, como Josserand¹⁴, que visavam à sua ampliação.

Em outro julgado, de 1920¹⁵, a Corte Francesa decidiu que a presunção de culpa decorrente da aplicação do artigo 1384, alínea 1, daquele que tem sob sua guarda coisa inanimada, somente é afastada pela prova da existência de caso fortuito ou força maior, ou de causas estranhas que não lhe sejam imputáveis. Reforçou-se, dessarte, o entendimento da dispensabilidade de prova de culpa, ou da falta de ciência do vício.

O segundo grande marco, contudo, da evolução da teoria da responsabilidade pelo fato da coisa foi o julgamento Jand'heur¹⁶, de 13 de fevereiro de 1930, também da Corte de Cassação Francesa, quando foram fixadas algumas importantes teses, quais sejam: a responsabilidade

⁹ Piret menciona a existência de um julgado belga de 1871 em primeira instância, que teria aplicado o artigo 1384 do Código Napoleônico para um caso de acidente de trabalho, mas o Tribunal teria modificado a fundamentação da condenação para a existência de culpa do empregador. PIRET, René. *La responsabilité du fait des choses inanimées en droit français et en droit belge*. Disponível em: <<https://doi.org/10.7202/1004122ar>>. Acesso em: 02 mai. 2019.

¹⁰ RODRIGUES, op. cit., p. 91-92 e BAMDÉ, op. cit., nota 5.

¹¹ GONÇALVES, Carlos Alberto. *Direito Civil Brasileiro*. 10. ed. v. 4. São Paulo: Saraiva, 2015, p.192.

¹²Note-se o advento da Lei Francesa, de 08 de abril de 1898, que passou a regular a responsabilidade em hipóteses de acidente de trabalho e diminuiu o escopo da aplicação do artigo 1384. FRANÇA, *Lei de 08 de abril de 1898*. Disponível em: <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k61384553.texteImage>>. Acesso em: 26 fev. 2019.

¹³Bamdé cita a existência de um julgado francês, de 1911, quando se entendeu pela não aplicação da responsabilidade pelo fato da coisa em um acidente de trânsito. BAMDÉ, op. cit.

¹⁴JOSSERAND, op.cit., p.109-119.

¹⁵BAMDÉ, Aurélien, op.cit., nota 5.

¹⁶CAPITANT, Henri. *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*. Revisão Terré e Yves Lequette. 10. ed. Paris: Dalloz, 1994, p. 519-525.

decorre da guarda da coisa inanimada; há presunção de responsabilidade do guardião, sendo dispensável a prova da culpa; o ônus da prova da vítima limita-se à demonstração do dano e do nexo de causalidade entre esse e a coisa; a exoneração da responsabilidade do guardião depende da prova da existência de caso fortuito ou força maior ou da existência de fato estranho que não lhe seja imputável¹⁷; a aplicação da teoria independe de ser a coisa acionada ou não pela mão humana, móvel ou imóvel, perigosa ou não, possuidora de vício ou não, ainda que intrínseco e não conhecido¹⁸.

Dissiparam-se, pois, grandes dúvidas, permanecendo, de outro giro, a divergência acerca da aplicação ou não da teoria do risco e da abrangência do conceito de guardião.

Josserand¹⁹ defendeu a aplicação da teoria do risco criado à hipótese da responsabilidade civil pelo fato da coisa, ao argumento de que a Corte de Cassação não possuía o hábito de falar para nada dizer, ao contrário, ela pesaria as palavras e as fórmulas. Assim, a utilização da expressão presunção de responsabilidade no arresto de 13 de fevereiro de 1930, em substituição à anterior expressão presunção de culpa seria intencional. Salientou que não seria possível que a mudança de fórmula não correspondesse a uma nova orientação da Corte Suprema em matéria de responsabilidade. Acrescentou, por fim, que haveria, em verdade, uma responsabilidade sem culpa alguma, uma responsabilidade legal, objetiva, causal, baseada, portanto, na ideia de risco²⁰.

No mesmo sentido, José de Aguiar Dias asseverou que a noção de guarda da coisa, “em que repousa a responsabilidade pelos danos em cujo evento intervém a coisa como instrumento não pode ser a noção comum de obrigação de vigiar (...) se qualificamos uma pessoa de guarda, é para encarregar de um risco”²¹.

¹⁷ Silvio Rodrigues menciona que a responsabilidade do guardião somente seria excluída por caso fortuito, força maior ou culpa exclusiva da vítima. RODRIGUES, op. cit., p. 93.

¹⁸ “O Tribunal formulou, nessa decisão, duas afirmações sobre as quais se fundam as bases do direito positivo acerca da responsabilidade do fato das coisas: Em primeiro lugar, considera-se que a presunção de responsabilidade estabelecida pelo referido artigo daquele que tem sob sua guarda coisa inanimada que causou danos a outrem só pode ser afastada pela prova de um caso fortuito, força maior ou causa estrangeira que não lhe seja imputável; que não é suficiente provar que o guardião agiu sem culpa, ou que a causa do vício era desconhecida.

Em segundo lugar, a Corte de Cassação decidiu que a lei, para aplicação da presunção que ela criou, não faz distinção entre coisas acionadas ou não pela mão humana, nem tampouco é necessário que a coisa possua um vício inerente à sua natureza e suscetível de causar dano, o artigo 1384 vincula a responsabilidade à guarda da coisa e não à coisa por si mesma” Tradução livre. BAMDÉ, op. cit., nota 5.

¹⁹ JOSSERAND, op. cit., p. 111.

²⁰ LIMA, Alvino. *Da culpa ao risco*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1938, p. 98.

²¹ DIAS, op. cit., p. 391.

Outros²², de outro giro, continuaram a interpretar a questão à luz da aplicação tradicional da ideia, apoiando-se na noção de culpa ou falha – ainda que presumida – do guardião.

Para Alvino Lima²³, a obrigação legal de guarda das coisas, decorrente da elaboração da teoria da culpa na guarda criada pela jurisprudência Francesa, implicaria a necessidade de o guardião possuir controle absoluto das coisas sob sua guarda, impedindo que escapem e causem dano a outrem. A culpa na guarda seria exatamente a perda deste controle, que geraria a responsabilidade, de pleno direito, pelo dano causado pela coisa.

Tal culpa seria, pois, apenas o fato material da perda do controle da coisa, sem qualquer perquirição se o guardião teria seguido a conduta normal e/ou sem apreciação dos elementos da culpa clássica, como conduta normal diligente e imputabilidade moral. Seria, pois, uma “culpa espoliada de todo elemento moral e psicológico”.

Conclui, ao final, que, diante da jurisprudência cada vez mais severa na admissão de causa estranha não imputável ao guarda da coisa, a teoria da culpa na guarda, ao criar uma verdadeira presunção *juris et de jure* de culpa, seria, irretorquivelmente, a proclamação da teoria do risco, pelo que, tanto a teoria da culpa presumida – absolutamente – como a teoria do risco, confundir-se-iam, na prática, quanto a seus efeitos.

Divergiam, igualmente, doutrina e jurisprudência, quanto ao conceito de guardião e seus efeitos.

Em 02 de dezembro de 1941, a Corte Francesa, no julgamento do caso Franck²⁴ afastou a teoria da guarda jurídica e eximiu de responsabilidade o proprietário de um veículo roubado pelos danos causados a terceiro após o roubo.

Entendeu-se, então, que a configuração da guarda dependia da coexistência de três elementos: o uso em interesse exclusivo do proprietário, o poder de direção e o poder de controlar a coisa a fim de prevenir o uso anormal.

Tal decisão fez ressurgir a ideia de guarda material da coisa, agora com um caráter diverso, o que levou alguns a nominá-la como guarda intelectual²⁵.

²² Alvino Lima aponta que os irmãos Mazeaud teriam entendido que a modificação da expressão presunção de culpa por presunção de responsabilidade não feriria o princípio da responsabilidade fundada na culpa, uma vez que não teriam sido utilizadas as palavras risco ou proveito. LIMA, op. cit. p. 97.

²³ Ibid., p. 61-64 e 96-101.

²⁴ BAMDÉ, Aurélien, op. cit., nota 5.

²⁵ Paula Espíndola Bulamarque Moreira salienta que os irmãos Henri et Leon Mazeaud, Jean Mazeaud, em *Leçons*, teriam proposto critérios para a verificar quem seria guardião: a) o critério do proveito: deveria suportar os riscos da coisa aquele que, de alguma forma, dela se aproveita; os riscos devem ser a contrapartida do proveito – *ubi emolumentum, ibi onus*; b) o critério da direção material: guardião é a pessoa que possui materialmente a direção da coisa. Desta sorte, o guardião de um automóvel será o seu condutor, ainda que aquele esteja em marcha, mesmo

Vários julgados ratificaram o entendimento exposto no caso Franck, acerca da não aplicação do conceito de guarda jurídica²⁶. Cumpre ressaltar, de toda sorte, a existência de dois julgados da Corte Francesa, um de 18 de dezembro de 1964 e outro em 09 de maio de 1984, em que se reconheceu a responsabilidade de guardião incapaz²⁷.

Ora, a incapacidade do guardião implicaria o afastamento, ainda que parcial, da noção de guarda intelectual, uma vez que o incapaz não possuiria o poder pleno de direção e/ou de controle da coisa.

Conclui-se, pois, que a jurisprudência francesa atual, apesar de ter aparentemente adotado a teoria da guarda intelectual, tem se afastado da mesma – e se aproximado da teoria do risco²⁸ – ao dispensar, em algumas hipóteses, o preenchimento de todos os requisitos definidos no caso Franck.

2. A RECEPÇÃO DA TEORIA DA RESPONSABILIDADE CIVIL PELO FATO DA COISA PELO DIREITO PÁTRIO E ALGUMAS DE SUAS PRINCIPAIS REPERCUSSÕES SOBRE O PROPRIETÁRIO DE VEÍCULO

Apesar de inexistir no ordenamento jurídico pátrio um dispositivo genérico semelhante ao renomado artigo 1384, I do Código Civil Francês, iniciou-se, na primeira metade do século XX, um questionamento acerca da possibilidade de aplicação, no Brasil, da teoria da

que este não seja preposto do proprietário. Tal teoria, segundo os aludidos autores, falharia ao não responder a seguinte indagação: quem será responsável quando ninguém exerce poder material sobre a coisa no momento do acidente? Afirmam que, segundo o artigo 1.385, o guardião continua responsável ainda que o animal tenha fugido. Dessa forma, o critério não pode ser a direção material da coisa; c) critério do direito de direção: guardião é a pessoa à qual a situação jurídica confere um direito de direção com relação à coisa. Assim, quando o proprietário confia seu veículo ao seu motorista, ele permanece guardião de seu automóvel, pois é a ele que pertence o direito de uso, atributo de seu direito de propriedade. Quando um ladrão se apossa de uma coisa, o proprietário continua sendo guardião, já que o ladrão não possui direito sobre a mesma. Todavia, essa última consequência, considerada inadmissível pelos grandes estudiosos, condenou a tese do direito de direção. Ressaltam, ao final, que essa tese foi construída com o intuito de se evitar decidir, em consonância com os defensores da teoria da direção material, que o preposto é o guardião da coisa e não o seu comitente; d) critério da direção intelectual: de acordo com esse critério, a direção intelectual seria o poder de dar ordens em relação à coisa, o poder de comando em relação à coisa. Esse critério seria distinto do critério de direção material e do direito de direção, eis que a situação do direito do guardião em relação à coisa não é analisada. Dessa forma, pouco importaria se ele tem ou não o direito de dar ordens à coisa, se ele é titular ou não de um direito real sobre a coisa, ou de um direito pessoal em relação ao seu proprietário, pois o que realmente importa é situação de fato: é guardião, no sentido do artigo 1.384, primeira alínea, a pessoa que possui, de fato, um poder de comando em relação à coisa. Ao final, asseveram os autores que a jurisprudência passou a seguir esse critério, após longas hesitações. MOREIRA, Paula Espíndola Bulamarque. *Effusum et deiectum*: O tratamento no Código Civil e sua origem no Direito Romano. 2010. 79 f. Dissertação. (Mestrado em Direito). Universidade do Estado de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2131/tde-18112011-142030/pt-br.php>>. Acesso em: 05 jul. 2019, p. 37-38.

²⁶ CAPITANT, op. cit., p. 527.

²⁷ BAMDÉ, op. cit., nota 5.

²⁸ CAPITANT, op. cit., p. 541.

responsabilidade pelo fato da coisa construída alhures, especialmente diante da existência, aqui, de dificuldades semelhantes às ocorridas em França no século anterior, quanto ao aumento da periculosidade das máquinas e da dificuldade das vítimas na obtenção de ressarcimento pelos danos sofridos em inúmeros casos.

A despeito das críticas²⁹ acerca da nomenclatura utilizada³⁰ e das divergências³¹ acerca da natureza e dos limites da responsabilidade do guardião³², a teoria da responsabilidade pelo fato da coisa foi recepcionada em nosso país por grande parte da doutrina³³ e passou a ser utilizada como fundamento para o julgamento³⁴ de diversas demandas, inclusive aquelas envolvendo danos causados por veículos automotores.

Com efeito, a coisa inanimada, “notadamente aquela provida de dinamismo próprio, como o veículo motorizado, tem, em si, algo de vulnerante, perigoso, indócil ao controle do homem”³⁵. Assim, como ressaltou José de Aguiar Dias³⁶, seria ilógico responsabilizar o

²⁹ DINIZ, Maria Helena. *Curso de Direito Civil Brasileiro*. 20. ed. v. 7. São Paulo: Saraiva, 2006, p. 628.

³⁰ Mário Moacyr Porto, de outro giro, entende pela correção da nomenclatura, uma vez que, conforme observou Josserand, “o homem não é o dono das forças que ele desencadeia e que, muitas vezes, contra ele se rebelam. A utilização feita dessas forças não representa, senão, a conjugação de duas forças distintas, independentes; nada mais que uma colaboração, na qual o fato da coisa aparece em primeiro plano. E não é o fato da coisa que desaparece diante do fato do homem; é o fato do homem que atua e que se integra no fato da coisa”. PORTO, op. cit., p. 65-66.

³¹ José de Aguiar Dias sustenta a tese da guarda jurídica: “Conservará o proprietário, apesar do roubo, ou do uso não autorizado ou desobediente, a guarda jurídica do veículo, ou pode o ladrão ser considerado guardião? Numerosa jurisprudência se pronuncia, apoiada em autores do mérito de Ripert, Esmein e Savatier, pela segunda solução. Mas essa opinião apresenta defeito irremediável, em face da noção de guarda aceita pela doutrina e jurisprudência, e reduzida por Besson e Mazeaud et Mazeaud a uma verdadeira teoria sistemática. Com efeito, admitir que o ladrão ou o preposto infiel ou desobediente seja considerado como guardião é desconhecer a distinção essencial entre guarda jurídica e material. Esta, de certo, ele a tem, mas isso pouco importa, para efeito de responsabilidade. Guarda jurídica não é possível reconhecer-lhe, porque esta deriva do direito de direção, e não se pode conceder direito conferido pelo roubo ou por outro ato abusivo. A solução não pode ser outra: a obrigação de guarda permanece a cargo do proprietário.” Cita, ainda, escólio de Alberto G. Spota: “guardião da coisa não é o que tem o poder de fato sobre ela. O ladrão não o é, porque, para que se considere alguém como guardião, é preciso que se lhe reconheça o poder de direção e de vigilância, derivado de um direito, que pode ser o de propriedade ou outro qualquer, capaz de criar esse poder. A noção de guarda jurídico se completa com a do proveito econômico; responde, porém, o proprietário em qualquer hipótese”. DIAS, op. cit., p. 393.

³² “Guardião da coisa” seria, “ordinariamente, o seu proprietário”, conforme definiu Carlos Roberto Gonçalves. Todavia, a teoria majoritariamente aceita em nosso país quanto à guarda da coisa não é a exclusivamente jurídica, tal como definida inicialmente na jurisprudência francesa e sim a da guarda intelectual, surgida após o famoso julgado Franck, mencionado no capítulo anterior e que exige o efetivo poder de direção e controle sobre a coisa no momento da produção do dano. GONÇALVES, op. cit., p. 238.

³³ Ibid., p. 238-240 e PEREIRA, Saulo Costa. *Responsabilidade civil pelo fato da coisa: desenvolvimento pretoriano e doutrinário de uma teoria sem dispositivo legal no Código Civil*. 2015. 75 f. Trabalho monográfico (Graduação em Direito) – Universidade Federal de Santa Catarina, 2015. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/133839>> Acesso em: 26 fev. 2019, p. 27-29.

³⁴ Segundo Mário Moacyr Porto, o Ministro Geminiano da França, então juiz da 2. Vara Cível do Distrito Federal, teria sido o primeiro a aplicar a teoria em comento, ao afirmar que: “o proprietário da coisa animada ou inanimada em matéria de responsabilidade civil, responde pelos prejuízos causados pela mesma coisa, quer haja culpa quer não e essa obrigação só tem o limite da força maior ou caso fortuito. PORTO, op. cit., p. 62.

³⁵ Ibid., p. 65.

³⁶ DIAS, op. cit., p. 396.

proprietário do animal e do imóvel e não responsabilizar, em medida igual, o proprietário das demais coisas. Ademais, conforme concluiu o referido doutrinador, se o Código Civil francês admitiu a solução, “nenhuma dúvida pode existir de que ela tem cabimento também em nosso direito, que se inspirou naquele, no tocante à definição e fundamentação da responsabilidade civil”³⁷.

A construção da teoria no território brasileiro ocorreu, todavia, de forma lenta³⁸ e, principalmente, por meio de analogia³⁹ com os artigos 936 a 938⁴⁰ do Código Civil, por razões de equidade, tal como ocorrido em França e/ou pela aplicação do artigo 186 do Código Civil⁴¹ e teve várias aplicações, limitando-se esse artigo, contudo, a analisar algumas das principais repercussões quanto aos proprietários/guardiões de veículos automotores.

Uma hipótese recorrente em que a teoria da responsabilidade pelo fato da coisa tem sido aplicada é a do acidente⁴² provocado por ato de condutor que não seja parente ou empregado ou preposto do proprietário do veículo.

Sobre esse tema, cumpre mencionar o verbete sumular nº 492⁴³ do Supremo Tribunal Federal: “A empresa locadora de veículos responde, civil e solidariamente com o locatário, pelos danos por este causados a terceiro, no uso do carro locado”.

Apesar de opiniões em contrário⁴⁴, há que se vislumbrar no referido verbete a aplicação da teoria do fato da coisa.

Com efeito, esse é o entendimento que se infere dos julgados⁴⁵ do Superior Tribunal de Justiça que continuaram a aplicar a referida Súmula nº 492 do STF.

³⁷ Ibid., p. 397.

³⁸ Carlos Roberto Gonçalves cita vários julgados, que aplicaram a referida teoria, inclusive quanto à responsabilidade do guardião de veículo automotor. GONÇALVES, op. cit., p. 227-240.

³⁹ PEREIRA, op. cit.

⁴⁰ Art. 936. O dono, ou detentor, do animal ressarcirá o dano por este causado, se não provar culpa da vítima ou força maior.

Art. 937. O dono de edifício ou construção responde pelos danos que resultarem de sua ruína, se esta provier de falta de reparos, cuja necessidade fosse manifesta.

Art. 938. Aquele que habitar prédio, ou parte dele, responde pelo dano proveniente das coisas que dele caírem ou forem lançadas em lugar indevido. BRASIL. *Lei nº 10.406*, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 07 jul. 2019.

⁴¹ Ibid., nota 40.

⁴² GONÇALVES, op. cit., p. 227-229.

⁴³ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Súmula nº 492*. Disponível em: <http://portal.stf.jus.br/textos/verTexto.asp?servico=jurisprudenciaSumula&pagina=sumula_401_500>. Acesso em: 05 set. 2019.

⁴⁴ Carlos Roberto Gonçalves menciona a existência de entendimentos diversos, especialmente em julgados que cita, mas conclui que a solução que “melhor se ajusta à responsabilidade objetiva, que se funda na teoria da guarda da coisa inanimada, ou seja, na teoria que atribui responsabilidade à pessoa não apenas pelo dano por ela causado, mas, ainda, pelo dano causado pelas coisas sob sua guarda. Guardiã da coisa é ordinariamente o seu proprietário. É o responsável por dirigir a coisa em seu proveito, devendo, em contrapartida, suportar os seus riscos”. GONÇALVES, op. cit., p. 247-248.

⁴⁵ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *AgRg no REsp nº 1401180/SP Agravo Regimental no Recurso Especial 2013/0291182-0*. Relator: Ministro Luiz Felipe Salomão. Disponível em:

Note-se que a Ministra Nancy Andrighi, Relatora designada para lavrar o acórdão, expressamente afirmou a aplicação da teoria da responsabilidade pelo fato da coisa no julgamento do Recurso Especial nº 577.902- DF⁴⁶.

Em seu voto⁴⁷, a Ministra Nancy Andrighi, após tecer algumas considerações acerca do aumento estatístico dos acidentes de trânsito, ponderou ser incontestável que, com o progresso econômico da sociedade, os automóveis ter-se-iam tornado instrumentos móveis perigosos, com grande potencial de causar danos, motivo pelo qual aqueles que os poriam em circulação deveriam ser submetidos a uma responsabilidade civil mais rígida.

Justificou, assim, a aplicação da teoria da responsabilidade pelo fato da coisa para fundamentar a condenação solidária do proprietário do veículo pelos atos – culposos – de terceiro que os conduza.

Citou, ainda, a lição de Rui Stocco, quanto à presunção de responsabilidade do proprietário, que não resultaria “de culpa alguma, direta ou indireta”, nem se exigiria a culpa *in vigilando* ou *in eligendo*, nem qualquer relação de subordinação”. Provada a responsabilidade do condutor, o proprietário do veículo ficaria “necessária e solidariamente responsável pela reparação do dano, como criador do risco para os seus semelhantes”.

Concluiu, pois, que o fundamento da responsabilidade solidária do proprietário do veículo decorreria do descumprimento do dever de guarda, motivo pelo qual deveria responder, ainda que o transporte fosse gratuito, afastando, neste ponto, a incidência da Súmula nº 145⁴⁸

<https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201302911820&dt_publicacao=15/10/2018>. Acesso em: 26 fev. 2019, BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *ARESP nº 947.987-SP*. Relator: Ministro Raul Araújo. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1606808&num_registro=201601775867&data=20170601&formato=PDF>. Acesso em: 04. Set. 2019 e BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *AgInt no REsp nº 1748263/SP. Agravo Interno no Recurso Especial 2018/0145356-1*. Relator: Ministra Maria Isabel Gallotti. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201801453561&dt_publicacao=19/02/2019>. Acesso em: 26 fev. 2019.

⁴⁶ ACIDENTE DE TRÂNSITO. TRANSPORTE BENÉVOLO. VEÍCULO CONDUZIDO POR UM DOS COMPANHEIROS DE VIAGEM DA VÍTIMA, DEVIDAMENTE HABILITADO. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DO PROPRIETÁRIO DO AUTOMÓVEL. RESPONSABILIDADE PELO FATO DA COISA.

- Em matéria de acidente automobilístico, o proprietário do veículo responde objetiva e solidariamente pelos atos culposos de terceiro que o conduz e que provoca o acidente, pouco importando que o motorista não seja seu empregado ou preposto, ou que o transporte seja gratuito ou oneroso, uma vez que sendo o automóvel um veículo perigoso, o seu mau uso cria a responsabilidade pelos danos causados a terceiros.

- Provada a responsabilidade do condutor, o proprietário do veículo fica solidariamente responsável pela reparação do dano, como criador do risco para os seus semelhantes.

Recurso especial provido. BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *Resp. nº 577.902*. Relator: Ministro Antônio de Pádua Ribeiro. Relator p/acórdão: Ministra Nancy Andrighi. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=2489082&num_registro=200301571792&data=20060828&tipo=5&formato=PDF>. Acesso em: 08 jul. 2019.

⁴⁷Ibid., nota 46.

⁴⁸ “No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave”. BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *Súmula nº 145*. Disponível em: <<https://scon.stj.jus.br/SCON/sumulas/enunciados.jsp>>. Acesso em: 09 jul. 2019.

do STJ, por entender inexistir justificativa científica para tanto, uma vez que o fato físico de ambos – transporte oneroso e gratuito – seria o mesmo, o transporte motorizado de pessoas, bem como igual o risco a que as pessoas estariam expostas.

De outro giro, nas hipóteses de roubo ou furto do veículo, a jurisprudência e a doutrina⁴⁹, majoritariamente⁵⁰, tem afastado a responsabilidade do proprietário do veículo pelos danos eventualmente causados após o desapossamento do bem, à luz da teoria da guarda intelectual e da perda do controle de direção, comando e uso por parte do proprietário.

Note-se, todavia, que a jurisprudência pátria⁵¹ tem admitido a responsabilização do proprietário do veículo roubado quando há descumprimento do dever de guarda no momento do desapossamento, ou, mais precisamente, quando há omissão do dever de vigilância do bem⁵².

Tal solução, fundamentada normalmente⁵³ no Brasil pela aplicação da regra geral de responsabilidade subjetiva, prevista no artigo 186 do Código Civil⁵⁴, foi criticada pelos irmãos Mazeaud⁵⁵, por implicar, em seu entender, a adoção da teoria da equivalência das condições⁵⁶.

Com efeito, segundo os referidos juristas, os danos sofridos pelos terceiros não decorreriam direta e imediatamente de eventual falha na vigilância do bem quando do roubo, mas sim de circunstâncias outras, que teriam gerado o acidente. Sustentaram, pois que, aplicada a teoria da causalidade adequada, afastar-se-ia a responsabilidade do proprietário do veículo desapossado, pelo rompimento do nexu causal.

⁴⁹ Sobre guarda jurídica e responsabilidade do proprietário quando do roubo de veículo, ver comentários sobre a posição de José de Aguiar Dias na nota 31.

⁵⁰ GONÇALVES, op. cit., p. 238-240.

⁵¹ SILVA, Wilson Melo da. *Da responsabilidade civil automobilística*. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Saraiva, 1975, p. 234-235.

⁵² Capitant menciona a existência de julgado francês de 1936 que teria responsabilizado o proprietário pelos danos causados a terceiro, apesar do roubo do veículo. Esclarece, entretanto que tal tendência teria sido revertida pelo julgado Franck, analisado no primeiro capítulo deste artigo, e que a jurisprudência teria continuado a entender pelo afastamento da responsabilidade do proprietário quando do roubo do veículo, independentemente das circunstâncias do roubo, ou seja, ainda que o proprietário não tivesse tomado todas as precauções para evitar o roubo. CAPITANT, op. cit., p. 525-529. Wilson Melo da Silva, de outro giro, salienta que, apesar da tendência no sentido de afastamento da responsabilidade seja a prevalente na Jurisprudência Francesa, não seria possível afirmar que a tese em sentido contrário tenha sido totalmente superada. SILVA, op. cit., p. 245.

⁵³ GONÇALVES, op. cit., p. 240.

⁵⁴ BRASIL, op. cit., nota 40.

⁵⁵ MAZEAUD, Henri; MAZEAUD, Léon, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*. 4. ed. v. 2. Paris: Librairie du Recueil Sirey, 1949, p. 123-126.

⁵⁶ Fernando Gaburri comenta: “segundo essa teoria, na ocorrência de danos oriundos de causas múltiplas, sucessivas, tanto poderiam aparecer como verdadeira causa todas elas a um só tempo, conjuntamente, ou cada uma delas, isoladamente (...) No entanto, se essa teoria pode ser aplicada na filosofia, o mesmo não se pode afirmar quanto ao direito. Para Isidoro Goldenberg, elevar-se ao status de causa de um dano cada um dos numerosos fatos antecedentes cuja concorrência determina precisamente esse resultado, importa em ilimitadamente estender as consequências que derivam da cadeia causal de acontecimentos”. GABURRI, Fernando. *Responsabilidade civil nas atividades perigosas lícitas*. Curitiba: Juruá, 2011, p. 234-238.

Lagarde⁵⁷, de seu turno, defendeu que os danos sofridos pelo terceiro em tais hipóteses não decorreriam do acidente, mas sim da substituição de um guardião solvável, o proprietário, por outro insolvável, o ladrão, motivo pelo qual entendeu que o proprietário permaneceria responsável, ainda que aplicada a teoria⁵⁸ da causalidade adequada⁵⁹.

Cumprido ressaltar, ainda, que, no mesmo sentido do que ocorre quando do acidente causado por condutor não parente ou preposto ou empregado, a jurisprudência brasileira⁶⁰ tem exigido a demonstração da responsabilidade do condutor-ladrão para a responsabilização do proprietário.

Outra aplicação relevante da teoria decorre da diferenciação entre riscos de circulação e risco próprios das máquinas – ou veículos – mencionada por José de Aguiar de Dias⁶¹. De fato, na hipótese de vício inerente ou defeito da própria máquina⁶², a hipótese seria de responsabilidade pelo fato da coisa e o proprietário do veículo responderia pelos danos causados a terceiros.

3. RESPONSABILIDADE CIVIL DO PROPRIETÁRIO DE VEÍCULO PELO FATO DA COISA PERIGOSA: APLICAÇÃO DA TEORIA DO RISCO?

A jurisprudência e a doutrina pátrias, conforme analisado no capítulo anterior, recepcionaram a teoria da responsabilidade civil pelo fato da coisa, ainda que com ressalvas e através, inicialmente, de analogia aos artigos 936 a 938 do Código Civil⁶³, combinados ou não com a regra geral de responsabilidade civil subjetiva prevista no artigo 186 do mesmo Diploma legal.

Infere-se, de outro giro, da jurisprudência mais recente – em especial o Recurso Especial nº 577.902⁶⁴ – uma aproximação da teoria do risco, especialmente quanto à natureza

⁵⁷ Lagarde, apud MAZEAUD, op. cit., p. 124-125.

⁵⁸ A teoria da causalidade adequada foi exposta inicialmente por Luis Von Bar em 1871, mas foi J. Von Kries quem a desenvolveu e a quem normalmente é atribuída. Segunda essa teoria, “não se considera causa todo e qualquer evento do processo causal. Causa, segundo a teoria da causalidade adequada, é apenas a condição idônea a produzir o resultado lesivo. (...) compreendem-se aquelas consequências, unidas por um nexo de causalidade juridicamente relevante, e que, com base na experiência comum, era objetivamente presumível que derivassem da ação.” GABURRI, Fernando, op. cit., p. 239-243.

⁵⁹ Saulo Costa Pereira entendeu ser a hipótese de causalidade concorrente. PEREIRA, op. cit., p. 36-37.

⁶⁰ SILVA, op. cit. p. 235.

⁶¹ DIAS, op. cit., p. 412-413.

⁶² Capitant relata a existência de entendimento similar em França, acerca da distinção da chamada guarda da estrutura e guarda de comportamento. CAPITANT, op. cit., p. 533.

⁶³ BRASIL, op. cit., nota 40.

⁶⁴ Id., nota 46.

da responsabilidade do proprietário do veículo em hipóteses de acidente de trânsito que envolva condutor que não seja parente, preposto ou empregado do proprietário.

Tal entendimento, todavia, além de ser parcial, ainda encontra vozes dissonantes⁶⁵, tanto na doutrina, quanto na jurisprudência.

Segundo Carlos Roberto Gonçalves⁶⁶, a doutrina moderna tem anotado, dentro da teoria do risco, dois sentidos: um dinâmico, referente ao exercício da atividade perigosa e outro, estático, referente aos bens, aqui incluída a responsabilidade pelo fato das coisas.

Se, no que tange à responsabilidade pelo fato da coisa, não há dispositivo legal expresso e genérico no ordenamento jurídico brasileiro, quanto ao exercício de atividade perigosa, por outro lado, há a regra específica do artigo 927, parágrafo único⁶⁷ do Código Civil – sobre cuja abrangência, de outro giro, divergem os juristas.

Grande parte dos doutrinadores⁶⁸ posiciona-se no sentido de que a regra seria aplicável apenas às atividades empresariais, habituais, organizadas e com fins econômicos. Outros⁶⁹, de outro giro, como José Acyr Lessa Giordani,⁷⁰ entendem que a palavra “atividade” possuiria apenas o significado normal do vernáculo, qual seja, conduta, ação, ocupação, enquanto o advérbio “normalmente” teria sido utilizado para distinguir o ato normal do anormal⁷¹, concluindo que a regra seria aplicável de forma mais ampla, para aqueles que desenvolvam atos cujo exercício normal implique em risco para os direitos de outrem, aqui incluídos os acidentes de trânsito⁷².

Apesar dos entendimentos em sentido contrário, o aumento do número de acidentes de trânsito⁷³ e a gravidade dos danos infligidos às vítimas fazem presentes e atuais no Brasil os mesmos motivos que levaram, em França, ao desenvolvimento da teoria do risco, no final do século XIX.

⁶⁵ Carlos Roberto Gonçalves aponta a existência de posições divergentes, tanto na doutrina, quanto na jurisprudência. GONÇALVES, op. cit., p. 226-228.

⁶⁶ Ibid., op. cit., p. 241.

⁶⁷ Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem. BRASIL, op. cit., nota 40.

⁶⁸ CAVALIERI, Sérgio Filho, apud GONÇALVES, op. cit., p. 244.

⁶⁹ Tal divergência em muito se assemelha àquela travada em França no início do século XIX, entre doutrinadores franceses, como Saleilles e Josserand, acerca do risco profissional e/ou risco criado, mencionada na nota 7.

⁷⁰ GIORDANI, José Acyr Lessa, apud GONÇALVES, op. cit., p. 244-246.

⁷¹ Sobre a distinção entre atos normais e anormais, GONÇALVES, op. cit., p. 244-246.

⁷² Carlos Roberto Gonçalves, contudo, entende que a atividade de dirigir veículos, quando exercida normalmente não apresentaria riscos para outrem, motivo pelo qual estaria excluída da hipótese prevista no artigo 927, parágrafo único, do Código Civil. Ibid., p. 244-246.

⁷³ BRASIL, op. cit., nota 46.

Com efeito, a teoria do risco surgiu, como analisado no primeiro capítulo, inicialmente em seu aspecto estático, por meio da criação da teoria da responsabilidade pelo fato da coisa, à luz de princípios de equidade e da insuficiência dos modelos então existentes para solucionar os novos problemas criados pelas máquinas da Revolução Industrial.

A teoria do risco em seu aspecto dinâmico foi, por sua vez, desenvolvida posteriormente, com a edição de leis e regras específicas, a partir das bases já estabelecidas pela teoria da responsabilidade pelo fato da coisa⁷⁴.

No Brasil, de outro giro, não se pode olvidar ser a regra do artigo 927⁷⁵, parágrafo único, do Código Civil, uma cláusula aberta, cujo preenchimento deve ser realizado pela jurisprudência, à luz dos demais princípios estabelecidos no ordenamento jurídico e de critérios de equidade⁷⁶.

Ora, o perigo das máquinas e dos veículos encontra-se amplamente reconhecido, pela doutrina⁷⁷ e jurisprudência⁷⁸.

A ideia de risco profissional, de seu turno, pode ser afastada pela noção de risco criado, como já preconizava Josserrand, não se podendo olvidar ser “impossível subtrair do proprietário da coisa a responsabilidade pelo dano sem fazer pesar esta mesma responsabilidade sobre a vítima”⁷⁹.

Há que se concluir, pois, que os mesmos fundamentos que justificaram a adoção da teoria do risco criado alhures servem de extrato para a aplicação da regra geral de responsabilidade objetiva às atividades perigosas no Brasil, seja em seu aspecto dinâmico, seja em seu aspecto estático.

A partir da edição da regra do artigo 927, parágrafo único, do novo Código Civil – e respeitados os entendimentos em sentido contrário já mencionados – pode-se entender, pois, que, em se tratando de fato de coisa perigosa, como os veículos, a responsabilidade de seu proprietário/guardião não é mais subjetiva, mas objetiva, diante do risco criado a terceiros.

⁷⁴ GABURRI, op. cit., p. 50-56.

⁷⁵ BRASIL., op. cit., nota 40.

⁷⁶ GABURRI, Fernando, op. cit., p. 128-135.

⁷⁷ CAHALI, Yussef. *Responsabilidade Civil*. São Paulo: Saraiva, 1984, p. 95.

⁷⁸ BRASIL, Superior Tribunal de Justiça, op. cit., notas 45 e 46.

⁷⁹ JOSSERRAND, op. cit., p. 109-118.

CONCLUSÃO

O avanço histórico e tecnológico de nossa sociedade trouxe riscos inicialmente não previstos – especialmente em decorrência do perigo das novas máquinas criadas a partir da Revolução Industrial.

Este trabalho constatou, como problemática essencial, a insuficiência da teoria da responsabilidade civil subjetiva clássica para dirimir os conflitos causados pelas novas máquinas, especialmente as perigosas, como os veículos automotores.

A partir do exame do processo de criação da teoria da responsabilidade pelo fato da coisa em França, no século XIX, de seus critérios, limites e alcance, buscou-se entender os motivos que levaram ao surgimento da teoria do risco, para, posteriormente, compreender que esses mesmos motivos se faziam presentes no Brasil, o que justificaria a adoção da referida teoria pelo ordenamento jurídico pátrio, à luz de princípios da equidade e do uso da analogia.

Verificou-se, todavia, que, apesar de a referida teoria ter sido recepcionada no Brasil, inclusive no que tange ao proprietário de veículo, pelos fundamentos já expostos ao longo do artigo, há uma reticência de grande parte da doutrina e da jurisprudência pátrias quanto à aplicação da teoria do risco, especialmente diante do entendimento dominante acerca das limitações da regra geral de responsabilidade objetiva estabelecida no novo Código Civil.

Ponderou-se acerca dos motivos da criação da teoria da responsabilidade objetiva, a necessidade de mitigação dos riscos sociais e os dois aspectos da responsabilidade – estática e dinâmica – para concluir pela necessidade de substituição da ideia de risco profissional pela de risco criado e, conseqüentemente, pela aplicação da teoria do risco às hipóteses de responsabilidade civil pelo fato da coisa, particularmente do proprietário de coisa perigosa, como o veículo automotor.

A História é um processo constante e, inevitavelmente, novos perigos surgirão, com as invenções que o futuro há de trazer – como os veículos e, talvez, aeronaves, automáticos.

O Direito necessita, pois, evoluir no mesmo passo, sob pena de criação de um impasse social, com a produção exponencial de novos riscos e danos, sem a conseqüente e indispensável reparação.

REFERÊNCIAS

BAMDÉ, Aurélien. *La responsabilité du fait des choses*. Disponível em: <<https://aurelienbamde.com/2016/10/26/la-responsabilite-du-fait-des-choses>>. Acesso em: 02 mai. 2019.

BITTAR, Carlos Alberto. *Responsabilidade civil nas atividades perigosas*. São Paulo: Saraiva, 1984.

BRASIL. *Lei nº 10.406*, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acesso em: 26 fev. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça. *AgInt no REsp nº 1748263/SP*. Agravo Interno no Recurso Especial 2018/0145356-1. Relator: Ministra Maria Isabel Gallotti. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201801453561&dt_publicacao=19/02/2019>. Acesso em: 26 fev. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça. *AgRg no REsp nº 1401180/SP* Agravo Regimental no Recurso Especial 2013/0291182-0. Relator: Ministro Luiz Felipe Salomão. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201302911820&dt_publicacao=15/10/2018>. Acesso em: 26 fev. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça. *ARESP nº 947.987-SP*. Relator: Ministro Raul Araújo. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1606808&num_registro=201601775867&data=20170601&formato=PDF>. Acesso em: 04. set. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça. *Resp. nº 577.902/DF*. Relator: Ministro Antônio de Pádua Ribeiro. Relator p/acórdão: Ministra Nancy Andrighi. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=200301571792&dt_publicacao=28/08/2006>. Acesso em: 26 fev. 2019.

_____. Superior Tribunal de Justiça. Súmula nº 145. Disponível em: <<https://scon.stj.jus.br/SCON/sumulas/enunciados.jsp>>. Acesso em: 09 jul. 2019.

_____. Supremo Tribunal Federal. *Súmula nº 492*. Disponível em: <http://portal.stf.jus.br/textos/verTexto.asp?servico=jurisprudenciaSumula&pagina=sumula_401_500>. Acesso em: 05 set. 2019

CAHALI, Yussef. *Responsabilidade Civil: Doutrina e Jurisprudência*. São Paulo: Saraiva, 1984.

CAPITANT, Henri. *Les grands arrêts de la jurisprudence civile*. Revisão François Terré e Yves Lequette. 10. ed. Paris: Dalloz, 1994.

DIAS, José de Aguiar. *Da Responsabilidade Civil*. 10. ed. v. II. Rio de Janeiro: Forense, 1995.

DINIZ, Maria Helena. *Curso de Direito Civil Brasileiro*. 20. ed. v. 7. São Paulo: Saraiva, 2006.

FRANÇA. *Code Civil des Français*: éd. originale et seule officielle France. Disponível em <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1061517/f339.image>>. Acesso em: 26 fev. 2019.

_____. *Lei de 08 de abril de 1898*. Disponível em: <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k61384553.texteImage>>. Acesso em: 26 fev. 2019.

GABURRI, FERNANDO. *Responsabilidade civil nas atividades perigosas lícitas*. Curitiba: Juruá, 2011.

GONÇALVES, Carlos Alberto. *Direito Civil Brasileiro*. 10. ed. v. 4. São Paulo: Saraiva, 2015.

JOSSERAND, Louis. Da responsabilidade pelo fato das coisas inanimadas. Tradução Jairo Meira do Nascimento. *Revista Direito GVI*, São Paulo, v.1, nº1, p. 109-119, mai. 2005.

LIMA, Alvino. *Da culpa ao risco*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1938.

MAZEAUD, Henri; MAZEAUD, Léon. *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*. 4. ed. v. 2. Paris: Librairie du Recueil Sirey, 1949.

MOREIRA, Paula Espíndola Bulamarque. *Effusum et deiectum: O tratamento no Código Civil e sua origem no Direito Romano*. 2010. 79 f. Dissertação. (Mestrado em Direito). Universidade do Estado de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2131/tde-18112011-142030/pt-br.php>>. Acesso em: 05 jul. 2019.

PEREIRA, Saulo Costa. *Responsabilidade civil pelo fato da coisa: desenvolvimento pretoriano e doutrinário de uma teoria sem dispositivo legal no Código Civil*. 2015. 75 f. Trabalho monográfico (Graduação em Direito) – Universidade Federal de Santa Catarina, 2015. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/133839>> Acesso em: 26 fev. 2019.

PIRET, René. *La responsabilité du fait des choses inanimées en droit français et en droit belge*. Disponível em: <<https://doi.org/10.7202/1004122ar>>. Acesso em: 02 mai. 2019.

PORTO, Mário Moacyr. *Ação de Responsabilidade Civil e outros estudos*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1966.

RODRIGUES, Silvio. *Direito Civil*. 20. ed. v. 4. São Paulo: Saraiva, 2003.

SILVA, Wilson Melo da. *Da responsabilidade civil automobilística*. 2. ed. rev. e ampl. São Paulo: Saraiva, 1975.

STOCO, Rui. *Tratado de Responsabilidade Civil*. 6. ed. São Paulo: *Revista dos Tribunais*, 2004.