

# SENADO FEDERAL

N. 159 — 1918

## PARECER

A Comissão de Justiça e Legislação, tendo examinado detidamente as emendas offerecidas á proposição da Camara dos Deputados n. 26, de 1916, regulando o exercicio da profissão de conductor de vehiculos automoveis, vem emittir o seu parecer.

### EMENDAS DO SENADOR PAULO DE FROTTIN

A primeira manda acrescentar no final do art. 1º:

*“...ou nos percursos em mais de um municipio pelos do Districto Federal ou das capitaes dos Estados.”*

Por esta emenda, sempre que um automovel tiver de percorrer varios Estados, o seu conductor deverá ir previamente ás capitaes desses Estados afim de satisfazer as condições de idade, moralidade e capacidade technica e physica que forem determinadas nas posturas municipaes de cada uma das referidas capitaes.

Entretanto, pelo projecto, a licença concedida por uma autoridade municipal vale para a circulação em todo o territorio do paiz.

E foi este o pensamento da Comissão que o elaborou, como se vê das seguintes palavras do seu digno Relator. constantes de um parecer sobre as emendas apresentadas na Camara dos Deputados:

*“A licença deve valer para a circulação em todo o territorio da Republica, incorrendo em multa, convertivel em prisão cellular, o conductor que fôr encontrado em acto de conduzir sem se achar munido do certificado da licença.”* (Parecer de 7 de outubro de 1915.)

Entretanto, como as disposições do art. 1º não são bem claras, será conveniente intercalar entre as palavras — “dos mencionados vehiculos” e as palavras... “e o respectivo certificado” — as seguintes: “que valerá para a circulação em todo o territorio da Republica”.

A Comissão apresenta uma emenda com estes termos e é de parecer, em vista do exposto, que seja rejeitada a do

Sr. Paulo de Frontin como a do Sr. Mendes de Almeida, esta por inutil.

A emenda ao § 2º do art. 1º manda reduzir o maximo da pena pecuniaria ahi fixado — de 500\$ para 150\$000; a emenda ao § 3º do mesmo artigo manda reduzir o maximo da pena pecuniaria ahi fixada — de 1:000\$ para 300\$, e a emenda ao § 2º do art. 2º manda substituir as palavras “de 40\$ a 120\$000” por “de 20\$ a 50\$000”.

Aquellas penas são instituidas contra aquelle que for encontrado em acto de conduzir um vehiculo automovel sem ter obtido a necessaria licença (art. 1º, § 2º); contra os proprietarios de automoveis e os gerentes de empresas ou sociedades destinadas á exploração da industria de transporte, que empregarem scientemente algum conductor não habilitado legalmente, (art. 1º, § 3º); e contra o conductor que der ao seu automovel velocidade maior do que a permittida por lei (art. 2º, § 2º).

Ora, estando plenamente verificado que os accidentes de automoveis resultam, em grande numero, ou do excesso de velocidade, ou da falta de competencia e de habilitações do conductor, cabe ao legislador, como medida preventiva e com o intuito de diminuir o numero de accidentes, instituir penas pecuniarias severas contra os autores das mencionadas contravenções.

Na Inglaterra a lei de 14 de agosto de 1903 pune-as com uma multa de 20 a 50 libras esterlinas e com tres mezes de prisão.

Si, como ponderou da tribuna o illustre autor dessas emendas, os vencimentos dos *chauffeurs* são diminutos e as multas, quando applicadas no maximo, representam mais da metade de um mez de vencimentos, é obvio que os *chauffeurs*, para não ficarem privados de tão grande parte de seus ordenados, terão necessidades de ser muito prudentes e de cumprir rigorosamente a lei.

A Commissão é de parecer que seja approvada a emenda ao § 4º do art. 1º, mandando accrescentar *in fine* as palavras “ou cabos”, e que tambem seja approvada a emenda referente ao art. 2º, principio, intercalando-se entre as palavras “uso publico” e “será marcada”, as seguintes: “excepto os de assistencia, bombeiros, policia e semelhantes”.

A emenda mandando supprimir o art. 3º do projecto não pôde ser approvada.

Justificando esta emenda, disse o seu illustre autor que os *chauffeurs* devem estar sujeitos á legislação geral, pelos delictos que commetterem e não a uma legislação especial em que as penas para esses delictos sejam mais severas.

Entretanto, os mais notaveis criminalistas modernos, salientando a gravidade dos delictos culposos e o seu au-

gmento sempre crescente, dizem que a defesa social exige energicamente que esta forma de criminalidade seja prevenida e punida a beneficio da collectividade.

Georges Vidal, em seu livro: *L'état actuel de la criminalité en France*, considera como uma das causas do augmento consideravel dos delictos culposos o progresso dos meios mecanicos de locomoção e referindo-se especialmente aos automoveis, diz que constituem uma «*source nouvelle de fautes, d'imprudences dangereuses et d'accidents frequents et souvant fort graves*».

«Os automobilistas diz esse escriptor, no seu desejo de devorar o espaço, esquecem as mais elementares medidas de precaução: dahi a necessidade da intervenção da autoridade publica e da justiça, a primeira para uma regulamentação minuciosa efficaz, e a segunda para uma repressão energica; e agora, mais do que nunca, é indispensavel a bem da segurança publica, a solução do grave e difficil problema dos delictos culposos.»

«*E d'uopo dunque che energicamente una buona volta il Legislatore intervenga, se non per sradicare dall'orrida selva della deliquenza la pianta pernicioso del reato colposo, almeno per ridurla a piccole proporzioni, per tagliarne tante pagine che avvelenano la società nostra, per troncarne tante rami che offuscano lo splendido sole del progresso*». (Angiolini, *Dei Delitti Colposi*).

«*Aujourd'hui plus que jamais, l'imprudence est un véritable péril public et peut... causer des morts, des blessures, des incendies, produire, en un mot, des resultats identiques à ceux que produit l'intention criminelle... Depuis que s'est accrue de façon prodigieuse la rapidité des transports, une simple imprudence peut occasionner d'epouvantables catastrophes*». (Henri Sauvard. *Le Delit d'imprudence*).

E' preciso, disse um integro e illustrado magistrado de S. Paulo, referindo-se a um accidente de automovel, por meio de repressão severa chamar á prudencia os imprudentes. (Adalberto Garcia. No Plenario Crime). Os automoveis, dizem os tribunaes francezes nos fundamentos de suas decisões — «*deviennent aujourd'hui un véritable danger pour la sécurité publique*». (G. Vidal, obr. citada).

O Senado prestará, pois, um grande serviço á collectividade e á justiça, rejeitando a referida emenda, por serem muito brandas as penas instituidas no Codigo Criminal para os crimes culposos.

A emenda mandando supprimir o art. 6º não pôde tambem ser approvada.

Este artigo dispõe que todo o accidente de que resultar damno material, occasionado por qualquer facto de vehiculo automovel, em circulação na via-publica, dá logar em pro-

veito da victima, a uma indemnização do prejuizo causado, que incumbe ao proprietario do mesmo vehiculo. Estabelece ainda os casos em que este póde declinar da responsabilidade civil e subtrahir-se ao pagamento.

Justificando aquella emenda, disse o honrado representante do Districto Federal; — «que propoz a suppressão do art. 6º afim de prevalecer a doutrina do Codigo Civil relativa á indemnização do damno.»

Mas o citado art. 6º foi inspirado na doutrina do risco profissional, unica que offerece uma solução equitativa e justa aos graves problemas que os accidentes no trabalho e os de automoveis suscitam.

Os parlamentos de todos os paizes teem ultimamente discutido, com o mais vivo interesse, este assumpto, por não satisfazer os votos da opinião publica e não estar de accordo com os principios da justiça a jurisprudencia fundada na responsabilidade delictual.

Porque é que as leis referentes aos accidentes no trabalho, existentes em quasi todos os povos civilizados, teem o seu fundamento na theoria do risco profissional? Porque, quando predominava o conceito da responsabilidade delictual, o operario, victima de um accidente, só poderia obter uma indemnização, si provasse cabalmente que tal accidente fôra determinado por uma falta de seu patrão.

Ora, tal prova é muitissimo difficil, já porque os operarios que podem servir como testemunhas nem sempre referem toda a verdade, com o receio de serem despedidos e já porque está verificado que cerca de tres quartas partes dos accidentes no trabalho são factos verdadeiramente fortuitos: não tendo o patrão e o operario commettido falta alguma.

Em 1884 iniciou-se um movimento no sentido de ser substituida aquella doutrina pela do risco profissional e ocube á Allemanha fazer a primeira lei, fundada nos principios dessa doutrina.

A ideia da falta da antiga theoria foi substituida pela do risco: o patrão, em um caso de accidente, é obrigado a indemnizar a victima — não porque esse accidente seja determinado por uma falta sua, mas porque um objecto de sua propriedade creou o risco. Mesmo que o accidente provenha de um caso fortuito, o patrão é responsavel porque, segundo as estatisticas feitas em todos os paizes do mundo, 75 % dos accidentes no trabalho proveem de casos fortuitos.

A produção industrial expõe o operario a certos riscos e é justo que aquelle que recebe os proventos dessa produção indemneze a victima no caso de risco, entrando a importancia desta indemnização nas despesas geraes da produção. «Le risque professionnel, diz um escriptor, fut considéré, en grande partie, comme ayant pour objet *d'assimiler les dommages subis par le personnel aux dommages subis par le*

*materiel et de les faire entrer dans les frais généraux d'une entreprise.»*

Si difficil ou quasi impossivel é a prova da «falta» do chefe de uma empreza industrial, nos casos de accidentes no trabalho, mais difficil ainda é essa prova nos casos de accidentes de automoveis.

As testemunhas ou podem ter encontrado a morte no accidente ou podem ter observado mal, em vista da rapidez com que o accidente se deu. A falta de testemunhas, o defeito destas, a rapidez com que teem logar os accidentes, a situação em que ficá a victima, o abalo moral produzido, a fuga do conductor são circumstancias que tornam impossivel a prova de que houve uma *falta* por parte do conductor e que, portanto, a victima tem direito a uma indemnização.

Por que pergunta Albert Wahl (Rev. Trim. de Dir. Civil, vol. VII), o chefe de uma empreza industrial, é responsavel pelos accidentes de que são victimas os seus operarios, em consequencia do trabalho, quando mesmo não resultem de «falta» sua?

Porque as transformações que soffreu a industria, desde o começo do seculo, crearam um meio especial á produção mecanica, em que os perigos particulares a que estão os operarios expostos são, de alguma sorte, inseparaveis dos processos de fabricação e é justo que aquelle que recebe os proventos da produção indemnize a victima, no caso de risco, entrando a importancia de tal reparação nas despezas geraes da mesma produção.

Ora, as transformações da industria, continúa aquelle escriptor, fizeram nascer vehiculos particularmente perigosos pela sua velocidade e dando logar a accidentes, muitas vezes inevitaveis, e desde o momento em que a circulação dos automoveis constitue um perigo novo, e que os caminhos não foram feitos para esta circulação, é justo que os que procuram o uso destes caminhos para vehiculos novos e particularmente perigosos sejam obrigados a reparar os damnos resultantes de factos contra os quaes ninguem podia acautelar-se.

«Ce sont les transformations de l'industrie qui ont fait naître des vehicules *particulièrement dangereux par leur vitesse et donnant lieu à des accidents souvent inevitables*». (A. Wahl, obr. citada.)

Em face de todo o exposto, é evidente que a doutrina em que se inspirou, na generalidade dos casos, o Codigo Civil — a da responsabilidade delictual, deve ser substituida, nesta materia, pela da responsabilidade do facto das cousas. E foi em um principio desta ultima theoria que o proprio Codigo Civil em contradicção com o systema que adoptara, fundou, por exemplo, o art. 1.529.

A *Société d'Etudes législatives*, da Franca, nomeou uma comissão de juriconsultos para o fim de estudar o as-

sumpto e elaborar um projecto de lei. Essa commissão, composta de Berthelemy, Pierre Binet, Blaisot, Bleteau, Chalamel, Ambroise Colin, Defert, Honnorat, Marsigli, Piedelievre, Le Poitevin, Salleilles, Thaller, depois de brilhantissimo debate, accitou o projecto de Ambroise Colin, que foi apresentado á Camara dos Deputados.

O art. 1º desse projecto está concebido nos seguintes termos:

*«Tout accident ou dommage accidentel occasioné par le fait d'un vehicule automobile circulant sur la voie publique donne droit, au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité du prejudice materiel ou moral à la charge du propriétaire du dit vehicule, sans qu'il soit besoin de demonstrier qu'il ait commis aucune faute. Le propriétaire du vehicule automobile peut se soustraire au payement total ou partiel de l'indemnité en prouvant que l'accident ou le dommage a été provoqué ou aggravé par une faute grave de la victime.»*

Os Deputados francezes Bernard e Danthié tambem apresentaram um projecto de lei com a seguinte disposiçãõ:

*«Le propriétaire d'une voiture automobile est, dans tous les cas, et independamment de toute faute personnellé, responsable du dommage causé par son vehicule. La responsabilité ci-dessus a lieu à moins qu'il ne prouve directement une faute lourde à la charge de la victime.»*

No projecto organizado pela Société d'études législatives, fundou-se a Commissão de Constituição, Legislaçãõ e Justiça da Camara dos Deputados para formular o art. 6º, que foi approvedo naquella Casa.

Si, pelo projecto da mencionada sociedade e pelo projecto dos Srs. Bernard e Danthié, o proprietario de um automovel é responsavel pelo accidente, embora não commetta falta alguma, salvo si provar que tal accidente teve logar em virtude de *falta grave* da victima, pelo projecto brasileiro em debate, o proprietario póde subtrahir-se ao pagamento da indemnizaçãõ, provando:

- a) que o accidente foi provocado ou aggravado por falta grave da victima;
- b) que o automovel era conduzido ou manejado, no momento do accidente, pela propria victima ou preposto desta;
- c) que o automovel tenha sido posto em circulaçãõ por terceiro, sem sciencia ou conhecimento do proprietario.

A emenda suppressiva do Sr. Paulo de Frontin não póde, pois, ser acceita.

O Sr. Senador Rego Monteiro offereceu ao mesmo artigo a seguinte emenda:

A letra *a* do §1º, do art. 6º diga-se assim: — «*que o accidente ou damno resultou da força maior ou foi provocado.*».

Em relação a esta emenda divergiram os membros da Comissão.

Os Srs. Senadores Ganzaga Jayme e Generoso Marques, manifestaram-se a favor da primeira parte da emenda, por considerarem que o proprietário de um automovel não pôde ser civilmente responsável por um accidente resultante de força maior. Tal accidente não é acção do homem e pôde dar-se quando o automovel seja guiado com a maior prudencia e com rigorosa observancia das exigencias da lei e das circumstancias. Não aceitam, porém, a ultima parte da emenda, constante das seguintes palavras:... «*ou foi provocado.*».

O Relator e o Sr. Senador Raymundo de Miranda teem opinião contraria.

Si um proprietario de automovel é responsável, de pleno direito, pelos accidentes — *decorrendo tal responsabilidade do risco que elle creou e não de qualquer falta sua ou de seu conductor*, evidentemente os casos fortuitos e de força maior não podem exonerar-o dessa responsabilidade.

Diz Albert Wahl:...«*du moment que la responsabilité du propriétaire se rattache au risque qu'il a créé, le cas fortuit ou la force majeure ne doivent par l'exonérer, car ils n'empêchent pas que l'accident ne se fut pas produit si l'automobile n'était pas venue utiliser une voie qui n'était pas faite pour elle. Le cas fortuit ou la force majeure s'opposent à la faute, ils doivent rester étrangers aux hypothèses où la responsabilité ne dérive pas de la faute. C'est en ce sens, et très justement que s'est prononcée la commission de la Société d'études législatives*». (*Rev. Trimest. de Dr. Civ.*, vol. 7.º)

O Sr. Presidente declarou que deixava de votar por motivos pessoais.

Emendas ao art. 9º. — Não ha motivos que as justifiquem, pelo que devem ser rejeitadas.

Emenda á emenda n. 1, approvada em segunda discussão. Diz "em vez de 30 kilometros diga-se 40 kilometros", isto é, manda elevar de 30 a 40 kilometros, a velocidade maxima dos automoveis nos logares de pouco movimento nos centros urbanos.

Entretanto a lei dinamarqueza de 30 de março de 1906 fixa em 15 kilometros o maximo da velocidade nas cidades; a lei allemã, de 1909, em 20 kilometros; a lei italiana em 12; a

lei hollandeza em 10; os cantões da Suissa em 10; os diversos Estados da União Americana em 15 e mesmo em menos, e não obstante serem as condições de nossa policia de segurança inferiores ás desses paizes, pretende a emenda que a velocidade maxima dos automoveis nos logares de menor movimento nos centros urbanos seja elevado a 40 kilometros!

A Commissão não acceita a emenda.

Não ha motivos que justifiquem a emenda á emenda n. 3, approvada em 2ª discussão.

Por que isentar o *chauffeur* que commetter o crime definido na lettra *a*, de qualquer pena?

As emendas ás emendas ns. 6, 7 e 9 não podem ser approvadas em vista do parecer da Commissão referente ao art. 6.º

O additivo proposto pelo Sr. Senador Rego Monteiro ao art. 6.º parece inconveniente. Si a victima deixar viuva e herdeiros, ou só viuva ou só herdeiros, será justo que os estranhos que da mesma victima recebiam sustento, fiquem com o direito de receber a indemnização?

A emenda n. 9, do Sr. Arthur Lemós, approvada na 2ª discussão do projecto, exige, como complemento a approvação desta outra emenda do mesmo Senador que, embora já tivesse sido rejeitada naquella discussão, a Commissão a reproduz. É a seguinte:

“Addite-se, depois da disposição constante da emenda n. 9:

O fundo especial de garantia é constituido por meio:

1.º, de um imposto de sello pago por todo proprietario de vehiculo automovel, na occasião de o registrar;

2.º, de addiconaes aos impostos de importação desses vehiculos, ou de objectos só a elles destinados.

Esses impostos serão fixados cada anno na lei orcamentaria, de accôrdo com o montante das indemnizações pagas no anno immediatamente anterior.

Sala das sessões da Commissão, 24 de agosto de 1918. —  
*Eptacio Pessoa*, Presidente. — *Adolpho Gordo*, Relator. —  
*Generoso Marques*. — *Gonzaga Jayme*. — *Raymundo de Miranda*.



EMENDAS Á PROPOSIÇÃO DA CAMARA DOS DEPUTADOS N. 26, DE 1916, A QUE SE REFERE O PARECER SUPRA

N. 1

Ao art. 1º:

Accrescente-se no final:

«ou nos percursos em mais de um municipio pelas do Districto Federal ou das capitães dos Estados.»

N. 2

No § 2.º — Reduza-se a 150\$ o maximo alli fixado.

N. 3

No § 3.º — Reduza-se a 300\$ o maximo alli fixado.

N. 4

No § 4.º — Accrescente-se *in fine*:

«ou cabos.»

N. 5

Ao art. 2º:

Depois de «uso publico» accrescente-se:

«excepto os da Assistencia, Bombeiros, Policia e semelhantes.»

N. 6

No § 2.º Substitua-se: «de 40\$ a 120\$» por «de 20\$ a 50\$000».

N. 7

Ao art. 3º:

Supprima-se.

N. 8

Ao art. 6º:

Supprima-se.

N. 9

Ao art. 9º Substituam-se as palavras: «salvo a da disposição da letra a) do art. 3º» pelas seguintes: «salvo as disposições do art. 1º, § 2º, dos §§ 2º e 3º do art. 2º e da letra a) do art. 3º».