

O ESTABELECIMENTO DE RELAÇÕES OBRIGACIONAIS POR MEIO DE COMPORTAMENTO SOCIAL TÍPICO (1956)*

Karl Larenz

THE CREATION OF PRIVIES BY TYPICAL SOCIAL BEHAVIOR

TRADUÇÃO Alessandro Hirata REVISÃO TÉCNICA Flavia Portella Püschel

RESUMO

O TEXTO A SEGUIR É A TRADUÇÃO PARA O PORTUGUÊS DE UM TEXTO CLÁSSICO DE KARL LARENZ, NO QUAL O AUTOR DISCUTE, A PARTIR DE UM CASO REAL OCORRIDO NA ALEMANHA, A TEORIA, ORIGINALMENTE CRIADA POR HAUPT, DAS RELAÇÕES OBRIGACIONAIS FUNDADAS EM COMPORTAMENTO SOCIAL TÍPICO. TRATA-SE DE UMA TEORIA QUE VISA DAR CONTA DAS RELAÇÕES MASSIFICADAS DA SOCIEDADE INDUSTRIAL CONTEMPORÂNEA AO ADMITIR A CRIAÇÃO DE RELAÇÕES DE TIPO CONTRATUAL FUNDADAS NÃO NA MANIFESTAÇÃO DE VONTADE, MAS EM UM SIMPLES COMPORTAMENTO SOCIAL TÍPICO.

PALAVRAS-CHAVE

CONTRATO, SOCIEDADE DE MASSAS, LIBERDADE CONTRATUAL, COMPORTAMENTO SOCIAL TÍPICO

ABSTRACT

THE FOLLOWING TEXT IS THE PORTUGUESE TRANSLATION OF A CLASSIC ARTICLE BY KARL LARENZ, IN WHICH THE AUTHOR DISCUSSES THE THEORIE OF "CONTRACTUAL RELATIONS BASED ON TYPICAL SOCIAL BEHAVIOUR". THIS THEORY, FIRST CREATED BY HAUPT SEEKS TO DEAL WITH MASS RELATIONS, TYPICAL OF CONTEMPORARY INDUSTRIAL SOCIETIES, BY ADMITTING THE CREATION OF CONTRACT-LIKE RELATIONS BASED SOLELY ON TYPICAL SOCIAL BEHAVIOUR, WITH NO REFERENCE TO THE WILL OF THE PARTIES.

KEYWORDS

CONTRACT, MASS SOCIETY, FREEDOM OF CONTRACT, TYPICAL SOCIAL BEHAVIOR

Um homem entra em um bonde bastante cheio.¹ Inicialmente, o cobrador não percebe sua presença. Somente quando, chegando em seu destino, deseja deixar o veículo é que o cobrador lhe exige o pagamento do valor da passagem. O homem replica: ele não concluíra nenhum contrato de transporte até agora e, no momento, não pensa mais em celebrar contrato nenhum, já que deseja descer do bonde. Nenhum dos passageiros duvidaria de que o homem deve pagar o valor da passagem. Apenas o jurista se vê em dificuldades. Ele percebe: de acordo com seus conhecimentos acadêmicos, há algo de errado por aqui. A fim de fundamentar a obrigação do passageiro, é necessário um contrato, ao menos se consideramos essa relação jurídica como de direito privado. Um contrato, como qualquer jurista sabe, aperfeiçoa-se quando duas pessoas declaram uma à outra sua vontade

direcionada à ocorrência de efeitos jurídicos. A declaração, logicamente, não precisa ser “expressa”, ela pode acontecer por meio do dito “comportamento concludente”. Ou seja, um comportamento que, segundo o entendimento geral ou do “destinatário da declaração”, permite concluir a respectiva vontade do agente com relação aos efeitos jurídicos ou a sua vontade negocial. Para que tal ato seja considerado uma “declaração”, é necessário que o seu destinatário possa, de algum modo, tomá-la em conhecimento. Já se disse que o exercício da atividade de transporte, tomado como comportamento concludente, torna reconhecível a todos a vontade do empresário de celebrar contratos de transporte com qualquer pessoa. Até aqui, ainda pode funcionar. Mas onde está o comportamento do passageiro que possa ser considerado “aceitação” da “oferta de contrato”? Até que ele não se faça, de alguma forma, presente ao cobrador, que é o representante da empresa de transporte, não se pode considerar seu comportamento – subir no bonde e permanecer ali até chegar ao seu ponto –, de forma alguma, como tendo “valor de declaração”. É verdade que, segundo o § 151 BGB, a aceitação de uma oferta contratual pode, excepcionalmente, também ocorrer sem que “a aceitação precise ser declarada ao proponente”. Mas então é necessário, segundo a interpretação geral, algum ato no qual seja possível reconhecer a vontade de concluir um contrato. Adentrar o bonde e nele permanecer até o ponto certamente não é suficiente como “aceitação”, se uma tal “vontade de aceitar” de quem entrou no bonde não for reconhecível. Como reconhecê-la, se a pessoa declara logo ao embarcar que deseja andar no bonde, mas não quer concluir nenhum contrato de transporte?

O caso parece construído e até agora foi realmente apenas objeto de discussões puramente teóricas. Entretanto, ocorreu caso semelhante, que chegou até à decisão do BGH.² A fim de minimizar o problema de falta de vagas de estacionamento para curtos períodos no centro, a cidade de Hamburgo declarou partes de um terreno público como um “estacionamento mediante pagamento de taxa obrigatória”. Delegou a uma empresa, por meio de contrato, o controle desse estacionamento e a vigilância dos automóveis. Em contrapartida, a empresa cobrava uma “taxa de estacionamento” cujo valor aumentava conforme o tempo de permanência, de modo a desestimular o estacionamento por longos períodos. Esse “uso especial” da área do estacionamento concedido à empresa era limitado a determinados horários; a área era identificada por meio de placas com a inscrição “Taxa de estacionamento obrigatória e vigilância” e por faixas brancas. O réu deixava seu veículo repetidamente nessa área e, todas as vezes, esclarecia ao vigilante a serviço da empresa que recusava a vigilância e o pagamento da taxa de estacionamento. Para justificar o estacionamento de seu veículo, baseava-se no uso comum. Primeiramente, o BGH esclareceu que, ao conceder a utilização especial da área de estacionamento, a autoridade administrativa havia limitado o uso comum de forma legal. A pretensão da empresa contra o réu ao pagamento da taxa de estacionamento segundo a tarifa foi

considerada justificada pelo BGH pelo fato de que uma relação de uso de direito privado, conforme as condições de tarifação, aperfeiçoou-se já pela colocação de fato do veículo no estacionamento (durante o período “de taxa de estacionamento obrigatória”). A “disposição interna negativa” do usuário não é relevante nem quando ele, como ocorreu neste caso, a manifestou desde o início perante os funcionários da empresa. Com isso, o BGH seguiu expressamente a doutrina, primeiramente apresentada por Günter Haupt³ e mais tarde desenvolvida por mim para os casos desse tipo sob a alcunha “relações obrigacionais resultantes de comportamento social típico”.⁴ Essa doutrina, assim disse o BGH, leva, “sem desconsiderar a realidade da vida no que se refere à atual circulação de bens em massa, a um resultado que corresponde de um modo razoável à manifestação desses comportamentos típicos”. Já que essa doutrina, discutida na literatura até os tempos mais recentes,⁵ foi levada do campo dos debates meramente teóricos para a aplicação jurídica nos tribunais,⁶ parece oportuno lançar um olhar sobre o seu desenvolvimento e determinar mais precisamente seu alcance.

Em seu bastante comentado artigo, Haupt agrupou sob a expressão “relações contratuais fáticas” três grupos de fatos típicos, cuja característica comum era que, sem um acordo negocial válido, relações jurídicas de direito contratual se estabeleciam em razão de que “uma fatispécie social vinculante para os envolvidos se realiza conforme a praxe cotidiana”. Trata-se, em primeiro lugar, das por ele chamadas relações contratuais fáticas “em virtude de contatos sociais”, dentre as quais ele inclui principalmente os deveres de cuidado e consideração “pré-contratuais”, que, segundo a doutrina dominante, são estabelecidos pela entrada nas negociações contratuais, assim como as “coletividades fáticas” (relações de trabalho e sociedade), estabelecidas por meio da prestação feita de fato, apesar da nulidade do contrato de trabalho ou de sociedade, e, finalmente, aquelas que aqui interessam, as por ele chamadas “relações contratuais fáticas em virtude de uma obrigação de prestar social”, entre as quais ele elenca especialmente o contrato de transporte que se realiza por meio da utilização de um bonde ou de outro meio de transporte público. A reunião desses três grupos de fatos típicos sob um conceito comum e, além disso, erroneamente formulado é pouco feliz, uma vez que se trata de manifestações bastante diversas. Na “sociedade de fato”, por exemplo, trata-se, a meu ver, apenas do problema da liquidação dessas sociedades fundadas na conclusão de um contrato juridicamente inválido.⁷ No caso do estabelecimento de negociações contratuais, tem-se, segundo o entendimento atual, deveres legais de cuidado, conservação e consideração, cuja desobediência gera pretensões de indenização segundo princípios de responsabilidade contratual (§§ 276, 278 BGB), mas nenhum dever primário de prestar, capaz de permitir que se processe para obter simplesmente o seu cumprimento.⁸ Para o estabelecimento de tais deveres primários de prestar – para o transporte, depósito, pagamento de remuneração tarifária – e, com isso, de uma verdadeira e totalmente

válida relação obrigacional, que se diferencia de um contrato de transporte ou depósito apenas quanto ao seu surgimento, mas não quanto ao seu conteúdo, trata-se, pelo contrário, justamente de relações jurídicas provenientes de um comportamento social típico.

O ponto de partida da teoria é, para Haupt assim como para os que a ele se seguiram, a observação de que na moderna circulação de bens em massa diversas prestações do mesmo tipo, especialmente prestações de transporte, são oferecidas publicamente de forma que qualquer um pode e tem a permissão de fazer uso de fato da prestação, sem que se espere uma conclusão prévia de contrato, um acordo expresso ou mesmo “tácito” sobre prestação e preço. Uma vez que essas prestações de serviços são realizadas, de acordo com o costume do tráfego, apenas mediante remuneração, o tráfego espera que o usuário, mesmo que não dê uma declaração de vontade correspondente, seja obrigado ao pagamento – normal ou tarifado – da remuneração. A teoria mais recente leva em conta essa concepção do tráfego, na medida em que ensina que, “nos meios de transporte públicos, não é a negociação com o cobrador ou a apresentação de uma passagem, mas sim a utilização real do meio de transporte que gera a relação contratual, e isso para ambas as partes”.⁹ A pergunta é em que se baseia a obrigação do usuário ou, em outras palavras, como conciliar o surgimento de uma relação jurídica de tipo contratual simplesmente por meio da aceitação fática de uma prestação oferecida faticamente, com os princípios gerais do nosso direito privado e como ordenar isso em nosso sistema jurídico. Sobre isso, foram apresentadas diversas teorias.

Do lado da empresa, que oferece a prestação, tem-se, além da oferta de fato da prestação, na maioria das vezes, também uma declaração dirigida ao público, a saber a publicação de suas tarifas. Essa declaração é também destinada a produzir efeitos jurídicos; ela deve determinar o conteúdo de todas as relações jurídicas que venham a existir, entre a empresa e os usuários. Não se pode, no entanto, designá-la como um “negócio jurídico unilateral”, como faz Spieß,¹⁰ uma vez que ela por si só não produz nenhum efeito jurídico, mas apenas em combinação com outros atos, por meio dos quais se estabelece a relação de usuário concreta e individual. Ainda assim, ela é parte integrante do fato típico como um todo, sobre o qual se funda a obrigação tanto da empresa – transporte do passageiro – quanto do usuário – pagamento da remuneração determinada pela tarifa.

Ao contrário de Haupt,¹¹ não considero momento essencial do fato típico como um todo, o “dever de conclusão”, que existe para a empresa em muitos casos, mas não necessariamente. Onde tal dever existe, ele decorre de se tratar de uma prestação de abastecimento imprescindível para toda a sociedade e de a empresa ter um monopólio de fato ou de direito. Entretanto, disso não resulta, ainda que ela esteja obrigada para com um indivíduo determinado a uma certa prestação de transporte, mas apenas que a empresa deve aceitar transportar um indivíduo, sob as mesmas condições

de qualquer um outro. O chamado dever de conclusão (a “obrigação de contrair”) é, na verdade, nesses casos em que nada é “contraído” realmente, um dever de aceitar; a empresa obrigada não deve recusar ninguém sem motivo real, caso a pessoa queira fazer uso da prestação oferecida. Assim, a empresa não pode privar ninguém “arbitrariamente” da prestação. Havendo ou não um dever de conclusão desse tipo, um dever concreto de prestar perante um usuário determinado – ou seja, transportá-lo nessa rota até um ponto por ele desejado, utilizando o devido cuidado – ocorre apenas no momento em que tal usuário faz de fato uso dessa possibilidade de transporte. É apenas nesse momento que surge uma relação obrigacional, que funda a existência de deveres de prestação e de comportamento para ambas as partes do mesmo modo que um contrato de transporte.¹²

À oferta de fato da prestação de acordo com as condições tarifárias do lado da empresa corresponde, do lado do usuário, a utilização de fato da prestação. Assim, a relação de transporte baseia-se em dois atos correspondentes – no sentido de estarem entre eles correlacionados – de ambos os envolvidos. Nisso, assemelha-se ao aperfeiçoamento de um contrato. Por isso, não é de surpreender que se tenha tentado alargar o conceito de contrato, a fim de que ele abrangesse ainda relações como essas aqui expostas. Assim, Bärmann defende, com ajuda dos conceitos “de ato concludente, de silêncio vinculante, da própria declaração de vontade tácita, dos usos do tráfego, com os meios da interpretação objetiva dos modos de comportamento”, que hoje o conceito de contrato foi “estendido muito além do caso singular do acordo de vontades, do consenso”. Contudo, se Bärmann acredita¹³ poder encaixar também o contrato “de massa e, por isso, regulado por tipos” em seu conceito de contrato “liberado da estreiteza do consenso”, não se pode seguir sua opinião. Pois, também para o (verdadeiro) contrato não é decisiva a chamada vontade “interna”, não declarada, das partes contratuais, mas sim a vontade objetivada que se manifesta na declaração, cujo conteúdo, como significado imputável da declaração, pode ser objetivamente determinado. No âmbito dos atos negociais, caso deva ser possível falar de uma declaração de “vontade”, não pode ser considerado conteúdo de uma declaração de vontade algo que é claramente reconhecível como não desejado. Por conseguinte, mesmo diante da importância que tem para a interpretação o significado “objetivo” de um comportamento segundo os usos do tráfego, o agente precisa sempre poder retirar de seu comportamento de outro modo “concludente” o significado de uma determinada declaração de vontade, acompanhando seu comportamento da declaração de uma vontade contrária. Esse limite não pode ser ultrapassado por nenhuma “interpretação”. Onde o efeito jurídico deve incidir, embora a vontade contrária tenha sido expressamente declarada, sua incidência não pode mais ser baseada em um negócio jurídico. Essa objeção vale também contra Betti,¹⁴ que nos sugere que “nos libertemos da forma de pensamento doutrinária da declaração de vontade voltada para efeitos jurídicos” e criemos um conceito de negócio jurídico “mais próximo da

realidade”, que abranja também o comportamento social típico. Na verdade, o conceito “doutrinário” de negócio jurídico é adequado para a maioria dos atos de direito privado e permitir que ele se dissolva no conceito muito mais amplo e indeterminado do comportamento socialmente relevante, importante do ponto de vista do direito privado e conforme ao direito, não seria um avanço, mas um retrocesso para a dogmática.

O efeito obrigatório do comportamento do usuário não se baseia, repetindo mais uma vez, no fato de ele ser imputado ao sujeito como expressão de vontade própria de obrigar-se, mas sim no fato de que, sem levar em conta a vontade do agente, o comportamento será entendido, de acordo com os usos do tráfego, como justificador de uma obrigação. É a “resposta” ou “reação” social típica à oferta e tem, por isso, o significado socialmente típico de uma fonte de obrigação. Ninguém pode afastar as conseqüências jurídicas de seu próprio ato.¹⁵ A conseqüência do comportamento social típico do agente, inafastável, independente da sua vontade e, por isso, impossível de ser eliminada por ele, é ser o agente obrigado, por meio do recebimento de fato da prestação, à contraprestação de costume ou conforme tarifas. Essa conseqüência provém da avaliação social do ato, que é a manifestação de uma convicção jurídica geral. Na fatispécie como um todo, na qual se baseia a relação jurídica “de tipo contratual” do usuário, a oferta de prestação conforme à tarifa publicada “corresponde” ao recebimento de fato da prestação oferecida. Apenas a publicação das tarifas tem um caráter “negocial”; a oferta pública da prestação e seu recebimento de fato por um usuário determinado são fáticos, mas atos sociais típicos e como tais juridicamente relevantes.

É importante, como enfatizou especialmente Betti, que o comportamento social típico se encontra ainda no campo da “autonomia privada”, ou seja, da liberdade do indivíduo em estabelecer suas relações de cunho jurídico. O significado social típico do seu comportamento é normalmente conhecido pelo agente; ao menos, ele precisa conhecê-lo. Se quer evitar as conseqüências jurídicas inafastáveis de seu ato, ele deve deixar de realizá-lo. Sua “autonomia privada” apenas seria limitada caso ele fosse juridicamente obrigado a comportar-se desse modo, ou seja, por exemplo, obrigado a utilizar esse bonde ou a estacionar nesse local vigiado. Entretanto, não existe uma obrigação jurídica de utilizar. Que a renúncia ao uso possa ter, sob determinadas condições, graves e desconfortáveis conseqüências, não muda em nada o fato de que o usuário pode, do ponto de vista do ordenamento jurídico, decidir-se livremente sobre se quer ou não fazer uso do serviço oferecido. Apenas uma coisa ele não pode: tendo feito uso do serviço, afastar de si a conseqüência. Apenas o próprio fazer uso de fato depende de sua vontade, o efeito jurídico não. Se, pelo bem da clareza de um conceito fundamental como o de negócio jurídico, essa diferença em relação ao ato negocial não deve ser apagada, por outro lado, ela também não deve ser exagerada. As relações obrigacionais oriundas de comportamentos sociais típicos nada têm a ver com os chamados contratos “ditados”, de determinação de relações

de direito privado por meio de atos de império. O seu reconhecimento exige uma certa ampliação do nosso sistema, mais precisamente das fontes de relações obrigacionais, mas não contradiz os princípios fundamentais da autonomia privada. Trata-se de uma criação nova devida à moderna circulação de bens em massa, mas que permanece, sem problemas, sobre as bases do nosso ordenamento jurídico privado.

O reconhecimento de que não se trata de um negócio jurídico, mas ainda assim de um ato no campo da autonomia privada, resolve várias dificuldades dogmáticas. Já que não há uma “declaração de vontade” no comportamento social típico, “vícios de vontade” não têm qualquer importância. Os dispositivos sobre “capacidade de fato” não são imediatamente aplicáveis, mas a proteção do incapaz precisa também aqui ser observada. Haupt,¹⁶ com quem Betti¹⁷ concorda nesse ponto, entende que deveria ser provado “em cada caso duvidoso, de acordo com as circunstâncias, se e em que medida devem ser consideradas relevantes as características pessoais dos envolvidos, especialmente a capacidade, atribuída pelo ordenamento jurídico, de estruturar suas próprias relações jurídicas de modo vinculante”. No transporte por bonde, a resposta deve ser negativa, porque “seria incompatível com o desenvolvimento hábil da circulação em massa determinar a capacidade de fato de cada um que subir no bonde”. No entanto, já que a capacidade de fato é irrelevante, é necessário que o agente tenha a capacidade de reconhecer o significado social típico de seu ato. Onde falta tal capacidade, o interesse no “desenvolvimento hábil da circulação de bens” precisa ser colocado abaixo da necessidade de proteção do incapaz, que não pode ser responsabilizado de nenhuma forma por seus atos. Normalmente, uma criança pequena já sabe que precisa pagar algo para andar de bonde. No entanto, se a criança não tiver ainda tal conhecimento e viajar por brincadeira, sem pensar nas consequências, um cobrador razoável não exigirá o valor da passagem. Diferentemente julga-se o caso em que um menor adquire um bilhete mensal sem o consentimento de seu representante legal. Neste caso ele conclui um contrato – trate-se já de um contrato de transporte ou ainda de um tipo de pré-contrato – antes da utilização de fato do serviço, contrato ao qual são aplicáveis, obviamente, todas as normas sobre negócios jurídicos.¹⁸

Também as relações obrigacionais geradas por comportamentos sociais típicos são juridicamente válidas apenas se não ferirem proibição expressa legal ou os bons costumes. Os limites mais gerais da autonomia privada, que os §§ 134 e 138 BGB prescrevem, aplicam-se aqui também. Assim, no caso do estacionamento com vigilância, o BGH perguntou-se com razão se a prestação de um valor variável em função do tempo de estacionamento não iria contra os bons costumes. O tribunal respondeu negativamente à questão, por causa do fim socialmente justificável de favorecer aqueles que estacionam por curtos períodos. Em princípio, os tribunais precisam, principalmente porque a determinação das tarifas se dá unilateralmente – mesmo quando autorizada por um órgão público –, ser capazes de examinar se as condições de tarifa

estão em harmonia com as exigências gerais do ordenamento jurídico. Aqui, assim como nas “condições gerais de contratar”, devem ser tomadas rigorosas medidas.

Quanto ao conteúdo, as relações obrigacionais estabelecidas por meio de comportamentos sociais típicos devem ser julgadas segundo as normas válidas para a relação contratual correspondente, ou seja, por exemplo, segundo as regras do contrato de empreitada ou do depósito oneroso. Se devemos por isso desingná-los de “relações contratuais”, é uma questão puramente terminológica. O termo “contrato” engloba tanto a causa de surgimento, a conclusão do contrato, quanto a relação jurídica por meio deste estabelecida, a relação contratual;¹⁹ querendo-se afastar esse duplo sentido, faz-se bem em evitar aqui também a expressão “relação contratual”. Mas, caso se fale aqui também de “relações contratuais”, então será necessário, futuramente, diferenciar entre relações contratuais fundadas em um contrato (ou seja, em um negócio jurídico) e aquelas que se baseiam em um correspondente comportamento social típico dos envolvidos. Poder-se-ia talvez, então, construir como conceito mais abrangente e comum aquele do “contrato em sentido amplo”, que significaria tanto quanto “comportamento correspondente como fonte de uma relação de direito privado”. Dentro desse conceito mais amplo, deveriam, então, ser diferenciados os verdadeiros contratos, os negócios jurídicos bilaterais, e o comportamento social típico como fonte de uma relação contratual. O futuro dirá qual uso lingüístico será acolhido. Também não será aprofundada aqui a questão de saber se outros contratos, que até o momento se procurou construir como conclusões de contrato, não seriam melhor enquadrados com ajuda da categoria dos comportamentos sociais típicos; penso aqui na “compra” em máquinas automáticas e também nos casos de lojas de auto-atendimento (*self-service*). Com o reconhecimento do comportamento social típico como causa obrigacional pelo BGH deve, de qualquer forma, ser introduzido um desenvolvimento capaz de permitir uma adequada apreciação de manifestações da moderna circulação de bens.

NOTAS

* Publicado originalmente como: Die Begründung von Schuldverhältnissen durch sozialtypisches Verhalten. Neue Juristische Wochenschrift, n. 51-52, p. 1897-1900, 1956.

1 Nota do tradutor: Vale lembrar que esse artigo foi escrito para o contexto de transporte público presente na Alemanha, onde, por exemplo, o passageiro paga a passagem, mas só deve apresentar mediante requisição do cobrador, que não está presente em todas as viagens. Não há, portanto, como no Brasil, uma catraca, que impede fisicamente que se viaje sem pagar o bilhete.

2 Decisão da 5.^a Câmara de Direito Civil de 14.07.1956 (NJW 56, 1475).

- 3 Über faktische Vertragsverhältnisse, 1941.
- 4 Em meu Lehrbuch des Schuldrechts I, 27ss.
- 5 Spieß, ZAkDR 42, 340; Wieacker, ZAkDR 43, 33; Tasche, JherJahrb. 90, 101; H. Lehmann, JherJahrb. 90, 131; Bärmann, Typische Zivilrechtsordnung der Daseinsvorsorge, 1948; Esser, Lehrbuch des Schuldrechts 20; recentemente Betti, Über sogenannte faktische Vertragsverhältnisse, in: Das deutsche Privatrecht in der Mitte des 200. Jahrhunderts, Festschr. F. H. Lehmann, 1956, I, 253.
- 6 Sobre criação jurisprudencial em geral, cf. Esser, Grundsatz und Norm in der richterlichen Fortbildung des Privatrechts, 1956, p. 242 e ss.
- 7 Cf. meu Lehrbuch des Schuldrechts II, p. 245 e ss.
- 8 Cf. meu Lehrbuch des Schuldrechts I, p. 5 s. e 57 ss.
- 9 Assim, Esser, Lehrbuch des Schuldrechts 21.
- 10 Op. cit., p. 341.
- 11 p. 21 e ss. Assim também H. Lehmann, op. cit., p. 138: “relações contratuais podem ser deduzidas apenas da assunção de fato da prestação”.
- 12 Assim também H. Lehmann, op. cit., p. 138: relações contratuais podem ser deduzidas apenas da assunção de fato da prestação.
- 13 Op. cit., p. 89.
- 14 Op. cit., p. 266.
- 15 A esse princípio recorre também Tasche, op. cit., p. 119, para a obrigação do usuário.
- 16 p. 31.
- 17 p. 267.
- 18 Sobre isso Nipperdey, Enneccerus-N., allgemeiner Teil, p. 697.
- 19 Cf. Wieacker, op. cit., p. 34.

Karl Larenz

