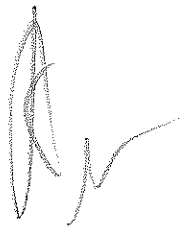
7123

UFRGS – UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
CURSO DE POS GRADUAÇÃO EM DIREITO DO CONSUMIDOR
PPGD/UFRGS

MOISES DE OLIVEIRA ROCHA

# A RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE COLETIVO SOB A ÓTICA DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR



PORTO ALEGRE

2013/1

MOISES DE OLIVEIRA ROCHA

# A RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE COLETIVO SOB A ÓTICA DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

Trabalho de Curso do Curso de Pós Graduação
Em Direito Do Consumidor
da Universidade Federal do Estado do Rio
Grande do Sul - UFRGS,
Porto Alegre

Orientador: Bruno Nubens Barbosa Miragem

Porto Alegre
2013/1

## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho ao meu Deus fonte de todo poder e sabedoria, que realizou este sonho; a minha esposa e filhos; aos meus pais, a meu avô e a Virginia Souza Rocha (in memórian); companheiros de todas as horas; pelo orgulho e pelo amor renovado.

## AGRADECIMENTOS

Aos meus mestres, que com empenho e entusiasmo não deixaram que as dificuldades me impedissem de continuar; aos Drs. CLAUDIA LIMA MARQUES e BRUNO NUBENS BARBOSA MIRAGEM e demais professores; a Direção e demais funcionários do PPGD/UFRGS; aos colegas e a todos que de forma direta ou indireta me ajudaram nesta empreitada, fica registrado o meu mais sincero agradecimento.

## EPÍGRAFE

*"As leis e as instituições, são como os relógios, de vez em quando precisam ser limpas, revisadas e postas no horário real".*

Henry Ward Beecher (1813 – 1887), escritor e editor americano.

## RESUMO

Assim como em qualquer outra atividade profissional, a responsabilidade civil passou a ser o principal instrumento de reparação para ser utilizado quando um ato ilícito é praticado e viola o direito de outrem. No transporte coletivo de passageiros ocorreu uma transformação do comportamento social das pessoas e conseqüentemente uma adaptação por parte do transportador com o fim de servir o passageiro, mas o contrato de transporte continua mantendo em sua essência a clausula de incolumidade. A responsabilidade civil no direito brasileiro evolui também e ainda tem como novo aliado, o Código de Defesa do Consumidor que estipulou a relação de transportes como uma relação de consumo, desta forma facilitou a apuração da responsabilidade do transportador e conseqüentemente a indenização pelos danos causados.



**Palavras-chaves:** Responsabilidade – Transportador – Passageiro – Consumidor

SUMÁRIO


INTRODUÇÃO ..... 6

1 O CONTRATO DE TRANSPORTE NO CÓDIGO CIVIL E CDC ..... 7
1.1 CONCEITO ..... 7
1.2 REFERENCIAL HISTÓRICO ..... 8
1.3 NATUREZA JURÍDICA DOS TRANSPORTES ..... 10

2 RESPONSABILIDADE CIVIL ..... 12
2.1 CONCEITO ..... 12
2.1.1 Responsabilidade obrigação e culpa ..... 13
2.2 ELEMENTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL ..... 14
2.2.1 O Agente ..... 14
2.2.2 O Ato Ilícito ..... 15
2.2.3 Culpa e Dolo ..... 16
2.2.3.1 Imprudência ..... 16
2.2.3.2 Imperícia ..... 16
2.2.3.3 Negligência ..... 16
2.2.4 Nexo Causal ..... 17
2.2.5 Dano 17
2.3 CLASSIFICAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL ..... 18
2.3.1 Responsabilidade Civil Contratual ..... 18
2.3.2 Responsabilidade Civil Extracontratual ..... 19
2.3.3 Responsabilidade Civil Direta e Indireta ..... 19
2.3.4 Responsabilidade Civil Subjetiva ..... 20
2.3.5 Responsabilidade Civil Objetiva ..... 21
2.4 FUNÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL ..... 21
2.5 RESPONSABILIDADE CIVIL X RESPONSABILIDADE PENAL 22
2.6 A NATUREZA JURÍDICA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ..... 26
2.6.1 O Contrato De Transporte De Passageiros ..... 26
2.6.2 O tríplice aspecto da responsabilidade do transportador ..... 28

3 OS REFLEXOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL ..... 30
3.1 A RESPONSABILIDADE DO ESTADO
NAS RELAÇÕES DE TRANSPORTES COLETIVOS ..... 30

3.2 A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR
E O Art. 17 DO DECRETO Nº 2681/1916 ..... 31
3.3 A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR
FACE AO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR ..... 33
3.4 RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR
E O CÓDIGO COMERCIAL ..... 35
3.5 OBRIGAÇÕES DO TRANSPORTADOR x OBRIGAÇÕES
DOS PASSAGEIROS ..... 36
3.6 A EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR ..... 37

3.6.1 O fato exclusivo do passageiro ..... 38
3.6.2 O fato exclusivo de terceiro ..... 38
3.7 INÍCIO E TÉRMINO DA RESPONSABILIDADE
DO TRANSPORTADOR ..... 40
3.8 RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR
CLANDESTINO E A OMISSÃO DO ESTADO ..... 41
3.9 A RESPONSABILIDADE E O TRANSPORTE
APARENTEMENTE GRATUITO E PURAMENTE GRATUITO ..... 46
3.10 O TEMA EMERGENTE DO ASSALTO A ÔNIBUS
E A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR ..... 49
3.10.1 Assalto dentro de ônibus estranhos
ao contrato de transportes ..... 50
3.10.2 Proteção da parte mais fraca ..... 51
3.10.3 Os assaltos e a Lei 8078/90 ..... 52
3.10.4 A Garantia Dos Prod. ou Serviços Das Concessionárias .....
3.10.5 A Antecipação Da Tutela 56
.....
CONCLUSÃO .....

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS ..... 57

ANEXO ..... 59
Anexo A - O posicionamento jurisprudencial no julgamento da
responsabilidade civil nos transportes ..... 60

# INTRODUÇÃO

O transporte coletivo de passageiros é hoje uma atividade indispensável para a sociedade humana, é praticamente impossível um centro urbano que se estabeleça sem a influência do transporte coletivo, dada significativa importância a esta atividade profissional e empresarial, o Direito, como ciência, não poderia deixar de interferir e estabelecer as regras para esta atividade.

O presente trabalho foi elaborado com o escopo de abordar a influencia do instituto da responsabilidade civil na atividade de transporte coletivo, sob o ponto de vista da evolução histórica, conceituação e forma de incidência na atividade de transportes.

Após, será analisada a responsabilidade civil com origem no contrato de transportes; para tanto, o estudo compreende a natureza jurídica da relação passageiro e transportador, os elementos indispensáveis a esta relação, a aplicação da legislação vigente e a tendência jurisprudencial.

As mudanças que ocorrem no comportamento humano têm influência determinante na atividade transportadora, neste caso será analisado ainda o papel da responsabilidade civil do transportador e do Estado, diante o fato do assalto a ônibus, infelizmente fato do cotidiano na sociedade brasileira.

A lei prevê, expressamente, a responsabilidade solidária das operadoras de turismos, como prestadora de serviço, por ato dos seus prepostos ou representantes autônomos, conforme estatui o art. 34, do mencionado Codex.

De fato, as empresas e operadoras de turismo respondem objetiva e solidariamente pelos danos causados ao consumidor final pela inadequação e pelos vícios de qualidade dos serviços prestados pelo seus prepostos (representantes comerciais ou estabelecimentos conveniados ou por elas escolhido), como prevê o artigo 14.

As empresas e operadoras, ante as redações dos artigos 34 c/c 14, *caput*, 20, *caput*, e 25, § 1º., todos do CDC, que vendem pacotes de viagens tem responsabilidade solidária e objetiva, independente de culpa, pelos vícios de qualidade dos serviços ofertados ao consumidor final, ainda que a falta provenha dos prepostos (representantes comerciais ou estabelecimentos conveniados ou por elas escolhido).

Nem mesmo eventual alegação de ignorância das operadoras de turismo sobre os vícios de qualidade, ou sobre a inadequação dos serviços dos seus prepostos (representantes comerciais ou estabelecimentos conveniados ou por elas escolhido), as eximem de responsabilidade, como disciplina o art. 23 do CDC.

Cláudia Lima Marques preleciona que: "A *relação contratual do consumidor é com a agência de viagem, podendo exigir desta a qualidade e a adequação da prestação de todos os serviços, que adquiriu no pacote turístico contratado, como se os outros fornecedores seus prepostos fossem(...) tratando-se de um contrato de organização de viagens, responsabilizam a agência de viagens pela conduta de qualquer prestador de serviços envolvido na viagem turística, prestador este que é considerado um auxiliar da agência (...)* foi o reconhecimento pela jurisprudência de uma nova responsabilidade (própria e solidária) para as agências de viagens, as quais comercializam os chamados "pacotes turísticos" e passam por responsáveis pela atuação de toda uma cadeia de fornecedores por eles escolhidos e previamente contratados".

Tem-se que a evolução no entendimento das disposições do Código de Defesa do Consumidor, avançou largamente na questão dos pacotes turísticos e na paralela responsabilidade das operadoras, que, outrora, buscavam eximir-se de responder pelos vícios de qualidade dos serviços de seus auxiliares e representantes autônomos, sob o confortável manto de impunidade, que raras vezes e pós longo embate na via judicial o consumidor conseguia, arduamente, demonstrar culpa da operadora, o que se traduzia em prejuízo aos clientes das empresas de turismo em ações judiciais.

**Cláudia Lima Marques (Contrato de transporte, turismo e viagem, RT 26-174)**

De fato, a responsabilidade das operadoras de turismo compreende a garantia de qualidade dos estabelecimentos hoteleiros, dos serviços de transporte e de alimentação ofertados ao consumidor, o qual, se lesado em seus direitos e expectativas, poderá ingressar em juízo contra a empresa que vendeu o pacote turístico e contra toda a cadeia de fornecedores envolvida, em demanda fundada em responsabilidade solidária e objetiva, independente de culpa, com grandes possibilidades de êxito, de modo a reequilibrar os direitos do consumidor diante do fornecedor no mercado.

Ada Pellegrini Grinover, expõe a dinâmica da responsabilidade solidária da operadora de turismo:

"Como a responsabilidade é objetiva, decorrente da simples colocação no mercado de determinado produto ou prestação de dado serviço, ao consumidor é conferido o direito de intentar as medidas contra todos os que estiverem na cadeia de responsabilidade que propiciou a colocação do mesmo produto no mercado ou então a prestação do serviço".

Importa às operadores que vendem pacote turístico assumirem o risco pela eleição e pela qualidade dos estabelecimentos e empresas prestadoras dos serviços (prepostos, conveniados), até porque o risco da atividade econômica é do fornecedor, e não do consumidor. Quem goza as vantagens também deve suportar as desvantagens. É princípio geral de direito: *Qui habet comoda, ferre debet onera.*

E, ainda, segundo a Deliberação Normativa nº 161/85 (BRASIL, 2002, não paginado) da Embratur, em seu Anexo I, itens 1.2, 1.3 e 2.2:

> "1.2 A agência de turismo é diretamente responsável pelos atos de seus prepostos, inclusive os praticados por terceiros por eles contratados ou autorizados, ainda que na condição de autônomos, assim entendidas as pessoas físicas por ela credenciadas, tácita ou expressamente, limitada essa responsabilidade enquanto os autônomos ou prepostos estejam nos estritos limites de exercício do trabalho que lhes competir, por força da venda, contratação e execução do programa turístico operado pela agência. [...]
> 1.3 A agência de turismo é responsável: a) pelo transporte, hospedagem, refeições, translados, passeios locais e demais serviços turísticos, quando incluídos no programa da viagem ou excursão; b) pelo transporte e garantia das bagagens dos participantes [...]
> 2.2 Cumprir o programa de viagem ou excursão, na forma em que foi acordado, bem como nas condições previstas em qualquer oferta ou divulgação do programa de viagem ou excursão, especialmente as referentes: a) aos serviços oferecidos;"

---

**Ada Pellegrini Grinover | (apud. Antonio Carlos Alencar Carvalho, Responsabilidade Civil das Operadoras de Turismo por vícios de qualidade nos pacotes turísticos, disponível em: <http://www.jurinforma.com.br/notas/0229html>. Acesso em: 11 de jan. de 2004.)**

## 1 O CONTRATO DE TRANSPORTE NO CÓDIGO CIVIL E CDC

O Contrato de Transporte vem disciplinado no Código Civil a partir do art. 730 e seg. e art. 3º do CDC, que assim dispõe:

> Art.730 NCC
> "Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar de um lugar para outro, pessoas ou coisas."
>
> Art.731 NCC
> "O transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código."
>
> Art.732 NCC
> "Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais."
>
> Art. 3º CDC
> "Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços."

O contrato é bilateral ou sinalagmático, formando-se entre o transportador e a pessoa a ser transportada ou remetente da coisa a ser transportada, criando obrigação para cada uma das partes.

É oneroso, já que a obrigação de transportar é pactuada mediante retribuição que só pode ser concebida como remuneração ou retribuição do serviço de transporte, ora ofertado.

"O transporte há que ser reconhecido como categoria de prestação de serviços, em que a Transportadora, segundo o art. 3°, do CDC, figura como fornecedora " (TJSC Acórdão: Apelação cível 04.004257-4, j. 17/09/2004)

## 1.1 CONCEITO

Nas palavras de Rodrigo Binotto Grevetti,[1] transportador é todo aquele que, presta um serviço público de transportar as pessoas, serviço este lhe conferido por intermédio de uma concessão.

Poucos sabem que o transporte urbano que transita pelas ruas todos os dias é um Serviço Público delegado do Município ao particular, sendo que este possui a obrigação de o prestar de forma eficiente e adequada, cabendo ao Poder Público o dever de fiscalização e de intervenção para que este serviço seja prestado com qualidade.

O inciso V do artigo 30 da atual Constituição da República Federativa do Brasil assim o prevê:

> Art. 30. Compete aos Municípios:
> (...)
> V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

Usando as palavras do eminente professor Helly Lopes Meirelles,[2] informa-se o que significa serviço público:

> Serviço Público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniência do Estado.

O transporte coletivo, dentro do conceito *latu sensu* de serviço público, pode ser definido com um serviço de utilidade pública, pois visa a facilitar a vida da coletividade, colocando à disposição veículos para lhe proporcionar maior conforto, velocidade e modicidade na locomoção de passageiros.

---

[1] **GREVETTI, Rodrigo Binoto. O Contrato de Transporte e Responsabilidade Civil à Luz do Novo Código Civil. Disponível em: <HTTP://jus2.oul.com.br> Acesso em: 22/01/2007.**

**MEIRELLES, Hely Lopes.Direito administrativo Brasileiro. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004. p. 320.**

Em face disso, a natureza deste serviço é *uti siniguli*, ou seja, direcionado apenas aos usuários que o remuneram por meio de tarifas.

Embora a remuneração principal do concessionário não provenha do Poder Executivo, é dele a incumbência de fiscalizar e interceder para que este serviço de transporte seja prestado de forma eficiente à coletividade.

Helly Lopes Meirelles,[3] traz, sinteticamente, as obrigações da entidade concessionária para com a coletividade, as quais devem ser objetos de controle pelo Poder Público, deste entendimento se destaca como requisitos do Serviço público ou de utilidade pública, cinco princípios que a Administração deve ter sempre presentes, para exigi-los de quem os preste: o princípio da permanência impõe a continuidade no serviço; o da generalidade impõe serviço igual para todos; o da eficiência exige a atualização do serviço; o da modicidade exige tarifas razoáveis; e o da cortesia traduz-se em bom tratamento para com o público. Faltando qualquer desses requisitos em um Serviço Público ou de utilidade pública, é dever da Administração intervir para restabelecer seu regular funcionamento ou retardar a sua prestação.

Por tanto, o transportador não é soberano nas questões de definir as regras do serviço prestado, mas em contra partida, em razão do risco da atividade comercial, é ele responsável civilmente pelos serviços prestados, de forma que é ele quem diretamente sofre com os reflexos da responsabilidade civil.

## 1.2 REFERENCIAL HISTÓRICO

Desde os primórdios o homem teve necessidade de deslocar a si mesmo e seus pertences, a roda sem dúvida foi o maior impulso já registrado na história dos transportes. Mas foi com a revolução industrial que as primeiras relações entre o direito e os transportes começaram a surgir em razão dos danos sofridos pelas mercadorias e passageiros que se deslocavam por intermédio de barcos, navios e trens, impulsionados pela maquina a vapor.

No Brasil a primeira manifestação a respeito de legislação específica, está

diretamente ligada a implantação da primeira ferrovia no país no ano de 1854, a Ferrovia Mauá, ligando o Rio de Janeiro a Petrópolis, nesta ocasião tem-se registro dos primeiros contratos celebrados formalmente.

Segundo Fran Martins,[4] até então o Código Comercial de 1850 regulava o transporte marítimo que era o mais significante da época e conseqüentemente servia por analogia para regular os demais meios de transportes que surgiam, no cenário brasileiro.

No ano de 1850 foi baixado pelo imperador o decreto nº 1930, que objetivava o transporte ferroviário, que começava a se destacar, já na República em 1922, é editado o decreto nº 15673 que substituía o anterior; porém foi em 1922 que surge ao mundo jurídico, o mais importante instrumento para normatizar as relações oriundas do contrato de transporte, foi o decreto 2681 de 1912, que atuou com força de lei, é a primeira norma específica da responsabilidade civil objetiva que se tem notícia no Brasil, como não podia deixar de ser este decreto regulava a responsabilidade civil no transporte ferroviário e conseqüentemente os demais modais que surgiam.

Arnold Wald [5] afirma:

> O decreto 2681/12 acabou por ser o principal doutrinador das relações de transportes de passageiros nos demais modais de transportes que surgiram ao longo do tempo, foi utilizado pelos Tribunais Brasileiros para dirimir problemas oriundos do contrato de transportes firmados entre os transportadores e passageiros dos carris urbanos (bondes) e em seguida aos ônibus.

O Código Civil Brasileiro de 1916 não trouxe nenhuma especificidade sobre o contrato e as relações dos transportes, por conseqüência, estes contratos de transportes, de forma geral passaram a serem regidos pelos princípios gerais do direito das obrigações e pelos princípios dos contratos e pelas disposições gerais da Lei de Introdução ao Código Civil. Esta norma não revogou o decreto 2681/12 e nem

[4] MARTINS, Fran. Contratos e Obrigações. 3 ed. São Paulo: Atlas, 1997 . p. 196.
[5] WALD, Arnoldo. Curso de Direito Civil Brasileiro, Obrigações e Contratos. 17. Ed. Rio de Janeiro: Saraiva v. II. p. 520.

o fez tacitamente, passando assim com base no art. 4º da Lei de Introdução ao Código Civil, que estabelece que não havendo norma específica, o julgador pode decidir por analogia, sendo assim, mesmo sob a luz do Código Civil de 1916, o decreto 2681/12 continuava como o diploma base para a responsabilidade do transporte coletivo.

O Código Civil de 2002 é que trouxe em seu teor, pela primeira vez, a normalização do contrato de transportes em geral. Os artigos 734 a 742 regulam as relações entre transportadores e passageiros.

## 1.3 NATUREZA JURÍDICA DOS TRANSPORTES

A atividade de transporte coletivo em razão de suas características é essencialmente contratual, em especial a regra diz que se trata de um contrato de adesão e seu aspecto mais relevante é a chamada cláusula de incolumidade. Quando ocorre um evento danoso que decorra da falta de atendimento a uma clausula contratual, temos de imediato o reflexo da responsabilidade objetiva contratual do transportador.

Mas nem sempre foi assim, a narrativa de Rodrigo Grevetti,[6] conta que o contrato de transporte é a própria origem da responsabilidade contratual, segundo o historiador, na verdade não existe uma diferenciação substancial entre a responsabilidade contratual e a aquiliana ambas pressupõem a violação de um dever jurídico, também nas duas há a presunção de culpa. Os juristas franceses, no século XVIII, com a finalidade de buscar uma situação jurídica mais cômoda para o passageiro, que então não precisaria mais buscar a prova de culpa do transportador, engendraram a responsabilidade contratual.

Portanto não se questiona a natureza contratual da relação transportador e passageiro, porém, quando se trata da relação do transportador com terceiros, é admitida a natureza extracontratual na atividade do transportador, baseado na culpa.

**GREVETTI, Rodrigo Binotto. O Contrato de Transporte e Responsabilidade Civil à Luz dom Novo Código Civil. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br> Acesso em: 22/01/2007.**

O grau de culpa na responsabilidade civil é classificado como grave, quando resulta de dolo ou de negligência crassa, leve quando a conduta se desenvolve sem a atenção normalmente devida e levíssima quando o fato só teria sido evitado mediante cautelas extraordinárias, no Direito Civil, em regra, responde-se até por culpa levíssima, por se ter em vista a extensão do dano e não o grau de culpa.

O que ficou demonstrado é que a relação de transporte só pode ser classificada em razão de sua natureza jurídica, quando se observa quem participa dela o passageiro ou terceiros.

## 2 RESPONSABILIDADE CIVIL

### 2.1 CONCEITO

Por responsabilidade civil se entende a necessidade de recompor uma condição existente antes de um evento danoso, ou seja, a reparação do dano causado. Estabelecer um conceito de responsabilidade civil não é tarefa simples conforme se pode perceber, de acordo, com os conceitos dos doutrinadores que seguem:

Para Silvio Venosa[7] "A responsabilidade, em sentido amplo, encerra a noção em virtude da qual se atribui a um sujeito o dever de assumir as conseqüências de um evento ou de uma ação".

Para Caio Mario[8] "A responsabilidade civil é a obrigação de reparar o dano que uma pessoa causa outra".

Na opinião de Rui Stoco[9] "Do que se infere que a responsabilidade é o meio e modo de exteriorização da própria justiça e a responsabilidade é a tradução para o sistema jurídico de dever moral de não prejudicar a outro".

Maria Helena Diniz[10] explica:

> Sendo a responsabilidade a situação de quem, tendo violado norma ou obrigação, causando dano, se vê submetido às conseqüências decorrentes de seu ato isto é, à reparação do prejuízo, pela recomposição do status que ante ou pela indenização, pode apresentar-se, por isso, quanto à natureza da norma violada, sob três aspectos: moral, civil e penal. Daí ser conveniente assinalar suas semelhanças e diferenças.

Conforme Carlos Roberto Gonçalves:[11]

> O instituto da responsabilidade civil é parte integrante do direito obrigacional, pois a principal conseqüência da pratica de um ato ilícito é a obrigação que acarreta, para o seu autor, de repor o dano, obrigação esta de natureza, que se resolve em perdas e danos.

[7] .VENOSA, Silvio de Salvo. Direito Civil. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2003. p. 12.
[8] .PEREIRA, Caio Mario da Silva. Responsabilidade Civil - De acordo com a Nova Constituição Federal de 1988. 8. ed. Rio de Janeiro. 1998. p. 8.
[9] .STOCO, Rui, Tratado de Responsabilidade Civil. 5. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais Ltda., 2001 p. 90.
[10] .DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil Brasileiro - Responsabilidade Civil. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 1996. v. 7. p. 34.
[11] .GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil Doutrina Jurisprudência. 6. ed. Atual e ampliada. São Paulo: Saraiva, 1985. p. 3.

Conforme demonstrado, estabelecer um conceito de responsabilidade civil não é nada fácil quando se pretende abordar todos os aspectos desse importante instituto do direito civil, mas apesar desta dificuldade é fácil compreender a idéia que norteia a responsabilidade, ou seja, a necessidade de reparar o dano sofrido, a fim de recompor o estado em que a sociedade sustentava ante ao evento danoso.

Para o presente trabalho é importante entender que a responsabilidade é a obrigação de reparar o dano causado quando violado um dever jurídico preexistente em razão da harmonia da sociedade, e dessa violação resultar prejuízo a outrem, para neste caso promover a reparação moral e ou material se aplicam às medidas legais existentes no ordenamento jurídico. A responsabilidade esta prevista na Constituição Federal no art. 5º inciso V. No Código Civil encontramos o regulamento desse instituto, encontra-se na Parte Especial – Livro I – Do direito das obrigações, no titulo IX –Da Responsabilidade Civil – Nos Artigos 927 a 954, sendo assim o estudo da responsabilidade civil esta diretamente ligado ao direito das obrigações.

### 2.1.1 Responsabilidade obrigação e culpa

Estando o estudo da responsabilidade civil ligado ao direito das obrigações se faz necessário distinguir a responsabilidade da obrigação e da culpa.

A obrigação é um dever jurídico originário imposto a alguém, por conseqüência a responsabilidade é um dever jurídico sucessivo conseqüente à violação da obrigação.

Portanto, para que se atribua a responsabilidade se faz necessário à violação de um dever jurídico já existente. Sendo assim, para que se identifique o responsável, é imprescritível identificar o dever jurídico violado.

A culpa é importante, pois a responsabilidade geralmente provém de uma

ação ou omissão que gera um comportamento punido juridicamente.

Sergio Cavalieri Filho,[12] sintetiza: "... que em toda a obrigação há um dever jurídico originário, enquanto que na responsabilidade há um dever jurídico sucessivo, onde a responsabilidade è a sombra da obrigação."

## 2.2 ELEMENTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Para que se entenda a aplicação da responsabilidade civil é importante que primeiro se entenda quais os elementos indispensáveis para que ela seja caracterizada, O art. 186 do Código Civil, diz: "aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito". E o art. 927, do mesmo diploma, diz: "aquele que por ato ilícito causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo".

Na leitura dos artigos citados podem-se destacar os seguintes elementos como indispensáveis para caracterizar a responsabilidade civil são eles: **o agente, o ato ilícito, a culpa, o nexo-causal e o dano.**

### 2.2.1 O Agente

É o elemento ativo, ou seja, aquele que provocou o evento, seja por vontade própria ou por causalidade. O agente tem que ser capaz de responder por seus atos ou que se possa atribuir o fato ou acontecimento à medida de suas atribuições.

O agente no transporte não é somente o próprio transportador, quando se fala em causador do dano, na complexa tarefa de transportar passageiro o agente causador pode ser o próprio passageiro, um terceiro em relação ao transporte e os empregados do transportador e do sistema público de transportes (fiscais, controladores de trafego, seguranças, etc.), o que na verdade interessa na identificação do agente é a atribuição da responsabilidade ao agente.

**[12] BEVILAQUA, Clovis. Teoria Geral do Direito Civil. Campinas, 1999. p. 231.**
**GOMES, Orlando. Contratos. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1997.**
**15 BITTAR, Carlos Alberto.Contratos Comerciais. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1994. p. 179.**
**16 VENOSA, Silvio de Salvo. Direito Civil. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2003. p. 95.**

## 2.2.2 O Ato Ilícito

Para entender melhor o ato ilícito toma-se de partida os conceitos de três importantes autores;

Clovis Bevilaquia[13] afirma: "ato ilícito é, por tanto, o que praticado sem direito, causa dano a outrem".

Orlando Gomes[14] explica: "ato ilícito é sim, ação ou omissão culposa com a qual se infringe, direta e imediatamente, um preceito jurídico do direito".

Carlos Alberto Bittar[15] complementa: "ato ilícito é o procedimento, comissivo (ação) ou omissivo (omissão ou abstenção), desconforme à ordem jurídica, que causa lesão a outrem, de cunho moral ou patrimonial".

Todo aquele ato praticado que contraria norma jurídica estabelecida, pode ser chamado de ato ilícito, também se pode dizer que ato ilícito é aquele que viola o direito subjetivo individual causando prejuízo a outrem.

Na explanação de Silvio Venosa,[16] os atos ilícitos são: "...os que provem direta ou indiretamente da vontade e ocasionam efeitos jurídicos, mas contrários ao ordenamento."

O importante na colocação dos mestres é que sempre o ato ilícito é contrário à norma pré-estabelecida e deve obrigatoriamente resultar em dano a outrem, além de que o ato ilícito pode não ser uma ação como sugere, mas sim uma omissão que resulta em dano.

Pode-se dizer então, que ato ilícito é aquele praticado com infração a um dever e do qual resulta dano para outrem. Dever legal, ou dever contratual. Quando alguém descumpre uma obrigação contratual pratica um ilícito contratual e seu ato

**[13] BEVILAQUA, Clovis. Teoria Geral do Direito Civil. Campinas, 1999. p. 231.**
**GOMES, Orlando. Contratos. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1997.**
**15 BITTAR, Carlos Alberto.Contratos Comerciais. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1994. p. 179.**
**16 VENOSA, Silvio de Salvo. Direito Civil. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2003. p. 95.**
[13] BEVILAQUA, Clovis. Teoria Geral do Direito Civil. Campinas, 1999. p. 231.
[14] GOMES, Orlando. Contratos. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1997.
[15] BITTAR, Carlos Alberto.Contratos Comerciais. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1994. p. 179.
[16] VENOSA, Silvio de Salvo. Direito Civil. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2003. p. 95.

seu ato provoca reação da ordenação jurídica, que impõe ao inadimplente a obrigação de reparar o prejuízo causado ao outro contratante, que sofre o prejuízo, ou seja o dano.

### 2.2.3 Culpa e Dolo

O dolo é a manifestação de vontade de cometer o ato ilícito, quando o agente no exercício de suas atividades pratica intencionalmente um ato que repercute em prejuízo a outrem.

Sempre que há a violação de um dever jurídico estabelecido através da ação ou omissão, há culpa. As três modalidades de culpa a imprudência, a imperícia e a negligência têm relevância singular na apuração da responsabilidade civil do transportador, assim cada uma terá destaque a seguir.

#### 2.2.3.1 Imprudência

A imprudência pode ser vista como aquele ato praticado sem o cuidado necessário, sem a cautela nem a atenção que o ato requer. Portanto, a imprudência é aquela ação precipitada e descuidada praticada por um agente que conhece a sua função.

#### 2.2.3.2 Imperícia

A imperícia para efeito de responsabilidade civil pode ser pode ser entendida como a falta de habilidade ou inaptidão adequada para a realização de um determinado ato.

#### 2.2.3.3 Negligência

A negligência pode ser entendida como uma conduta negativa, uma omissão, quando a situação carecia de uma ação do agente. É uma espécie de inércia psíquica, uma indiferença por parte do agente, que devendo tomar cautelas exigidas, não o faz por descaso ou preguiça.

Para compreender melhor a negligência transcrevemos o conceito de Irineu Antonio Pedrotti:[17]

> Negligência é a falta de prevenção, cuidado, ou mesmo a omissão de deveres razoáveis dos atos que são praticados em relação à conduta normal do 'homo médiuns', é o fato cometido pela não observação possível de normas que clamam pela atenção e discernimento.

### 2.2.4 Nexo Causal

O nexo causal é a ligação entre o evento que causou o dano, através de uma ação ou omissão, com o prejuízo sofrido. Assim se pode afirmar que se trata da relação entre o evento danoso e a ação que o produziu, mas não é necessário que o dano resulte diretamente da ação ou omissão do agente, para tal, é suficiente que seja constatado que o dano não ocorreria se o fato não tivesse acontecido.

Para tanto se pode afirmar, que o nexo causal é a relação de causa e efeito onde se possa obrigar alguém a reparar o dano.

### 2.2.5 Dano

Para entender sobre o dano usaremos a explicação de Silvio Venosa:[18]

> Dano pode ser considerado como toda a diminuição de patrimônio. Não há como darmos um conceito unitário de dano, tendo em vista os inúmeros matizes que o vocábulo engloba. O dano que interessa à responsabilidade civil é o indenizável, que se traduz em prejuízo resultante de perda, deterioração ou depreciação de um bem é, em princípio indenizável. Nesse sentido, não há diferença entre dano contratual e extracontratual.

O dano é o resultado do ato ilícito cometido, é a conseqüência de uma ação ou omissão que restara em prejuízo a outrem, a presença do dano é imprescindível para que se apure a responsabilidade civil do agente, pode até se cometido um ato ilícito, mas se este não lograr em dano não despertará o dever jurídico de indenizar.

---

[17] PEDROTTI, Irineu Antonio. Responsabilidade Civil. 23. ed. São Paulo: [s.e.], 1990. v. 1. p. 98.
[18] VENOSA, Silvio de Salvo. Direito Civil. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2003. p. 196.

Existem condições para que o dano tenha relevância no transporte coletivo, ele tem que ser atual, certo ou determinável, e, portanto a perda da chance não é bem aceito, no meio jurídico, como dano indenizável. O exemplo clássico é aquele em que um candidato de exame vestibular fica privado de fazer a prova, pois não havia ônibus para levá-lo até o local da prova, pleiteie a indenização, mas quem garante que ele passaria no exame.

## 2.3 CLASSIFICAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Compreender o instituto da responsabilidade civil, requer uma classificação à cerca da origem contratual ou aquiliana, de sua aplicação direta ou indireta e de sua constatação ser objetiva ou subjetiva.

### 2.3.1 Responsabilidade Civil Contratual

Usando as palavras de Freitas Gomes,[19] responsabilidade contratual "é a que prove da falta ou mora no cumprimento de qualquer obrigação, ou de um dever jurídico especial".

Pode parecer simples entender a responsabilidade civil contratual, pois se existe um contrato, pressupõe-se o seu adimplemento. Porém atribuir responsabilidade contratual requer que primeiro se identifique o contrato existente, suas condições e clausulas, isto feito se deve analisar o vício que impediu o cumprimento contratual e então, partir para as sanções. Quando se tem em mãos um instrumento contratual escrito basta o inadimplemento para incidir a responsabilidade civil, porém se o contrato não estiver instrumentalizado, surge à necessidade de provar primeira à própria existência do contrato.

No caso do transporte coletivo a base é o contrato e a clausula de incolumidade, ou seja, a obrigação de levar o passageiro até o seu destino são e salvo, neste caso não se discute a existência do contrato, mas quando ele começa, se quando paga a passagem, quando sinaliza para o ônibus parar ou com o

[19] GOMES, Luiz Roldão de Freitas. Elementos de Responsabilidade Civil. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2005. p. 204.

embarque do passageiro no veículo, sabe-se que há o contrato, que ele principia em determinado momento e que termina com a chegada do passageiro ileso ao seu destino, porém pode ocorrer situações que desobrigam o transportador a indenizar caso de dano estas situações serão vistas adiante, são elas: caso fortuito, força maior, culpa exclusiva da vítima e o fato de terceiro.

É entendimento majoritário que o transporte coletivo se fixa na responsabilidade contratual, em decorrência de sua contraprestação ao passageiro.

### 2.3.2 Responsabilidade Civil Extracontratual

A responsabilidade extracontratual pode ser entendida como aquela que não depende de um contrato pré-estabelecido para vigorar, mas se faz necessário que o agente infrinja um preceito legal e desta infração resulte o dano.

O artigo 186 do Código Civil prevê esta modalidade de responsabilidade: "aquele que por ação ou omissão voluntária, negligência, ou imprudência violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito". Este artigo afirma que independe de contrato a responsabilidade, uma vez que praticado o ato ilícito resultante em dano, emerge o dever de indenizar.

A principal diferença para compreender melhor a responsabilidade contratual e a extra contratual, esta em que na primeira basta o inadimplemento contratual e na segunda se faz necessário a prova de culpa e envolvimento do agente.

### 2.3.3 Responsabilidade Civil Direta e Indireta

A responsabilidade direta pode ser compreendida como a atribuição da obrigação de reparação do dano, pelo próprio agente causador, ou seja, é atribuída a sanção a aquele que agiu ou omitiu-se praticando o ato ilícito que ocorreu em dano indenizável. Por outro lado à responsabilidade indireta é aquela em que um terceiro seria responsabilizado por ato ilícito praticado por outrem que se encontra de alguma forma sob um vínculo que lhe obrigam entre si, como exemplo o empregado preposto, designado pelo empregador, ou filho menor que esta sob a

guarda dos pais.

Os casos em que a legislação admite expressamente esta responsabilidade indireta, estão no artigo 933 do Código Civil "São também responsáveis pela reparação civil":

> I - os pais, pelos filhos menores que estiverem sob sua autoridade e em sua companhia;
>
> II - o tutor e o curador, pelos pupilos e curatelados, que se acharem nas mesmas condições;
>
> III - o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou em razão dele;
>
> IV - os donos de hotéis, hospedarias, casas ou estabelecimentos onde se albergue por dinheiro, mesmo para fins de educação, pelos seus hóspedes, moradores e educandos;
>
> V - os que gratuitamente houverem participado nos produtos do crime, até a concorrente quantia.

Quando se trata de responsabilidade no transporte coletivo, a responsabilidade indireta é fundamental, pois se trata de uma garantia de ressarcimento por parte daquele que com a concessão o estado assumiu o risco e os benefícios que a atividade lhe proporciona, evidencia-se o caso do preposto citado no artigo supra descrito.

### 2.3.4 Responsabilidade Civil Subjetiva

Para compreender a responsabilidade subjetiva temos que ter em mente a culpa em *lato senso*, ou seja, se o ato danoso teve intenção ou não do autor em causar o prejuízo. Pode se afirmar que esta é a modalidade com culpa, por tanto para que se atribua à responsabilidade é necessário que primeiro seja apurada a culpa do agente causador do dano.

A responsabilidade subjetiva é predominante na maioria do nosso ordenamento jurídico. De certa forma é lógico atribuir a obrigação de indenizar aquele que se prove a culpa. Em especial o nosso Código Civil tem como ditame,

que o dever de indenizar, é conseqüência de atos ilícitos decorrentes de culpa e que esta decorre de uma ação que o agente poderia ter evitado, mas, não o fez.

Silvio Rodrigues sintetiza:[20]

> Dentro de uma concepção tradicional a responsabilidade do agente causador do dano só se configura se agiu culposamente ou dolosamente. De modo que a prova da culpa do agente causador do dano é indispensável para indenizar.

### 2.3.5 Responsabilidade Civil Objetiva

Se na responsabilidade civil subjetiva se faz necessário à prova de culpa do agente, na objetiva é dispensável esta prova.

A responsabilidade civil objetiva é baseada na teoria do risco, segundo esta teoria, aquele que, no exercício de sua atividade, criando risco de dano para terceiros, deve ser obrigado a repará-lo, mesmo que seu comportamento esteja isento de culpa. Examina-se a situação, e se for verificada, objetivamente, a relação entre a causa e efeito, entre comportamento do agente e o dano experimentado pela vítima.

Silvio Venosa coloca:[21]

> Na responsabilidade objetiva, como regra geral, leva-se em conta o dano, em detrimento do dolo e da culpa. Desse modo, para o dever de indenizar, bastam o dano e o nexo causal, prescindindo-se da prova da culpa.

## 2.4 FUNÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Para explicar a função da responsabilidade civil vejamos esta afirmação de Silvio Venosa:[22] "A responsabilidade, em sentido amplo, encerra a noção em virtude da qual se atribui a um sujeito o dever de assumir um evento ou de uma ação."

---

[20] RODRIGUES, Silvio. Direito Civil – Responsabilidade Civil. 15. ed. São Paulo: 1997. v. 4. p. 11.
[21] VENOSA, Silvio de Salvo. Direito Civil. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2003. p. 212.
[22] VENOSA, Idem.

O ato, evento ou ação que se refere o mestre, quando estes causam efeitos danosos, promovem o desequilíbrio jurídico-econômico que havia entre autor e vitima, a função primordial da responsabilidade civil está em promover o reequilíbrio da relação existente anterior ao ato danoso.

Para Sergio Cavalieri Filho[23] coloca: "o verdadeiro fundamento da responsabilidade civil devia-se buscar na quebra do equilíbrio econômico jurídico provocado pelo dano".

Com esta afirmação pode-se dizer que a função do instituto da responsabilidade civil é a reparação do dano causado.

## 2.5 RESPONSABILIDADE CIVIL X RESPONSABILIDADE PENAL

Devemos analisar as diferenças entre a responsabilidade civil e penal. No caso da responsabilidade civil o interesse é diretamente do lesado. É o interesse privado. O ato do agente pode ou não ter infringido norma de ordem pública. Como seu procedimento causou dano deve repará-lo. A reação da sociedade pela representada pela indenização a ser exigida pela vítima do agente causador do dano. Na responsabilidade penal, o agente infringe uma norma de direito público e seu comportamento perturba a ordem social. A reação da sociedade é representada pela pena. Provocando uma reação do ordenamento jurídico, não se pode compadecer com uma atitude individual desta ordem. Para sociedade, é indiferente a existência ou não de prejuízo experimentado pela vítima.

No aspecto penal, o infrator desrespeita uma norma de direito público, perturbando a ordem social, tendo como punição uma pena, porém, é indiferente para a sociedade a existência ou não de um prejuízo por parte da vítima. No campo cível, a preocupação passa a ser o aspecto privado, de forma que o prejuízo passa a ser olhado no aspecto patrimonial, uma vez que a conduta do agente prejudica diretamente o interesse individual de alguém, e como causador de tal dano ele deve repará-lo, neste caso, porém, pela natureza da matéria, todo o processo fica dependendo da manifestação da vítima, pois, sem seu interesse, não existe motivo

[23] CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de Responsabilidade Civil. 3. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2002. p. 22.

para o causador reparar o dano.

Em ambos os casos há, basicamente, a infração de um dever por parte do agente, sendo a responsabilidade, como dito no item anterior, a reação do ordenamento ante a violação havida, impondo obrigação, em alguma forma de sanção. No caso do crime, do delito, o agente malfere uma norma de direito público e seu ato perturba a ordem social de modo direto e imediato, provocando a reação no ordenamento jurídico, que obviamente não compadece com atitude dessa natureza, tendo em conta o papel eminentemente apaziguador da sociedade que lhe é conferido.

A teoria da causalidade adequada, que é a prevalente no âmbito da responsabilidade civil (diferentemente da responsabilidade penal onde tem prevalência à teoria da equivalência dos antecedentes por força do art. 13 do Código Penal), restringe o conceito de causa, estabelecendo como tal apenas a condição que, formulado um juízo abstrato, se apresenta adequada à produção de determinado resultado.

Após a verificação concreta de um determinado processo causal, deve-se formular um juízo de probabilidade com cada uma das múltiplas possíveis causas, de acordo com a experiência comum, em um plano abstrato. Se após a análise de certo fato for possível concluir que era provável a ocorrência do evento, deve-se reconhecer a relação de causa e efeito entre eles.

No caso de ilícito civil, por outro lado, o interesse diretamente lesado, ao revés de ser o interesse social, da coletividade, é o interesse privado. O ato do agente, reputado ilícito, pode não ter violado ou irrompido norma de ordem pública, mas inobstante, pode haver causado dano a alguma pessoa, motivo pelo qual, o desencadear da obrigação ressarcitória se impõe. A reação do ordenamento jurídico, em tal hipótese, será representada não pela aplicação da pena, mas pela condenação do agente à indenização a ser paga para a vítima do dano experimentado.

A responsabilidade penal, por outra parte, busca a reparação do dano social,

causado ao conjunto social, sem repercussão patrimonial direta à sociedade, atentando contra a liberdade da pessoa do agente, como forma de reprimir o ato ilícito, sem se importar com equilíbrio econômico abalado. Merecedor de olhares o seguinte julgado, ante a similitude com a assertiva acima, que assim podemos descrever com o seguinte detalhe:

> O direito civil é mais exigente que o direito penal, pois, enquanto este cada vez mais focaliza a pessoa do delinqüente, aquele dirige sua atenção para o dano causado, objetiva a necessidade do ressarcimento e do equilíbrio.

A responsabilidade civil envolve, e isto é confirmado pela jurisprudência transcrita, antes de tudo, o dano, o prejuízo, o desfalque, o desequilíbrio ou descompensação do patrimônio de alguém, ou seja, se impregna prevalentemente à ordem patrimonial e/ou moral, preocupando-se tão somente com o restabelecimento do equilíbrio perturbado pelo dano, seja patrimonial, seja extrapatrimonialmente.

A responsabilidade penal ocorre pela reparação de um dano, mas um dano que vem a atingir a paz social, muito embora atinja muitas vezes um só indivíduo, não guardando preocupação com o restabelecimento do equilíbrio econômico ou moral da vítima. Daí se dizer que a ação repressiva do ordenamento jurídico, na esfera penal, embora também combata um ou mais danos, não tem por objetivo o dano causado ao particular como tal, mas enquanto considerado ele como parte integrante do grupo ao qual pertence, ou seja, à sociedade.

Quando se fala de responsabilidade no transporte coletivo rodoviário de passageiros, se faz mister compreender a relação entre responsabilidade civil e responsabilidade penal, assunto amplamente discutido no caso de acidentes de transito, portanto bastante pertinente ao trabalho proposto.

Basicamente se pode afirmar que ocorrendo lesão a um direito público tem-se então há responsabilidade penal, ou seja, o interesse lesado é o da sociedade. Na responsabilidade civil o interesse lesado é o particular e a este lhe é facultado pedir a indenização.

Aguiar Dias[24] discorre sobre a responsabilidade civil e penal:

> Para efeito de punição ou de reparação, isto é, para aplicar uma ou outra forma de restauração da ordem social é que se distingue: a sociedade toma à sua conta aquilo que atinge diretamente, deixando ao particular a ação para restabelecer-se, à custa do ofensor, no *statu quo* anterior à ofensa. Deixa, não porque impressione com ele, mas porque o Estado ainda mantém um regime político que explica a sua não-intervenção. Restabelecida a vítima na situação anterior, está desfeito o desequilíbrio experimentado.

É importante salientar então que, a cada fato ocorrido, pode ser movimentada a maquina repressiva ou preventiva do Estado, quando se trata de responsabilidade penal, ou então se movimenta o mecanismo recuperatório da responsabilidade civil.

Tendo o fato julgado e havendo a condenação na esfera penal, segundo o preceito do inciso I do artigo 91 do código penal, resta de posse desta, a parte partir para a esfera civil e buscar a devida indenização, por tanto, se pode afirmar que a sentença penal influencia a decisão civil, ou seja, a sentença condenatória penal faz coisa julgada no civil.

Usando as palavras de Carlos Roberto Gonçalves,[25] exemplifica-se a relação da responsabilidade civil com a penal:

> Quando ocorre uma colisão de veículos, por exemplo, o fato pode acarretar a responsabilidade do culpado, que será obrigado a pagar as despesas com o conserto do outro veículo e todos os danos causados. Mas poderá acarretar, também, a sua responsabilidade penal, se causou ferimentos me alguém e se confirmou o crime do art. 129,§ 6º, ou do art. 121, § 3º, do Código Penal. Isto significa que uma ação ou uma omissão, pode acarretar a responsabilidade civil do agente, ou apenas a responsabilidade penal, ou ambas as responsabilidades.

[24] DIAS, José de Aguiar Dias. Da Responsabilidade Civil. Belo Horizonte: Forense,1983. p. 210.
[25] GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 1995. p. 15

## 2.6 A NATUREZA JURÍDICA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

### 2.6.1 O Contrato De Transporte De Passageiros

O contrato de transportes, segundo Sergio Cavalieri Filho,[26] é à base de estudo da própria responsabilidade contratual, é de fácil visualização e de grande utilidade, alem de repetir-se inúmeras vezes num mesmo instante nos centros urbanos, mas nem por isso deixa de ser complexo, fato que é incansável objeto de estudo.

Por excelência é um contrato de adesão, uma vez que as suas cláusulas são previamente estipuladas pelo transportador ás quais o passageiro simplesmente adere no momento da celebração, ou seja, no momento em que se inicia a prestação do serviço de transporte.

O advogado Fabrini Muniz Galo,[27] classifica este como um contrato consensual, bilateral, oneroso e comutativo, para a sua celebração basta o simples encontro de vontades; cria direitos e obrigações para as ambas as partes e há um equilíbrio entre as respectivas prestações. Não é indispensável o bilhete ou passagem para a celebração do contrato, uma vez que é um contrato formal. Nem mesmo o pagamento da passagem é elemento necessário para consumação do contrato, configurando-se em posterior fase de execução do contrato.

O principal fator no contrato de transporte, celebrado entre transportador e passageiro, é sem dúvida a cláusula e incolumidade, porque, esta caracteriza a obrigação do transportador como sendo uma obrigação de resultado ou de fim, esta cláusula obriga o transportador a conduzir o passageiro ao seu destino são e salvo, esta característica é fator determinante da responsabilidade objetiva, desobriga da prova de culpa para atribuir responsabilidade ao transportador, permitindo que somente a culpa concorrente ou exclusiva da vítima elide o transportador da cláusula de indenizar.

---

[26] CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de Responsabilidade Civil. São Paulo: Malheiros, 1996. p. 193.

[27] GALO, Fabrini Muniz. Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Coletivo de Pessoas. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/texto.asp?id=2297>. Acesso em: 23/11/2006.

A referida cláusula, segundo Fabrini Muniz Galo,[28] estabelece de imediato no contrato uma presunção de responsabilidade e não de simples culpa presumida como pode parecer, o que fortalece a teoria do risco para esta atividade.

O acórdão do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul transmite a importância da clausula de incolumidade na ocasião da decisão, como podemos ver na ementa a seguir:

> EMENTA: RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRANSITO. AÇÃO INDENIZATÓRIA POR DANOS MORAIS, PASSAGEIRA DE ÔNIBUS QUE SOFRE LESÃO NA COLUNA EM FACE DE SOLAVANCO AO PASSAR POR OBSTÁCULO NA PISTA. RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR. NÃO COMPROVADA CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA. VALOR DOS DANOS MORAIS. PAGAMENTO DAS DESPESAS MÉDICAS AINDA NÃO RESSARCIDAS PELA EMPRESA DE ÔNIBUS. É incontroverso nos autos que a certa altura da viagem o coletivo passou sobre obstáculo na pista e que a demandante em decorrência disso veio sofrer lesões na coluna, tendo utilizado colete ortopédico durante alguns meses e efetuado tratamento médico. APELO DA RÉ E RECURSO ADESIVO DA SEGURADORA DENUNCIADA. A sede é a da responsabilidade civil do transportador. A vitima era passageira do ônibus da demandada e no seu interior veio sofrer lesões em face da passagem do veiculo sobre obstáculo na pista, fato que foi admitido pelo próprio motorista preposto da empresa. É objetiva a responsabilidade do transportador, cuja fonte no direito brasileiro está no Decreto 2681/12 e Súmula 161 do Supremo Tribunal Federal. A empresa de transporte não logrou êxito em comprovar de forma cabal a existência de excludente de sua responsabilidade objetiva. DANOS MORAIS. CONFIGURAÇÃO. Comprovado está nos autos que em decorrência do acidente a passageira sofreu fratura em sua coluna, passando por tratamento médico e sendo obrigada a utilizar colete protetor ao redor do pescoço durante alguns meses. De tal fato decorre um sofrer físico, associado ao desconforto e limitações geradas pelo uso do colete imobilizador, com reflexos na esfera moral, produzindo danos passiveis de ressarcimento, independente de outras provas. DANOS MORAIS. VALOR. Cotejando os critérios de mensuração com o caso concreto, não se verifica que o valor arbitrado em primeira instancia, trinta salários mínimos, seja exorbitante como sustentam a empresa de ônibus e a companhia de seguros, quando sim representa a justa compensação pelos danos morais sofridos. HONORARIOS ADVOCATÍCIOS. MANUTENÇÃO. Os honorários em favor da demandante já foram estipulados no mínimo previstos na lei processuais, em 10% do valor da condenação, pelo que descabe a pretensa redução. APELO DA AUTORA. MANUTENÇÃO DO VALOR DOS DANOS MORAIS. A perícia médica concluiu pela inexistência de seqüelas capazes de representar a necessidade da majoração pleiteada pela vitima, estando definido em sentença a bem ressarcir os danos morais ocasionados. DANOS MATERIAIS. RESSARCIMENTO DOS GASTOS AINDA NÃO QUITADOS PELA RÉ. Estão nos autos notas fiscais e recibos datados posteriormente ao pagamento efetuado pela ré à vítima, o que significa que não integram o ressarcimento voluntário e, dessa forma, devem ser indenizados quando vinculados ao evento danoso. Parcial provimento. APELO DA AUTORA PARCIALMENTE PROVIDO. APELO DO RÉU E RECURSO ADESIVO DA DENUNCIADA DESPROVIDOS. (Apelação Cível nº 70012326781, Décima Segunda Câmera Cível.Tribunal de Justiça do RS, Relator : Naele Ochoa Piazzta, Julgado em 27/10/2005).

[28] GALO. Op. Cit.

O berço do contrato de transportes de passageiros é a lei nº 2681 de 07 de dezembro de 1912, é conhecida como a lei das estradas de ferro, que contém implícita em seu conteúdo a responsabilidade objetiva, ou seja, a cláusula de incolumidade, que pressupõe a indenização cada vez que ocorre o evento danoso em relação ao passageiro e a terceiros envolvidos de uma forma ou outra na atividade de transporte.

O início da execução do contrato se da no momento em que o passageiro passa a desfrutar do serviço fornecido pelo transportador, Sergio Cavalieri Filho[29] afirma:

> A execução do contrato de transporte, no que diz respeito à obrigação do transportador, tem lugar quando se inicia a viagem. A partir daí, torna-se operante a clausula de incolumidade, que persiste até fim da viagem.

A execução, no caso do transporte urbano ocorre simultaneamente ao momento da celebração do contrato, ou seja, quando se dá o embarque do passageiro no ônibus, este passa a desfrutar do serviço e conseqüentemente o transportador se obriga a levá-lo incólume ao eu destino. Chegando nesse, se dá o termino do contrato, cumprido a obrigação de carregar o passageiro o transportador esta quite com o passageiro.

### 2.6.2 O tríplice aspecto da responsabilidade do transportador

Quando se trata de responsabilidade no transporte rodoviário e coletivo de passageiros, três diferentes aspectos devem ser abordados. O primeiro é em relação aos empregados do transportador. O segundo é em relação aos terceiros que por ventura podem interferir na apuração dos fatos. E por último, em relação aos passageiros. O que se deve observar nestes casos é a responsabilidade que tramita no terreno contratual e aquiliano.

[29] CAVALIERI FILHO. Op. Cit. p. 206.

Para melhor compreender os três aspectos, Rodrigo Grevetti[30] utiliza o exemplo de um acidente de ônibus urbano que atropela um pedestre, restando feridos os passageiros e o motorista do ônibus.

O pedestre atropelado não possui com o transportador qualquer relação jurídica contratual. Em razão do acidente é que vai nascer o vínculo jurídico que determina o dever de indenizar. O pedestre é o terceiro, então a responsabilidade da empresa proprietária do ônibus é extracontratual em relação a este terceiro.

As empresas de transporte coletivo são permissionárias de serviços públicos, sendo assim o art. 37, parágrafo 6°, da Constituição Federal, que trás expresso a responsabilidade objetiva da permissionária de serviços públicos, por danos causados á terceiros. Desta forma só se exime da responsabilidade civil, o transportador que provar algumas das excludentes da responsabilidade, por tanto, mesmo não havendo contrato entre o transportador e o terceiro, existe a responsabilidade daquele em relação a este.

O segundo aspecto que deve ser analisado é o da relação de emprego, entre o transportador empregador e o motorista empregado, a responsabilidade neste caso se origina no acidente de trabalho, esta indenização deve ser pleiteada junto ao Instituto Nacional de Seguridade Social-INSS. Porém em se apurando dolo ou culpa por parte do empregador, pode também se pleitear a indenização em face do empregador, com o amparo do art. 7° XXVIII da Constituição Federal.

Por ultimo, com relação com ao passageiro a responsabilidade do transportador será contratual, pois se estabelece a partir do contrato firmado, desta relação se estabelece que o inadimplemento de uma clausula contratual pode acarretar o dever de indenizar, independente de culpa ou dolo.

[30] GREVETTI, Rodrigo Binotto. O Contrato de Transporte e Responsabilidade Civil à Luz dom Novo Código Civil. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br> Acesso em: 22/01/2007.

## 3 OS REFLEXOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL

### 3.1 A RESPONSABILIDADE DO ESTADO NAS RELAÇÕES DE TRANSPORTES COLETIVOS

O transporte coletivo pode ser caracterizado como um serviço público essencial, e, como tal, deve ser exercido pelo próprio Estado ou por seus delegados.

A forma correta do transportador obter concessão ou permissão para atuar como transportador coletivo em nome do Estado é participar de licitação, art 175 da CF diz "Incumbe ao Poder Público na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a permissão a prestação de serviços públicos" este preceito determina a obrigação do estado em fornecer o serviço público e a forma como delega esta obrigação a iniciativa privada.

O serviço público delegado pelo Estado ao concessionário ou permissionário é passível de responsabilidade objetiva, com base no art. 37 § 6º da CF, onde está disposto que:

> As pessoas jurídicas de Direito Público e as de Direito Privado, prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurando o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Sendo assim o Estado prevê uma grande segurança ao cidadão usuário destes serviços, abrangendo este tipo de responsabilidade aos concessionários ou permissionários em caso de acidentes ocasionados por seus agentes.

O entendimento dominante é de que a responsabilidade civil do Estado, no transporte coletivo rodoviário de passageiros, é objetiva e esta, de acordo com Sergio Cavalieri Filho,[31] deve ser vista sob a ótica de três teorias objetivas, são elas: a tória da culpa administrativa, a teoria do risco e a teoria do risco integral.

[31] CAVALIERI FILHO. Op. Cit. p. 216.

Pela teoria da culpa administrativa a obrigação de o Estado indenizar é decorrente da ausência do serviço público em si e não se trata da culpa do agente público, no caso o transportador concessionário ou a própria empresa pública de transportes, mas de culpa especial do próprio poder público, então cabe neste caso o usuário provar a inexistência do serviço, seu mau funcionamento ou retardamento.

A teoria do risco administrativo basta tão somente o ato lesivo e injusto atribuído à Administração Pública, é indispensável a prova de culpa, bastando tão só a comprovação do ato danoso e injusto resultante da ação ou omissão do agente público.

Por último, a teoria do risco integral atribui à Administração Pública a responsabilidade total pelo dano suportado por terceiro, mesmo sendo em decorrência de culpa exclusiva deste terceiro, esta teoria simplesmente acarretaria, se aplicada fosse, a incapacidade do Estado como prestador de serviços públicos essenciais.

Depois da breve exposição das teorias supra e de acordo com o art. 37 § 6º da C.F. a de se destacar como a mais plausível e aplicada no estudo da responsabilidade civil do Estado no transporte coletivo a teoria do risco administrativo que dispensa a prova de culpa do transportador, mas admite a culpa exclusiva da vítima.

## 3.2 A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR E O Art. 17 DO DECRETO Nº 2681/1912

A doutrina discutiu muito a respeito da responsabilidade do transportador, se era objetiva ou subjetiva com culpa presumida. Tal discussão tinha como centro de discussão o artigo 17 do Decreto nº 2.681/1912, que assim dispunha:

Art. 17. As estradas de ferro responderão pelos desastres que nas suas linhas sucederem aos viajantes e de que resulta a morte, ferimento ou lesão corpórea.

A culpa será sempre presumida, só se admitindo em contrário alguma das

seguintes provas:

I - caso fortuito ou força maior;

II - culpa do viajante, não concorrendo culpa da estrada.

O texto legal acima data do início do século XX, mas não perdeu sua importância em razão de tratar diretamente da responsabilidade civil do transportador.

Existe claramente uma contradição no citado artigo se ele for analisado literalmente, pois no primeiro momento é clara a responsabilidade subjetiva do transportador, com a expressão "a culpa será sempre presumida" e depois contradiz quando afirma que o transportador não faça prova de que não agiu com culpa, podendo alegar apenas as excludentes dos incisos I e II.

Nos incisos I e II do artigo citado, fica claro que a responsabilidade do transportador é objetiva e direta, dispensando a prova de culpa, pois, afirma que este transportador só elide-se da responsabilidade por culpa do passageiro, caso fortuito ou força maior.

Antes de verificar a contradição, é bom salientar a diferença entre responsabilidade subjetiva com culpa presumida e a responsabilidade objetiva, no seu componente principal, qual seja a prova de culpa. Enquanto na responsabilidade subjetiva com culpa presumida o que ocorre é a inversão do ônus da prova, cabendo ao causador do dano provar que não agiu com culpa, e em conseguindo demonstrar afasta a sua responsabilidade, na responsabilidade objetiva o fator culpa é irrelevante, pois o causador só se exime da obrigação provando a ocorrência de caso fortuito, força maior, fato exclusivo da vítima ou de terceiro, que excluirão o nexo causal.

Ao se deter em uma análise mais atenta se verifica que de fato ocorreu o uso de uma terminologia errônea por parte do legislador, segundo Carlos Roberto

Gonçalves,[32] não se admite nenhuma possibilidade dentro do próprio artigo para o transportador usar da prova de culpa para se elidir da obrigação de indenizar no caso de evento danoso, a comprovação se da na imposição dos citados incisos I e II, que determinam as únicas formas do transportador se livrar da responsabilização por danos ao passageiro.

Visto desta forma é clara a constatação da responsabilidade objetiva no artigo referido e na verdade quando ele trata de presunção de culpa, trata sim é de presunção de responsabilidade contra o transportador, que só pode ser elidida no caso de prova de culpa exclusiva do passageiro ou de terceiros e nos casos fortuito e força maior. Trata-se, portanto, na opinião de Rodrigo Binotto Grevetti,[33] do fundamento legal da atual responsabilidade civil do transportador frente ao passageiro e, portanto importante na evolução da responsabilidade contratual e aproveitada no Código de Defesa do Consumidor.

## 3.3 A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR FACE AO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

O Código de Defesa do Consumidor estabelece no art.3º, § 2º, uma abrangência para o conceito de serviços e sua contraprestação monetária. E no art. 22 e parágrafo único estabelece que os órgãos públicos ou suas empresas concessionárias, permissionárias ou sob qualquer forma de empreendimento, além de serem obrigadas a fornecerem serviços adequados, eficientes e seguros, respondem pelos danos que causarem aos usuários, na forma prevista neste Código de Defesa do Consumidor. Não há como nem porque contestar, portanto, a incidência do código nos casos de acidentes ocorridos por ocasião do transporte de passageiros por se tratar de serviços públicos.

O Código de Defesa do Consumidor comunga com o decreto nº 2681, de 1912, de acordo com a colocação de Carlos Roberto Gonçalves:[34]

[32] GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 1995. p.123.
[33] GREVETTI, Rodrigo Binotto. O Contrato de Transporte e Responsabilidade Civil à Luz dom Novo Código Civil. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br> Acesso em: 22/01/2007.
[34] GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 1995. p. 225.

> No sistema do Decreto n. 2681, de 1912, a responsabilidade do transportador somente se afastará se provar a ocorrência de caso fortuito, força maior ou culpa exclusiva da vítima. O Código de Defesa do Consumidor estabelece, no art. 14, que o "fornecedor de serviços responde, independente de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores" e "só não será responsabilizado quando provar: I-que tendo prestado o serviço, o defeito inexiste; II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro" (§ 3º).

Embora exista a ligação entre o Código de Defesa do Consumidor e o Decreto nº 2681/12, não se pode negar que o primeiro causou uma notável mudança no Direito Obrigacional, notadamente no campo da responsabilidade civil, estabelecendo a responsabilidade objetiva em todos os acidentes de consumo, não deixando de fora a relação do transportador com o passageiro, de acordo com o citado Código, o primeiro é denominado de prestador de serviços e conseqüentemente o segundo é o passageiro consumidor.

Diante o exposto afirma Fabrini Muniz Galo:[35]

> O que Código do Consumidor fez foi mudar o fundamento dessa responsabilidade, que agora não é mais o contrato de transporte, mas sim a relação de consumo, contratual ou não. Mudou, também, o seu fato gerador, deslocando-o do descumprimento da clausula de incolumidade para o *vício ou defeito* do serviço, consoante o art. 14 do CDC. O fornecedor do serviço terá que indenizar desde que demonstrada a relação causa e efeito entre o defeito do serviço e o acidente de consumo, chamado pelo Código de fato de serviço.

O Código de Defesa do Consumidor depois que modificou a responsabilidade do transportador para a relação de consumo passou a ser argüido constantemente nos julgados em todo o país, como podemos ver:

> EMENTA: APELAÇÃO CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL. EMPRESA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO, PRESTAÇÃO DEFEITUOSA DO SERVIÇO. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS, FIXAÇÃO DO QUANTUM, Aplicabilidade do CDC, porquanto o transportador rodoviário preenche todas as características exigidas pelo art. 3º do CDC, para defini-lo como fornecedor de serviços e da mesma forma, o passageiro caracteriza-se como consumidor, por ser ele o destinatário final do serviço (art. 2º do CDC). Trata-se a espécie de relação contratual, responsabilidade civil do transportador - objetiva. Assim, evidenciando o

[35] GALO, Fabrini Muniz. Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Coletivo de Pessoas. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/texto.asp?id=2297>. Acesso em: 23/11/2006.

> serviço defeituoso por parte do fornecedor, imperativo o dever de indenizar, *in casu*, o dano moral se caracteriza pelo desconforto, não sendo difícil supor-se o sentimento de impotência do consumidor e seu inegável estresse psicológico diante a má prestação do serviço. Quantificação da indenização por dano moral mantida. Correção monetária pelo IGP-M e juros de mora fixados em 12% ao ano, a contar, respectivamente, da citação e da data da decisão monocrática. APELO DO RÉU DESPROVIDO E RECURSO ADESIVO DA AUTORA NÃO PROVIDO. (Apelação Cível Nº 700010736098, Sexta Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: José Conrado de Souza Júnior, Julgado em 16/03/2006).

## 3.4 RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR E O CÓDIGO COMERCIAL

O diploma que foi decretado pelo Imperador Pedro Segundo, no ano de 1850, portanto, quando ainda a pátria era jovem e se expandia comercialmente vendendo as riquezas naturais que abundavam em nosso território, teve a necessidade de firmar um regulamento a respeito do transporte de cargas e passageiros, o diploma serviu para estabelecer as primeiras linhas da responsabilidade civil no Direito Pátrio.

Segundo Fabrini Muniz[36] transporte marítimo era então o principal meio de deslocar mercadorias e passageiros e introduziu as linhas gerais do dever de indenizar no caso de dano e as obrigações de passageiros e transportadores. O termo do art. 632 do comentado código é um exemplo de dever de indenizar os danos sofridos por passageiros em razão de atos ou omissões da tripulação.

> Art.632 'O capitão tem hipoteca privilegiada para pagamento do preço da passagem em todos os efeitos que o passageiro a bordo, e direito de os reter enquanto não for pago.
>
> O capitão só responde pelo dano causado sobrevindo aos efeitos que o passageiro tiver a bordo debaixo da sua imediata guarda, quando o dano provier de fato seu ou da tripulação'.

Estes termos foram tomados por analogia para estabelecer a responsabilidade no transporte coletivo que se iniciava no século XX, este é o momento para referenciar o Código Comercial como o referencial da doutrina que estabeleceu os princípios gerais da responsabilidade nos transportes na legislação brasileira.

[36] GALLO, Fabrini Muniz. Op. Cit.

## 3.5 OBRIGAÇÕES DO TRANSPORTADOR x OBRIGAÇÕES DOS PASSAGEIROS

As relações entre transportador e passageiros é em sua essência de natureza contratual, pois, como já comentado, a base da responsabilidade objetiva do transportador é o contrato de transporte, mesmo sendo este um contrato de adesão.

No contrato formado entre o transportador e o passageiro compreende cláusulas que obrigam o prestador do serviço, mas ao mesmo tempo exigem do passageiro uma contraprestação que se inicia com o pagamento da passagem, por exemplo, a cláusula de incolumidade que obriga o transportador à condução do passageiro são e salvo ao seu destino, mas em contrapartida obriga o passageiro a portar-se escorreito, sem perturbar o prosseguimento do serviço e observaras normas de seguranças que se viajem do passageiro. O ato danoso que causou prejuízo ao passageiro, mas permitindo que este chegasse incólume ao seu destino, invoca diretamente a responsabilidade objetiva do transportador e o dever de indenizar os eventuais danos sofridos, porém se no mesmo evento o passageiro contribui ou causa o próprio dano, elide o transportador do dever de indenizar, ou seja, recai em uma das excludentes da responsabilidade que são a culpa concorrente ou a culpa exclusiva da vítima.

Na grande maioria dos contratos firmados nos transportes coletivos são verbais, informais, são acordos tácitos, e muitas vezes quando ocorre o evento danoso à vítima empreende uma batalha contra a empresa que a transportava, sem ao menos esclarecer as circunstâncias que eclodiram no evento, e se deparam com julgados negando o seu pedido em razão de que a vítima também possui obrigações para o comprimento do contrato.

Como se pode ver no a seguir, a culpa concorrente da vítima exime a obrigação de indenização do transportador.

> No caso de culpa concorrente, por que comprovada também a imprudência da vítima, impede reconhecer o dever de indenizar proporcionalmente (Resp. 20163)" (STJ - 3ºT - Resp - Rel. Nilson Naves - j22.08.95 – RDA 202/235).

## 3.6 A EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

Assentado que a responsabilidade do transportador é objetiva e que, em face da cláusula de incolumidade, tem uma obrigação de resultado, qual seja, levar o transportado são e salvo ao seu destino, o passageiro, para fazer jus à indenização, terá apenas que provar que essa incolumidade não foi assegurada; que o acidente se deu no curso do transporte e que dele lhe adveio o dano. O transportador só se exonera do dever de indenizar provando uma daquelas causas taxativamente enumeradas na lei: caso fortuito, força maior e culpa exclusiva da vítima.

### 3.6.1 O fato exclusivo do passageiro

A culpa exclusiva do passageiro também exonera o transportador de responsabilidade. Trata-se de fato exclusivo do viajante, já que nessa fase, ainda se está no terreno do nexo causal, e não da culpa. O fato exclusivo da vítima afasta a responsabilidade do transportador porque, quem dá causa ao evento é o próprio passageiro, e não o transportador. O transporte, ou melhor, a viagem não é causa do evento, apenas a sua ocasião.

O art. 17 do Decreto 2.681/12, em seu inciso 2º, é expresso e claro a esse respeito: "culpa do viajante, não concorrendo culpa da estrada" (do transportador). No mesmo sentido, o art. 14, § 3º, do Código do Consumidor.

Havendo qualquer participação do transportador, ainda que concorrente com a participação do passageiro, não se admitirá a causa exonerativa. É por isso que a melhor doutrina e boa parte da jurisprudência se recusam a admitir a chamada culpa concorrente do passageiro para efeito de reduzir a indenização devida pelo transportador

### 3.6.2 O fato exclusivo de terceiro

Por terceiro deve-se entender alguém estranho ao binômio transportador e passageiro; qualquer pessoa que não guarde nenhum vínculo jurídico com o transportador, de modo a torná-lo responsável pelos seus atos, direta ou indiretamente, como o empregador em relação ao empregado, o comitente em relação ao preposto, entre outros.

O art. 17 do Decreto 2.681/12 não cogita do fato de terceiro, o que levou alguns autores a sustentar não se tratar ser ele causa excludente da responsabilidade do transportador.

A súmula nº 187 do Colendo Supremo Tribunal Federal enveredou-se pelo mesmo caminho, ao enunciar: "A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva".

A súmula só fala em culpa de terceiro, e não em dolo. O fato culposo do motorista de um caminhão que colide com um coletivo não elide a responsabilidade da empresa transportadora. Tal fato caracteriza-se como fortuito interno, relacionado com a organização do seu negócio.

Tal já não ocorre com o fato doloso de terceiro. Este não pode ser considerado fortuito interno porque, além de absolutamente imprevisível e inevitável, não guarda nenhuma ligação com os riscos do transportador; é fato estranho à organização do seu negócio, pelo qual não pode responder. Por isso, a melhor doutrina caracteriza o fato doloso de terceiro, vale dizer, o fato exclusivo de terceiro, como fortuito externo. Ele exclui o próprio nexo causal, equiparável à força maior, que, por via de conseqüência, exonera da responsabilidade o transportador.

Em grandes centros urbanos, tornou-se comum o arremesso de pedra contra ônibus ou trem, ferindo e até matando passageiros. Os assaltos também proliferaram no curso da viagem, deixando os passageiros despojados de seus bens, quando não se transformam em tragédia de morte.

Inicialmente, com base na Súmula 187, STF, obrigava o transportador a indenizar. Com o ocorrer do tempo, a jurisprudência foi se firmando em sentido contrário, sob a

consideração de que o fato exclusivo de terceiro, mormente quando doloso, caracteriza o fortuito externo, inteiramente estranhos ao risco do transporte. Não cabe ao transportador transformar o seu veículo em carro blindado, nem colocar uma escolta de policiais em cada ônibus para evitar assaltos. A prevenção de atos dessa natureza cabe ao Estado, inexistindo fundamento jurídico para transferi-la ao transportador.

Neste sentido se firmou a Corte do Superior Tribunal Federal, sendo empossada pelo Colendo Superior Tribunal de Justiça, que assim se posicionou:

> RESPONSABILIDADE CIVIL – ASSASSINATO DE PASSAGEIRO, EM VIRTUDE DE ASSALTO PRATICADO POR DESCONHECIDO, NUM TREM DA REFISA DURANTE A VIAGEM – ATO DE TERCEIRO EQUIPARÁVEL A CASO FORTUITO – INCIDÊNCIA DE OBSTÁCULO PREVISTO NO ART. 325, INCISO V, DO REGIMENTO INTERNO DO STF – ARGÜIÇÃO DE RELEVÂNCIA REJEITADA – INOCORRÊNCIA DE DIVERGÊNCIA DA SÚMULA N. 187 DO STF, POR INEXISTIR O NEXO DE CAUSALIDADE ENTRE O ACIDENTE E O TRANSPORTE. (2ª TURMA DO STF, RE 99.978-7, REL. MIN. DJACI FALCÃO – REVISTA AMAGIS XI/503)

Por derradeiro, ressalte-se que a jurisprudência tem responsabilizado o transportador por assaltos, pedradas e outros fatos de terceiros ocorridos no curso da viagem somente quando fica provada a conivência dos seus prepostos, omissão ou qualquer outra forma de participação que caracterize a culpa do transportador.

## 3.7 INÍCIO E TÉRMINO DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

Sendo consensual o contrato de transporte, ele se consuma pelo simples acordo de vontades. A partir do momento em que o passageiro dá a sua adesão às condições preestabelecidas pelo transportador, está celebrado o contrato. O pagamento da passagem não é rigorosamente necessário para fechar o contrato de transporte, eis que, em muitos casos, só é feito no curso ou no fim da viagem, e até mesmo depois, como no caso de pagamento em prestação. O pagamento do preço da passagem já é fase de execução da obrigação assumida pelo passageiro.

A execução do contrato de transporte, no que respeita à obrigação do transportador, tem lugar quando se inicia a viagem. A partir daí, torna-se operante a cláusula de incolumidade, que persiste até o final da viagem.

No transporte urbano essa execução ocorre simultaneamente com a celebração do contrato; no transporte interestadual e aéreo, onde a passagem é adquirida com antecedência, a execução tem lugar posteriormente.

No caso das Estradas de Ferro e metrôs, a responsabilidade do transportador inicia-se com o ingresso do passageiro na estação de embarque, após passar pela roleta. Correto o entendimento, tendo em vista que a estação pertence à companhia, sendo, ainda, certo que o passageiro, após adentrar na plataforma de embarque, fica por conta e risco do transportador.

Tratando-se de transporte rodoviário, tendo em vista que a estação de embarque não pertence à empresa transportadora, a execução do contrato tem início com o embarque do passageiro no veículo e só termina com o seu efetivo desembarque.

## 3.8 RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR CLANDESTINO E A OMISSÃO DO ESTADO

Os transportes alternativos, realizados por vans e kombis, são comumente utilizados pela população das grandes metrópoles, que, exausta da prestação de serviço de forma insatisfatória pelas concessórias, optaram pela utilização de um novo meio para se locomover.

Este tipo de transporte, apesar de comum, ainda não foi devidamente regulamentado pelo Estado, que ainda exerce repressora fiscalização através de seus agentes, tornando ilegais as "lotadas", como são usualmente chamadas.

Entretanto, apesar de ainda não existir nenhum entendimento jurisprudencial acerca deste assunto, cumpre-nos adequar este fato tão atual e comum ao âmbito da responsabilidade civil, pois ninguém está imune a eventuais acidentes que podem ocorrer entre um trajeto e outro.

O transporte coletivo está caracterizado como um serviço público, e, como tal, só pode ser exercido pelo próprio Estado ou por seus delegados. Tal como define o festejado professor José Carvalho dos Santos Filho, em sua obra "Manual de Direito Administrativo", o serviço público é toda atividade prestada pelo Estado ou por seus delegados, basicamente sob o regime de Direito Público, com vistas à situação de necessidades essenciais e secundárias da coletividade.

Ademais, o serviço público delegado pelo Estado aos concessionários ou permissionários é passível de responsabilidade objetiva, com base no artigo 37, § 6º da CF, onde está disposto que:

> § 6º As pessoas jurídicas de Direito Público e as de Direito Privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurando o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Desta forma, o Estado prevê uma grande segurança ao cidadão, usuário destes serviços, abrangendo este tipo de responsabilidade aos concessionários ou permissionários em caso de acidentes ocasionados por seus agentes.

Entretanto, não é possível estendermos esse tipo de proteção constitucional, pelo menos *a priori,* aos transportadores alternativos, pois estes não prestam serviço público, uma vez que, como a própria Carta Magna afirma, somente o Estado pode exercer tais atividades, podendo, ainda, delegá-las a concessionários ou permissionários.

Ocorre que, os transportadores alternativos exercem determinada atividade mediante remuneração, o que nos deixa à vontade para determinarmos que, a atividade exercida é meramente um serviço individual, ou seja, uma prestação de serviços.

O Código de Defesa do Consumidor, Lei 8078/90, protege as relações de consumo em que, de um lado existe o fornecedor ou prestador de bens ou serviços e de outro, o consumidor destes bens ou serviços. Fica, então, bastante razoável adequarmos a relação entre o transportador alternativo e o passageiro como uma relação de consumo.

Sendo inegável que a relação do caso em questão é de consumo, cumpre-nos agora posicioná-la nos artigos referentes aos danos causados ao consumidor no caso de defeito nesta prestação de serviço, adequando-a quanto à responsabilidade objetiva ou subjetiva.

O artigo 14 do CDC dispõe:

> Art.14 O fornecedor de bens ou serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição ou riscos.

É a responsabilidade objetiva do fornecedor de serviços, ou seja, ao consumidor basta apenas a comprovação do dano e do nexo causal, não havendo,

aqui, nenhum tipo de apuração de existência de culpa ou não do agente causador.

Poderíamos, então, adequar a responsabilidade dos transportadores alternativos como sendo objetiva, pautada no artigo supracitado, se não houvesse, nesse mesmo artigo, o parágrafo 4º, dispondo que: "§ 4º A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa".

Não obstante os aspectos acima relatados, ao traçar as diretrizes que devem nortear as concessões e permissões de serviço público no Brasil, o art. 175 (inc. I do par. único) da Constituição diz que a lei instituirá "o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão".

Carmen Lúcia Antunes Rocha[37] define:

> Por outro lado, o inc. II do art. 2º da Lei 8.987/95 só permite outorgar concessão ou permissão de serviço público "a pessoa jurídica ou consórcio de empresas", excluindo-se a pessoa física, em virtude do caráter empresarial do instituto. Isso 'significa dizer que, no sistema jurídico vigente, não pode a concessão ser contratada com pessoa física'

A regra da impossibilidade da outorga de concessão (ou permissão) de serviço público ainda mais se sobressai quando se cuida do transporte coletivo, pois, como leciona Ives Gandra da Silva Martins:[38]

> ... A prestação de serviços públicos de transporte é de natureza relevante e implica custos elevados. A transferência de responsabilidade para terceiros pressupõe densidade econômica destes para, assumindo tal prestação, realizarem-na no interesse público e da administração e com rentabilidade suficiente para investimentos, manutenção de frotas e instalações adequadas, além de lucratividade razoável. Tal complexo de garantias pressupõe a segurança jurídica para quem presta serviços e para quem os recebe.

[37] ROCHA, Carmen Lúcia Antunes. Estudo Sobre Concessões e Permissões de Serviço Público no Direito. Rio de Janeiro: Saraiva, 1996. p. 52.

[38] MARTINS, Ives Gandra da Silva. A Licitação Sobre Transportes na Constituição. São Paulo: Ed. Instituto de Direito, 1996. p. 182.

O serviço público de transporte coletivo somente pode ser delegado à iniciativa privada por licitação, mediante "concessão ou permissão". É o que determina o do art. 175 da Constituição Federal, que não se refere à autorização como instrumento de formalização da outorga de serviço público, ao contrário de outros dispositivos, como, por exemplo, o do art. 21, inc. XII, que admite a delegação do serviço por mera autorização.

A lei 8.987/95 também não trata da autorização, somente fazendo referência à concessão e à permissão como instrumentos de outorga no mesmo sentido é o Decreto n. 952, de 7.10.93, que dispõe sobre transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Ensinam os doutos, como José Cretela Junior[39] que o transporte pode ser de coisas ou de pessoas. O transporte de pessoas é contrato de resultado, obrigando o transportador a levar o usuário são e salvo ao seu destino. O transporte de pessoas é tradicionalmente classificado em duas categorias, a saber: transporte singular de passageiros e transporte coletivo de passageiros.

Embora se diga usualmente que os condutores de vans fazem "lotação", tecnicamente é impossível ao condutor destas camionetes efetuar serviço de lotação. Com efeito, nos termos do art. 43 do antigo Código Nacional de Trânsito e do art. 87 do Regulamento, somente os veículos de aluguel os "táxis" podem realizar o serviço de lotação, que se classifica como modalidade de transporte coletivo conforme Resolução 514/77 do CONTRAN; art. 314 da Lei 9.503/97.

O novo Código Brasileiro de Trânsito também distingue o transporte coletivo de passageiros do transporte individual de pessoas, utilizando, para o último, a mesma expressão "veículos de aluguel",empregada pelo antigo Código Nacional de Trânsito, e mantendo inalterada a classificação dos veículos conforme, por exemplo, arts. 85 e 107 da Lei 9.503/97.

[39] CRETELA JUNIOR, José. Direito Administrativo Perante o Tribunal. São Paulo: Revista dos Tribunais. 1998. v. II. p. 198.

Assim, os "veículos de aluguel" licenciados para o transporte individual de passageiros (táxi) poderão, desde que satisfeitas as exigências do Poder Concedente, efetuar o transporte coletivo de passageiros, tipo lotação, observando horários e itinerários previamente fixados pela autoridade concedente atendendo os arts. 1, 2 e 4, par. Único, da Resolução 514/77.

Para autorizar o acesso dos proprietários de táxi ao serviço de lotação, a autoridade competente deverá manter um número de veículos que assegure "o transporte individual de passageiros - táxi - em qualquer horário" (art. 4, caput, da Resolução nº 514/77).

Também incumbe ao Poder Concedente fixar a tarifa por passageiros de forma a evitar concorrência danosa com os serviços de transporte individual de passageiros (taxi) e transporte coletivo (ônibus), atendendo a Resolução 514/77, art. 5. Concorrência danosa ou ruinosa vale lembrar, é a competição na qual um dos sujeitos causa prejuízos econômicos ao outro, que passa a ter seu ganho reduzido. Hely Lopes Meirelles,[40] cuidando de transporte intermunicipal, conceitua concorrência ruinosa como:

> A competição desenfreada, na exploração das linhas de transportes coletivos, com o enriquecimento de alguns permissionários e o empobrecimento de outros, ou a ruína de todos eles, o que, de modo algum interessa ao Estado.

[40] MEIRELLES, Hely Lopes. Estudos e Pareceres de Direito Público. São Paulo, Revista dos Tribunais. p. 267.

## 3.9 A RESPONSABILIDADE E O TRANSPORTE APARENTEMENTE GRATUITO E PURAMENTE GRATUITO

Há transporte aparentemente gratuito quando o transportar tem algum interesse patrimonial no transporte, ainda que indireto, como ocorre, por exemplo, no transporte que o patrão oferece aos empregados para levá-los ao trabalho; do corretor que leva o cliente para ver o imóvel que está a venda.

No transporte aparentemente gratuito em nada se modifica a responsabilidade do transportador. Enquadra-se no art. 17 do Decreto 2.681/12 e no Código do Consumidor, cuja presunção de responsabilidade só pode ser elidida pelo fato exclusivo da vítima, pelo caso fortuito externo e pelo fato exclusivo de terceiro.

Puramente gratuito é o transporte que é feito no exclusivo interesse do transportado, por mera cortesia do transportador.

Com efeito, a onerosidade e a cumulatividade são requisitos essenciais do contrato de transporte. O preço do transporte constitui principal obrigação do passageiro, assim como transportar incólume é a principal obrigação do transportador.

Admite-se, até, que esse preço não seja necessariamente representado em dinheiro, como ocorre no transporte aparentemente gratuito. Mas não há como fugir dessa contraprestação.

Daí a colocação muito sensata do mestre Caio Mario da Silva Pereira:[41]

> Não me parece de boa fundamentação jurídica que o motorista que faz um obséquio sem auferir proveito e muitas vezes movido por puro altruísmo possa ser questionado pelo que venha a ocorrer com a pessoa transportada, e compelido a indenizar pelo dano sofrido pelo passageiro durante o trajeto.

[41] PEREIRA, Caio Mario da Silva. Responsabilidade Civil, Rio de Janeiro. 5. ed. São Paulo: Forense, 1994. p. 289.

Explica ainda o professor que, com esse raciocínio, deve sustentar-se alteração conceitual, deslocando-se a ocorrência do terreno da responsabilidade contratual para a aquiliana, com aplicação do art. 159 do Código Civil.

Por estas e outras razões, autores há que consideram o transporte puramente gratuito um contrato atípico; outros entendem tratar-se de um contrato benéfico, em que o transportador, a quem o contrato não favorece, em caso de inadimplemento responde somente por dolo, nos termos do art. 1.057, do Código Civil.

Na realidade, quando alguém transporta outrem por mera cortesia, não tem a menor intenção de formalizar um contrato. As circunstâncias que envolvem o fato não caracterizam uma relação contratual, nem configuram vínculo jurídico convencional. Há simples ato de liberalidade.

A solução juridicamente correta, como se vê, é a aplicação dos princípios da responsabilidade ao ilícito decorrente do transporte gratuito, porto que não se configura, na espécie, o contrato de transporte, nem contrato benéfico passível de enquadramento no art. 1.057 do Código Civil.

Do exposto se conclui que a atividade desenvolvida pelos "perueiros" não configura "serviço de lotação", nem tampouco transporte individual de passageiros, que também só pode ser efetuado por táxis. Marcada pelo conflito e pela inconstitucionalidade, caracterizada pela ilegalidade e ilicitude, a atividade desenvolvida pelos "perueiros" só pode ter uma denominação: "serviço clandestino de transporte coletivo de passageiros".

Como se viu, o transporte coletivo de passageiros é direito fundamental do cidadão e dever do Estado, sendo o Poder Público Municipal responsável, na área de sua jurisdição, pelo seu gerenciamento, operação, fiscalização e punição, nos temos da lei. Outrossim, além de estabelecer que a prestação de quaisquer serviços públicos, por concessão ou permissão, deve ser obrigatoriamente precedida de regular licitação, expostos no art. 175, a Constituição Federal disciplinou a responsabilidade civil do Estado dispondo no art 37, § 6º "As pessoas jurídicas de

direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa".

Mas não é apenas a ação do administrador ou de quaisquer outros agentes públicos, que pode produzir danos e gerar direito a indenização, mas também a omissão que significa negligência, esquecimento, inatividade, desídia, inércia, ou o que não se fez, o que se deixou de fazer.

A omissão do agente público configura culpa *in omitendo* ou culpa *in vigilando*, podendo causar prejuízos aos administrados, à própria Administração e ao agente público responsável, pois segundo Cretella Júnior:[42]

> Cruza-se os braços ou não se vigia, quando deveria agir, o agente público omite-se, empenhando a responsabilidade do Estado por inércia ou incúria do agente. Devendo agir, não agiu. Nem como o bonus *pater familiae*, nem como bônus administrador.

Convém ressaltar que o Tribunal de Justiça de São Paulo vem decidindo reiteradamente pela responsabilização e conseqüente reparação, tanto nos casos de típica omissão, como nos casos de falta de presteza do agente; ainda que não se saiba quem é o responsável pelo prejuízo causado ao particular (culpa anônima), o Tribunal condena a Administração pela reparação dos prejuízos conforme RJTJESP 97/342. (E até mesmo quando haja fiscalização, mas sendo ela deficiente, caracteriza-se a omissão geradora da responsabilidade civil do Estado conforme RT 445/844 e 389/161).

[42] CRETELLA JUNIOR. Op. Cit. p. 210.

## 3.10 O TEMA EMERGENTE DO ASSALTO A ÔNIBUS E A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

Um dos mais crescentes problemas sociais nos grandes centros urbanos brasileiros é, sem dúvida nenhuma, a Segurança Pública. A Constituição da República Federativa do Brasil nos faz lembrar em seu artigo 144: "a Segurança Publica, dever do Estado e direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio..." Isto nos parece bastante claro posto, principalmente, que as entidades policiais responsáveis por manter esta segurança, são todas subordinadas ao Estado. Há se lembrar, no entanto, que ao ressaltar a Segurança Pública, como direito e responsbilidade de todos, a Carta Magna nos remeteu a uma simplória indagação. Até onde, deve, somente o Estado, ser responsabilizado pelas lesões a este princípio?

O fato é que alguns estabelecimentos como, condomínios fechados, bancos, lojas, estão constantemente preocupados com a segurança de seus moradores e clientes. Parece-nos razoável que estes estabelecimentos tenham que cumprir uma norma que também lhes são inerentes, a responsabilidade pela Segurança Pública. Enquanto estes estabelecimentos se preocupam com isto, não parece preocuparem-se as empresas de ônibus, quando algum de seus passageiros é assaltado, por exemplo. Isto se deve, na nossa opinião, por causa das decisões, que até então não condenavam as empresas por tais fatos.

O grande crescimento de assalto dentro de ônibus, no entanto, tem feito alguns Juízes e Desembargadores, pensarem de forma diferente. Outrora, a Jurisprudência, inclinava-se somente de não serem as empresas responsáveis pelos assaltos, alegando ser o fato, ora força maior, ora fato de terceiro estranho ao contrato de transporte. No dia 22 de Outubro de 2003, no entanto, a empresa "Rubanil", que faz transporte coletivo na cidade do Rio de Janeiro foi, finalmente, condenada a pagar indenização a um passageiro assaltado dentro de um de seus ônibus.

Será esta decisão, objeto de nosso estudo.

### 3.10.1 Assalto dentro de ônibus estranhos ao contrato de transportes

Em Agosto de 2001, Cledvaldo Jorge Fernandes de Souza era transportado pela linha 350 (Irajá-Passeio) da empresa "Rubanil", no bairro de Manguinhos, situado na cidade do Rio de Janeiro quando, segundo ele, algumas pessoas entraram pela porta traseira do ônibus e, com a conivência do trocador, passaram por baixo da roleta, eximindo-se assim de pagar passagem. Cledvaldo fora assaltado por essas pessoas tendo subtraído de si, todos os documentos, (Cento e cinqüenta reais) R$ 150,00 em espécie e (Cento e sessenta reais) R$ 160,00 em tíquetes alimentação. Esta história seria apenas mais um número nas estatísticas da violência do Rio de Janeiro não fosse, na nossa opinião, a acertada condenação da empresa a pagar indenização a Cledvaldo.

No dia 22 de Outubro de 2003, a 11ª Câmara do Egrégio Tribunal de Justiça do estado do Rio de Janeiro, condenou a empresa "Rubanil" a pagar 100 (Cem) salários mínimos a Cledvaldo Jorge Fernando de Souza pelo fato já narrado anteriormente.

Polêmica a questão, posto que quase todas as decisões até então se inclinavam no sentido de que assaltos dentro de ônibus não eram fatos de terceiro inerentes ao transporte. Isto quer dizer que, quando um fato de terceiro causar prejuízos aos transportados e/ou suas bagagens, este fato de terceiro provocador do dano, deve ter relação com o transporte. Exemplo célebre é o de um automóvel que avança o sinal fechado e colide com um ônibus coletivo, provocando-lhe danos aos passageiros. Neste caso, o próprio Código Civil se direciona no sentido de ser, a empresa de ônibus, obrigada a indenizar, resguardando-a o direito de regresso contra o culpado (art. 735). Já sumulara desta forma o Supremo Tribunal Federal: "a responsabilidade do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva" (Súmula 187 do STF).

Como mencionamos anteriormente, a Jurisprudência não vinha aceitando os assaltos dentro de ônibus, como inerentes ao contrato de transporte.Neste sentido, inclusive, já julgara a 10ª Câmara Cível da cidade de São Paulo. Acidente de

Transporte – Indenização – Direito comum – Roubo à mão armada ocorrido no interior de ônibus – Responsabilidade objetiva alegada – Fator excludente de responsabilidade da empresa (2º TACSP – Apelação Cível com Revisão 546 – 760).

O voto contrário na decisão do dia 22 de outubro preocupou-se em fundamentar, com outro argumento. O desembargador Maurílio de Passos da Silva Braga em entrevista concedida ao site do referido tribunal disse que "segurança é um dever do estado e que as empresas de ônibus não podem exercer o poder de polícia". Um ponto importante a que se pode aludir, todavia, é o fato de as empresas de ônibus responsabilizarem seus trocadores, quando a lesão decorrente de assalto recair sobre o patrimônio dela. Se a quantia subtraída for superior à permitida nos regulamentos internos das empresas será o trocador obrigado arcar com os eventuais prejuízos. Observa-se aqui, que são usados dois pesos e duas medidas, ou seja, quando a responsabilidade, por roubo a passageiro, vai recair sobre as empresas, alegam tratar de força maior ou de se tratar de fatos estranhos ao contrato de transporte; quando o dano recair sobre o patrimônio da empresa, não restará a seu funcionário funcionários outra possibilidade senão a de arcar com os prejuízos.

### 3.10.2 Proteção da parte mais fraca

A decisão da 11ª Câmara do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro se baseou, no entanto, na responsabilidade objetiva constante da lei 8078/90. Segundo o Desembargador Cláudio de Mello Tavares "a indenização por dano moral tem caráter compensatório e punitivo". Não se pretende aqui, proteger um bem juridicamente tutelado, que é, inclusive da essência do Direito Penal, mas, sobretudo, acompanhar uma tendência que tornaria as indenizações mais intimidativas. O projeto de lei 6960/02 em trâmite no congresso contém alterações com estas tendências. Segundo Sílvio de Salvo Venosa, as indenizações têm caráter compensatório somado a um processo punitivo. O ilustre Desembargador afirmou ainda que "atualmente é mais fácil uma pessoa ser assaltada dentro de um ônibus do que ser vítima de um acidente decorrente do próprio transporte e, por isso, as empresas têm que tomar medidas para proteger os cidadãos, que é a parte mais fraca desta relação". Esta declaração do Desembargador nos deixou dois pontos

passíveis de reflexão.

Na primeira parte desta afirmação o Desembargador Cláudio Mello Tavares comentou a facilidade que os assaltos acontecem no interior de ônibus. Ao fazer uma comparação com os acidentes inerentes ao transporte, quis o Desembargador, inserir os assaltos como fatos de terceiro desta espécie não nos parece acertada. As decisões até então se fundamentavam, inclusive, contrárias a isto, estando até pacificado que o assalto dentro de ônibus são fato de terceiro estranhos ao transporte. Outros argumentos se direcionavam no sentido de que tais fatos tratavam-se de força maior. "Transporte Rodoviário – Morte do passageiro decorrente de roubo ocorrido dentro de ônibus – Força maior – Exclusão da responsbilidade do transportador de indenizar – Precedentes – Recurso acolhido – Improcedência do pedido" (STJ-A: Resp. 118.123/SP-4ºT. – Rel. Ministro Salvo de Figueiredo Teixeira – 25/06-98). Faz-se importante lembrar que força maior é aquele fato imprevisível e insuperável contra o qual não se pode fazer nada para evitar. Que o assalto em qualquer lugar que ocorrer deve ser tratado como força maior, parece não haver dúvida. Admitir, entretanto, ser ele um fato contra o qual nada se pode fazer, parece-nos um absurdo. O próprio Código Civil, quando trata dos contratos de transportes é incisivo ao descrever a força maior como causa de exclusão de responsabilidade dos transportadores (ART. 734). O artigo 393, ainda do Código Civil, alude que "não se responde por prejuízos resultantes de força maior, salvo se houver responsabilidade expressa". As decisões buscavam ainda afirmar que a responsabilidade, nestes casos, era subjetiva ou extracontratual, "Aquiliana", ou seja, aquela decorrente de culpa. Para Sílvio de Salvo Venosa, esta afirmação é verdadeira. "Não se pode esperar que os transportadores transformem seus veículos em tanques á prova de bala com seguranças armados". Carlos Roberto Gonçalves prefere afirmar que "o fato de terceiro só exonera o transportador quando efetivamente constitui causa estranha ao transporte". (Sinopses Jurídicas – Direito das Obrigações Tomo I, Editora Saraiva, p. 137). Observa-se, portanto que os dois ilustres juristas posicionam-se contrários à decisão do dia 22 de outubro.

### 3.10.3 Os assaltos e a Lei 8078/90

Com o advento da lei 8078/90, no entanto, as relações de consumo

receberam um enorme enfoque jurídico. Buscou-se proteger o considerado "mais fraco ou hipossuficiente" destas relações, que é o consumidor. Refletindo ainda acerca do que declarou o Desembargador Cláudio de Mello Tavares, que dissera que "se deveria tomar medidas para proteger os cidadãos que é a parte mais fraca nessa relação", não nos restou dúvida de que sua decisão fora arrazoada no Código de Defesa do Consumidor. Preferimos nos direcionar no sentido de que a relação transportador/passageiro é uma relação consumerista. O art. 14 da referida lei alude que:

> O fornecedor de serviços responde, independente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação de serviços, bem como, por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e risco.

O Código de Defesa do Consumidor, por reger relações de consumo de pessoas de todos os níveis culturais é, inclusive auto-interpretativo. Diz o código, em seu 2º artigo que "consumidor é toda pessoa jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final". Fazendo uma rápida pesquisa, encontramos algumas definições que muito se aproxima do que diz o Código.

Para Waldírio Bulgarelli:[43]

> Consumidor é aquele que se encontra numa situação de usar ou consumir, estabelecendo-se, por isso, uma relação atual ou potencial, fática em dúvidas, porém que se deve dar uma valoração jurídica a fim de protegê-lo quer evitando quer reparando os danos sofridos.

Fábio Konder Comparato[44] fora mais simplório ao definir o "consumidor como aquele que não dispõe de controle sobre bens de produção e, por conseguinte, deve-se submeter ao poder dos titulares destes" (A proteção do consumidor – Revista de Direito Mercantil, p. 15 e 16 – São Paulo, 1974). Para nós, é mais perfeita a definição de José Geraldo Brito Filomeno.[45] Para ele, "consumidor é qualquer

[43] BULGARELLI, Waldimiro. Considerações sobre o Código do Consumidor. São Paulo: Ediouro, 1983.
[44] COMPARATO, Fabio Konder. A proteção ao consumidor, Revista de Direito Mercantil, São Paulo, 1974. p. 15 e 16.
[45] FILOMENO, Jose Brito. Manual de Direito do Consumidor. São Paulo: Atlas, 2003. p. 37.

pessoa física que, isolada ou coletivamente, contrate para consumo final, em benefício próprio ou de outrem a aquisição de bens, bem como, a prestação de serviços" (Manual de Direito do Consumidor – Editora Atlas – p. 37 – São Paulo, 2003). Quanto à definição de fornecedor, reservamo-nos somente o que diz o Código de Defesa do Consumidor dado seu caráter auto-interpretativo. Diz o Código que:

> Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como entes despersonalizados, que desenvolvem atividades de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição, ou comercialização de produtos ou prestação de serviços (art. 3º).

Se, portanto, consumidor é aquele que utiliza serviço e fornecedor aquele que comercializa a prestação de serviços, não nos resta dúvidas de que a relação transportador/passageiro é uma relação de consumo, devendo, pois, ser regida pela lei 8078/90 (Código de Defesa do Consumidor) onde a responsabilidade é objetiva, não sendo razoável mencionar como excludente de responsabilidade civil, a força maior e/ou o caso fortuito.

Outro ponto interessante a ser analisado é o fato de os assaltos acontecerem dentro do espaço físico da empresa. Lembra-se que em lojas, shoppings ou bancos, onde a relação de consumo é explícita, quaisquer danos ocorridos aos consumidores, independente de culpa, inclusive os decorrentes de assaltos, são de responsabilidade objetiva e exclusiva dos proprietários destes estabelecimentos. Não raro se vê em alguns destes estabelecimentos, seguranças, muitas vezes desarmados ou detectores de metal que visam, não a repressão que acreditamos ser um dever do estado, mas a inibição de condutas consideradas lesivas tanto aos estabelecimentos comerciais quanto a seus clientes.

Resta-nos, portanto, acreditar ter sido acertada a decisão do dia 22 de outubro. Os fatores que levaram o Desembargador Cláudio Mello Tavares a outubro. Os fatores que levaram o Desembargador Cláudio Mello Tavares a decidir favorável à condenação são, seguramente, confiáveis. O próprio Projeto de Lei 6960/02 que pretende aumentar os valores de indenizações para deixá-las com caráter cada vez

mais inibidoras, serviu-lhe de suporte. Se aprovado, o Projeto dará um novo parágrafo ao art. 944 do Código Civil. Este novo parágrafo visa conceder às indenizações um caráter, inclusive, punitivo, alegando que "a reparação do dano moral deve constituir-se em compensação ao lesado e adequado desestímulo ao lesante". Lembrando-se, no entanto, do que disse o Desembargador Maurílio Passos da Silva Braga, que "a segurança é dever do estado e este dever não pode ser repassado às empresas de ônibus" acreditamos que, apesar de certo o exímio Desembargador, deve-lhe ter caído no esquecimento que o mesmo art. 144, da Constituição da República Federativa do Brasil, "declara ser a segurança pública dever do estado". Complementa ainda, que a esta mesma segurança pública é também responsabilidade de todos, não podendo, na nossa opinião, exigir que a parte mais fraca da relação arque com os prejuízos decorrentes da falha na acepção deste preceito constitucional, posto principalmente ser o "consumidor o elo mais fraco da economia e nenhuma corrente pode ser mais forte do que seu elo mais fraco" (Henry Ford).

### 3.10.4 A GARANTIA DOS PRODUTOS OU SERVIÇOS DAS CONCESSIONÁRIAS

O Código de Proteção e Defesa do Consumidor em seu artigo 3º, § 2º define serviços como aqueles que são pagos, ou seja, mediante remuneração. De forma literal da Norma são serviços Públicos aquele prestado aos cidadãos com recursos oriundos dos impostos, e ficam de fora da eficiência de adequação do CDC. Mas é preciso observar somente aqueles serviços prestados mediante contrato, e não somente o cívico, entre o consumidor e o Ente Público. Desta maneira só será usado o CDC quando houver um consumidor e o prestador de serviços públicos tais como: água, gás, telefonia, transporte públicos, energia elétrica, financiamento e construção de casas populares.

O artigo 3º do CDC ainda determina que a relação consumerista formada entre o consumidor e um órgão estatal ou com seu concessionário são considerados como relação de consumo. Existe uma diferença nestes contratos, pois são especiais, ainda que regulados por lei civil estes não perdem caráter tido como verticalidade e são reservadas as administrações a faculdade de quebra do contrato. Só o CDC poderá reequilibrar esta relação já que a administração cabe cumprir a lei.

Um ponto extremamente complexo e polêmico quanto à aplicação do CDC é a prática da suspensão do fornecimento dos serviços públicos (corte) essenciais, das pessoas físicas como meio coercitivo de cobrança ferindo de forma gritante o

artigo 42 do referido Diploma Legal com ameaças ao consumidor inadimplente, sendo certo que a Constituição da República Federativa do Brasil que garante a proteção do consumidor art. 5º, XXXII, permite também a aplicação do Pacto de San José da Costa Rica (Decreto 678 de 06 de novembro de 1998). Há que se pensar na dignidade da pessoa humana como princípio consagrado pelo Código de Proteção e Defesa do Consumidor que ampara o consumidor contra a suspensão ou corte do fornecimento dos serviços como forma de cobrança, ameaça, coação ou constrangimento.

As concessionárias de serviços públicos serão compelidas a usar dos meios legais para o recebimento dos débitos existentes, e se assim não procederem incidirá o direito a danos morais causados esta prática tão comum entre os concessionários dos serviços públicos (art. 6º, VI e art. 39 do CDC), além de devolverem em dobro a quantia paga indevidamente (art.22 e 42 de CDC). O Pacto de San José informa que não deverá haver prisão por falta de pagamento de dívidas, da mesma forma o CDC determina que o consumidor inadimplente não será exposto a qualquer coação, vexação ou constrangimento (art. 42 do CDC), se pode o maior pode o menor, ou seja, se não cabe prisão, não cabe suspensão do serviço conhecido popularmente como corte.

A continuidade do serviço público essencial para a pessoa física tem a proteção da Constituição da República no artigo 5º, XXXII, c/c o artigo 1º, III, e artigo 3º, I em combinação com o artigo 6º, X e artigo 22 do CDC. Entendemos então que o corte ou suspensão dos serviços essenciais diante do princípio da continuidade diante dos já mencionados artigos, se dará de forma excepcional, quando não for cobrança constrangedora, mas de acordo com decisão judicial. O quinto Congresso Brasileiro de Direito do Consumidor realizado em 2000 na cidade de belo Horizonte concluiu que a continuidade dos serviços é imposta pelas normas do CDC, e que o descumprimento desta obrigação gera além das penalidades administrativas a reparação pelos danos causados incidindo na responsabilidade objetiva da prestadora dos serviços.

## 9 - ANTECIPAÇÃO DA TUTELA

A antecipação de tutela tem previsão legal e não inibe o consumidor que por sua iniciativa acione os mecanismos disjuntivos de reparação prevista no artigo 18, § 1º do CDC. Esta situação deverá ocorrer nos termos do parágrafo 3º do artigo 18 do Código de Proteção e Defesa do Consumidor, todas as vezes que a extensão do defeito em partes viciadas venha comprometer a qualidade do produto ou ainda possa diminuir-lhe o valor. Por exemplo, se o consumidor adquire um automóvel zero quilometro e estando ainda dentro do prazo de garantia tenha que substituir o seu motor por defeitos de fabricação, o consumidor não deverá tolerar o dano e pode declinar da garantia e exigir a sua escolha a substituição total do produto ou a restituição da quantia paga ou ainda o abatimento do preço. Assim nos ensina. a professora Cláudia Lima Marques.

> A garantia implícita é mais do que garantia por vícios redibitórios, é garantia ao produto, garantia de sua funcionalidade, de sua adequação, garantia que atingirá tanto ao fornecedor direto quanto os outros fornecedores na cadeia econômica. Considera um verdadeiro ônus natural impediente de exoneração ou atenuação da responsabilidade.

Assim a garantia irá sempre acompanhar o produto ou serviço mesmo quando ele é transmitido a inúmeros consumidores, até mesmo quando este é "utente" do serviço como no caso de telefonia, água e luz quando a titularidade não é do consumidor, mas está em nome de terceiro. É considerada como lesiva à garantia legal implícita qualquer dificuldade que cause ao consumidor obstáculos aos seus direitos, sendo que toda e qualquer cláusula contratual que venha a retirar do consumidor este direito será considerada como abusiva ou nula, sendo certo que o consumidor não pode dispor direitos que estão em desacordo com o CDC (art. 51, I e XV). O fornecedor de produtos ou serviços e o fabricante só se excluem da responsabilidade por vícios dos produtos ou serviços que comprovadamente não colocou no mercado (art. 12, § 2º, § 3º, I, II e III do CDC).

# CONCLUSÃO

A responsabilidade civil tem importância singular no direito brasileiro, é um instituto que tem por premissa a reparação do dano causado por alguém a outrem, em geral a reparação se da através da indenização monetária, porém o que mais importa como efeito da responsabilidade é o restabelecimento da estabilidade social, abalada pelo ato danoso.

Com o transporte coletivo de passageiros, não é diferente. Quando o contrato de transporte não é cumprido, ou seja, a finalidade da atividade não é atingida a contento, aquele que der causa ao evento que resultou o dano, tem a obrigação de repará-lo, a atividade de transporte é essencialmente uma atividade de fim, de resultado e ainda tem como fator determinante a clausula contratual da incolumidade, que expressa ao passageiro a obrigatoriedade do transportador em lhe conduzir são e salvo ao seu destino.

A legislação brasileira tem em seu teor os ditames par aplicação da responsabilidade civil, em destaque o Código do Consumidor que se aplica com base na relação de consumo entre prestador e tomador de serviços, suprindo a hiposuficiência do passageiro em relação ao empresário transportador.

Sobretudo a constante evolução social, associada aos avanços tecnológicos aplicadas ao serviço prestado aos passageiros, não são capazes de coibir os eventos danosos que surgem constantemente na relação passageiro e transportador, é o direito que obrigatoriamente, através da responsabilidade civil, a ciência adequada para manter e restabelecer, quando necessário, a estabilidade social.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS


Marques, Cláudia Lima, **(Contrato de transporte, turismo e viagem, RT 26-174)**

LOBO, Paulo Luiz Netto. **Responsabilidade por Vício do Produto ou Serviço** 1ª Ed. São Paulo. Brasília Jurídica. 1996

Marques, Cláudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor**, cit. p. 420-2

Marques, Claudia Lima, BENJAMIN, Antonio Herman V. e MIRAGEM, Bruno. **Comentários ao Código de defesa do Consumidor, Arts. 1º ao 74.** São Paulo Ed. RT 2003. p. 331 a 387.

BAU, Marlise Kostelnaki. Direito e Democracia. **Revista de Ciências Jurídicas.** Revista Direito e Democracia/ Universidade Luterana do Brasil – Ciências Jurídicas-Canoas: Editora Ulbra 2000.

BEVILAQUA, Clovis. **Teoria Geral do Direito Civil.Revisada e Ampliada** Campinas: 2003

BITTAR, Carlos Alberto. Direito dos **Contratos e dos atos Comerciais. 2ª ed. rev. e ampliada** Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2004.

CAHALI, Yussef Said. **Dano Moral.**3. ed. Revisada e Atualizada e Ampliada. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2003.

CAVALIERI FILHO. Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil.** 3. ed. Ver. Aumentada e atualizada. São Paulo: Malheiros, 2002.

CRETELA JUNIOR, José. **Direito Administrativo Perante o Tribunal.** São Paulo, Revista dos Tribunais. 1998. v. II.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro. Responsabilidade Civil.** 22. ed. São Paulo: Saraiva, 2005. v. 6.

FILOMENO, Jose Brito. **Manual de Direito do Consumidor.** São Paulo: Atlas, 2003.

FURASTÉ, Pedro Augusto. **Normas Técnicas para o Trabalho Científico:** Elaboração e Formatação, Explicação das Normas da ABNT 14. ed. Porto Alegre: s.n., 2006.

GALO, Fabrini Muniz. **Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Coletivo de Pessoas.** Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/texto.asp?id=2297>. Acesso em: 23/11/2006.

GOMES, Orlando. **Contratos.** 24. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2002.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil. Doutrina, Jurisprudência.** 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

GREVETTI, Rodrigo Binotto. **O Contrato de Transporte e Responsabilidade Civil à Luz dom Novo Código Civil.** Disponível em: <http://jus2.uol.com.br> Acesso em: 22/01/2007.

MARTINS, Fran. **Contratos e Obrigações.** 3. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Estudos e Pareceres de Direito Público.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2003.

MEIRELLES, Hely Lopes. Licitações e Contratos Administrativos, São Paulo: Revista dos tribunais,2005.

MEIRELLES, Hely Lopes.Direito admonistrativo Brasileiro. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.
PEDROTTI, Irineu Antonio. **Responsabilidade Civil.** 23. ed. São Paulo: RT, 1995.

PEREIRA, Caio Mario da Silva. **Instituições de Direito Civil.** 19. ed. Rio de Janeiro: Saraiva, 2006.

RODRIGUES, Silvio. **Direito Civil. Responsabilidade Civil.** 30. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

STOCO, Rui. Tratado de **Responsabilidade Civil com Comentário do Código Civil.** 6. ed. Revisada e Ampliada. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2004.

# ANEXO

## Anexo A

# O POSICIONAMENTO JURISPRUDENCIAL NO JULGAMENTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NOS TRANSPORTES

**RESPONSABILIDADE CIVIL. CONTRATO DE TRANSPORTE. PROVA INDIRETA. DANOS MATERIAIS E MORAL.**

1- As regras de experiência comum fixam-se diante dos procedimentos ordinários da sociedade (art. 335 do CPC) e, aliadas à prova indireta, servem à formação segura do convencimento do Juízo sobre a existência de um fato. 2- Caracteriza-se o descumprimento da obrigação do **transportador,** ou o defeito do seu serviço, e enseja o dever de indenizar os danos material e moral daí decorrentes quando, em virtude da colisão do ônibus em que era transportado, o passageiro não chega incólume ao seu destino. 3- Se da incapacidade decorrente da tesão física advinda com o acidente não resultou uma efetiva perda patrimonial, porque o passageiro estava em férias e não perdeu rendimento do trabalho, bem como não realizou gastos com médico ou medicamentos, inexiste dano material a ser indenizado. 4- Mas esse estado físico do passageiro, ferido e total e temporariamente incapacitado durante o período de suas férias, é motivo de constrangimento capaz de atentar contra a sua dignidade e caracteriza o dano moral. **(TJRJ. APELACAO CIVEL Nº 2000.001.17471, Reg. em 30/03/2001, QUINTA CAMARA CIVEL, Rel. DES. MILTON FERNANDES DE SOUZA, julgado em 20/02/2001)**

**RESPONSABILIDADE CIVIL.** ACIDENTE SOFRIDO POR PASSAGEIRO. PRESCRIÇÃO. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. FATO DE TERCEIRO. Liquidação de sentença. Limite temporal do pensionamento. Dano moral. Lucros cessantes. Seguro obrigatório. Precedentes da Corte. 1. O art. 27 do Código de Defesa do Consumidor não alcança o prazo prescricional em curso quando do ajuizamento da ação, não se aplicando o Código aos fatos anteriores a sua entrada em vigor. 2. O fato de terceiro que não exonera de **responsabilidade** o **transportador,** como alinhado em precedentes da Corte, "é aquele que com o transporte guarda conexidade, inserindo-se nos riscos próprios do deslocamento. O mesmo não se verifica quando intervenha fato inteiramente estranho, devendo-se o dano a causa alheia ao transporte em si". 3. Na forma de precedente, nas "ações por ato ilícito, o valor estipulado na inicial, como estimativa da indenização pleiteada, necessariamente, não constitui certeza do quantum a ressarcir, vez que a obrigação do réu, causador do dano, é de valor abstrato, que depende, quase sempre, de estimativas e de arbitramento judicial. Montante de indenização há de ser apurado mediante liquidação de sentença". 4. Já decidiu a Corte que a "vítima do acidente se viva, há de ser pensionada enquanto viver, não se lhe aplicando o limite de idade para a pensão". 5. O dano moral resulta do próprio evento, que, segundo o Acórdão recorrido, acarretou trauma psíquico, gerando a obrigação de indenizar a esse título. 6. O valor do dano moral, como reiterado em diversos precedentes, deve ficar ao prudente critério do Juiz, considerando as circunstâncias concretas do caso. 7. Se a vítima não exercia trabalho assalariado e permaneceu durante certo tempo com incapacidade absoluta, a verba relativa aos lucros cessantes é devida. 8. O valor do seguro obrigatório, como assentado pela Corte, deve ser descontado da indenização fixada. 9. Recurso especial conhecido e provido, em parte. **(RESP 174382/SP ; RECURSO ESPECIAL (1998/0036584-2) DJ 13/12/1999 LEXJTACSP VOL.:00182 PG:00640 RSTJ VOL.:00130 PG:00273 Relator(a) Min. CARLOS ALBERTO MENEZES DIREITO, Data da Decisão 05/10/1999 Órgão Julgador TERCEIRA TURMA – STJ) RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE AÉREO. CULPA GRAVE DO TRANSPORTADOR. PROVA.** - A culpa grave do **transportador** não se presume; deve ser comprovada por quem a alega. Recurso especial não conhecido. **(RESP 232241/SP ; RECURSO ESPECIAL(1999/0086627-4)**

**DJ 19/03/2001 Relator(a) Min. BARROS MONTEIRO Data da Decisão 05/12/2000 Órgão Julgador QUARTA TURMA – STJ) CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS.**

O **transportador** só responde pelos danos resultantes de fatos conexos com o serviço que presta, mas nestes se inclui o assalto, propiciado pela parada do veículo em ponto irregular, de que resultou vítima com danos graves. **(RESP 200808/RJ; RECURSO ESPECIAL (1999/0002888-0) DJ 12/02/2001 Relator(a) Min. ARI PARGENDLER (1104) Data da Decisão 16/11/2000 Órgão Julgador TERCEIRA TURMA – STJ)**

**DIREITO CIVIL. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. TRANSPORTE RODOVIÁRIO. ROUBO OCORRIDO DENTRO DO ÔNIBUS. INEVITABILIDADE. FORÇA MAIOR. EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR. PRECEDENTES. RECURSO DESPROVIDO.** I - A presunção de culpa da transportadora comporta desconstituição mediante prova da ocorrência de força maior, decorrente de roubo, indemonstrada a desatenção da ré quanto às cautelas e precauções normais ao cumprimento do contrato de transporte.

II - Na lição de Clóvis, caso fortuito é "o acidente produzido por força física ininteligente, em condições que não podiam ser previstas pelas partes", enquanto a força maior é "o fato de terceiro, que criou, para a inexecução da obrigação, um obstáculo, que a boa vontade do devedor não pode vencer", com a observação de que o traço que os caracteriza não é a imprevisibilidade, mas a inevitabilidade. **RESP 264589/RJ; RECURSO ESPECIAL (2000/0062816-6) DJ 18/12/2000 Relator(a) Min. SÁLVIO DE FIGUEIREDO TEIXEIRA Data da Decisão 14/11/2000 Órgão Julgador QUARTA TURMA – STJ).**

**RESPONSABILIDADE CIVIL. TEORIA DO RISCO (PRESUNÇÃO DE CULPA). ATIVIDADE PERIGOSA (TRANSPORTADOR DE VALORES). ACIDENTE DE TRÂNSITO (ATROPELAMENTO DE TERCEIRO). INEXISTÊNCIA DE CULPA DA VÍTIMA** (INDENIZAÇÃO). 1. É responsável aquele que causa dano a terceiro no exercício de atividade perigosa, sem culpa da vítima. 2. Ultimamente vem conquistando espaço o princípio que se assenta na teoria do risco, ou do exercício de atividade perigosa, daí há de se entender que aquele que desenvolve tal atividade responderá pelo dano causado. 3. A atividade de transporte de valores cria um risco para terceiros. "Neste quadro", conforme o acórdão estadual, "não parece razoável mandar a família do pedestre atropelado reclamar, dos autores não identificados do latrocínio, a indenização devida, quando a vítima foi morta pelo veículo da ré, que explora atividade sabidamente perigosa, com o fim de lucro". Inexistência de caso fortuito ou força maior. 4. Recurso especial, quanto à questão principal, fundado no art. 1.058 e seu parágrafo único do Cód. **Civil,** de que a Turma não conheceu, por maioria de votos. **(RESP 185659/SP; RECURSO ESPECIAL (1998/0060138-4) DJ 18/09/2000 Relator(a) Min. CARLOS ALBERTO MENEZES DIREITO Rel. p/ Acórdão Min. NILSON NAVES Data da Decisão 26/06/2000 Órgão Julgador TERCEIRA TURMA –STJ) CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL.** TRANSPORTE COLETIVO. "A **responsabilidade** contratual do **transportador,** pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva" (STF - Súmula nº 187). Recurso especial conhecido e provido. **RESP 122708/SP; RECURSO ESPECIAL(1997/0016705-4) DJ 04/09/2000 Relator(a) Min. ARI PARGENDLER Data da Decisão 06/06/2000 Órgão Julgador TERCEIRA TURMA – STJ) CIVIL E PROCESSUAL. AÇÃO INDENIZATÓRIA. ACIDENTE EM COLETIVO PROVOCADO POR COMBUSTÃO DE MATERIAL EXPLOSIVO (FOGOS DE ARTIFÍCIO) PORTADOS POR PASSAGEIRA. LESÕES CAUSADAS EM OUTROS PASSAGEIROS. RESPONSABILIDADE DA EMPRESA PERMISSIONÁRIA DO TRANSPORTE PÚBLICO. NEGLIGÊNCIA DO PREPOSTO. ATO ILÍCITO.**

**CONFIGURAÇÃO. RISCO DA ATIVIDADE ECONÔMICA. CASO FORTUITO NÃO CARACTERIZADO.** CC, ART. 1.521. CDC, ART. 22. I. As empresas permissionárias de transporte público são obrigadas a conduzir, com segurança, os passageiros aos locais de destino da linha que explora, o que resulta na sua **responsabilidade** pela ocorrência de incêndio ocorrido no interior do coletivo derivado da combustão de material explosivo carregado por passageira que adentrou o ônibus conduzindo pacote de volume expressivo, cujo ingresso se deu, excepcionalmente, pela porta da frente, mediante prévia autorização do motorista. II. Fato previsível e inerente à atividade empresarial, que deve ser avaliado caso a caso, não se limitando a **responsabilidade** do **transportador** exclusivamente àqueles eventos comumente verificados, mas a todos aqueles que se possa esperar como possíveis ou previsíveis de acontecer, dentro do amplo leque de variáveis inerentes ao meio, interno ou externo, em que trafega o coletivo, resultando no afastamento da hipótese de caso fortuito. III. Recurso especial conhecido e parcialmente provido, para restabelecer a condenação imposta pelo Tribunal a quo no grau de apelação, reformando-se a decisão tomada pela Corte nos embargos infringentes. Preclusão da pretensão das autoras de revigoramento da sentença, eis que não interpuseram, na época própria, recurso especial especificamente impugnando a redução das verbas condenatórias. **(RESP 168985/RJ; RECURSO ESPECIAL (1998/0022163-8) DJ 21/08/2000 Relator(a) Min. ALDIR PASSARINHO JUNIOR Data da Decisão 23/05/2000 Órgão Julgador QUARTA TURMA – STJ)**

**RESPONSABILIDADE CIVIL** DO **TRANSPORTADOR.** TRANSPORTE APARENTEMENTE GRATUITO. INCIDÊNCIA DAS REGRAS DO CONTRATO DE TRANSPORTES. PRESUNÇÃO DE **RESPONSABILIDADE** DO **TRANSPORTADOR.**

Indenização por danos materiais e morais corretamente fixada. Quando o **transportador** tem algum interesse patrimonial no transporte, ainda que indireto, como ocorre no caso do transporte oferecido pelo patrão aos empregados para levá-los ao trabalho, não há que se falar em transporte benévolo por isso que a gratuidade e meramente aparente. Nesse caso a **responsabilidade** do **transportador** e aquela decorrente das regras do contrato de transporte. Desprovimento do recurso. (TMA) **(TJRJ. APELAÇÃO CÍVEL Nº 2000.001.20191, Reg. Em 29/05/2001 CAPITAL, SEGUNDA CÂMARA CÍVEL. Unânime. Rel. DES. SERGIO CAVALIERI FILHO Julgado em 20/03/2001).**

**RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTADOR.** LIMITAÇÃO DE INDENIZAÇÃO. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA.

Editada lei específica, em atenção à Constituição (Art. 5º, XXXII), destinada a tutelar os direitos do consumidor, e mostrando-se irrecusável o reconhecimento da existência de relação de consumo, suas disposições devem prevalecer. Havendo antinomia, o previsto em tratado perde eficácia, prevalecendo à lei interna posterior que se revela com ele incompatível. Recurso conhecido e não provido. **(RESP 169000/RJ; RECURSO ESPECIAL (1998/0022178-6)DJ 14/08/2000 Relator(a) Min. PAULO COSTA LEITE Data da Decisão 04/04/2000 Órgão Julgador TERCEIRA TURMA – STJ).**

**RESPONSABILIDADE CIVIL.** ESTRADA DE FERRO. O arremesso de pedra, de fora do trem, produtor de lesão corporal em passageiro, é ato de terceiro que não implica a **responsabilidade civil** do **transportador.**

Precedentes do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça. **(RESP 108757/SP ; RECURSO ESPECIAL (1996/0060104-6) DJ 15/05/2000 Relator(a) Min. FONTES DE ALENCAR Data da Decisão 21/03/2000 Órgão Julgador QUARTA TURMA – STJ)**

**RESPONSABILIDADE CIVIL.** TRANSPORTE DE PASSAGEIRO. ATO DE TERCEIRO. CONTEÚDO DA SENTENÇA CONDENATÓRIA. - A

transportadora responde pela indenização do dano sofrido pelo passageiro que desce do ônibus avariado para auxiliar o motorista e é atropelado por outro veículo. Controvérsia a respeito da extensão da **responsabilidade** do **transportador** que não se estabelece no caso dos autos. - O acórdão que julga procedente a ação deve definir os danos indenizáveis e o critério de correção. - Recurso conhecido em parte e provido. **(RESP 246294/RJ; RECURSO ESPECIAL(2000/0007033-5) DJ 12/06/2000 Relator(a) Min. RUY ROSADO DE AGUIAR Data da Decisão 25/04/2000 Órgão Julgador QUARTA TURMA – STJ) RESPONSABILIDADE CIVIL.** TRANSPORTE. CONTRATO COM A EMPREGADORA DA VÍTIMA. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS. O **transportador** que celebra contrato com empresa para o transporte de seus empregados, não fornece ao passageiro um transporte gratuito e tem a obrigação de levar a viagem a bom termo, obrigação que assume com a pessoa que transporta, pouco importando quem forneceu o numerário para o pagamento da passagem. Deferida a indenização a título de **responsabilidade** contratual, os precedentes desta Turma deferem honorários calculados sobre as prestações vencidas e uma anualidade das vincendas.

Recurso conhecido em parte e nessa parte provido. **(RESP 238676/RJ; RECURSO ESPECIAL (1999/0104041-8) DJ 10/04/2000, RSTJ VOL.:00136, PG:00386 Relator(a) Min. RUY ROSADO DE AGUIAR Data da Decisão 08/02/2000 Órgão Julgador QUARTA TURMA – STJ)**

**RESPONSABILIDADE CIVIL – ASSALTO EM COLETIVO, CAUSANDO A MORTE DE UM PASSAGEIRO.**

Caso fortuito. O assalto em coletivo em que um dos meliantes desfere tiros atingindo e ferindo passageiro no interior do coletivo, exime o transportador da responsabilidade pelo dano. A responsabilidade do transportador restringe-se a segurança do transporte, não abrangendo fato de terceiro, estranho ao contrato, imprevisível e inevitável, equiparado a caso fortuito. Jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça. Apelo provido. Sentença reformada. **(APELAÇÃO CÍVEL Nº 70000953190, QUINTA CÂMARA CÍVEL, TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RS, RELATOR: DES. MARCO AURÉLIO DOS SANTOS CAMINHA, JULGADO EM 23/11/2000)**

**RESPONSABILIDADE CIVIL. ROUBO PRATICADO NO INTERIOR DE ÔNIBUS. CASO FORTUITO. EXCLUSÃO DO DEVER DE INDENIZAR.**

1. O roubo praticado no interior de ônibus pode ser definido como caso fortuito, porque é fato imprevisível que se encontra desligado da vontade do sujeito passivo. 2. Por ser caso fortuito, ocorrendo sem qualquer culpa do agente transportador, é considerado causa de exclusão da responsabilidade civil deste pelos danos materiais ou morais eventualmente ocasionados nos passageiros. 3. Está consagrado em nosso direito o princípio da exoneração do devedor pela impossibilidade de cumprir a obrigação sem culpa sua. Assim sendo, o sujeito passivo do assalto, ocorrido no interior de ônibus de transporte público, não poderá exigir indenização da empresa transportadora pelos prejuízos decorrentes do caso fortuito, consoante o disposto no art. 1.058 do código civil, além do que não há causalidade entre o roubo e o contrato de transporte, sendo da responsabilidade do estado o oferecimento de segurança pública. **(APELAÇÃO CÍVEL ACJ85999 DF Reg. em 24/08/1999 Órgão Julgador: Primeira Turma do T.J.D.F. Relator: ROBERVAL CASEMIRO BELINATI Publicação no DJU: 08/10/1999 Pág. 149)**

**RESPONSABILIDADE CIVIL - ARREMESSO DE PEDRA PARA O INTERIOR DE UM COLETIVO, CAUSANDO LESÕES EM UM PASSAGEIRO.**

O arremesso de pedra efetuado por pessoa que se encontrava as margens de rodovia, atingindo e ferindo passageiro no interior do coletivo, exime o transportador de responsabilidade pelo dano. A responsabilidade do transportador restringe-se a segurança do transporte, não abrangendo fato de terceiro, estranho ao contrato, imprevisível e inevitável, equiparado a

caso fortuito. Na hipótese, desaparece qualquer relação da causalidade entre o comportamento do indigitado responsável pelo arremesso da pedra e os danos sofridos pelo passageiro, não havendo que se falar em indenização devida pelo transportador. Jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça. Apelo improvido. **(APC Nº 598581833, QUINTA CÂMARA CÍVEL, TJRS, RELATOR: DES. MARCO AURÉLIO DOS SANTOS CAMINHA, JULGADO EM 14/10/1999)**

**REPARAÇÃO DE DANOS. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS. ACIDENTE DE TRANSITO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA.**

Passageira que desembarcava de ônibus, movimentado antes de ela pisar o solo, o que fez com que viesse a cair, passando o veículo sobre suas pernas. Incontroversa a existência do fato e o contrato de transporte, a hipótese e de responsabilidade civil contratual, sendo objetiva a responsabilidade do transportador, ao qual se aplica, por analogia, o decreto 2681/12, que regula o transporte ferroviário. Quantum indenizatório para danos morais e materiais fixados em valores condizentes com a condição social e econômica da autora, total e permanentemente incapacitada para o trabalho. Sentença confirmada. **(APC Nº 198087033, DÉCIMA OITAVA CÂMARA CÍVEL, TJRS, RELATOR: DES. CLÁUDIO AUGUSTO ROSA LOPES NUNES, JULGADO EM 07/10/1999).**

**ACIDENTE DE TRÂNSITO. DANOS MORAIS E MATERIAIS. PERDA DE DOIS DEDOS. DEBILIDADE PERMANENTE DO MEMBRO E FUNÇÃO.**

Permissionária do serviço público. Transporte gratuito de passageiros. Responsabilidade objetiva. Art. 1521, inciso III do CC, 17 e 21 da lei 2.681/1912 e parágrafo 6º, art. 37 da Constituição Federal, Decreto 2.681/1912. Caso Fortuito e Força Maior não configurada - culpa da ré - pensionamento. Vítima. Rendimentos não provados. Obrigação de fazer o passageiro chegar incólume ao destino - verbas honorárias. Ônibus que transporta crianças, gratuitamente, e vem a capotar contra o meio fio, causando a mutilação de dois dedos da mão esquerda de passageira adolescente. Para a vítima o seu prejuízo se resolve através da responsabilidade objetiva e presumida do transportador, permissionário do serviço público, não elidida pela gratuidade do serviço oferecido e agravada pela concorrência de culpa do motorista preposto da empresa. Defere-se indenização por dano material pela deformidade permanente correspondente a perda dos dedos da vítima e a redução de sua capacidade laborativa com o pensionamento fixado no percentual de 50% (cinqüenta por cento) sobre um salário mínimo e meio, vez que a autora à época do sinistro não auferia renda própria e pela dor sofrida dá-se o dano moral em valor estipulado em R$ 10.000,00 (dez mil reais). Obriga-se à ré à constituição do capital garantido e fixa-se a honorária em 10% (dez por cento) do total necessário para a composição do dano. **(APELAÇÃO CÍVEL APC5009798 DF Reg. Em 19/04/1999, 2ª Turma Cível Relator: NANCY ANDRIGHI Publicação no DJU: 16/06/1999 Pág. : 39)**

**RESPONSABILIDADE CIVIL. CONTRATO DE TRANSPORTE. ACIDENTE DE TRANSITO.**

Aquele que contrata a condução de passageiros, mediante paga, tem o dever de conduzi-los, indenes, ao destino. Responsabilidade objetiva. Decreto n. 2681/1912. A indenização deve abranger os danos materiais provados, os lucros cessantes e o dano moral, tudo na medida dos prejuízos da parte. Laudo pericial, base segura para o arbitramento da pensão vitalícia. Apelos improvidos. **(APC Nº 599116597, DÉCIMA SEGUNDA CÂMARA CÍVEL, TJRS, RELATOR: DES. ANA MARIA NEDEL SCALZILLI, JULGADO EM 17/08/2000).**

**RESPONSABILIDADE CIVIL. CONTRATO DE TRANSPORTE. ACIDENTE DE TRANSITO.**

Aquele que contrata a condução de passageiros, mediante paga, tem o dever de conduzi-los, indenes, ao destino. Responsabilidade objetiva.

Decreto n. 2681/1912. A indenização deve abranger os danos materiais provados, os lucros cessantes e o dano moral, tudo na medida dos prejuízos da parte. Laudo pericial, base segura para o arbitramento da pensão vitalícia. Apelos improvidos. **(APC Nº 599116597, DÉCIMA SEGUNDA CÂMARA CÍVEL, TJRS, RELATOR: DES. ANA MARIA NEDEL SCALZILLI, JULGADO EM 17/08/2000).**