

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE DIREITO
DEPARTAMENTO DE DIREITO PRIVADO E PROCESSO CIVIL

Catherine de Lima Abreu

**IMPLICAÇÕES DA FLEXIBILIZAÇÃO DO NEXO DE CAUSALIDADE NA
RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR DE PESSOAS: AS
HIPÓTESES DE ASSALTO A COLETIVO E DE IMPORTUNAÇÃO SEXUAL
PRATICADA POR PASSAGEIRO**

PORTO ALEGRE
2019

**IMPLICAÇÕES DA FLEXIBILIZAÇÃO DO NEXO DE CAUSALIDADE NA
RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR DE PESSOAS: AS HIPÓTESES
DE ASSALTO A COLETIVO E DE IMPORTUNAÇÃO SEXUAL PRATICADA POR
PASSAGEIRO**

Monografia apresentada como requisito parcial
para obtenção do título de Bacharel em Direito,
junto à Faculdade de Direito da Universidade
Federal do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Tula Wesendonck

**IMPLICAÇÕES DA FLEXIBILIZAÇÃO DO NEXO DE CAUSALIDADE NA
RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR DE PESSOAS: AS HIPÓTESES
DE ASSALTO A COLETIVO E DE IMPORTUNAÇÃO SEXUAL PRATICADA POR
PASSAGEIRO**

Monografia apresentada como requisito parcial
para obtenção do título de Bacharel em Direito,
junto à Faculdade de Direito da Universidade
Federal do Rio Grande do Sul.

Aprovada em / /

BANCA EXAMINADORA

Professora Doutora Tula Wesendonck
(Orientadora)

Professor Doutor Gabriel Magadan

Professora Mestre Thyessa Junqueira

PORTO ALEGRE
2019

AGRADECIMENTOS

Finalizar este Trabalho de Conclusão de Curso, como o próprio nome sugere, significa encerrar uma importante etapa, a qual somente se deu de forma tão rica e aprazível em virtude do auxílio e do apoio que me foi oferecido por diversas pessoas. Assim, faço uso deste espaço para agradecê-las.

Por primeiro, agradeço à minha família, especialmente aos meus pais – Viviane e Antonio Carlos – pelo suporte incondicional durante toda a trajetória e, principalmente, por acreditarem em mim (muito) mais do que eu mesma. Obrigada por sempre apostarem todas as suas fichas em meus planos e objetivos.

Agradeço à minha orientadora, Professora Tula Wesendonck, meu exemplo acadêmico. És a responsável por despertar em mim o interesse por Responsabilidade Civil e pelos momentos intelectualmente mais frutíferos que vivenciei na Faculdade de Direito. Obrigada por sempre abraçar minhas ideias e aprimorá-las com virtuosismo.

Agradeço, também, às minhas amigas da vida inteira: Bibiana Roenick, Laura Skonieski, Nicolle Goi, Victória Anicet e Vitória Bolten. Vocês têm toda a minha admiração e lealdade. Obrigada pela certeza de que sempre terei com quem contar na vida. Obrigada pela compreensão acerca das minhas ausências nesta etapa final da graduação. Com vocês, aprendi o significado de amizade.

Sou extremamente grata aos meus colegas que viraram grandes amigos: Ana Paula Brandelli, Caroline Schmidt, Fabiane Schaly, Giovana Marzola, Luciana Romanenco, Luíza Bitencourt, Pedro Morais e Sofia Sangiovanni. Vocês foram os responsáveis por tornarem esses cinco anos extraordinários. Obrigada por rechearem a minha graduação de memórias maravilhosas. Seguiremos juntos.

Obrigada ao Desembargador Alexandre Mussoi Moreira e a todos os integrantes de seu gabinete: Andrea Henkel, Diego Bueno, Letícia Álvares e Roberta Germano. Vocês me proporcionaram um crescimento pessoal e profissional imensurável. Foram dois ótimos anos.

À Defensoria Pública do Estado do Rio Grande do Sul, agradeço por ter aprendido que, quando encontramos nosso propósito, a caminhada profissional se torna muito mais significativa. Obrigada à Defensora Pública Daniela Hidalgo por ter me ensinado muito mais do que Direito Tributário, é muito enriquecedor trabalhar ao teu lado. Agradeço, também, ao Defensor Público Nilton Arnecke Maria por ter permitido, quando necessário, que eu me dedicasse à escrita deste trabalho. Por fim, agradeço às amigas que tornaram minhas tardes (e tantos outros momentos) na DPE ainda melhores: Bruna Dambrós, Carolina Fernandes, Fernanda Abreu e Juliana Delgado.

“Se podes olhar, vê. Se podes ver, repara.”

José Saramago

RESUMO

Hodiernamente, em razão do surgimento de novos danos, próprios da contemporaneidade, a Responsabilidade Civil vem enfrentando uma nova mudança de paradigma, a qual culmina na possibilidade de flexibilização do nexo de causalidade, com o fito de se garantir, à vítima, a efetiva reparação do dano. Tal mudança de paradigma acaba por permitir a alteração da forma de responsabilização de diversos agentes, incluindo, nesse cenário, a responsabilidade civil do transportador. Nesse compasso, este trabalho tem por fim perquirir em que medida a flexibilização do nexo causal afeta a responsabilidade civil do transportador de pessoas, tendo por objeto as hipóteses de assalto a coletivo e de importunação sexual praticada por passageiro. Verificou-se que, em que pese exista arcabouço doutrinário e legal para que tais modificações sejam perfectibilizadas, a adequação da responsabilidade civil do transportador aos novos ditames da Responsabilidade Civil ainda se mostra incipiente no bojo dos tribunais brasileiros.

Palavras-chave: Responsabilidade Civil; Nexo de causalidade; Transportador de pessoas; Assaltos; Importunação sexual.

ABSTRACT

Due to the appearance of new kinds of damage, which are characteristic of contemporary times, the civil liability, nowadays, is experiencing an unprecedented paradigm shift. This paradigm shift allows the causal nexus to be less stiff, in order to focus on the effective repair of the victim that has suffered the harmful event. Thereafter, this new view upon the causal nexus transforms the way civil liability is applied on several areas, including, in that, the one related to the public transport activity. In this context, this work aims to inquire how the new view upon the causal nexus affects the civil liability of the public transport activity, using, as target, the cases of robbery and sexual harassment, when committed inside the public transportation system. It was found that the fitting of the transporter civil liability into the new commandments of the civil liability is rather incipient in Brazilian courts, although there is a legal basis, as well as doctrinal support, that allows it to be done.

Keywords: Civil liability; causal nexus; public transportation; robbery; sexual harassment.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	7
2 CARACTERÍSTICAS GERAIS DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PESSOAS	12
2.1 O CONTRATO DE ADESÃO, A FUNÇÃO SOCIAL E A CLÁUSULA DE INCOLUMIDADE.....	12
2.2 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE.....	19
2.3 A (IN)EFICÁCIA DA CLÁUSULA DE NÃO-INDENIZAR	27
3 A FLEXIBILIZAÇÃO DO NEXO DE CAUSALIDADE APLICADA À PROBLEMÁTICA DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR.....	30
3.1 A TEORIA DOS RISCOS DA ATIVIDADE E A TEORIA DO RISCO-PROVEITO	30
3.2 O ESTREITAMENTO DAS HIPÓTESES DE ROMPIMENTO DO NEXO CAUSAL EM DECORRÊNCIA DE CASO FORTUITO	33
3.3 PRIMAZIA DA REPARAÇÃO DA VÍTIMA EM DETRIMENTO DA PUNIÇÃO DO OFENSOR, SOLIDARIEDADE SOCIAL, SOCIABILIDADE E JUSTIÇA DISTRIBUTIVA.....	39
4 HIPÓTESES DE RESPONSABILIZAÇÃO DO TRANSPORTADOR MEDIANTE A FLEXIBILIZAÇÃO DO NEXO CAUSAL.....	43
4.1 ASSALTOS A COLETIVOS	43
4.1 IMPORTUNAÇÃO SEXUAL PRATICADA POR PASSAGEIRO	52
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	59
REFERÊNCIAS.....	62

1 INTRODUÇÃO

A Responsabilidade Civil, como é próprio das disciplinas jurídicas, modifica-se à medida em que a sociedade se transforma. Trata-se, em verdade, da área jurídica que mais sofreu alterações no decorrer do século XX¹. Tal afirmação se manifesta, principalmente, a partir da eclosão da modalidade objetiva de responsabilização, a qual culminou na quebra do paradigma de ser necessária a prova da culpa do agente para fins de reparação, com a adoção da teoria do risco².

A referida mudança de paradigma operou-se, entre outros fatores, fundada na noção de que o foco da Responsabilidade Civil deve ser a vítima do evento danoso, em detrimento do entendimento de que o agente causador do dano deveria ser o cerne a ser tratado pela matéria. Isso se deu, justamente, em decorrência da multiplicação de acidentes ocorridos no bojo da Revolução Industrial, de forma que a insuficiência da teoria da culpa como fundamento único da Responsabilidade Civil restou evidenciada, sendo a objetivização do instituto admitida como exigência social e medida de justiça para alguns casos³.

Assim, os sistemas jurídicos, paulatinamente, passaram a incorporar em seus ordenamentos hipóteses de incidência da responsabilidade civil objetiva, consagrando a doutrina pioneira dos franceses Raymond Saleilles e Louis Josserand, os quais já propunham uma interpretação não literal do Código Napoleônico, para fins de desprendimento da noção de ser necessária a prova da culpa, ainda que o artigo 1.832 do referido diploma legal, responsável por normatizar a questão, prevesse que *“Tout fait quelconque de l’homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer”*⁴.

No caso brasileiro, a objetivização da Responsabilidade Civil foi adotada

¹ Cf. CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 11 ed. São Paulo: Atlas, 2014, p. 2. No mesmo aspecto, refere Louis Josserand que: “Nessa matéria, a verdade de ontem não é mais a de hoje, que deverá, por sua vez, ceder o lugar à de amanhã” (JOSSERAND, Louis. *Evolução da Responsabilidade Civil*. **Revista Forense**. Rio de Janeiro, v. 86, n. 454, p. 52-63, jun. 1941.).

² De acordo com tal teoria, aquele que criou o risco à custa de outrem deve suportar as suas consequências, respondendo perante a outra parte (Cf. JOSSERAND, Louis. *Evolução da responsabilidade civil*. **Revista Forense**, Rio de Janeiro, v. 86, n. 454, p. 52-63, jun. 1941, p. 58.).

³ Cf. TARTUCE, Flávio. **Manual de responsabilidade civil: volume único**. São Paulo: Método, 2018, p. 5.

⁴ Cf. SALEILLES, Raymond, *Les accidents de travail et la responsabilité civile – Essai d’une théorie objective de la responsabilité delictuelle* et JOSSERAND, Louis. *Cours de droit civil positif français*. Paris: Recueil Sirey, 1932. Apud. PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo (atualizador). **Responsabilidade Civil**. 11 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2016, p. 24-26.

gradativamente em diplomas esparsos⁵, sedimentando-se somente com o advento da Constituição Federal de 1988⁶, do Código de Defesa do Consumidor e do Código Civil de 2002, os quais consagraram um sistema de responsabilidade que, ainda que predominantemente objetivista, pode ser caracterizado como dualista, o que se depreende, emblematicamente, a partir da leitura do parágrafo único do artigo 927 (cláusula geral da responsabilidade objetiva) e do *caput* do artigo 186 (o qual disciplina a responsabilidade subjetiva, nos moldes do que já previa o artigo 159 diploma civilista anterior) do CC/02⁷.

Nesse diapasão, no atual sistema pátrio, tem-se que, uma vez constatada ser hipótese de incidência da responsabilidade civil em sua modalidade objetiva e, tendo sido provado o dano, o dever de indenizar somente será afastado nas hipóteses em que verificado o rompimento do nexo de causalidade, a saber: caso fortuito ou de força maior, fato exclusivo da vítima ou fato de terceiro⁸. Assim, verifica-se que uma responsabilização sem a necessidade de demonstração de culpa, que anteriormente era tida como praticamente impossível de se ver configurada, encontra expressa previsão legal, sendo as hipóteses de seu afastamento limitadas aos casos em que afastada a causalidade jurídica.

Ocorre, no entanto, que, em que pesem os grandes avanços doutrinários e legislativos no âmbito da Responsabilidade Civil, a evolução da sociedade e o surgimento de novos danos exprimiram que somente a objetivização do instituto se demonstrou como não sendo suficiente para que a reparação das vítimas seja alcançada quando da ocorrência de algumas espécies de eventos danosos, muitas vezes massificados. Nessa toada, começou a ser admitida, na doutrina e na jurisprudência, a flexibilização do nexo de causalidade, com o fito de ver a tutela do direito indenizatório efetivamente garantida.

Destarte, tem-se visto, em julgados e em construções doutrinárias, a adoção de diversas teorias que têm por escopo possibilitar a flexibilização do nexo de causalidade, de forma a se admitir a imputação da responsabilidade, garantindo-se, ao cabo, a reparação das vítimas. Observa-se, portanto, que as excludentes do dever de indenizar em virtude do rompimento do nexo de causalidade, acima referidas, vem sendo relativizadas, de modo a serem absorvidas pela cadeia causal deflagrada pelo responsável pelo dano⁹.

⁵ Neste ponto, cumpre trazer à baila a denominada “Lei das Estradas de Ferro” (Decreto n. 2.681/1912), a qual já previu a responsabilidade objetiva do transportador, servindo, portanto, de importante fonte histórico-normativa para o contrato objeto do deste estudo.

⁶ No bojo da CF/88, destaca-se a previsão da responsabilidade objetiva de todos os prestadores de serviços públicos, consoante previsão do Art. 37, §6º, tal qual a conferida ao Estado.

⁷ Cf. CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 11 ed. São Paulo: Atlas, 2014, p. 5-6.

⁸ Cf. TARTUCE, Flávio. **Manual de direito civil: volume único**. 5 ed. São Paulo: Método, 2016, p. 436.

⁹ Cf. SCHREIBER, Anderson. **Novos paradigmas da responsabilidade civil: da erosão dos filtros de reparação à diluição dos danos**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2011, p. 68

O enrijecimento das tradicionais excludentes do nexo de causalidade vem se manifestando em duas frentes, a saber: 1) adoção de teorias de origem doutrinária¹⁰, muitas vezes estrangeiras, que possibilitam uma conceituação mais branda da causalidade jurídica, em detrimento da teoria do dano direto e imediato, sendo que esta comumente é admitida como a eleita pelo sistema pátrio¹¹ em virtude da exegese do Art. 403 do CC/02¹² e 2) admissão da divisão da excludente referente a caso fortuito em fortuito externo e fortuito interno¹³, sendo que, nessa última, o dever de indenizar permaneceria em virtude de o dano, em que pese imprevisível e inevitável, possuir relação com as atividades praticadas pelo prestador do serviço/fornecedor do produto, motivo pelo qual a divisão do conceito vem sendo utilizada no âmbito das relações de consumo¹⁴. Ademais, a imputação da responsabilidade civil, mediante a flexibilização do nexo de causalidade, vem sendo admitida com fulcro na noção de socialização dos riscos, a qual, por sua vez, é adotada como forma de concretização do princípio da solidariedade social, elencado pela CF/88 como um dos objetivos da República Brasileira¹⁵.

Diante de tal espectro, tem-se que o tratamento conferido à Responsabilidade Civil como um todo vem sofrendo alterações, sendo possível afirmar que, hodiernamente, a matéria enfrenta uma nova mudança de paradigma, centrada na primazia da reparação da vítima. Nesse compasso, Anderson Schreiber entende que os novos filtros que eclodem na Responsabilidade Civil não se constituem em uma subversão da dogmática tradicional incidente sobre a matéria, mas sim em uma finalidade – ideologicamente legítima – de se assegurar ao ofendido a reparação, de forma que o enfoque se desloca em direção ao dano,

¹⁰ Cita-se, exemplificativamente, a Teoria da Equivalência das Condições (*Conditio Sine Qua Non*) e a Teoria do Escopo da Norma (A questão é abordada em MAGADAN, Gabriel de Freitas Melro. **Responsabilidade civil extracontratual: causalidade jurídica** (Seleção das consequências do dano). São Paulo: Editora dos Editores, 2019, p. 38-62.).

¹¹ Em verdade, vê-se que há uma miríade jurisprudencial acerca de qual a teoria referente ao nexo de causalidade restou adotada pelo legislador brasileiro, mas o STF já proclamou, em julgado paradigmático (RExt n. 130.764/PR), que a teoria do dano direto e imediato é a eleita pelo ordenamento pátrio. A questão, no entanto, é controversa, mormente considerando os avanços ocorridos na seara da Responsabilidade Civil, sobre os quais se discorrerá nesta monografia.

¹² Art. 403, CC/02: Ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual.

¹³ A divisão do caso fortuito remonta à doutrina do civilista Agostinho Alvim, ainda em meados do século XX, sendo fundamental para a concepção atual do conceito *sub oculis* (ALVIM, Agostinho. **Da inexecução das obrigações e suas consequências**. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 1955, p. 336).

¹⁴ Cumpre registrar, no ponto, que a divisão do caso fortuito em interno e externo restou indubitavelmente acolhida nos tribunais pátrios, o que se exprime, emblematicamente, a partir da leitura da Súmula n. 479 do STJ, a qual dispõe: As instituições financeiras respondem objetivamente pelos danos gerados por fortuito interno relativo a fraudes e delitos praticados por terceiros no âmbito de operações bancárias.

¹⁵ Art. 3º, CF/88: Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

I - construir uma sociedade livre, justa e solidária;

[...]

distanciando-se da culpa e do nexa causal¹⁶.

Destarte, verifica-se que tal modificação de paradigma tem potencial de atingir de maneira substancial as formas de responsabilidade civil incidentes sobre os mais diversos temas, inclusive no que tange àquelas referentes a tipos contratuais clássicos, a exemplo do contrato de transporte, que corresponde à espécie contratual cuja utilização cotidiana é de tamanha amplitude que a sua contabilização exata se torna impossível. Dessa feita, tem-se que as intercessões derivadas de tal contrato no sistema jurídico são objeto de estudo frequente da doutrina e, via de consequência, modificam-se em paralelo às mudanças sociais, ainda que, comumente, não haja alteração legislativa correlata na mesma celeridade.

O tratamento conferido à responsabilidade civil do transportador serve de exemplo do acima descrito, uma vez que, ao longo das décadas, sofreu modificações substanciais, em que pese não tenha havido, com a mesma constância, mudanças correspondentes na legislação que disciplina a matéria. Nesse diapasão, a tendência de flexibilização do nexa de causalidade, a qual vem se apresentando com cada vez mais frequência nas diversas áreas em que há incidência da Responsabilidade Civil, vem impactando diretamente a questão atinente às possibilidades de responsabilização do transportador.

Assim, diante de tal cenário, este trabalho tem por escopo perquirir em que medida a flexibilização do nexa de causalidade modifica as possibilidades de responsabilização dos transportadores, uma vez que, em se estando diante do afrouxamento de um dos requisitos que autorizam a incidência da responsabilidade civil, é consequencial que haja alteração do entendimento a respeito da matéria no que tange à espécie contratual de tamanha magnitude. Nesta monografia, o objeto de estudo estará centrado, especificamente, nas hipóteses de assalto a coletivos e de importunação sexual praticada por passageiro, em virtude de corresponderem à significativa parcela das demandas que ingressam no Poder Judiciário brasileiro acerca da responsabilidade objetiva do transportador em face de danos típicos da contemporaneidade.

A metodologia a ser empregada corresponde a uma abordagem qualitativa da doutrina que aborda as questões pertinentes ao problema de pesquisa, juntamente com a análise, igualmente qualitativa, da jurisprudência afim, com o intuito de averiguar-se se esta se coaduna aos predicados daquela. Para tanto, partir-se-á de uma análise do contrato de transporte a fim de se apurar as características que o permeiam, com o propósito de se

¹⁶ SCHREIBER, Anderson. Novas tendências da responsabilidade civil brasileira. **Revista Trimestral de Direito Civil**, v. 22, 2005, p. 45-69.

verificar em que medida a flexibilização do nexu causal pode interferir no referido tipo contratual. Posteriormente, far-se-á um exame dos institutos jurídicos atrelados à tendência de afrouxamento da causalidade jurídica, examinando-se a viabilidade de relacioná-los à responsabilização do transportador. Ao cabo, passar-se-á a uma apuração das já citadas hipóteses empíricas em que a flexibilização do nexu de causalidade pode afetar a responsabilidade civil imputada ao transportador.

2 CARACTERÍSTICAS GERAIS DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PESSOAS

O capítulo a seguir tem por fim abordar o contrato que serve de objeto deste estudo. Destarte, no primeiro ponto, serão abordadas as principais características de tal tipo contratual, as quais influenciam diretamente na responsabilidade civil do transportador. Posteriormente, passar-se-á à análise da cláusula, comumente utilizada, de afastamento do dever de indenizar dos transportadores pelos danos sofridos. Por fim, far-se-á uma apreciação acerca de como a responsabilidade civil do transportador é tratada atualmente pela legislação brasileira.

2.1 O CONTRATO DE ADESÃO, A FUNÇÃO SOCIAL E A CLÁUSULA DE INCOLUMIDADE

Conforme asseverado anteriormente, o contrato de transporte corresponde à espécie contratual de notória importância social. Isso decorre, entre outros fatores, do fato de que o ato transportar possibilita às pessoas que exerçam seu direito fundamental de ir e vir¹⁷. Ademais, a relevância do referido tipo contratual resta ainda mais exacerbada com o advento da globalização, a qual torna necessária a facilitação do acesso à informação e dos transportes de pessoas e coisas, com maior velocidade e segurança, tendo como origem e destino praticamente todos os lugares do planeta¹⁸. O transporte coletivo urbano, inclusive, consubstancia-se como instrumento fundamental para o cumprimento das funções sociais e econômicas do Estado moderno¹⁹. Dessa feita, é possível afirmar que, cada vez mais, o ato de transportar se destaca na dinâmica social, razão pela qual se faz necessário que sua análise jurídica se dê acuradamente.

Cumprе esclarecer, *ab initio*, que, de acordo com o bem a ser objeto do transporte, há variação das consequências jurídicas aplicáveis, inclusive no que diz respeito às normas incidentes sobre a espécie contratual em questão. Vê-se, dessa forma, que, em se tratando de transporte de pessoas, haverá incidência, *verbi gratia*, do CDC, o que, via de regra, não ocorre quando se está diante de transporte de coisas²⁰. Outrossim, faz-se imperiosa a distinção entre o contrato de transporte propriamente dito e a obrigação contratual acessória de transportar. Ademais, há diferenciação normativa de acordo com a via em que

¹⁷ Cf. STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**. 9 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013, p. 380.

¹⁸ Cf. MIRAGEM, Bruno. **Contrato de transporte**. 1 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 17.

¹⁹ Cf. CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 11 ed. São Paulo: Atlas, 2014, p. 352.

²⁰ Cf. MIRAGEM, Bruno. **Contrato de transporte**. 1 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 20.

o transporte é prestado²¹. Assim, elucida-se, desde já, que o presente estudo tem por cerne a análise do contrato de transporte propriamente dito, prestado pela via rodoviária ou metroviária, cujo bem jurídico a ser transportado corresponde à vida humana.

Por definição legal²², o contrato de transporte caracteriza-se pela obrigação de transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas, mediante retribuição. Assim, vê-se que o legislador, ao contrário do ocorrido no diploma civilista de 1916²³, e, em observância ao disposto no Art. 178 da CF/88²⁴, optou por traçar a conceituação de tal negócio jurídico e, ademais, elencou regras gerais sobre ele incidentes²⁵, as quais devem ser aplicadas em derrogação aos princípios que contrariarem a legislação pretérita sobre o tema²⁶. Do conceito legal, depreende-se, outrossim, que o contrato em comento se consubstancia em uma obrigação de resultado, o que se verifica da leitura do Art. 741 do CC/02²⁷, uma vez que prevê, na hipótese de interrupção da viagem, mesmo por motivo imprevisível e alheio, a obrigação do transportador de concluí-la, às suas expensas, ainda que por outro meio. Acerca da obrigação de resultado do transportador, leciona Carlos Roberto Gonçalves, atento às possibilidades de rompimento do nexo causal, já referidas neste trabalho, *in verbis*:

Pode-se considerar, pois, que o transportador assume uma obrigação de resultado: transportar o passageiro são e salvo, e a mercadoria sem avarias, ao seu destino. A não obtenção desse resultado importa o inadimplemento das obrigações assumidas e a responsabilidade pelo dano ocasionado. Não se eximirá da responsabilidade provando apenas ausência de culpa. Incumbe-lhe o ônus de demonstrar que o evento danoso se verificou por força maior, culpa exclusiva da vítima ou ainda por fato exclusivo de terceiro.²⁸

No que diz respeito às classificações didático-doutrinárias, é possível afirmar que se trata de contrato bilateral, pois gera obrigações para ambos os contratantes (o transportador

²¹ O transporte marítimo, por exemplo, é regulado pelo Decreto n. 19.473/30, ao passo que o transporte ferroviário sujeita-se ao disposto na Lei das Estradas de Ferro (Cf. STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**. 9 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013, p. 387.) .

²² Conforme leitura do Art. 730 do CC/02, *in verbis*: Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

²³ No código civil anterior, não havia nenhuma previsão específica acerca do contrato de transporte, de forma que a questão era tratada a partir da análise de diplomas esparsos.

²⁴ Art. 178, CF/88: A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

²⁵ O arcabouço legal básico que dispõe acerca das regras gerais incidentes sobre o contrato de transporte pode ser aferido a partir da exegese dos artigos 730 a 733 (transporte em geral), 734 a 742 (transporte de pessoas) e 743 a 756 (transporte de coisas) do Código Civil.

²⁶ Cf. VENOSA, Sílvio de Salvo. **Contratos em espécie**. 14 ed. São Paulo: Atlas, v. 3, 2013, p. 367.

²⁷ Art. 741, CC/02: Interrompendo-se a viagem por qualquer motivo alheio à vontade do transportador, ainda que em consequência de evento imprevisível, fica ele obrigado a concluir o transporte contratado em outro veículo da mesma categoria, ou, com a anuência do passageiro, por modalidade diferente, à sua custa, correndo também por sua conta as despesas de estada e alimentação do usuário, durante a espera de novo transporte.

²⁸ GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro**. 7 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p.224.

tem a obrigação de realizar o deslocamento, ao passo que o passageiro tem por obrigação o pagamento da retribuição); consensual (aperfeiçoa-se mediante simples acordo de vontade); oneroso (via de regra, há busca por vantagens recíprocas, em que pese possa haver a modalidade gratuita de transporte); típico (há previsão expressa a seu respeito no CC/02, conforme acima contido); de duração (sua execução depende de um lapso temporal para ser perfectibilizada); comutativo (ambas as partes sabem, desde o início, suas respectivas obrigações) e não formal (não há exigência de forma específica para que seja validamente celebrado)²⁹. Carlos Roberto Gonçalves leciona, ainda, que o contrato de transporte é constituído por três elementos, quais sejam: o transportador, o passageiro e a transladação³⁰.

Em se tratando especificamente acerca do contrato de transporte terrestre de pessoas, tem-se que uma de suas características primordiais diz respeito a se tratar, via de regra, de um contrato firmado por adesão³¹, de forma que as cláusulas nele contidas são elaboradas previamente pelo fornecedor, conforme leitura do *caput* do Art. 54 do CDC³², cabendo salientar, contudo, que as expressões “contrato de adesão” e “contrato de consumo” não podem ser tidas como sinônimas. Cláudia Lima Marques, no mesmo compasso, esclarece que o contrato de adesão não corresponde a uma espécie nova e independente de contrato, mas sim em um contrato, que pode ser de várias espécies, em que se faz uso do método de contratação correspondente ao oferecimento do instrumento contratual já impresso, prévia e unilateralmente elaborado, ao outro contrante, o qual simplesmente adere à vontade já manifestada pelo fornecedor³³.

Assim, tem-se que o passageiro, ao comprar o bilhete ou ao exercer qualquer outro ato que implique celebração contratual implícita, aceita tacitamente as cláusulas e condições já estipuladas unilateralmente pelo transportador, seja em relação ao trajeto e escalas, seja em relação às condições do veículo e à forma de prestação do serviço, entre outros fatores. Dessa forma, quando da análise de tal espécie contratual, deve-se ter em mente que se trata de contrato em que há uma mitigação da autonomia de vontade de uma das partes, permitindo-se, via de consequência, a flexibilização de princípios clássicos inerentes ao

²⁹ Cf. VENOSA, Sílvio de Salvo. **Contratos em espécie**. 14 ed. São Paulo: Atlas, v. 3, 2013, p. 368-369.

³⁰ Cf. GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro**. 7 ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 479.

³¹ Cf. MIRAGEM, Bruno. **Contrato de transporte**. 1 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 82.

³² Art. 54, CDC: Contrato de adesão é aquele cujas cláusulas tenham sido aprovadas pela autoridade competente ou estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo.

³³ Cf. MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no código de defesa do consumidor: o novo regime das relações contratuais**. 9 ed (revista e atualizada). São Paulo: Revista dos Tribunais, 2019, p. 59.

estudo dos contratos, a exemplo do *pacta sunt servanda*³⁴. A possibilidade de afastamento de tal princípio é de suma importância, uma vez que derroga eventual argumentação no sentido de que houve participação do passageiro no que tange à estipulação da forma de prestação do serviço de transportar, especialmente se este se der de forma precária, mormente considerando que, em se tratando de transporte coletivo, licitado ou não, o consumidor tem à sua disposição, quando não somente uma, poucas opções de contratar.

Nesse diapasão, é necessário que se atente para o fato de que se está diante de contrato no qual uma das partes – transportador – elaborou prévia e unilateralmente as cláusulas que compõem o referido negócio jurídico, cabendo à outra parte – passageiro – tão somente as aceitar, devendo ser considerado, ademais, que, se assim não o fizer, poderá ver tolhido seu direito fundamental de ir e vir, principalmente em se tratando da parcela da população brasileira que reside em centros urbanos e necessita do transporte coletivo³⁵. Resta evidenciado, destarte, que não há falar em pleno equilíbrio entre os contratantes, fator que não pode ser desconsiderado quando da aferição de eventual dever indenizatório por parte do transportador.

No mesmo compasso, uma vez abordada a desigualdade entre os contratantes, faz-se inarredável referir, conforme já asseverado alhures, que o contrato de transporte de pessoas, via de regra, se caracteriza como uma relação de consumo, o que repercute na esfera da responsabilidade civil do transportador, consoante explicitado no item subsequente ao presente. Assim, faz-se imperioso que as normas incidentes sobre tal espécie de relação jurídica sejam observadas.

Mostra-se inarredável, outrossim, em se tratando do contrato de transporte, o estudo da cláusula de maior importância de tal tipo contratual, a qual é denominada “cláusula de incolumidade”. Referida cláusula decorre diretamente do fato de o contrato de transporte, conforme já asseverado, tratar-se de uma obrigação de resultado, o que se depreende a partir da própria definição legal trazida pelo CC/02. Assim, o transportador tem a obrigação de garantir que, ao fim da viagem, o passageiro esteja incólume, sob pena de incorrer em inadimplemento contratual e, via de consequência, ser responsável pelos danos advindos de tal inadimplemento. Em relação a essa cláusula, explica Sérgio Cavalieri Filho que a obrigação do transportador não é apenas de resultado, mas também de segurança, de

³⁴ Cf. MIRAGEM, Bruno. **Contrato de transporte**. 1 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 21.

³⁵ Um estudo divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) aponta que 65% da população das capitais usam transporte público para se deslocar. (ESTUDO do Ipea mostra que 65% da população usam transporta público nas capitais. **Agência Brasil**, 2011. Disponível em: <http://memoria.etc.com.br/agenciabrasil/noticia/2011-05-04/estudo-do-ipea-mostra-que-65-da-populacao-usam-transporte-publico-nas-capitais>. Acesso em: 24 out. 2019)

forma que este não se obriga unicamente a tomar as providências necessárias para o bom sucesso do transporte, mas, além disso, obriga-se a garantir o bom êxito do contrato³⁶.

A cláusula de incolumidade, além do entendimento doutrinário de ser ínsita ao contrato de transporte em decorrência da própria conceituação legal, é amplamente reconhecida no bojo do STJ. Exemplificativamente, colaciona-se o referido pelo Ministro Raul Araújo quando do julgamento do AgRg no AREsp n. 597.866/SP, no qual foi mantida a condenação da Companhia do Metropolitano de São Paulo a indenizar por danos materiais e morais passageira que, em virtude de ter sido empurrada por outros usuários do coletivo, sofreu lesões corporais, *in verbis*:

Na análise do acórdão ora recorrido, observa-se que o Tribunal *a quo* decidiu conforme o entendimento desta Corte Superior de que a responsabilidade do transportador em relação aos passageiros é contratual e objetiva, nos termos dos arts. 734, caput, 735 e 738, parágrafo único, do Código Civil de 2002, somente podendo ser elidida por fortuito externo, força maior, fato exclusivo da vítima ou por fato doloso e exclusivo de terceiro - quando este não guardar conexão com a atividade de transporte. Desse modo, o simples inadimplemento contratual, por meio do descumprimento da cláusula de incolumidade, é fato gerador da responsabilidade, sendo dispensada qualquer prova de culpa por parte do transportador ou de seu preposto³⁷.

Cumpra asseverar, ademais, que a incolumidade do passageiro transcende a seara física, de forma que o transportador também deve garantir a incolumidade psicológica dos transportados. Em relação à necessidade de observância da incolumidade psicológica dos passageiros, cumpre trazer à baila o decidido pelo Superior Tribunal de Justiça quando do julgamento do REsp n. 1.231.240/MG³⁸, no qual a Terceira Turma condenou a empresa de

³⁶ Cf. CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 11 ed. São Paulo: Atlas, 2014, p. 357.

³⁷ AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. ACIDENTE POR USUÁRIO DO METRÔ. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DA PRESTADORA DE SERVIÇO. CLÁUSULA DE INCOLUMIDADE NÃO CUMPRIDA. INEXISTÊNCIA DE ELEMENTOS QUE CARACTERIZEM EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE - FORTUITO EXTERNO. REVERSÃO DO JULGADO. IMPOSSIBILIDADE. INCIDÊNCIA DA SÚMULA 7/STJ. DANO MORAL. VALOR ARBITRADO. RAZOABILIDADE. RECURSO NÃO PROVIDO.

1. Nos termos da jurisprudência firmada nesta Corte, a responsabilidade do transportador em relação aos passageiros é contratual e objetiva, nos termos dos arts. 734, caput, 735 e 738, parágrafo único, do Código Civil de 2002, somente podendo ser elidida por fortuito externo, força maior, fato exclusivo da vítima ou por fato doloso e exclusivo de terceiro - quando este não guardar conexão com a atividade de transporte.

2. O Tribunal local, ao apreciar as provas produzidas nos autos, foi categórico em reconhecer os requisitos ensejadores da obrigação de indenizar, notadamente diante do descumprimento do seu dever de garantir a incolumidade do passageiro. Nessas circunstâncias, afigura-se inviável rever o substrato fático-probatório diante do óbice da Súmula 7/STJ.

3. O Superior Tribunal de Justiça firmou orientação de que somente é admissível o exame do valor fixado a título de danos morais em hipóteses excepcionais, quando for verificada a exorbitância ou a índole irrisória da importância arbitrada, em flagrante ofensa aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, o que não ficou caracterizado no caso em tela.

4. Agravo regimental não provido.

(STJ – Resp: AgRg no AREsp n. 597866/SP, Relator: Min. Raul Araújo, Data de Julgamento: 18/12/2014, T4 – Quarta Turma, Data de Publicação DJe 06/02/2015)

³⁸ CIVIL E PROCESSO CIVIL. ENQUADRAMENTO JURÍDICO DOS FATOS. REVISÃO PELO STJ.

transportes a indenizar passageira que estava em veículo que se envolveu em acidente grave, o qual resultou na morte de vários passageiros, ainda que a postulante tenha sofrido apenas ferimentos leves. Na oportunidade, destacou a relatora, Ministra Nancy Andrichi, *in verbis*:

A despeito disso, ao apurar a existência ou não de dano moral, o Tribunal Estadual desconsiderou o potencial ofensivo de circunstância que ele próprio ressalta, qual seja, o fato de o acidente ter sido “gravíssimo, causando inclusive quatro mortes” (f., e-STJ). Ao aceitar a condução da recorrida – firmando, ainda que de forma tácita e não escrita, legítimo contrato de transporte –, surgiu para a recorrente a obrigação de levar a passageira em segurança (inclusive psicológica) até o seu destino. Essa obrigação assume relevância ainda maior por se tratar de empresa dedicada ao transporte público coletivo.

Dessarte, apesar de o evento não ter tido repercussões físicas das quais pudesse derivar um dano moral à recorrente, não há como negar a experiência traumática a que foi submetida ao envolver-se em acidente dessa monta, com diversas vítimas, parte delas fatais.

Trata-se, indiscutivelmente, de situação apta a causar enorme comoção, nervosismo e perturbação. Mesmo as vítimas que pouco ou nada se machucam – como foi o caso da recorrente – se veem expostas a cenas de horror e tragédia, inerentes a acidentes dessa natureza.

Embora os autos não forneçam maiores detalhes sobre as circunstâncias que cercaram a hipótese específica dos autos, o drama vivido pela recorrente deriva da experiência comum. É indubitoso que o cenário de um acidente da magnitude daquele objeto desta ação foi composto por pessoas mortas, outras por certo gravemente feridas, gritando de dor e desespero, vítimas ensanguentadas, corpos esmagados entre ferragens, enfim, um cenário repleto de imagens fortes e traumatizantes, que certamente marcarão a recorrente por toda a sua vida.

Episódios como este afetam de forma profunda a psique de qualquer indivíduo, violando de maneira indelével o seu direito de personalidade, justificando, nos termos dos arts. 186 e 927 do CC/02, a indenização por danos morais.

Da *ratio decidendi* do voto, depreende-se que o alicerce do *decisium* reside, justamente, no fato de que a necessidade de manutenção incolumidade dos passageiros não se limita ao aspecto físico. Assim, com fulcro nos Arts. 186 e 927 do CC/02, a empresa ré restou condenada ao pagamento de 20 salários-mínimos a título indenizatório. A multifacetaldade da cláusula de incolumidade, agora reconhecida – mesmo que

POSSIBILIDADE. ACIDENTE DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS. PASSAGEIROS. EXPOSIÇÃO A CENAS DE HORROR E TRAGÉDIA. DANO MORAL. INDENIZAÇÃO. CABIMENTO.

1. O conhecimento do recurso especial como meio de revisão do enquadramento jurídico dos fatos realizado pelas instâncias ordinárias se mostra absolutamente viável; sempre atento, porém, à necessidade de se admitirem esses fatos como traçados pelas instâncias ordinárias, tendo em vista o óbice contido no enunciado n. 07 da Súmula/STJ. 2. Em acidente de trânsito de graves proporções, inclusive com vítimas fatais, mesmo o passageiro que sofre apenas lesões leves faz jus à indenização por danos morais, a ser paga pela empresa de transporte público coletivo, tendo em vista sua exposição a cenas de horror e tragédia, repletas de imagens traumatizantes, violadoras do direito de personalidade.

3. Ao aceitar a condução de pessoas – firmando, ainda que de forma tácita e não escrita, legítimo contrato de transporte –, surge para o transportador a obrigação de levar o passageiro com segurança (inclusive psicológica) até o seu destino. Essa obrigação assume relevância ainda maior quando se tratar de empresa dedicada ao transporte público coletivo.

4. Recurso especial provido.

(STJ – Resp n. 1.231.240/MG, Relator: Min. Nancy Andrichi, Data de Julgamento: 10/04/2012, T3 – Terceira Turma, Data de Publicação DJe 14/11/2012)

incipientemente – pelo STJ, dá azo ao ajuizamento de uma imensa gama de novas demandas, cabendo ao Judiciário definir o que efetivamente se trata de dano indenizável, como pontuado pelo Ministro Massami Uyeda, quando da prolação de voto divergente, nos seguintes termos:

Com todo o respeito, não estou vendo o voto aqui, mas, nessa extensão, penso que é um tanto quanto temerário chegarmos a isso, porque não está diretamente envolvida, e isso acontece: passa-se na estrada e se vê cenas chocantes, pessoas estendidas, corpos dilacerados...

Com efeito, faz-se necessária a utilização de cautela do Poder Judiciário quando da apreciação da questão, sob pena de banalização do instituto. Abre-se, por exemplo, como salientado no teor do voto vencido, a possibilidade de se equiparar transeuntes a passageiros, para figurar na posição de pessoas abaladas merecedoras de ressarcimento da companhia de transporte, em situação análoga aos *bystanders* equiparados a consumidores³⁹, nos termos do Art. 29 do CDC⁴⁰. Efetivamente, a ampliação indiscriminada da legitimação para postular a indenização por abalo decorrente do inadimplemento contratual no que diz respeito à cláusula de incolumidade psicológica certamente desvirtuaria a questão, contribuindo para o que alguns juristas vêm denominando pejorativamente de “indústria do dano moral”. Assim, mostra-se oportuno o estabelecimento de critérios a fim de se elucidar o que, de fato, caracteriza a não observância da cláusula de incolumidade, sendo passível, via de consequência, de indenização, bem como o esclarecimento acerca de quem possui legitimidade para o pleito indenizatório.

Ao cabo, faz-se necessário salientar que o contrato de transporte, assim como todos os instrumentos contratuais celebrados no bojo do ordenamento jurídico pátrio, está atrelado à noção de sociabilidade, em virtude do insculpido no *caput* do Art. 421 do CC/02⁴¹. Tal determinação corresponde à incorporação legal, no diploma civilista, da diretriz constitucional da solidariedade social⁴², consoante o insculpido no Art. 3.º, I, *in fine*, da CF/88⁴³. Trata-se, indubitavelmente, de princípio de ordem pública, portanto, de observância obrigatória pelos

³⁹ Cf. CAPELOTTI, João Pedro. Dano à Incolumidade Psicológica do Passageiro: Comentários ao Resp 1.231.240. **Revista dos Tribunais**. Vol. 929/2013, p. 585-600, mar/2013. Disponível em: Revista dos Tribunais Online. DTR\2013\590, p. 10.

⁴⁰ Art. 29, CDC: Para os fins deste Capítulo e do seguinte, equiparam-se aos consumidores todas as pessoas determináveis ou não, expostas às práticas nele prevista.

⁴¹ Art. 421, CC/02: A liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato.

⁴² MARTINS-COSTA, Judith. Reflexões sobre o princípio da função social dos contratos. **Revista Direito GV**, [S.l.], v.1, n.1, p.41-66, mai. 2005. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/revdireitogv/article/view/35261>. Acesso em: 28 Out. 2019.

⁴³ Art. 3º, CF/88: Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

I - construir uma sociedade livre, justa e solidária;
[...]

contratantes, sob pena de ser revisionado para que passe a cumprir tal preceito⁴⁴.

Nesse compasso, considera-se que, especificamente quanto ao contrato de transporte, sua função social resta cumprida quando o usuário é favorecido e as determinações constantes na Constituição Federal são cumpridas, mediante o asseguramento, ao cidadão, da igualdade e do acesso às mínimas condições de sobrevivência⁴⁵. Vê-se, portanto, que a cláusula de incolumidade é de importância tão significativa que se confunde com o próprio cumprimento da função social da espécie contratual *sub oculis*.

Dessa feita, nos termos do acima referido, faz-se imperioso que, quando da análise da responsabilidade civil do transportador – especialmente diante do novo paradigma que se apresenta no âmbito da matéria –, estejam plenamente fixadas as premissas de que o contrato de transporte se trata de contrato de adesão, bem como que, por se tratar de obrigação de resultado, possui, a si intrínseco, uma cláusula de manutenção da incolumidade dos passageiros, em seu viés físico e psicológico, a qual se confunde com a própria função social de tal espécie contratual.

2.2 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE

Conforme já asseverado anteriormente, o ordenamento pátrio somente contou com uma normatização específica do contrato do transporte quando do advento do Código Civil de 2002, tendo em vista que o diploma civilista anterior – Código Civil de 1916 – nada referia acerca desse contrato. Contudo, ainda que a responsabilidade civil do transportador seja abordada nos dispositivos legais do CC/02 que tratam do contrato de transporte, conforme a seguir melhor explicitado, vê-se que a relevância social de tal espécie contratual é de tamanha monta que há repercussões jurídicas em outras áreas do Direito, como, por exemplo, no Direito Administrativo, inclusive no que tange à responsabilização do transportador. Destarte, este tópico desta monografia tem por escopo tratar, extensivamente, a respeito da legislação que regula a responsabilidade civil do transportador no ordenamento pátrio.

A primeira norma que efetivamente consagrou o entendimento de que a responsabilidade do transportador é de natureza objetiva – sendo, também, uma das normas pioneiras da objetivação da Responsabilidade Civil no Brasil – corresponde à Lei

⁴⁴ Nesse sentido, o Enunciado 21 da I Jornada de Direito Civil promovida pelo Centro de Estudos Judiciários do Conselho da Justiça Federal, *in verbis*: A função social do contrato, prevista no Art. 421 do novo Código Civil, constitui cláusula geral a impor a revisão do princípio da relatividade dos efeitos do contrato em relação a terceiros, implicando a tutela externa do crédito.

⁴⁵ STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**. 9 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013, p. 314.

das Estradas de Ferro (Decreto n. 2.681/1912). Em que pese tal diploma legal faça referência à culpa presumida⁴⁶, resta evidente que se está diante de erro terminológico do legislador, uma vez que, quando incidente tal previsão legal, não é permitido ao transportador fazer prova de que não agiu com culpa, mas, *a contrario sensu*, as únicas causas exonerativas da responsabilidade correspondem ao caso fortuito ou força maior e à culpa do viajante sem concorrência de culpa da estrada⁴⁷. Em virtude da ausência de legislação, à época, acerca da responsabilidade civil na seara dos transportes prestados em outros meios, a Lei das Estradas de Ferro passou a ser invocada para fins de se possibilitar a responsabilização dos transportadores de forma objetiva, mediante uma interpretação analógica⁴⁸, restando indubitável a importância histórica de tal diploma legal para a matéria ora em comento.

Com o advento de novas fontes normativas, a natureza objetiva da responsabilidade dos transportadores que utilizam outras vias, que não a ferroviária, para a execução do contrato restou plenamente reconhecida no ordenamento pátrio. A promulgação da CF/88, *per se*, já disciplinou a responsabilidade civil de uma considerável parcela dos contratos de transporte de pessoas vigentes no país, referentes ao transporte coletivo prestado a título de serviço público. Isso porque o Art. 37, §6^o⁴⁹ do texto constitucional prevê que as pessoas jurídicas 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. Assim, todas as vezes que o transporte for prestado na condição de serviço público, a responsabilidade do transportador perante terceiros será objetiva em virtude das disposições constitucionais.

Veja-se que o disposto no texto constitucional diz respeito à responsabilidade do prestador de serviços públicos em relação a terceiros, ou seja, trata-se de modalidade extracontratual de responsabilização, nos termos do lecionado por Carlos Roberto

⁴⁶ Decreto n. 2.681/1912. Art. 17. As estradas de ferro responderão pelos desastres que nas suas linhas sucederem aos viajantes e de que resulte a morte, ferimento ou lesão corpórea.

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

1^a - Caso fortuito ou força maior;

2^a - Culpa do viajante, não concorrendo culpa da estrada.

⁴⁷ Cf. CAVALIERI FILHO, Sergio, **Programa de responsabilidade civil**. 11 ed. São Paulo: Atlas, 2014, p. 359.

⁴⁸ Cf. VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil: responsabilidade civil**. 12. ed. São Paulo: Atlas, v. 4, 2012, p. 172.

⁴⁹ Art. 37, §6^o, CF/88: A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

[...]

§ 6^o 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.

Gonçalves, *in verbis*:

Como o referido dispositivo constitucional prevê a responsabilidade objetiva das permissionárias de serviço público por danos que causarem a *terceiros*, entendendo-se por essa expressão os que não têm com elas relação jurídica contratual, a sua aplicação está restrita aos casos de responsabilidade extracontratual, só podendo ser afastada se o transportador provar caso fortuito ou força maior e culpa exclusiva da vítima, bem como fato exclusivo de terceiros⁵⁰.

A responsabilização dos transportadores em tais hipóteses decorre da adoção, segundo preceitua a doutrina majoritária, da Teoria do Risco Administrativo, a qual é definida por Hely Lopes Meirelles como a teoria que tem por alicerce o risco que a atividade pública gera aos administrados e que, portanto, pode acarretar dano a certos membros da comunidade. Salienta o referido doutrinador, ainda, que, em razão de o risco e a solidariedade social serem o alicerce de tal teoria, trata-se de instrumento que proporciona a concretização da justiça distributiva, advertindo, contudo, que, embora haja dispensa da prova de culpa pela vítima, a Fazenda Pública poderá se eximir, total ou parcialmente, da indenização quando demonstrar culpa total ou parcial do lesado⁵¹.

O transporte coletivo é considerado serviço público de natureza essencial, o que se depreende a partir da leitura do Art. 30, inciso V, *in fine*, da CF/88⁵², bem como do contido no Art. 10, V, da Lei n. 7.783/89⁵³, a qual disciplina o direito de greve. Assim sendo, tem-se que o transporte coletivo é de tamanha importância que resta caracterizado como uma necessidade inadiável da comunidade⁵⁴. De igual forma, em se tratando de serviço essencial, deve ser observado pelos transportadores o princípio da continuidade, consoante o insculpido no Art. 22 do CDC⁵⁵. Tais dispositivos exacerbam ainda mais a importância do contrato de transporte quando executado sob a modalidade de transporte coletivo, tendo em vista que se trata de serviço essencial à população, o que deve ser sopesado quando, em sendo o caso, do arbitramento do *quantum* indenizatório.

⁵⁰ GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade civil**. 7. ed. (atualizada e ampliada). São Paulo: Saraiva, 2002, p. 277.

⁵¹ MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 39. ed. São Paulo: Malheiros, 2013, p. 726-727.

⁵² Art. 30, V, CF/88: 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;

⁵³ Art. 10, V, Lei n. 7.783/89: São considerados serviços ou atividades essenciais:

[...]

V – transporte coletivo

⁵⁴ A definição de serviço público essencial decorre do insculpido no parágrafo único do Art. 11 da Lei n. 7.783/89, *in verbis*: São necessidades inadiáveis, da comunidade aquelas que, não atendidas, colocam em perigo iminente a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população.

⁵⁵ Art. 22, CDC: Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.

Dessa feita, quando o transporte for prestado na forma de serviço público mediante autorização, permissão ou concessão⁵⁶, utilizar-se-á como arcabouço normativo para a responsabilização do transportador em relação a terceiros o constante no Art. 37,§6º, da CF/88. Assim, com base na Teoria do Risco Administrativo, a responsabilidade independerá da prova de culpa do agente.

Na seara do direito privado, a responsabilidade civil do transportador também restou abarcada quando do advento do Código de Defesa do Consumidor, com vigência desde o ano de 1991, uma vez que, via de regra, os contratos de transporte se constituem em relações de consumo, na modalidade prestação de serviço público⁵⁷. Entre os dispositivos legais constantes em tal microsistema normativo, destacam-se, em relação ao objeto do presente estudo, o artigo 3º,§2º⁵⁸ e o artigo 22 e seu parágrafo único⁵⁹, os quais, em suma, estabelecem que os órgãos públicos por si ou por suas empresas/concessionárias/permissionárias, além de serem obrigados a fornecer serviços adequados, seguros e eficientes, respondem pelos danos que causarem aos usuários⁶⁰. Vê-se, destarte, que se trata de previsão que manteve a responsabilidade civil objetiva do transportador, em consonância com o previsto na Lei das Estradas de Ferro, passando o fundamento de tal responsabilização, no entanto, a ser a existência de uma relação de consumo na qual o fornecedor responde pelos danos oriundos da falha da prestação do serviço.

Na mesma linha, o Art. 14 do CDC⁶¹, ao tratar da responsabilização dos fornecedores de serviços, dispõe que esta independerá da comprovação da culpa, restando evidente, portanto, tratar-se de responsabilidade civil objetiva. As formas de exclusão da responsabilidade de tais fornecedores, por seu turno, encontram-se descritas no §3º do

⁵⁶ Cf. STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**. 9 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013, p. 390.

⁵⁷ Cf. CAVALIERI FILHO, Sergio, **Programa de responsabilidade civil**. 11 ed. São Paulo: Atlas, 2014, p. 360.

⁵⁸ Art. 3º, §2º, 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. [...]

§ 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.

⁵⁹ Art. 22, CDC: Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.

Parágrafo único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste código.

⁶⁰ Cf. CAVALIERI FILHO, Sergio, **Programa de responsabilidade civil**. 11 ed. São Paulo: Atlas, 2014,., p. 360.

⁶¹ Art. 14, CDC: O fornecedor de 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 e riscos.

referido diploma legal⁶², restritas à hipótese de prestação do serviço (conjectura na qual restará evidente a inexistência do dever de indenizar em razão da ausência de um dos pressupostos da responsabilidade civil, correspondente ao próprio evento danoso) e à hipótese de culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro (consideradas como excludentes do dever de indenizar em virtude de se consubstanciarem em rompimento do nexo de causalidade, o qual também é pressuposto da responsabilidade civil).

A caracterização da prestação do serviço de transporte como relação de consumo implica alterações de natureza processual e hermenêutica que, quando *sub judice*, influenciam na aferição da existência do dever de indenizar. Nesse aspecto, prevê o diploma consumerista a possibilidade de inversão do ônus probatório quando verossímil a alegação ou segundo as regras ordinárias de experiência, consoante o insculpido em seu Art. 6º, VIII⁶³. O legislador, portanto, como instrumento que visa a facilitar a atuação da parte vulnerável⁶⁴ em juízo, considerando a manifesta desigualdade entre consumidor e fornecedor, possibilitou a inversão do ônus probatório, valorizando a verossimilhança das alegações e as regras ordinárias de experiência. Por definição, as regras ordinárias de experiência, também previstas no Art. 375 do CPC⁶⁵, correspondem à prova *prima facie* do que comumente ocorre, consoante lição do jurista Moacyr Amaral Santos, *in verbis*:

A prova *prima facie* terá, assim, a estrutura de uma presunção fundada numa experiência da vida, vale dizer, de uma presunção calcada numa norma da experiência. Mas, conquanto consista numa presunção, dela se distingue, como se verá mais adiante. Será a prova extraída da experiência da vida, à vista de um fato e do que comumente ocorre segundo a ordem natural das coisas, e da qual lícito é o juiz utilizar-se quando difícil se tornar o emprego dos meios probatórios normais⁶⁶.

Em se tratando de Responsabilidade Civil, especialmente no momento atual de erosão de novos filtros em razão da inegável mudança de paradigma, a noção de

⁶² Art. 14, § 3º, CDC: O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:

I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste;

II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

⁶³ Art. 6º, VIII, CDC: São direitos básicos do consumidor:

[...]

VIII – a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da prova, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de experiências.

⁶⁴ O reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor decorre de previsão expressa do Art. 4º, I, do CDC, *in verbis*: Art. 4º A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios:

I - reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo;

⁶⁵ Art. 375, CPC: O juiz aplicará as regras de experiência comum subministradas pela observação do que ordinariamente acontece e, ainda, as regras de experiência técnica, ressalvado, quanto a estas, o exame pericial.

⁶⁶ SANTOS, Moacyr Amaral. **Prova judiciária no cível e comercial**, vol. I, 2 ed (correta e atualizada). São Paulo: Max Limonad, 1952, p.451.

previsibilidade do agente acerca da ocorrência do evento danoso vem sendo cada vez mais adotada como um dos fundamentos para restar caracterizado o dever de indenizar, sob a justificativa de que o critério para condenação é o risco de dano e não a sua inevitabilidade⁶⁷. Assim, resta indubitável que, quando invertido o ônus da prova sob a fundamentação da verossimilhança em face das regras ordinárias de experiência, já se está diante de um adiantamento de que o evento danoso em questão se trata de algo habitual para tal fornecedor, o que certamente influenciará quando da aferição da existência do dever indenizatório.

A responsabilidade civil dos demais transportadores, que não os ferroviários, recebeu previsão legal específica somente com a entrada em vigor do CC/02, uma vez que o contrato de transporte, conforme já asseverado, passou a ser espécie contratual típica, expressamente regulada pelo diploma civilista no que tange às suas diretrizes básicas. Há, no CC/02, previsões de responsabilização do transportador por diversas situações específicas, como a seguir demonstrado.

O Art. 734⁶⁸ prevê a responsabilidade do transportador por danos causados às pessoas transportadas e às suas bagagens, fazendo a ressalva do motivo de força maior, prevendo, ainda, que a cláusula que exclui tal responsabilidade é nula. O Art. 735⁶⁹, por sua vez, define que a responsabilidade do transportador por acidente com passageiro não é elidida por culpa de terceiro⁷⁰, tratando-se de consagração legislativa do entendimento já consagrado pela jurisprudência, consoante a Súmula n. 187 do STF⁷¹, editada em 1963. O Art. 737⁷², a seu turno, dispõe que o transportador é responsável por danos oriundos do não atendimento aos itinerários e horários ajustados, também feita a ressalva da hipótese de força maior, a qual exclui a responsabilidade. Por fim, o Art. 738, parágrafo único⁷³,

⁶⁷ Cf. CORREA, André Rodrigues. Ato violento de terceiro como excludente de responsabilidade do transportador: qual a causa desse entendimento jurisprudencial defeituoso? *In*: MARTINS-COSTA, Judith. **Modelos de Direito Privado**. 1. ed. São Paulo: Marcial Pons, 2014, p. 341 – 384.

⁶⁸ Art. 734, CC/02: O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.

⁶⁹ Art. 735, CC/02: A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

⁷⁰ No aspecto, é válido atentar-se que o legislador somente faz referência ao ato culposo de terceiro, omitindo-se quanto a eventual responsabilização por ato doloso de terceiro, o que culmina em incerteza acerca de tal possibilidade, cabendo à doutrina colmatar tal lacuna.

⁷¹ Súmula 187, STF: A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

⁷² Art. 737, CC/02: O transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior.

⁷³ Art. 738, parágrafo único, CC/02: A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço.

indica causa de redução da indenização caso haja culpa concorrente do passageiro em relação ao dano que venha a sofrer, em vista do desatendimento a normas regulamentares⁷⁴.

Do diploma civilista, depreende-se, dessa forma, que a modalidade de responsabilidade do transportador é a objetiva, na mesma esteira do previsto nas demais fontes normativas já tratadas. Vê-se, outrossim, que há uma eliminação da necessidade de se comprovar o nexo causal no que tange ao fato de terceiro quando da ocorrência de acidentes, ressalvada a possibilidade de ação regressiva, nos termos do insculpido no Art. 735 do CC/02.

Em que pese o fundamento de tal flexibilização do nexo de causalidade não seja apresentado no corpo do dispositivo legal que o disciplina, é possível aferir que o legislador optou por fazer tal previsão em virtude de os acidentes de trânsito, ainda que causados por terceiros, guardarem relação direta com a atividade de transportar pessoas, restando, portanto, albergada pela Teoria do Risco, a qual é preconizada pela cláusula geral de responsabilidade objetiva do ordenamento pátrio, a saber, o parágrafo único do Art. 927 do CC/02⁷⁵. Tal cláusula, para além de proteger a vítima, leva em consideração o interesse social⁷⁶ e visa a proteger os direitos de ordem patrimonial e extrapatrimonial dos expostos à atividade de risco⁷⁷.

Dos julgados do STF que antecederam à edição da Súmula n. 187⁷⁸, depreende-se que a razão de decidir do entendimento jurisprudencial que restou consagrado como sendo o sumulado, corresponde, justamente, à previsão de responsabilização objetiva presente na

Parágrafo único. Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá equitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano.

⁷⁴ Cf. MIRAGEM, Bruno. **Contrato de transporte**. 1 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 194.

⁷⁵ Art. 927, parágrafo único, CC/02: Aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

⁷⁶ Nesse sentido, o Enunciado 446 da V Jornada de Direito Civil promovida pelo Centro de Estudos Judiciários do Conselho da Justiça Federal, *in verbis*: A responsabilidade civil prevista na segunda parte do parágrafo único do Art. 927 do Código Civil deve levar em consideração não apenas a proteção da vítima e a atividade do ofensor, mas também a prevenção e o interesse da sociedade.

⁷⁷ Nesse sentido, o Enunciado 555 da VI Jornada de Direito Civil promovida pelo Centro de Estudos Judiciários do Conselho da Justiça Federal, *in verbis*: Os direitos de outrem mencionados no parágrafo único do Art. 927 do Código Civil devem abranger não apenas a vida e a integridade física, mas também outros direitos, de caráter patrimonial ou extrapatrimonial.

⁷⁸ Exemplificativamente: REExt n. 32.712/RJ, Relator: Min. Evandro Lins, Data de Julgamento: 18/11/1963, Triunal Pleno, Data de Publicação 13/12/1963; RExt n. 33.144/BA, Relator: Min. Hahnemann Guimarães, Data de Julgamento: 05/07/1963, Tribunal Pleno, Data de Publicação 06/11/1963 e REExt n. 36.265/MG, Relator: Min. Pedro Chaves, Data de Julgamento: 10/05/1963, Triunal Pleno, Data de Publicação 03/10/1963.

Lei das Estradas de Ferro, especialmente seu artigo 19⁷⁹, aplicada analogicamente às demais espécies de transporte. É passível de destaque trecho do voto do Ministro Evandro Lins, invocando a lição do jurista Agostinho Alvim, quando do julgamento do Rext n. 32.712/RJ, *in verbis*:

Na feliz síntese de Agostinho Alvim, o ilustre e consciencioso autor de obra consagrada, “a força maior é o fato externo que não se liga à pessoa ou à empresa por nenhum laço de conexão”. No caso, em se tratando de empresa transportadora de passageiros, não é possível admitir-se a imprevisão de um acidente de abaloamento.⁸⁰

Mutatis mutandis, verifica-se que o STF, na década de 1960, assumiu louvável posição de vanguarda ao reconhecer a divisão do caso fortuito em interno e externo, a qual atualmente é amplamente debatida pela doutrina, conforme melhor explicitado em passagem posterior desta monografia. Trata-se, indubitavelmente, de importante julgado no que concerne à matéria.

De todo o arcabouço teórico ora invocado - CF/88, CDC e CC/02-, depreende-se que há convergência no que tange à modalidade objetiva de responsabilização do transportador, ainda que haja mudança em relação ao fundamento de eleição de tal modalidade (respectivamente, Teoria do Risco Administrativo, existência de relação de consumo e teoria do risco aliada à responsabilização contratual). De igual modo, é possível aferir que, ressalvada a hipótese do Art. 735 do Código Civil, a legislação atinente à matéria *sub oculis* conferiu ao transportador uma responsabilização congruente com à responsabilidade civil objetiva costumaz, na qual as excludentes do dever de indenizar correspondem às hipóteses de rompimento do nexo de causalidade (fato exclusivo da vítima, fato de terceiro e caso fortuito/força maior).

Ocorre, no entanto, que, dada a importância social de tal contrato e suas inúmeras ingerências na vida cotidiana dos cidadãos, surgem diversas problemáticas jurídicas atinentes à Responsabilidade Civil que demandam do julgador uma análise que vai além das previsões indistintas constantes na legislação. Assim, cabe à doutrina colmatar as lacunas presentes no ordenamento pátrio, com o fito de se averiguar quais situações, de fato, podem ser concretamente consideradas como excludentes do dever de indenizar, especialmente diante da novo paradigma que se apresenta no bojo da matéria.

⁷⁹Art.19, Decreto n. 2.681/1912: Si o desastre acontecer nas linhas de uma estrada de ferro por culpa de outra, haverá em relação a esta direito reversivo por parte da primeira.

⁸⁰Responsabilidade Civil. Contrato de transporte. Culpa de terceiro. Quando não configurada força maior excludente da responsabilidade do transportador. Ação regressiva. Embargos que foram recebidos. Restabelecimento da decisão de segunda instância. (RExt n. 32.712/RJ, Relator: Min. Evandro Lins, Data de Julgamento: 18/11/1963, Tribunal Pleno, Data de Publicação 13/12/1963).

Ao cabo, cumpre registrar que, em que pese o ordenamento jurídico apresente três fontes normativas que tratam a respeito da responsabilidade civil do transportador, não é necessário, via de regra, fazer uso dos critérios comumente utilizados para solução de antinomias, uma vez que é possível harmonizá-las mediante o uso da Teoria do Diálogo das Fontes, cunhada por Erik Jayme, mormente considerando-se que se está a tratar de uma relação de consumo⁸¹. Assim, as normas que tratam da questão devem ser aplicadas de forma funcional, como leciona Cláudia Lima Marques, uma das responsáveis pela introdução de tal teoria no Brasil, *in verbis*:

O uso da expressão do mestre, “diálogo das fontes”, é uma tentativa de expressar a necessidade de uma aplicação coerente das leis de direito privado, coexistentes no sistema. É a denominada “coerência derivada ou restaurada” (cohérencedérivée ou restaurée), que, em um momento posterior à descodificação, à tópica e a microrrecodificação, procura uma eficiência não só hierárquica, mas funcional do sistema plural e complexo de nosso direito contemporâneo, a evitar a “antinomia”, a “incompatibilidade” ou a “não coerência”⁸².

Dessa feita, tem-se que, em síntese, ao transportador é conferida, pela legislação, responsabilidade civil em sua modalidade objetiva, de forma que as possibilidades de exclusão do dever de indenizar ficam adstritas ao rompimento do nexo causal. Ademais, em que pese à responsabilidade civil do transportador seja tratada por diversas fontes normativas, em se tratando de relação de consumo, é possível harmonizar a aplicação destas mediante a utilização da Teoria do Diálogo das Fontes.

2.3 A (IN)EFICÁCIA DA CLÁUSULA DE NÃO-INDENIZAR

Conforme referido alhures, a imposição, pelo transportador, de cláusula exoneratória de responsabilidade é expressamente vedada pelo contido no Art. 734 do CC/02. Há, outrossim, previsão semelhante no Art. 51, I, primeira parte, do CDC⁸³, a qual determina que são nulas de pleno direito as cláusulas que impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou

⁸¹ O próprio CDC prevê a adoção de tal teoria, o que se depreende a partir do insculpido no Art. 7º de tal diploma, *in verbis*: Os direitos previstos neste código não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade.

⁸²MARQUES, Cláudia Lima. Superação das antinomias pelo diálogo das fontes: o modelo brasileiro de coexistência entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil de 2002. **Revista de direito do consumidor**, v. 51, p. 34-67, 2004.

⁸³ Art. 51, I, CDC. São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que:

I - impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos.

[...]

impliquem renúncia ou disposição de direitos. Tais dispositivos legais se constituem em tipificação do entendimento já consagrado na jurisprudência brasileira, nos termos da Súmula n. 161 do STF⁸⁴, editada no ano de 1963. Vê-se, novamente, que a Corte Superior firmou entendimento em prol dos interesses dos passageiros, na década de 1960, antes da regulamentação legal, em posição vanguardista visando preservar valores de sociabilidade, conforme adiante demonstrado.

As cláusulas dessa natureza, consoante lição de José de Aguiar Dias, não se constituem em afastamento da responsabilidade, que tem por fundamento a lei e, dessa forma, somente podem ser afastadas por ela própria, mas sim em eximção do dever indenizatório, o qual se constitui em decorrência natural da responsabilidade⁸⁵. Ocorre, no entanto, que tais cláusulas devem, via de regra, ser repudiadas pelo ordenamento pátrio, sob pena de se desproteger a parte economicamente mais fraca em favor de organizações empresariais mais poderosas⁸⁶.

Assim, ainda que se trate de disposição contida em negócio jurídico firmado entre partes capazes e no pleno exercício da vontade, a lei antecipadamente rechaça tal possibilidade, reputando nula previsão que exonere o transportador de seus deveres indenizatórios. Isso porque, conforme já asseverado, a função social do contrato de transporte se confunde com a própria cláusula de incolumidade. Assim, uma previsão contratual que, ao cabo, desobriga o transportador de observar a cláusula mais importante do contrato em questão não pode ser admitida, em decorrência de ir de encontro à diretriz da sociabilidade, inerente a todos os contratos celebrados sob o ordenamento pátrio, consoante o insculpido no Art. 421 do CC/02⁸⁷.

Para além da vedação legal, eventual cláusula exonerativa do dever de indenizar encontraria óbice para ser reputada válida no contrato de transporte de pessoas em virtude de se estar diante de um contrato de adesão⁸⁸. Isso porque, em se tratando de contrato de adesão, não há falar em discussão prévia dos termos constantes no negócio jurídico, o que, *per se*, impediria a validade de cláusula de natureza exonerativa em prol daquele que previamente redigiu o negócio jurídico, como a ora em análise.

Dessa feita, em que pese não rara a elaboração de cláusula que exonere o transportador de se responsabilizar pelos danos ocorridos no curso da relação contratual, trata-se de

⁸⁴ Súmula 161, STF: Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar.

⁸⁵ DIAS, José de Aguiar. **Cláusula de Não Indenizar**. 3 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1947, p.32.

⁸⁶ DIAS, José de Aguiar. **Cláusula de Não Indenizar**. 3 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1947, p.39-40.

⁸⁷ Conforme referido no Capítulo 2, item 2.1, desta monografia.

⁸⁸ Conforme referido no Capítulo 2, item 2.1, desta monografia.

previsão nula de pleno direito, nos termos do disposto no CC/02 e no CDC. Além do mais, conforme referido, a abertura da possibilidade de inserção de cláusula de não indenizar iria de encontro à própria função social do contrato de transporte, uma vez que, ao cabo, tornaria a cláusula de incolumidade mera letra morta, uma vez que sua não observância não culminaria no dever de reparar os danos havidos.

3 A FLEXIBILIZAÇÃO DO NEXO DE CAUSALIDADE APLICADA À PROBLEMÁTICA DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR

O capítulo a seguir tem por fim demonstrar como a flexibilização do nexo de causalidade vem sendo aplicada no âmbito do contrato de transporte. Para tanto, far-se-á uma análise acerca das teorias e dos conceitos jurídicos que vêm sendo empregados com o fito de justificar a responsabilização do transportador em situações que, comumente, caracterizariam o rompimento do nexo causal. Por primeiro, abarca-se-á as teorias do risco da atividade e do risco proveito, as quais vem sendo aplicadas à responsabilidade do transportador hodiernamente. Posteriormente, analisar-se-á a o alargamento do conceito de caso fortuito, diante da adoção do instituto do caso fortuito interno.

3.1 A TEORIA DOS RISCOS DA ATIVIDADE E A TEORIA DO RISCO-PROVEITO

A mudança de paradigma da Responsabilidade Civil, nos termos já referidos⁸⁹, operou-se mediante a possibilidade de responsabilizar agentes com base no risco, abandonando-se a ideia de ser necessária demonstração de culpa para que surja o dever indenizatório, mormente considerando os danos decorrentes da Revolução Industrial⁹⁰. O alicerce de tal giro paradigmático corresponde à solidificação da Teoria do Risco, segundo a qual todo aquele que se disponha a exercer uma atividade empresarial ou profissional deve responder pelos riscos – desde que intrínsecos a tal atividade – que ela possa expor à segurança ou à incolumidade de terceiros, independentemente da aferição de culpa⁹¹.

A Teoria do Risco da Atividade, conforme entendimento da doutrina majoritária⁹², é o fundamento da responsabilidade objetiva dos fornecedores prevista no CDC. Nesse compasso, é possível afirmar que a Teoria dos Riscos da Atividade serve como fundamento para a

⁸⁹ Cf. Capítulo 1 desta monografia.

⁹⁰ Cf. FACCHINI NETO, Eugênio. Funções e modelos da responsabilidade aquiliana no novo código. **Revista Jurídica**, v. 309, 2003, p. 22-32.

⁹¹ Cf. CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 11 ed. São Paulo: Atlas, 2014, p. 220.

⁹² Exemplificativamente, entendem nesse sentido Paulo de Tarso Vieira Sanseverino (Cf. SANSEVERINO, Paulo de Tarso Vieira. **Responsabilidade Civil no Código do Consumidor e a Defesa do Fornecedor**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.) e Antonio Herman de Vasconcellos e Benjamin (Cf.: BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcellos e; DE OLIVEIRA, Juarez (coordenador). **Comentários ao Código de Proteção do Consumidor**. São Paulo: Saraiva, 1991.). Em sentido contrário, entende Cláudia Lima Marques, segundo a qual o fundamento da responsabilização do fornecedor corresponde à modalidade de responsabilidade civil não-culposa oriunda do dever de somente inserir no mercado produtos livres de defeitos (Cf. MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no código de defesa do consumidor**. 3 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998, p. 1.274).

responsabilidade civil do transportador, seja com base no CC/02⁹³, seja em decorrência do disposto no CDC⁹⁴. Assim, resta o transportador obrigado a reparar os danos que advirem da realização de sua atividade, em virtude de sobre ele recair o ônus de suportar os riscos da atividade que desenvolve.

Para além da Teoria do Risco da Atividade, vem tomando espaço a Teoria do Risco-Proveito. Nessa teoria, não se sujeita o dever de reparar ao pressuposto de auferimento de vantagem por parte do responsável pela atividade em questão⁹⁵. Isso porque, em termos de justiça, racionalidade e equitatividade, não se pode admitir que a vítima suporte os azares da atividade alheia, mormente considerando que não colhe os proveitos de tal atividade e não concorreu na criação dos riscos dela provenientes⁹⁶. Conforme tal entendimento, o transportador resta obrigado a ressarcir as vítimas dos eventos danosos ocorridos no bojo da atividade de transporte em virtude de, caso haja lucros provenientes da prestação de tal serviço, sobre ele recaírem.

Nessa toada, cumpre ressaltar que, via de regra, a atividade de transporte, no Brasil, revela-se bastante lucrativa. Exemplificativamente, vê-se, que, na maior metrópole do País, os empresários de transporte coletivo, conforme levantamento da Secretaria Municipal de Transporte⁹⁷, obtiveram lucro de R\$45.236.094 (quarenta e cinco milhões, duzentos e trinta e seis mil e noventa e quatro reais) em 2015, numerário que, surpreendentemente, representa um decréscimo de 44,47% em relação ao ano anterior, no qual a lucratividade foi de R\$81.462.278 (oitenta e um milhões, quatrocentos e sessenta e dois mil e duzentos e setenta e oito reais). Indubitável, portanto, que, ainda que a responsabilização do transportador tivesse por sustentáculo a lucratividade do serviço, este não terá como se desgarrar do dever indenizatório.

Apesar da pertinência, via de regra, de tal arcabouço teórico à responsabilidade dos transportadores, a jurisprudência não costuma a citar expressamente quando do apreço de casos que discutam a matéria. No STJ, o único julgado que menciona a Teoria do Risco Proveito corresponde ao REsp n. 1.282.069/RJ⁹⁸, da Quarta Turma, no qual se decidiu pela

⁹³ Em razão de submeter-se à cláusula geral do parágrafo único do Art.927.

⁹⁴ Cf. PINTO, Cristiano Vieira Sobral. **Direito Civil Sistematizado**. 6 ed. Salvador: Juspodvim, 2015, p 578.

⁹⁵ Cf. PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo (atualizador). **Responsabilidade Civil**. 11 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2016, p. 372.

⁹⁶ Cf. LIMA, Alvino. **Da culpa ao Risco**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1938. p. 91-93.

⁹⁷ LUCRO das empresas de transporte coletivo cai 44,47% em 2015. Cidade de São Paulo, 2016. Disponível em: <http://www.capital.sp.gov.br/noticia/lucro-das-empresas-de-transporte-coletivo-cai-44>. Acesso em 13 nov. 2019.

⁹⁸ RECURSO ESPECIAL. AÇÃO INDENIZATÓRIA. CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. TRANSPORTE DE MERCADORIAS. FRETE. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DA TOMADORA E

solidariedade entre a empresa prestadora e a tomadora de serviços pelos danos sofridos em decorrência de acidente, sendo que a invocação da teoria se deu, justamente, com o fito de se determinar a solidariedade entre as empresas. Na oportunidade, referiu o Ministro Luís Felipe Salomão, relator do acórdão:

Por outro lado, é muito comum as sociedades empresárias contratarem serviços de terceiros para realizar deslocamentos e entregas de seus produtos. Dessa forma, a contratante se utiliza do serviço de frete como forma de circulação de riquezas e com o nítido objetivo de lucro.

É nesse contexto que surge a teoria do risco-proveito na seara da responsabilidade civil, segundo o qual também é responsável aquele que tem ganho com a atividade, tendo por fundamento o princípio de que onde está o lucro, existe também o encargo (*ubi emolumentum, ibi onus*). Cavalieri Filho ensina que "o suporte doutrinário dessa teoria, como se vê, é a ideia de que o dano deve ser reparado por aquele que retira proveito ou vantagem do fato lesivo. Quem colhe os frutos da utilização de coisas ou atividades perigosas deve experimentar as consequências prejudiciais que dela decorram" (CAVALIERI FILHO, Sérgio. Programa de responsabilidade civil. São Paulo, Atlas, 2010, p. 143).

Com efeito, exsurge a responsabilidade solidária entre a tomadora e a prestadora de serviços, devendo ambas responderem perante terceiros no caso de acidente ocorrido durante o transporte da mercadoria.

De toda a sorte, tem-se que, ainda que as teorias do risco da atividade e do risco-proveito sejam utilizadas para fins de responsabilização do transportador, em se tratando de modalidade objetiva de responsabilidade civil, permanece a determinação de se afastar o dever de indenizar quando do rompimento do nexo de causalidade. Assim, verifica-se que, especialmente em relação ao risco-proveito, a utilização de tais arcabouços teóricos acaba por complementar a fundamentação que culmina na condenação do transportador, não sendo suficiente, contudo, para, *per se*, afastar a necessidade de observância dos ditames clássicos

PRESTADORA DE SERVIÇOS. EXISTÊNCIA DE INTERESSE ECONÔMICO NO TRANSPORTE. PENSÃO VITALÍCIA. PEDIDO DE PAGAMENTO EM COTA ÚNICA. IMPOSSIBILIDADE. ART. 950, PARÁGRAFO ÚNICO, DO CC/2002. MAJORAÇÃO DO VALOR DA INDENIZAÇÃO POR DANO MORAL. LESÕES GRAVES. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO.

1. Diante da existência de interesse econômico no serviço, consistente no lucro decorrente da entrega dos produtos a seus destinatários, exsurge, em regra, a responsabilidade solidária entre a tomadora e a empresa de transporte de cargas, devendo ambas responderem perante terceiros no caso de acidente ocorrido durante o deslocamento da mercadoria.

2. O parágrafo único do Art. 950 do Código Civil de 2002, que prevê a possibilidade de pagamento de cota única de pensão decorrente de ato ilícito, não se aplica aos casos de pensão vitalícia.

3. O pagamento, em parcela única, implica, em tese, a desnaturação do próprio instituto da vitaliciedade, pois a vítima do acidente pode ficar desamparada em determinado momento de sua vida ou provocar o enriquecimento sem causa do credor, caso este faleça de forma prematura.

4. A regra de constituição de capital, aplicada pelo aresto impugnado, nos moldes da Súmula 313 do STJ e do Art. 475-Q do Código de Processo Civil de 1973, segue os interesses de ambas as partes e garante o pagamento mensal da pensão vitalícia. 5. No caso, o autor experimentou lesões graves com o acidente, consistente em diversas fraturas nas pernas e no quadril, levando-o à incapacidade no percentual de 70% (setenta por cento), justificando-se, portanto, a majoração da indenização para R\$ 65.000,00.

6. Recurso especial parcialmente provido.

(STJ – Resp: 1.282.069/RJ, Relator: Min. Luís Felipe Salomão, Data de Julgamento: 17/05/2016, T4 – Quarta Turma, Data de Publicação DJe 07/06/2016)

inerentes aonexo causal.

3.2 O ESTREITAMENTO DAS HIPÓTESES DE ROMPIMENTO DO NEXO CAUSAL EM DECORRÊNCIA DE CASO FORTUITO

Conforme já asseverado anteriormente, em se tratando de responsabilidade objetiva, as hipóteses de afastamento do dever de indenizar ficam adstritas ao rompimento donexo de causalidade. Entre as hipóteses de rompimento, encontram-se a força maior e o caso fortuito. Apesar de alguns doutrinadores entenderem que os dois conceitos não são iguais⁹⁹, a legislação os conceitua da mesma maneira, consoante leitura do parágrafo único do Art. 393 do CC/02¹⁰⁰, o qual define tais fatos como necessários e cujos efeitos não são possíveis de evitar ou impedir. Assim, por mais que os institutos possam apresentar diferenciação entre si, a legislação, impõe, a eles, as mesmas consequências jurídicas.

Ab initio, esclarece-se que, não obstante a força maior e o caso fortuito não estejam previstos no CDC como causas excludentes da responsabilização do fornecedor, a doutrina majoritária¹⁰¹ entende que tais institutos se constituem como excludentes do dever de indenizar em virtude de se tratarem de princípios do Direito, sendo aplicáveis a todas as relações jurídicas, inclusive as de consumo¹⁰², mormente considerando a Teoria do Diálogo das Fontes, aplicável ao arcabouço normativo *sub oculis*, consoante já referido¹⁰³. Assim, mesmo que o contrato de transporte seja prestado sob a condição de relação de consumo, em uma primeira análise, o caso fortuito e a força maior serviriam como excludentes do dever indenizatório em virtude do rompimento da causalidade jurídica.

No mesmo compasso, vê-se que há, também, divergência doutrinária acerca da

⁹⁹ Para José Tadeu Neves Xavier, o caso fortuito é marcado pela presença da ideia de surpresa, ou seja, corresponde àquele acontecimento que não é habitual, em relação ao qual não se esperava, em face da sua natureza extremamente excepcional. A palavra de ordem, no caso fortuito, para o doutrinador, é a imprevisibilidade. Por outro lado, para o referido autor, a noção de força maior vai em sentido diverso, estando relacionada a acontecimento que não necessita ter excepcional ocorrência, mas sobre o qual os agentes não têm qualquer capacidade de controle no sentido de evitar a sua ocorrência ou os efeitos desta. Neste, a palavra-chave, segundo seu entendimento, é a inevitabilidade. (Cf. XAVIER, José Tadeu Neves. A Problemática do Fortuito Interno e Externo no Âmbito da Responsabilidade Consumerista. **Revista de Direito do Consumidor**. v. 115/2018, p. 205 – 246., Jan - Fev 2018. Disponível em: Revista dos Tribunais Online. DTR\2018\8595, p. 8.

¹⁰⁰ Art. 393, parágrafo único, CC/02: O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado.

Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.

¹⁰¹ Entende em sentido contrário, de que força maior e caso fortuito não constituem afastamento do dever de indenizar do fornecedor, v.g.: Rizzatto Nunes (Cf. NUNES, Rizzatto. **Comentários ao Código de Defesa do Consumidor**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2009, p. 195).

¹⁰² Cf. TEIXEIRA, Tarcísio; FERREIRA, Leandro Taques. As Excludentes de Responsabilidade Além do CDC – O Fortuito Interno e Externo. **Revista de Direito Empresarial**. Vol. 9/2015, p 19-34. Jan- Fev., 2015. Disponível em: Revista dos Tribunais Online. DTR\2015\1393, p. 09.

¹⁰³ Cf. referido no Capítulo 2, item 2.2, desta monografia.

aplicabilidade do insculpido no Art. 393 do CC/02 à responsabilidade civil extracontratual e de natureza objetiva, em razão de não se tratar, em tese, da espécie de responsabilização tratada pelo dispositivo legal. Diante disso, entende Thiago Pinheiro Corrêa que os conceitos de caso fortuito e de força maior, presentes no parágrafo único do Art. 393 do CC/02, prestam-se, somente, a afastar o dever de indenizar em casos de responsabilidade civil subjetiva, ao passo que a previsão legal sobre responsabilidade civil objetiva se encontra prevista no parágrafo único do Art. 927 do CC/02¹⁰⁴, de forma que, para este último caso, a comprovação causal passa, necessariamente, pela efetiva demonstração do que passou a denominar “fortuito externo”, conceito que não se confunde com os de caso fortuito ou de força maior – que servem, segundo tal doutrinador, para a demonstração da inexistência de culpa¹⁰⁵. Ana Frazão, de outra toada, apresenta visão mais ampliativa, no sentido de que a previsão do Art. 393 do CC/02 é aplicável a todas as modalidades de responsabilização, em razão da generalidade trazida na norma¹⁰⁶. Mesmo que se filie ao primeiro posicionamento apresentado, tem-se que, ainda assim, seria possível interpretar o Art. 393 do CC/02 à luz da responsabilidade objetiva, mediante esmiuçamento dos conceitos contidos na norma, conforme a seguir explicitado.

Diante da manifesta eclosão do novo paradigma no bojo da Responsabilidade Civil, o caso fortuito vem recebendo tratamento jurídico diferenciado, a partir do estreitamento do conceito de caso fortuito, em virtude da separação do instituto em caso fortuito externo e caso fortuito interno, o que, ao cabo, consubstancia-se em medida de flexibilização do nexa causal. A divisão do caso fortuito em externo e interno é atribuída, nos termos já referidos¹⁰⁷, a Agostinho Alvim, que assim se manifestou, *in verbis*:

Em face da teoria do risco, porém, subsistiria a responsabilidade, a despeito da ausência de culpa, por que esta não é o seu fundamento. Só se excluiria a responsabilidade pela força maior (caso fortuito externo), isto é, por um fato sem ligação alguma com a empresa ou negócio, como, p.ex, fenômenos naturais (terremoto, geada), ordens emanadas do Poder Público (*fait de prince*), e outros semelhantes.¹⁰⁸

Hodiernamente, a ambivalência da conceituação do caso fortuito restou definida por

¹⁰⁴ Art. 927, parágrafo único, CC/02: Aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

¹⁰⁵ Cf. CORRÊA, Thiago Pinheiro. Considerações sobre a teoria do fortuito externo. **Revista Trimestral de Direito Civil**, v. 52, p. 137-158, out.-dez. 2012

¹⁰⁶ FRAZÃO, Ana. Risco da empresa e caso fortuito externo. **Civilística**. Rio de Janeiro, ano 5, n. 1, 2016. Disponível em: <http://civilistica.com/risco-da-empresa-e-caso-fortuito-externo>. Acesso em 11. nov. 2019.

¹⁰⁷ Cf. referido no Capítulo 2, item 2.2, desta monografia.

¹⁰⁸ ALVIM, Agostinho. **Da inexecução das obrigações e suas conseqüências**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 1980, p. 337.

Sérgio Cavalieri Filho da seguinte forma:

Entende-se por fortuito interno o fato imprevisível e, por isso, inevitável ocorrido no momento da fabricação do produto. Não exclui a responsabilidade do fornecedor, porque faz parte da sua atividade, liga-se aos riscos do empreendimento, submetendo-se à noção geral de defeito de concepção do produto ou de formulação do serviço. Vale dizer, se o defeito ocorreu antes da introdução do produto no mercado de consumo não importa saber o motivo que determinou o defeito; o fornecedor é sempre responsável pelas suas consequências, ainda que decorrente de fato imprevisível e inevitável.

O mesmo já não ocorre com o fortuito externo, assim entendido aquele fato que não guarda relação de causalidade com a atividade do fornecedor, absolutamente estranho ao produto ou serviço, via de regra ocorrido em momento posterior ao de sua fabricação ou formulação. Em caso tal nem se pode falar em defeito do produto, o que, a rigor, já estaria abrangido pela primeira excludente examinada – inexistência de defeito.¹⁰⁹

Dessa feita, tem-se que, ao passo que o caso fortuito interno esteja, em certa medida, vinculado à atividade econômica em que ocorreu o evento danoso, o fortuito externo não apresenta nenhuma relação com a atividade empresarial do fornecedor, motivo pelo qual este se exonera de eventual responsabilização. Entre os fundamentos que justificam a responsabilização do fortuito interno, encontra-se o fato de que, por apresentar relação com a atividade, o risco de ocorrência de tais danos já está inserido no preço do serviço ou produto. Historicamente, a força maior e o caso fortuito *lato sensu* foram tratados como sinônimos pela jurisprudência, a qual, outrossim, não fazia diferenciação entre as duas facetas do caso fortuito. O STJ, no entanto, vem se manifestando no sentido de que a força maior corresponde à espécie do gênero fortuito externo, o qual também englobaria o fato de terceiro. Nesse sentido, manifestou-se a Ministra Nancy Andrighi, quando do julgamento, na Terceira Turma da Corte, do Resp n. 1.660.163/SP¹¹⁰, em que afastada a possibilidade de a seguradora ser

¹⁰⁹ CAVALIERI FILHO, Sergio, **Programa de responsabilidade civil**. 11 ed. São Paulo: Atlas, 2014, p. 231.

¹¹⁰ RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE DE MERCADORIAS.

PREQUESTIONAMENTO. AUSÊNCIA. OMISSÃO, CONTRADIÇÃO E OBSCURIDADE. AUSÊNCIA. ROUBO DURANTE O TRAJETO. FORTUITO EXTERNO. EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE.

1. Ação ajuizada em 19/03/2007. Recurso especial interposto em 21/01/2013 e atribuído a este gabinete em 25/08/2016.

2. O propósito recursal consiste em verificar a existência do direito de regresso ao ressarcimento por seguro de mercadoria, que foi roubada, com o emprego de arma de fogo, durante a prestação do serviço de transporte pela recorrente.

3. Inviável o reconhecimento de violação ao Art. 535 do CPC/73 quando não verificada no acórdão recorrido omissão, contradição ou obscuridade apontadas pelos recorrentes.

4. A ausência de prequestionamento das matérias relacionadas no recurso pelo Tribunal de origem impõe a aplicação da Súmula 211/STJ.

5. O roubo de mercadoria transportada, praticado mediante ameaça exercida com arma de fogo, é fato desconexo ao contrato de transporte e, sendo inevitável, diante das cautelas exigíveis da transportadora, constitui-se em caso fortuito ou força maior, excluindo-se sua responsabilidade pelos danos causados, nos termos do CC/2002.

6. Conforme jurisprudência do STJ, “se não for demonstrado que a transportadora não adotou as cautelas que razoavelmente dela se poderia esperar, o roubo de carga constitui motivo de força maior a isentar a responsabilidade daquela” (REsp 435.865/RJ, 2ª Seção).

7. Na hipótese dos autos, o Tribunal de origem parece pôr em dúvida a própria ocorrência do fato delitivo. Contudo, não é possível ao Tribunal de origem atribuir responsabilidade à transportadora, apenas por haver

ressarcida pelo transportador pelos danos oriundos de roubo de mercadorias, *in verbis*:

Exime-se dessa responsabilidade somente nas situações em que a perda ou dano ocorreu em razão de força maior ou vício da própria coisa. Exemplo típico de força maior é o roubo de mercadoria, com o emprego de arma de fogo. Para o deslinde da presente controvérsia, assim, basta saber se o roubo de carga praticado mediante ameaça exercida com arma de fogo caracteriza caso fortuito ou de força maior, hipótese em que estará afastada a responsabilidade da recorrente pelo incidente. Como já afirmou este STJ, a força maior deve ser entendida como uma espécie do gênero fortuito externo, do qual faz parte também a culpa exclusiva de terceiros, os quais se contrapõem ao chamado fortuito interno. O roubo, mediante uso de arma de fogo, é fato de terceiro equiparável a força maior, que exclui o dever de indenizar, ainda que haja responsabilidade civil objetiva na situação em concreto. Trata-se de fato inevitável e irresistível e, assim, gera uma impossibilidade absoluta de não ocorrência do dano.

No mesmo sentido, manifestou-se o Ministro Raul Araújo quando do julgamento, pela Quarta Turma da Corte, do REsp n. 974.138/SP¹¹¹, no qual restou afastada a responsabilidade do transportador por danos decorrentes de assalto ocorrido em escadaria de acesso à estação metroviária¹¹², conforme se vê do seguinte trecho de seu voto:

O escólio jurisprudencial desta Corte admite, de igual modo, como causa do rompimento do nexo de causalidade, a ocorrência de caso fortuito, força maior ou fato exclusivo da vítima ou fato doloso de terceiro, desde que não possua conexão com a atividade explorada, afastando, com isso, o dever de indenizar.

[...]

Nada obstante a imprecisão noticiada, é importante consignar que, ainda que se considere que a escadaria de acesso à estação seja parte integrante da estrutura administrada pela concessionária de serviço público, a ação criminosa em tela não possui nenhuma conexão com o serviço prestado pela ré/recorrente, razão pela qual, de acordo com os precedentes anteriormente citados, seria o suficiente para desfazer,

detalhes supostamente ausentes no boletim de ocorrência, cuja ausência, ademais, não desconfiguraria a própria ocorrência do roubo com emprego de arma de fogo.

8. Mesmo diante de todas as precauções e cautelas possíveis, a força maior é por si mesma inevitável e irresistível e, por mais que se exija dos prestadores de serviço de transporte terrestre de mercadoria, o roubo com emprego de arma de fogo pode continuar a ocorrer, não sendo exigível a existência de escolta armada, sem a prévia estipulação contratual.

9. Recurso especial parcialmente conhecido e, nessa parte, provido.

(STJ – Resp n. 1.660.163/SP Relator: Min. Nancy Andrichi, Data de Julgamento: 06/03/2018, T3 – Terceira Turma, Data de Publicação DJe 09/03/2018)

¹¹¹RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO. METROPOLITANO. ROUBO COM ARMA BRANCA SEGUIDO DE MORTE. ESCADARIA DE ACESSO À ESTAÇÃO METROVIÁRIA. CASO FORTUITO EXTERNO. EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE CIVIL. PRECEDENTES. APELO PROVIDO.

1. Nos termos da jurisprudência firmada nesta Corte Superior, a responsabilidade do transportador em relação aos passageiros é objetiva, somente podendo ser elidida por fortuito externo, força maior, fato exclusivo da vítima ou por fato doloso e exclusivo de terceiro - quando este não guardar conexão com a atividade de transporte.

2. Não está dentro da margem de previsibilidade e de risco da atividade de transporte metroviário o óbito de consumidor por equiparação (*bystander*) por golpes de arma branca desferidos por terceiro com a intenção de subtrair-lhe quantia em dinheiro, por se tratar de fortuito externo com aptidão de romper o nexo de causalidade entre o dano e a conduta da transportadora.

3. Recurso especial provido.

(STJ – Resp n. 974.138/SP Relator: Min. Raul Araújo, Data de Julgamento: 22/11/2016, T4 – Quarta Turma, Data de Publicação DJe 09/12/2016)

¹¹² A questão referente aos assaltos ocorridos quando da prestação do contrato de transporte será oportunamente analisada no Capítulo 4, item 4.1 desta monografia.

romper onexo causal. E por não guardar conexão alguma com o serviço público explorado pela companhia recorrente, alheio, inclusive, ao contrato de transporte, porquanto não se trata de mero acidente, é que a malfadada situação em vitrina, que vitimou fatalmente o filho da ora recorrida, encaixa-se na hipótese de caso fortuito externo, causa excludente da responsabilidade civil.

Vê-se, dessa forma, que, em que pese apresente classificação ligeiramente distinta da doutrinária anteriormente apresentada neste trabalho acerca dos institutos capazes de se configurarem como excludentes do dever de indenizar, o STJ tem chegado à conclusão de que somente há falar em rompimento do nexo causal quando o evento danoso for completamente estranho à atividade empresarial prestada, a ponto de se caracterizar como fortuito externo. No entanto, em se tratando de elemento com elevado grau de abstratividade, a problemática reside em atestar quais situações, de fato, podem ser consideradas como fortuito externo/força maior, restando, muitas vezes, a cargo da subjetividade do julgador realizar tal juízo valorativo.

Ainda que nos dois julgados supracolacionados as situações não tenham sido classificadas como caso fortuito interno, é inegável que a jurisprudência vem admitindo a ampliação de tal conceito, inclusive no que tange à responsabilidade civil do transportador. A título de exemplo, tem-se o decidido no REsp n. 1.136.885/SP¹¹³, em que a transportadora restou condenada a indenizar a família de passageiro que faleceu após ser atingido por projétil oriundo de arma portada por terceiro quando da ocorrência de briga com preposto na empresa. Na oportunidade, referiu a Ministra Nancy Andrichi, relatora do acórdão, a respeito da classificação do evento como caso fortuito interno, *in verbis*:

¹¹³CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE DE PESSOAS. CASO FORTUITO. CULPA DE TERCEIRO. LIMITES. APLICAÇÃO DO DIREITO À ESPÉCIE. NECESSIDADE DE REEXAME DE PROVA. IMPOSSIBILIDADE.

1. A cláusula de incolumidade é ínsita ao contrato de transporte, implicando obrigação de resultado do transportador, consistente em levar o passageiro com conforto e segurança ao seu destino, excepcionando-se esse dever apenas nos casos em que ficar configurada alguma causa excludente da responsabilidade civil, notadamente o caso fortuito, a força maior ou a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro.

2. O fato de um terceiro ser o causador do dano, por si só, não configura motivo suficiente para elidir a responsabilidade do transportador, sendo imprescindível aferir se a conduta danosa pode ser considerada independente (equiparando-se a caso fortuito externo) ou se é conexa à própria atividade econômica e aos riscos inerentes à sua exploração.

3. A culpa de terceiro somente romperá o nexo causal entre o dano e a conduta do transportador quando o modo de agir daquele puder ser equiparado a caso fortuito, isto é, quando for imprevisível e autônomo, sem origem ou relação com o comportamento da própria empresa.

4. Na hipótese em que o comportamento do preposto da transportadora é determinante para o acidente, havendo clara participação sua na cadeia de acontecimentos que leva à morte da vítima - disparos de arma de fogo efetuados logo após os passageiros apartarem briga entre o cobrador e o atirador -, o evento não pode ser equiparado a caso fortuito.

5. Quando a aplicação do direito à espécie reclamar o exame do acervo probatório dos autos, convirá o retorno dos autos à Corte de origem para a ulatimação do procedimento de subsunção do fato à norma. Precedentes. 6. Recurso especial provido.

(STJ – Resp n. 1.136.885/SP Relator: Min. Nancy Andrichi, Data de Julgamento: 28/02/2012, T3 – Terceira Turma, Data de Publicação DJe 07/03/2012)

Importa notar que o fato de um terceiro ser o causador do dano, por si só, não configura motivo suficiente para elidir a responsabilidade do transportador, sendo imprescindível aferir se a conduta danosa pode ser considerada independente ou se é conexas à própria atividade econômica e aos riscos inerentes à sua exploração.

[..]

O fortuito interno é inerente ao processo de elaboração do produto ou de execução do serviço, não eximindo a responsabilidade civil do fornecedor, enquanto o fortuito externo fica alheio a esse processo, excluindo a responsabilidade civil.

[..]

Na espécie, não há como imputar exclusivamente ao atirador a responsabilidade pelo infortúnio – sendo patente a participação do preposto da recorrida na cadeia de acontecimentos que levou à morte da vítima – de maneira que o evento não pode ser equiparado a caso fortuito.

Em que pese refira a Ministra, ao final de sua manifestação, que o evento não pode ser equiparado a caso fortuito, sem discriminar se se referia ao caso fortuito externo ou interno, do teor do voto é possível aferir que a Relatora enquadrou a conduta como fortuito interno, mormente considerando que a transportadora restou responsabilizada. Nesse compasso, resta indubitável que se trata de alargamento do instituto considerando-se que, *prima facie*, se trata de fato de terceiro, não sendo destoado afirmar que, tradicionalmente, a empresa não seria condenada a indenizar os familiares da vítima em tal hipótese, mormente considerando a legislação que disciplina a responsabilidade civil do transportador¹¹⁴.

De toda a sorte, depreende-se que, indubitavelmente, não basta a mera configuração do caso fortuito para que haja a exclusão da responsabilidade civil do fornecedor, tendo em vista que se torna necessário demonstrar que o evento danoso não apresenta nenhuma relação com o produto ou serviço prestado. Ademais, nos termos já referidos¹¹⁵, a divisão do caso fortuito em interno e externo já restou internalizada pelos tribunais pátrios em se tratando de relações de consumo, a exemplo do disposto na Súmula n. 479 do STJ, a qual responsabiliza objetivamente as instituições financeiras pelos danos gerados por fortuito interno a fraudes e delitos praticados por terceiros no âmbito de instituições bancárias.

No entanto, verifica-se que permanece em aberto o campo semântico referente ao conceito *sub oculis*, já que, diante da imensa gama de eventos danosos passíveis de ocorrência no contexto da sociedade contemporânea, atestar a conexidade destes com as atividades prestadas pelos fornecedores perpassa um juízo de valor que, comumente, é de difícil cotejo. Especificamente na seara do contrato de transporte, a utilização do instituto pela jurisprudência ainda se apresenta de forma incipiente, o que é esperado diante das inúmeras facetas de tal espécie contratual e de sua ampla utilização social, o que, via de consequência, implica uma variedade de situações que podem habitar a zona cinzenta de conceituação do

¹¹⁴ Cf. referido no Capítulo 2, item 2.2, desta monografia.

¹¹⁵ Cf. referido na nota de rodapé n. 13 desta monografia.

caso fortuito interno.

Ora, ainda que seja incontestável que acidentes causados por terceiros apresentem conexidade com a atividade de transportar, tanto que a própria legislação¹¹⁶ já responsabilizou o transportador por tais danos – ressalvada a ação regressiva -, algumas situações dependem de um olhar mais acurado do julgador a fim de se averiguar a existência, ou não, de tal conexidade, a exemplo da importunação sexual ocorrida nos coletivos, a qual será analisada posteriormente neste estudo.

Destarte, tem-se que a limitação da exclusão da responsabilidade por caso fortuito ao fortuito externo acaba por impactar todo o âmbito em que incide a responsabilidade civil objetiva, cabendo aos julgadores colmatar a lacuna semântica que é inerente ao conceito. Assim, o enrijecimento do instituto influencia diretamente na responsabilização dos transportadores, consubstanciando-se em flexibilização da noção clássica do nexo de causalidade, sendo que sua aplicação ainda se dá de forma embrionária.

3.3 PRIMAZIA DA REPARAÇÃO DA VÍTIMA EM DETRIMENTO DA PUNIÇÃO DO OFENSOR, SOLIDARIEDADE SOCIAL, SOCIABILIDADE E JUSTIÇA DISTRIBUTIVA

Neste tópico, tem-se por objetivo abordar conceitos jurídicos que vem sendo utilizados com o escopo de fomentar a possibilidade de flexibilização do nexo de causalidade. Assim, abordar-se-á a noção de que a reparação da vítima deve ser preconizada, bem como os institutos da solidariedade social, da sociabilidade e da justiça distributiva.

A primazia da reparação da vítima, como leciona Anderson Schreiber, corresponde ao motivo pelo qual, hodiernamente, a Responsabilidade Civil vem enfrentando uma nova mudança de paradigma, de forma que deixam, a culpa e o nexo causal, de ser o foco da matéria, a qual passa a enfatizar dano. Assim, crescentemente, quando da aplicação da Responsabilidade Civil, objetiva-se menos a identificação do responsável que se vincule (por sua culpa ou por sua atividade) ao dano e mais o asseguração, por qualquer meio disponível, da integral reparação dos prejuízos sofridos pela vítima¹¹⁷. Nesse compasso, inaugura-se uma visão da Responsabilidade Civil na qual, pela primeira vez, desvia-se o foco do ofensor e passa-se à priorização da vítima, em virtude de a dignidade humana ser o mote

¹¹⁶ Cf. Art. 735 do CC/02, analisado no Capítulo 2, item 2.2 desta monografia.

¹¹⁷ Cf. SCHREIBER, Anderson. Novas tendências da responsabilidade civil brasileira. **Revista Trimestral de Direito Civil**, v. 22, , 2005, p. 45-69.

norteador das relações jurídicas¹¹⁸, em consonância com as diretrizes constitucionais. Isso porque a dignidade da pessoa humana, atualmente, corresponde a princípio de tamanha força normativa que acaba por permear toda a ordem jurídica¹¹⁹, incluindo, por óbvio, as questões atinentes à Responsabilidade Civil.

Assim, especialmente em eventos danosos massificados, típicos da contemporaneidade, nos quais, muitas vezes, é difícil a identificação do ofensor, invoca-se o entendimento de que o papel da Responsabilidade Civil é o de privilegiar a reparação do dano, deixando a cargo das demais áreas do saber jurídico, em sendo o caso, o dever de punir o agente causador. Quanto a essa questão, cumpre arguir que, ainda que parte da doutrina¹²⁰ entenda ser papel da Responsabilidade Civil impor ao agente ofensor uma pena civil, através da importação do instituto dos *punitives damages*, típico dos países de *commom law*, é possível interpretar que, em última *ratio*, se trata de mecanismo de proteção à vítima, tendo em vista que serve de desestímulo à repetição da conduta.

A solidariedade social, por sua vez, corresponde a princípio constitucional cuja relação com a atual concepção do Direito Civil é indiscutível. Consoante lição de Paulo Lôbo¹²¹, a solidariedade social exprime a responsabilidade não apenas dos poderes públicos, mas também da sociedade e de cada um dos seus membros individuais, pela existência social de cada um dos outros membros que compõem o *locus* social. Assim, a nova principiologia incidente sobre a Responsabilidade Civil desgarrar-se das raízes individualistas de sua origem romano-germânica e harmoniza-se com os anseios dos homens comuns à contemporaneidade¹²².

Nesse compasso, surge a modalidade de responsabilidade civil que Nelson Rosenvald

¹¹⁸Cf. HIRONAKA, Giselda. Responsabilidade Civil Pressuposta. Evolução de Fundamentos e de Paradigmas da Responsabilidade Civil na Contemporaneidade. In: JUNIOR, Otávio Luiz Rodrigues; MAMEDE, Gladston; ROCHA, Maria Vital da (cordenadores). **Responsabilidade Civil Contemporânea**. 1 ed. São Paulo: Atlas, 2011.

¹¹⁹ Cf. ROSENVALD, Nelson; NETTO, Felipe Braga. Responsabilidade civil e solidariedade social: potencialidades de um diálogo. In: VILLEN, Antonio Carlos; LOUREIRO, Francisco Eduardo (apresentação). **Estudos em homenagem a Clóvis Beviláqua por ocasião do centenário do Direito Civil codificado no Brasil**. Vol. 1. 1 ed. São Paulo: Escola Paulista da Magistratura, 2018, p. 401.

¹²⁰ Exemplificativamente, entendem pela aplicabilidade da função punitiva da indenização no ordenamento pátrio Sergio Cavalieri Filho (Cf. CAVALIERI FILHO, Sergio, **Programa de responsabilidade civil**. 11 ed. São Paulo: Atlas, 2014., p. 126) e Carlos Alberto Bittar (Cf. BITTAR, Carlos Alberto. **Responsabilidade Civil. Teoria e Prática**. 4 ed., Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2001. p. 114.). De outra banda, entendem pela inaplicabilidade do instituto, v.g., Maria Cecilia Bedin de Moraes (Cf. MORAES, Maria Celina Bodin de. **Danos à Pessoa Humana: uma leitura civil-constitucional dos danos morais**. Rio de Janeiro/São Paulo/Recife: Renovar, 2007, p. 258.) e Carlos Roberto Gonçalves (Cf. GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 11 ed. rev. São Paulo: Saraiva, p. 642).

¹²¹LÔBO, Paulo Luiz Neto. **Direito civil: parte geral**. 1 ed. São Paulo: Saraiva, 2009. p. 81-85

¹²² Cf. HIRONAKA, Giselda Maria Fernandes Novaes. **Responsabilidade pressuposta**. Belo Horizonte: Del Rey, 2005. p. 117.

e Felipe Braga Netto denominam de “responsabilidade objetiva agravada”, nas quais se dispensaria, harmonizando-se à noção de solidariedade social, o nexo de causalidade adequada entre o fato e o dano, desde que haja estreita conexão entre o dano e a atividade do ofensor¹²³. Vê-se, portanto, que a solidariedade social surge como fundamentação – de viés constitucional – para que os danos classificados como caso fortuito interno sejam indenizáveis a partir da responsabilização daquele cuja atividade apresenta conexão com o evento danoso.

No mesmo viés, a sociabilidade exsurge como fundamento para a adoção de uma responsabilidade civil com enfoque na reparação do dano, especialmente em se tratando de uma sociedade de massas, em que os interesses daqueles que aglutinam grandes conjuntos de cidadãos merecem acrescida proteção¹²⁴. Isso é, para além da necessidade de observância da função social quando da modalidade contratual de responsabilização, a sociabilidade apresenta-se como instrumento valorativo da Responsabilidade Civil, assim como das demais áreas jurídicas, conforme explicita Francisco Amaral, *in verbis*:

Emprestar ao direito uma função social significa considerar que os interesses da sociedade se sobrepõem aos do indivíduo, sem que isso implique, necessariamente, a anulação da pessoa humana, justificando-se a ação do Estado pela necessidade de acabar com as injustiças sociais. Função social significa não-individual, sendo critério de valoração de situações jurídicas conexas ao desenvolvimento das atividades da ordem econômica. Seu objetivo é o bem comum, o bem-estar econômico coletivo. A idéia de função social deve entender-se, portanto, em relação ao quadro ideológico e sistemático em que se desenvolve, abrindo a discussão em torno da possibilidade de se realizarem os interesses sociais, sem desconsiderar ou eliminar os do indivíduo¹²⁵.

Arelada à solidariedade e à sociabilidade, tem-se, como via de consequência, a substituição da Responsabilidade Civil como meio reestabelecedor, unicamente, de justiça comutativa¹²⁶, de forma a se admitir, outrossim, que passe a ser utilizada como instrumento de perquirição de justiça distributiva¹²⁷. Isso é, mitiga-se a visão essencialmente patrimonialista

¹²³ Cf. ROSENVALD, Nelson; NETTO, Felipe Braga. Responsabilidade civil e solidariedade social: potencialidades de um diálogo. In: VILLEN, Antonio Carlos; LOUREIRO, Francisco Eduardo (apresentação). **Estudos em homenagem a Clóvis Beviláqua por ocasião do centenário do Direito Civil codificado no Brasil**. Vol. 1. 1 ed. São Paulo: Escola Paulista da Magistratura, 2018, p. 411.

¹²⁴ Cf. NORONHA, Fernando. **Direito das Obrigações**. 4 ed. São Paulo: Saraiva, 2013, p. 51.

¹²⁵ AMARAL, Francisco. **Direito Civil: Introdução**. 5. ed. (revisada, atualizada, e aumentada). Rio de Janeiro: Renovar, 2003, p. 366.

¹²⁶ A justiça comutativa relaciona-se com a responsabilidade civil subjetiva na medida em que, o culpado, como medida de igualdade, repara o dano que causou, retornando-se ao *status quo ante* em relação aos sujeitos envolvidos na relação jurídica em questão. Nesse sentido, João Baptista Herkenhoff leciona que tal tipo de justiça corresponde àquele que melhor representa a justiça em seu aspecto particular, na medida em que exige que cada pessoa dê à outra o que lhe é devido. (Cf. HERKENHOFF, João Baptista. **Gênese dos direitos humanos**. 2. ed. Aparecida: Santuário, 2002, p. 9).

¹²⁷ Na concepção clássica aristotélica, a justiça distributiva consiste na distribuição de riquezas proporcionalmente à medida de igualdade dos sujeitos envolvidos. Nesse sentido, explica o filósofo: “*Se não são iguais, não receberão coisas iguais; mas isso é origem de disputas e queixas: ou quando iguais tem e recebem*

do diploma civilista anterior e passa-se a se admitir, com fulcro em um viés mais personalista das relações jurídicas, a primazia da compensação do dano, com enfoque na vítima.

Assim, a solidariedade e a sociabilidade são tomadas como fundamento para que os postulados da justiça distributiva sejam atingidos. Nesse sentido, Daniel Sarmiento, ao discorrer acerca da nova visão personalista do Direito Privado, refere que “*Na seara da Responsabilidade Civil, elastecem-se as hipóteses de responsabilidade objetiva, fundadas na teoria do risco, e já ingressam a preocupação com a justiça distributiva, ao lado da lógica tradicional fundadas na justiça comutativa.*”¹²⁸

Por óbvio, tais balizas hermenêuticas devem ser consideradas quando da aferição da responsabilidade civil do transportador de pessoas. Vê-se que se tratam de conceitos invocados com o fito de fomentar uma Responsabilidade Civil focada no dano, desenvolvida para incidir em face de situações danosas típicas da contemporaneidade, as quais serão examinadas no capítulo a seguir. Assim, caso se esteja diante de dano que possa ser indenizado com base nos *standarts* normativos já consagrados – em sendo hipótese de responsabilidade subjetiva, por exemplo – a legislação pertinente permanece passível de aplicação, uma vez que não se trata de substituição de um conjunto normativo por outro, mas sim de evolução da matéria para que possa contemplar as hipóteses danosas típicas dos dias atuais.

partes desiguais, ou quando desiguais recebem partes iguais.” (ARISTÓTELES. **Ética a Nicómaco**. Trad. Leonel Vallandro e Gerd Bornheim. 4.ed. São Paulo: Nova Cultural, 1991, p. 100). André Franco Montoro, a seu turno, entende que a justiça distributiva impõe às autoridades um dever rigoroso, *debitum legale*, de dar a todos os membros da comunidade uma participação equitativa no bem comum, conferindo a esses o direito de exigir essa participação. (Cf. MONTORO, André Franco. **Introdução à Ciência do Direito**. 25 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000, p.95)

¹²⁸ SARMENTO, Daniel. **Os direitos fundamentais e as relações privadas**. 1 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2004, p. 95.

4 HIPÓTESES DE RESPONSABILIZAÇÃO DO TRANSPORTADOR MEDIANTE A FLEXIBILIZAÇÃO DO NEXO CAUSAL

Este capítulo se propõe a analisar em face de quais situações concretas a flexibilização do nexo de causalidade e a nova concepção acerca da Responsabilidade Civil podem repercutir na responsabilização do transportador de pessoas. Para isso, debruçar-se-á sobre os assaltos ocorridos nos coletivos e sobre as importunações sexuais praticadas por passageiros em face de outros passageiros quando da execução do contrato de transporte. Destarte, averiguar-se-á como a jurisprudência e a doutrina vem tratando de tais situações, considerando-se, ademais, a aplicação dos conceitos jurídicos que foram examinados neste trabalho.

4.1 ASSALTOS A COLETIVOS

Os assaltos a coletivos exprimem uma realidade violenta típica da vivência em centros urbanos. Nas principais cidades do País, a frequência com a qual tais episódios ocorrem é preocupante. Em São Paulo, em 2018, foram 318 ocorrências¹²⁹; no Rio de Janeiro, entre os meses de janeiro e abril de 2018 foram registrados 3.800 roubos a coletivos¹³⁰; no Grande Recife, foram 506 casos registrados no primeiro semestre de 2016¹³¹; na Grande São Luís, no ano de 2018, o número de assaltos a coletivos registrados foi de 672¹³²; em Manaus, o número de roubos referente ao período de janeiro a novembro de 2018 foi de 2.397¹³³; em Salvador, entre janeiro e julho de 2018, foram 1.060 ocorrências¹³⁴; no Distrito Federal, nos nove primeiros meses de 2019, ocorreram 1.209 crimes dessa natureza¹³⁵; em Natal, no

¹²⁹ ASSALTOS a ônibus crescem 9% na cidade de São Paulo. **G1**, 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/04/16/assaltos-a-onibus-crescem-9percent-na-cidade-de-sao-paulo.ghtml> Acesso em 17 nov. 2019.

¹³⁰ NÚMERO de assaltos a ônibus cresce 21% no RJ; média é de 1 roubo a cada 30 minutos. **G1**, 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/06/05/numero-de-assaltos-a-onibus-cresce-21percent-no-rj-media-e-de-1-roubo-a-cada-30-minutos.ghtml> Acesso em 17 nov. 2019.

¹³¹ NÚMERO de assaltos a ônibus cresce 38% no 1º semestre, afirma SDS. **G1**, 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2016/07/numero-de-assaltos-onibus-cresce-38-no-1-semester-afirma-sds.html> Acesso em 17 nov. 2019.

¹³² 2018 tem segundo maior número de assaltos a coletivos em oito anos. **O Estado**, 2019. Disponível em: <https://imirante.com/oestadoma/noticias/2019/02/07/2018-tem-segundo-maior-numero-de-assaltos-a-coletivos-em-oito-anos/> Acesso em 17 nov. 2019.

¹³³ EM média, sete assaltos acontecem por dia dentro dos ônibus de Manaus, diz Sinetram. **A Crítica**, 2019. Disponível em: <https://www.acritica.com/channels/manaus/news/em-media-sete-assaltos-acontecem-por-dia-dentro-dos-onibus-de-manaus-diz-sinetram> Acesso em 17 nov. 2019.

¹³⁴ VEJA lista com locais campeões de assaltos a ônibus de Salvador. **Correio 24 Horas**, 2018. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/veja-lista-com-locais-campeoes-de-assaltos-a-onibus-de-salvador/> Acesso em 17 nov. 2019.

¹³⁵ ASSALTOS em ônibus crescem 42% em setembro em relação ao ano passado. **Correio Braziliense**, 2019.

período de janeiro a junho de 2018, 215 transportes coletivos sofreram assaltos¹³⁶; Porto Alegre, a seu turno, registrou, no mês de janeiro de 2019, 79 ocorrências¹³⁷. Com exceção de São Paulo, todas as localidades mencionadas, no período em que coletados os dados, apresentam média superior a uma ocorrência por dia, chegando a alcançar, no Município do Rio de Janeiro, a alarmante estatística de 31,5 casos por dia.

Unicamente a partir da interpretação de tais dados, já é possível lançar um olhar mais hesitante quanto à possibilidade de se enquadrar o assalto aos coletivos como fortuito externo, já que, para que assim seja considerado, não basta que seja simplesmente inevitável, mas também se demonstre como sendo imprevisível, consoante já tratado no decorrer deste trabalho¹³⁸. Para além de tais requisitos, de acordo com o que entende o doutrinador Fernando Noronha, faz-se necessário, ainda, que esteja presente o elemento da externidade, como bem pontua, *in verbis*:

Na nossa opinião, para que possamos considerar inevitável o acontecimento que se pretende caracterizar como caso fortuito ou de força maior, é necessário que ele seja um fato natural ou uma ação humana que, em relação à pessoa que poderia ser tida como responsável, reúna determinadas características, ou requisitos, que sintetizaremos dizendo que ele deve apresentar-se com *fato externo, irresistível e normalmente imprevisível*.

[...]

As características da irresistibilidade e da imprevisibilidade são importante, mas a nosso ver não são suficientes para caracterizar o caso fortuito ou de força maior. A elas há que se acrescentar um terceiro requisito, que é enfatizado sobretudo na doutrina e na jurisprudência francesas: a *externidade*. Se este requisito não estiver presente, não poderemos considerar um fato como sendo verdadeiramente inevitável. É que há fatos que são imprevisíveis, mas que, devido à circunstância de estarem ligados à atividade desenvolvida por uma pessoa e só acontecerem devido a ela, não podem ser considerados inevitáveis: se a pessoa se abstivesse de atuar, eles não se verificariam.¹³⁹

Em uma cognição preliminar, parece que o assalto, de fato, somente ocorre em virtude de a atividade de transporte estar sendo prestada. Isso é, o criminoso aproveita-se da situação proporcionada pela execução do contrato de transporte, na qual há reunião de diversas pessoas em um único local, associado à ausência de segurança, para a prática da atividade delituosa, que, por tais condições, resta facilitada.

Disponível em:

https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2019/10/25/interna_cidadesdf.800743/assaltos-em-onibus-crescem-42-em-setembro-em-relacao-ao-ano-passado.shtml. Acesso em 17 nov. 2019.

¹³⁶NATAL registra um assalto a ônibus por dia, aponta levantamento. **Agora RN**, 2019. Disponível em:

<https://agorarn.com.br/policia/natal-registra-um-assalto-a-onibus-por-dia-aponta-levantamento/>. Acesso em 17 nov. 2019.

¹³⁷COMO a Polícia Civil reduziu em 81% os assaltos no transporte coletivo de Porto Alegre. **Gaúchazh**, 2019. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/seguranca/noticia/2019/06/como-a-policia-civil-reduziu-em-81-os-assaltos-no-transporte-coletivo-de-porto-alegre-cjwmdbihf03yb01qtrwzlixrh.html>. Acesso em 17 nov. 2019.

¹³⁸ Cf. Capítulo 3, item 3.2 desta monografia.

¹³⁹ NORONHA, Fernando. **Direito das Obrigações**. 4 ed. São Paulo: Saraiva, 2013., p. 653-655.

O STJ, no entanto, vem entendendo no sentido de que o assalto aos coletivos se classifica como fortuito externo à atividade de transporte¹⁴⁰. Entre os julgados que vem sendo utilizados como paradigma e, portanto, embasando as decisões posteriores, não só da referida Corte, mas da jurisprudência nacional como um todo, colaciona-se o Resp n. 435.865/RJ¹⁴¹, de relatoria do Ministro Barros Monteiro, da Segunda Seção, julgado aos 09/10/2002. Na oportunidade, referiu o relator:

Os fatos da causa são incontroversos: a vítima viajava no ônibus da ré quando foi atingida por disparo de arma de fogo; dois indivíduos já se encontravam no interior do coletivo e anunciaram o assalto, sendo desfechado um tiro contra o autor.

Tratando-se de um fato inteiramente alheio ao transporte em si, incide no caso a excludente da força maior, prevista no Art. 17, segunda alínea, inc. I, do Dec. n. 2.681, de 7.12.1912, e no Art. 1.058 do Código Civil.

[...]

Nessas condições, a simples circunstância de serem comuns hoje, no Brasil, delitos de natureza semelhante à versada nesta causa não é o bastante para atribuir-se responsabilidade à transportadora, que não deu causa alguma ao fato lesivo, sabido que a segurança pública dos cidadãos se encontra afeta às providências do Estado. Em nosso país, com as tarifas cobradas dos usuários, em que não é incluso o prêmio relativo ao seguro, que seria a forma esbarrada de proteger o passageiro contra atentados desse tipo, descabido é – a meu ver – transferir-se o ônus à empresa privada.

No julgamento, cumpre registrar, foi proferido voto em sentido contrário pelo Ministro Cesar Asfor Rocha, que assim ponderou:

Tenho para mim que essa circunstância, ao contrário do que admite o Sr. Ministro-Relator, data venia, tem preponderância na hipótese, porque o passageiro pensa que será transportado com segurança, e, evidentemente, tal segurança tem de ser ofertada pela empresa de transporte coletivo.

No caso dos autos, não se tem notícia de nenhuma precaução tomada pela recorrente.

Consagrou-se como entendimento da Corte, no entanto, conforme já referido, a posição adotada pelo Relator, segundo a qual o assalto corresponde a fato completamente

¹⁴⁰ Faz-se importante pontuar, contudo, que esse entendimento nem sempre foi unanimidade na referida corte. O Min. Ruy Rosado de Aguiar, por exemplo, antes da uniformização da questão em 2002, considerava as empresas transportadoras responsáveis pelos danos decorrentes de assaltos nos coletivos. Nesse sentido é o REsp n. 175.794/RS, de sua relatoria, julgado pela Quarta Turma, cuja ementa restou assim redigida: RESPONSABILIDADE CIVIL. Transporte coletivo. Assalto. Responsabilidade da empresa transportadora. O assalto a cobrador de ônibus não é fato imprevisível nem alheio ao transporte coletivo, em zona de freqüentes roubos, razão pela qual não vulnera a lei a decisão que impõe à empresa a prova da excludente da responsabilidade pela morte de um passageiro. Precedente desta Quarta Turma (REsp n. 50.129/RJ, rel. Min. Torreão Braz).

(STJ – Resp n. 175.794/RS, Relator: Ruy Rosado de Aguiar, Data de Julgamento: 05/11/1998, T4 – Quarta Turma, 21/02/2000 p. 130)

Recurso exclusivamente pela alínea a, não conhecido.

¹⁴¹RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE COLETIVO. ASSALTO À MÃO ARMADA. FORÇA MAIOR.

-Constitui causa excludente da responsabilidade da empresa transportadora o fato inteiramente estranho ao transporte em si, como é o assalto ocorrido no interior do coletivo. Precedentes.

Recurso especial conhecido e provido.

(STJ – Resp n. 435;865./RJ Relator: Barros Monteiro, Data de Julgamento: 09/10/2002, S2 – Segunda Seção, Data de Publicação DJ 12/05/2003, p. 209)

alheio ao transporte em si e que, portanto, deve ser classificado como fortuito externo. Atualmente, vê-se que, de fato, este é o posicionamento que vem sendo adotado pela Corte em questão, consoante se verifica, exemplificativamente, a partir do teor do decidido no AgRg no REsp n. 823.101/ RJ¹⁴², no AgRg no Resp n. 1.456.690/ SP¹⁴³ e no AgRg no AREsp n. 531.739/SP¹⁴⁴.

É de se ressaltar que, do teor dos julgados, os ministros reconhecem a habitualidade com a qual tais eventos ocorrem, mas, ainda assim, afastam a responsabilidade por entenderem que o dano resta albergado sob o manto da inevitabilidade. Vê-se, portanto, que os demais critérios balizados pela doutrina contemporânea como sendo necessários para a caracterização do caso fortuito externo (imprevisibilidade e externidade) acabam não sendo considerados, uma vez que nem sequer mencionados nos votos.

O entendimento de que o assalto se constitui como fortuito externo, via de regra, também vem sendo aplicado pelos tribunais estaduais. O TJ/SP, por exemplo, ao enfrentar a

¹⁴²AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE DE PASSAGEIRO EM COLETIVO. ASSALTO. PASSAGEIRO ATINGIDO POR DISPARO DE ARMA DE FOGO. RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR AFASTADA. PRECEDENTES. INAPLICABILIDADE. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS. JUSTIÇA GRATUITA. CONDENAÇÃO. POSSIBILIDADE.

1. A Segunda Seção desta Corte Superior firmou entendimento de que, não obstante a habitualidade da ocorrência de assaltos em determinadas linhas, é de ser afastada a responsabilidade da empresa transportadora por se tratar de fato inteiramente estranho à atividade de transporte (fortuito externo), acobertado pelo caráter da inevitabilidade.

2. A jurisprudência desta Corte é pacífica no sentido de que a gratuidade não afasta a condenação em honorários advocatícios, apenas suspende a sua exigibilidade pelo prazo de 5 (cinco) anos.

3. Agravo regimental não provido.

(STJ – AgRg no REsp n. 823.101/RJ Relator: Min. Ricardo Villas Boas Cuêva , Data de Julgamento: 20/06/2013, T3 – Terceira Turma, Data de Publicação DJe 28/06/2013).

¹⁴³ RESPONSABILIDADE CIVIL. CONTRATO DE TRANSPORTE. ASSALTO À MÃO ARMADA. FORÇA MAIOR. PRECEDENTES DA CORTE.

1.- A Segunda Seção desta Corte já decidiu que "constitui causa excludente da responsabilidade da empresa transportadora o fato inteiramente estranho ao transporte em si, como é o assalto ocorrido no interior do coletivo" (REsp 435.865/RJ, Rel. Min. BARROS MONTEIRO, DJ 12.05.2003)

2.- Agravo Regimental improvido.

(STJ – AgRg no REsp n. 1.456.690/ SP Relator: Min. Sidnei Beneti , Data de Julgamento: 05/08/2014, T3 – Terceira Turma, Data de Publicação DJe 02/09/2014)

¹⁴⁴AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. PROCESSO CIVIL. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. ASSALTO NO INTERIOR DE ÔNIBUS COLETIVO. FORÇA MAIOR. CASO FORTUITO. EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE DA EMPRESA TRANSPORTADORA. CONFIGURAÇÃO. DECISÃO MANTIDA POR SEUS PRÓPRIOS FUNDAMENTOS. REVELIA. PRESUNÇÃO RELATIVA. PROVIMENTO NEGADO.

1. Este Tribunal já proclamou o entendimento de que fato inteiramente estranho ao transporte (assalto no interior de ônibus) constitui caso fortuito, excludente de responsabilidade da empresa transportadora. Entendimento pacificado pela eg. Segunda Seção desta Corte. Precedentes.

2. Nos casos de revelia, ocorre apenas a presunção relativa de veracidade dos fatos afirmados na inicial, devendo o julgador atentar para a prova dos fatos da causa, podendo negar provimento ao pedido, como ocorreu no presente caso.

3. Agravo regimental a que se nega provimento.

(STJ – AgRg no AREsp n. 531.739/SP, Relator: Min. Raul Araújo, Data de Julgamento: 23/02/2015, T4 – Quarta Turma, Data de Publicação DJe 23/02/2015)

matéria, comumente remete ao decidido no STJ, de modo a entender pela impossibilidade de condenação das empresas transportadoras, consoante o decidido, exemplificativamente, na AC n. 1028232-41.2018.8.26.0562¹⁴⁵, na AC n. 1008159-61.2017.8.26.0084¹⁴⁶ e na AC n. 1080725-23.2018.8.26.0100¹⁴⁷. O TJ/RJ (estado no qual os dados estatísticos quanto a tais eventos delituosos são alarmantes) também vem decidindo de tal maneira, conforme, *verbi gratia*, o teor do decidido na AC n. 0010364-16.2013.8.19.0052¹⁴⁸ e na AC n. 0067780-40.2010.8.19.0021¹⁴⁹.

¹⁴⁵ AÇÃO INDENIZATÓRIA – Transporte rodoviário de passageiros – Assalto ocorrido no interior do coletivo – Sentença de parcial procedência que condenou a transportadora ao pagamento de indenização por danos materiais. INADMISSIBILIDADE: O roubo ocorrido no interior de coletivo constitui fortuito externo e, por isso, é causa excludente da responsabilidade da transportadora. Precedentes do C. STJ e desta C. Corte. Julgamento extra petita e cerceamento de defesa não configurados. Sentença reformada. RECURSO DA RÉ PROVIDO E RECURSO DA AUTORA DESPROVIDO.

(TJ/SP – AC n. 1028232-41.2018.8.26.0562, Relator: Israel Góes dos Anjos, Data de Julgamento: 12/11/2019, 18ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 13/11/2019)

¹⁴⁶ APELAÇÃO. Ação indenizatória movida por passageira contra empresa de transporte público urbano. Suposto roubo ocorrido no interior do coletivo. Sentença que julgou os pedidos indenizatórios improcedentes. Apelo da demandante. Sem razão. Pedido de indenização por danos materiais e morais em razão de suposto roubo ocorrido dentro de ônibus. Empresa ré que nega a ocorrência do crime. Consigna-se que, ainda mediante aplicação do Código de Defesa do Consumidor, se exige a demonstração dos fatos pelo ofendido. Inversão do ônus probatório que não se aplica de forma automática. Demandante que não é hipossuficiente para a produção desta prova. Autora que não se desincumbiu de comprovar a ocorrência do roubo. Inexigível para a empresa ré comprovar fato negativo, a saber, que sua passageira não foi assaltada dentro do veículo. Mesmo que assim não o fosse, roubo à mão armada dentro de coletivo constitui fortuito a afastar a responsabilidade da empresa transportadora pelo evento danoso daí decorrente para o passageiro. Precedentes do Colendo Superior Tribunal de Justiça. Sentença mantida na íntegra. Honorários recursais fixados. Apelo desprovido.

(TJ/SP – AC n. 1008159-61.2017.8.26.0084, Relator: Roberto Maia, Data de Julgamento: 17/10/2019, 20ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 17/10/2019)

¹⁴⁷ RESPONSABILIDADE CIVIL – DANO MATERIAL E MORAL – Contrato de transporte – Roubo ocorrido no interior da estação adMin.da pela CPTM – Ação julgada improcedente – Insurgência – Descabimento – A despeito da incontestada relação de consumo travada entre as partes, tem-se que o roubo exclui a responsabilidade do transportador, na medida em que se caracteriza como fortuito externo, praticado por terceiro, que em nada se liga ao serviço por ele prestado - Reponsabilidade civil ilidida - Rompimento do nexo de causalidade – Improcedência dos pedidos formulados que era mesmo imperativa – Honorários recursais devidos e elevados, observada a gratuidade – Recurso desprovido.

(TJ/SP – AC n. 1080725-23.2018.8.26.0100, Relator: Jacob Valente, Data de Julgamento: 08/10/2019, 12ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 08/10/2019)

¹⁴⁸ CIVIL. CONTRATO DE TRANSPORTE. FORTUITO EXTERNO. ROUBO NO INTERIOR DO ONIBUS. IRRESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR. Assalto a ônibus da empresa ré quando fazia o percurso do Município de Niterói para Araruama, com subtração de bens do passageiro. Caso fortuito de natureza externa, evento estranho ao contrato de transporte. Irresponsabilidade do transportador. Provimento do recurso, para julgamento de improcedência do pedido. Inversão da sucumbência, observada a gratuidade de justiça. Maioria. (TJ/RJ – AC n. 0010364-16.2013.8.19.0052, Relator: Marília de Castro Neves Vieira, Data de Julgamento: 11/09/2019, 20ª Câmara Cível, Data de Publicação: 19/09/2019)

¹⁴⁹ RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS. ACIDENTE DE TRÂNSITO OCASIONADO POR ASSALTO COM ARMA DE FOGO NO INTERIOR DE ÔNIBUS. FORTUITO EXTERNO CONFIGURADO. MANUTENÇÃO DA SENTENÇA. O contrato de transporte traz implícito no seu conteúdo a chamada cláusula de incolumidade, segundo a qual, o passageiro tem o direito subjetivo de ser conduzido são e salvo, com seus pertences, ao local de destino. A responsabilidade do transportador, neste peculiar aspecto, não é apenas de meio, e não só de resultado, mas também de garantia. Não cumprida aquela obrigação, exsurge seu dever de indenizar, independentemente da valoração do elemento culpa. Sua responsabilidade é objetiva, nos termos do Art. 14 do CDC e Art. 734, caput c/c Art. 927, parágrafo único do CC/2002. Por outro lado, constitui causa excludente da responsabilidade da transportadora o assalto à mão armada, uma vez que inteiramente estranho ao transporte em si. Tal entendimento foi consolidado pela Segunda

O TJ/RS, por seu turno, em que pese possua precedentes alinhados com o entendimento consagrado no STJ, vem apresentando julgados em sentido contrário, consoante posição há muito defendida pelo Desembargador Umberto Guaspari Sudbrack, integrante da 12ª Câmara Cível. Nesse sentido, manifestou-se o julgador quando do julgamento da AC n. 70077579977¹⁵⁰, no qual sua tese se consagrou como vencedora, *in verbis*:

Seção do Colendo STJ que decidiu que, não obstante a habitualidade da ocorrência de assaltos em determinadas linhas, é de afastar-se a responsabilidade da empresa transportadora por tratar-se de fato inteiramente estranho à atividade de transporte - fortuito externo, acobertado pelo caráter da inevitabilidade. Precedentes: REsp n. 768.855/MS, REsp n. 714.728/MT, AgRg no Ag n. 661.791/ RJ e REsp n. 215.618/SP. Embora na hipótese dos autos a parte autora, ora apelante, sustente que o motorista do coletivo franqueou o ingresso dos criminosos, o que culminou na troca de tiros e perda de controle do automóvel, lesionando a recorrente, considerando o acervo probatório, o comportamento do preposto da parte apelada insere-se no plano da licitude, porquanto, os meliantes encontravam-se no ponto de ônibus, não podendo se exigir outra conduta do r. motorista senão que permitisse o seu ingresso no veículo. Vejamos: "(...) que o depoente era um dos passageiros; que pegou o ônibus no ponto final; que saíram da garagem e estavam indo para uma localidade denominada Passeio; que no meio do percurso, junto à fábrica da Redley, o motorista parou em um ponto de ônibus; que neste ponto subiram dois homens que logo em seguida anunciaram um assalto; indagado se os assaltantes ingressaram no ponto de ônibus ou próximo a ele, mas fora do ponto, o depoente disse que no local há uma baia e o ônibus ingressou nela, onde fica o ponto, ocasião em que os dois assaltantes subiram; que num dado momento mandaram que o motorista apagasse as luzes; que eles disseram que se houvesse algum policial iria morrer, momento em que um policial se levantou e disparou contra eles; que um dos assaltantes caiu sobre o motorista que perdeu o controle do veículo e bateu em um coletivo da empresa TREL (...)" (doc. 134) Apesar de a recorrente defender que o ingresso dos criminosos ocorreu fora do ponto e sob protestos dos demais passageiros, que teriam pedido que o motorista não parasse, a narrativa autoral fora categoricamente refutada pela testemunha: "que o depoente foi instado a esclarecer se passageiros gritaram para que o motorista parasse fora do ponto para apanhar os dois homens que depois vieram a praticar o assalto, tendo a testemunha dito que eles embarcaram no ponto e que em nenhum momento ouviu passageiros falarem qualquer coisa ao motorista" Exsurge incontestemente, por conseguinte, a ocorrência da excludente de ilicitude suscitada pela parte ré, mostrando-se irretocável a sentença vergastada. Finalmente, no caso dos autos, como a sentença foi quando já estava vigente o Código de Processo Civil/2015, pelo que, cabível a fixação dos honorários sucumbenciais recursais. Impende salientar que a majoração a ser aplicada, nos termos do dispositivo citado (CPC/2015, artigo 85, §11), deve levar em consideração não só "o trabalho adicional realizado em grau recursal", mas, também, o percentual mínimo de dez e o máximo de vinte por cento sobre o valor da condenação, do proveito econômico obtido ou, não sendo possível mensurá-lo, sobre o valor atualizado da causa (artigo 85, §2º, CPC/2015). Neste passo, fixo os honorários recursais em 2% do valor da causa, observada gratuidade de justiça deferida. Recurso desprovido.

(TJ/RJ – AC n. 0067780-40.2010.8.19.0021, Relator: Renata Machado Cotta, Data de Julgamento: 13/03/2019, 3ª Câmara Cível, Data de Publicação: 15/03/2019)

¹⁵⁰ APELAÇÃO CÍVEL. TRANSPORTE. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. ASSALTO NO INTERIOR DE TREM. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DA TRANSPORTADORA. DANO MORAL "IN RE IPSA".

1. Nos termos do Art. 734 do Código Civil, "o transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente de responsabilização". Nesse sentido, a transportadora tem a obrigação de conduzir o passageiro incólume até o destino final, sob pena de responder pelo ocorrido durante o deslocamento.

2. Ainda que o contrato de transporte não esteja imune a excludentes de responsabilidade, o assalto ocorrido no interior do coletivo não pode ser considerado caso fortuito externo, capaz de elidir a responsabilidade objetiva da transportadora requerida/apelada, por se tratar de situação que não pode ser considerada imprevisível, inevitável ou desvinculada dos riscos inerentes à atividade de transporte de passageiros. Por esses motivos, constatada a ocorrência de assalto no interior do coletivo de propriedade da empresa requerida, impõe-se a reforma da sentença, a fim de responsabilizar a transportadora pelos danos ocasionados ao autor/apelante.

3. No caso em apreço, em que 10 (dez) indivíduos armados ingressaram no coletivo de propriedade da requerida e roubaram inúmeros pertences pessoais dos passageiros, a ocorrência de dano moral dispensa maiores digressões, por ser presumível os sentimentos de apreensão, medo, angústia e vulnerabilidade próprios da situação que o requerente enfrentou. Nesse contexto, em observância ao disposto no Art. 944 do Código Civil, resta fixada a verba indenizatória em R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), com acréscimo de juros de mora, de 1% ao

Com efeito, a ocorrência de assaltos no interior de coletivos não pode ser considerada, a meu ver, como fato imprevisível, desconectado dos riscos inerentes à atividade de transporte de passageiros, ou mesmo como circunstância completamente inevitável.

Isto porque a responsabilização do transportador pelo evento danoso, embora resulte em inegáveis custos, advém da exigência imposta à empresa de contratar aparato funcional habilitado a, por exemplo, revistar os passageiros antes que ingressem no coletivo, ou de instalar um controlador de metais no veículo, a fim de repelir objetos que possam desafiar a saúde ou mesmo a própria vida dos passageiros.

[...]

Veja-se, ainda, que não se logra compreender, exatamente, as razões pelas quais vem o STJ distinguindo a situação das empresas de transporte urbano de outras situações, também envolvendo a ocorrência de roubo, sem sua caracterização como de fortuito externo ou força maior.

Com efeito, veja-se, por exemplo, que vem sendo reconhecida a responsabilidade objetiva daqueles que operam estacionamentos de veículos. Da mesma forma, aliás, nos casos de eventos do gênero ocorridos no interior de agências bancárias ou em bancos postais.

Vê-se, portanto, que, ao cabo, o fundamento primordial para que o referido magistrado entenda pela possibilidade de condenação das empresas transportadoras reside na previsibilidade de tais eventos. Com a consagração de sua tese no julgado acima referido, o Tribunal Gaúcho abre caminho para um posicionamento diferenciado daquele consolidado no País. No entanto, importa ressaltar que, ainda, a posição em sentido contrário é acatada pelo TJ/RS, o que se verifica, por exemplo, da AC n. 70080306194¹⁵¹ e da AC n. 70074591900¹⁵².

De fato, diante dos dados trazidos à baila, o argumento de que assalto a coletivo é caso fortuito por se tratar de evento imprevisível se mostra deveras fragilizado. Não há como reputar inesperada uma ocorrência que, segundo as estatísticas demonstradas, excetuado o Município de São Paulo, tem média superior a um assalto por dia, chegando-se ao alarmante

mês, a contar da citação e correção monetária, pelo IGP-M, a partir da presente sessão de julgamento.

Apelação parcialmente provida, por maioria.

(TJ/RS- AC n. 70077579977, Relator: Cláudia Maria Hardt, Redator: Umberto Guaspari Sudbrack, 12ª Câmara Cível., Data de Julgamento: 04/10/2018, Data de Publicação: 23/10/2018).

¹⁵¹ APELAÇÃO CÍVEL. CONTRATO DE TRANSPORTE. RESPONSABILIDADE CIVIL. ROUBO NO INTERIOR DE ÔNIBUS DE VIAGEM INTERESTADUAL. EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE. PRECEDENTES DO STJ.

O assalto ocorrido no interior de ônibus é caso fortuito e exclui a responsabilidade do transportador. Precedentes do STJ. Suposta infração a norma adMin.tiva da ANTT, de permitir o embarque de passageiro previamente cadastrado em local diverso dos demais, que não teve o condão de agravar o risco a ponto de afastar a excludente de responsabilidade. Demanda improcedente. Recurso dos autores prejudicado.

APELO DA RÉ PROVIDO. APELAÇÃO DOS AUTORES PREJUDICADA. UNÂNIME.

(TJ/RS- AC n. 70080306194, Relator: Pedro Luiz Pozza, 12ª Câmara Cível, Data de Julgamento: 27/06/2019, Data de Publicação: 01/07/2019)

¹⁵² APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. ASSALTO EM INTERIOR DE ÔNIBUS.

O assalto ocorrido no interior de coletivo é fato estranho aos riscos inerentes ao transporte.

APELAÇÃO IMPROVIDA.

(TJ/RS- AC n. 70074591900, Relator: Bayard Ney de Freitas Barcellos, 11ª Câmara Cível, Data de Julgamento: 14/03/2018, Data de Publicação: 19/03/2018)

número de 31,6 casos por dia no Município do Rio de Janeiro¹⁵³.

Em premiada tese de doutorado que se debruçou sobre o tema¹⁵⁴, André Rodrigues Côrrea filiou-se ao entendimento de que, em se tratando de assalto em transporte público, não há falar em ausência de responsabilidade do prestador de serviço. Em apertada síntese, defende o autor que, no Direito brasileiro, as regras da responsabilidade civil objetiva se destinam a concretizar o valor da solidariedade social, de modo a justificar a responsabilidade das empresas de transporte urbano no caso de danos aos passageiros decorrentes de violência urbana¹⁵⁵. Alicerça-se a tese no fato de que os efeitos negativos do fenômeno social consubstanciado nos assaltos a coletivos deveriam ser suportados pela coletividade como um todo. No entanto, pelo posicionamento jurisprudencial atual, são suportados exclusivamente pela camada social mais desfavorecida, o que não ocorre em relação a outros episódios de violência nos quais figuram como vítimas integrantes das classes média e alta¹⁵⁶.

Efetivamente, como bem pontuado pelo referido autor e pelo Desembargador Umberto Guaspari Sudbrack, o posicionamento do STJ é díspar quando da aferição da responsabilidade dos fornecedores em casos nos quais as vítimas de violência são de outras classes sociais, como, por exemplo, nos assaltos ocorridos em *shopping centers*, em estacionamento privados e e em instituições financeiras¹⁵⁷. Via de regra, os julgadores baseiam seus votos, em tais casos, na falha de segurança esperada dos serviços em questão, o que justificaria a condenação das empresas.

Mutatis mutandis, as razões de decidir que condenam os fornecedores em tais hipóteses seriam passíveis de utilização quando da apreciação da responsabilidade pelos danos

¹⁵³ Dos dados trazidos, utilizando-se os períodos neles contidos como referência, a média diária em cada localidade apresenta-se da seguinte forma: São Paulo – 0,8 casos por dia; Rio de Janeiro – 31,6 casos por dia; Recife - 3,3 casos por dia; São Luís- 1,8 casos por dia; Manaus -7,2 casos por dia; Salvador – 6,6 casos por dia; Distrito Federal – 4,4 casos por dia; Natal casos 1,1 caso por dia e Porto Alegre 2,5 casos por dia.

¹⁵⁴ Trata-se da tese intitulada “Solidariedade e Responsabilidade: o tratamento jurídico dos efeitos da criminalidade violenta no transporte público de pessoas no Brasil” defendida, sob orientação da Professora Doutora Judith Martins-Costa no ano de 2008 na Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. O referido trabalho recebeu, em 2010, o Prêmio Capes de Tese em Direito.

¹⁵⁵ Cf. CORRÊA, André Rodrigues. **Solidariedade e Responsabilidade : o tratamento jurídico dos efeitos da criminalidade violenta no transporte público de pessoas no Brasil**. 1 ed. São Paulo: Saraiva, 2009, p.2-3.

¹⁵⁶ Cf. CORRÊA, André Rodrigues. **Solidariedade e Responsabilidade : o tratamento jurídico dos efeitos da criminalidade violenta no transporte público de pessoas no Brasil**. 1 ed. São Paulo: Saraiva, 2009, p.558-566.

¹⁵⁷ Respectivamente, precedentes exemplificativos que responsabilizam o fornecedor pelos danos decorrentes de tais eventos: AgInt no AREsp n. 1027025/SP (STJ – AgInt no AREsp n. 1027025/SP , Relator: Raul Araújo, T4 – Quarta Turma, Data de Julgamento: 18/06/2019, Data de Publicação DJe 28/06/2019); AgInt no AREsp n. 1329296 / RS (STJ – AgInt no AREsp n. 1329296/RS, Relator: Ricardo Villas Bôas Cueva, T3 – Terceira Turma, Data de Julgamento: 10/12/2018, Data de Publicação DJe 14/12/2018) e AgInt no REsp n. 1415230/SP (STJ – AgInt no REsp n. 1415230/SP, Relator: Ricardo Villas Bôas Cueva, T3 – Terceira Turma, Data de Julgamento: 24/10/2017, Data de Publicação DJe 31/10/2017).

decorrentes de assaltos dos coletivos. Não é legítimo afirmar que o usuário do transporte não pode esperar segurança durante o trajeto, uma vez que, além da previsão contida no Art. 22 do CDC no sentido de que os serviços públicos devem ser prestados com segurança e eficiência, o contrato que ensejaria eventual responsabilização – contrato de transporte - possui a peculiaridade de possuir em seu cerne uma cláusula de incolumidade cuja importância é tamanha que se confunde com a sua função social.

Nesse compasso, o novo paradigma da Responsabilidade Civil, no qual, em razão da preconização de reparação da vítima, permite a flexibilização do nexo de causalidade, corrobora, de modo geral, o entendimento de que os transportadores são responsáveis por tais danos, em razão da utilização da solidariedade social como instrumento para perquirição de justiça distributiva. A observação de tais institutos jurídicos tem sua importância ampliada em razão de as vítimas de tais eventos danosos, via de regra, inserirem-se nas classes sociais mais baixas e, portanto, socialmente vulneráveis.

É importante referir, no entanto, que, ainda que o STJ venha entendendo pela impossibilidade de responsabilizar os transportadores pelos danos decorrentes de assaltos, em algumas situações semelhantes, dotadas de maior peculiaridade, a Corte admite a flexibilização do nexo de causalidade para fins de ressarcimento da vítima. Assim, quando, no entender dos ministros, o episódio criminoso guarda relação com a atividade de transportar, há condenação da empresa é imposta. Nesse sentido, tem-se o REsp n. 200.808/RJ em que o assalto somente se operou em razão da parada do veículo, pelo motorista, em ponto irregular, oportunidade em que os criminosos ingressaram no coletivo¹⁵⁸, razão pela qual a Terceira Turma entendeu pela conexidade do fato com a atividade de transportar. Em que pese se entenda, de fato, que há conexidade da atividade com o dano, vê-se que a empresa somente restou condenada em razão da conduta de seu preposto de ter parado o veículo em local inadequado, o que exprime um juízo de culpa realizado pelos magistrados quando da aferição da responsabilidade do transportador¹⁵⁹. No entanto, a responsabilização das empresas ora pretendida em nada se responsabiliza com seu agir culposos (ou de seus prepostos), pois fundada em ditames epistemológicos típicos da contemporaneidade, como solidariedade social e sociabilidade, e dos danos próprios de tal período, situações nas quais se admite o

¹⁵⁸ 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. (STJ – REsp n. 200.808/RJ, Relator: Ari Pargendler, T3 – Terceira Turma, Data de Julgamento: 16/11/2000, DJ 12/02/2001 p. 112)

¹⁵⁹ O juízo de culpa é exacerbado no teor do voto, eis que, em dado momento, afirma o relator: “Pela culpa do preposto, assim caracterizada, responde o proponente. A ação, por isso, é procedente.”

desprendimento dos predicados típicos da modalidade subjetiva de responsabilização.

Nesse contexto, em que pese à responsabilização das empresas pelos assaltos esteja de acordo com o novo arcabouço hermenêutico que vem sendo conferido à Responsabilidade Civil como um todo - e aplicado em situações análogas como assaltos a empreendimentos privados -, a jurisprudência ainda se mostra relutante em caracterizar o evento como caso fortuito interno. Como solução intermediária, na hipótese de se entender que os dados estatísticos de tamanha monta não têm o condão de enquadrar o assalto como fortuito interno, é possível a eleição de critérios objetivos para fins de se atestar a conexão da conduta com a atividade de transportar, a exemplo da frequência com a qual o ato ocorre em determinada linha.

4.1 IMPORTUNAÇÃO SEXUAL PRATICADA POR PASSAGEIRO

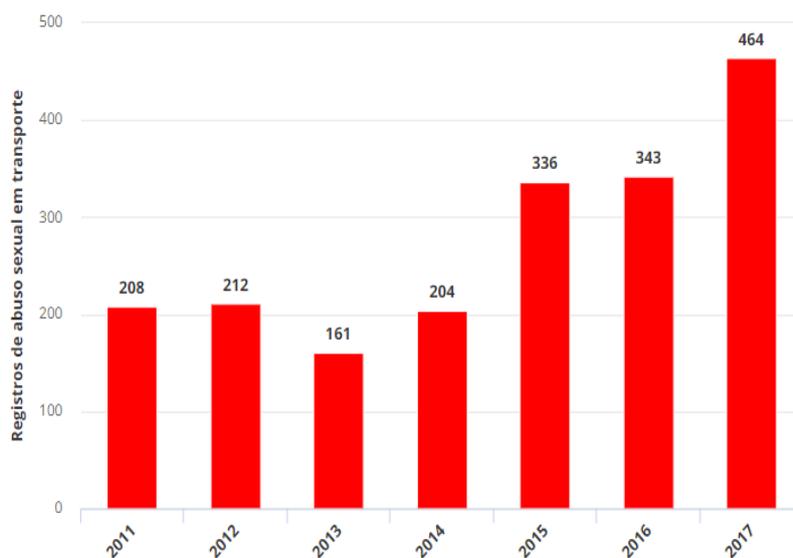
Ainda que as estatísticas referentes aos assaltos ocorridos no transporte público denotem uma realidade de violência alarmante em face dos usuários de tal serviço, uma nova espécie de ato violento ocorrida nos coletivos vem tomando conta dos noticiários. Trata-se da importunação sexual, a qual corresponde aos episódios em que um passageiro pratica contra o outro, sem sua anuência, ato libidinoso com objetivo de satisfazer a própria lascívia.

Os dados estatísticos, ainda que escassos quando em comparação com os que dizem respeito aos assaltos, demonstram que a situação é periclitante. O gráfico abaixo, por exemplo, demonstra que, na cidade de São Paulo, os casos de assédio sexual aumentaram exponencialmente, tendo sido registrados, em 2017, 464 casos¹⁶⁰.

¹⁶⁰CASOS de abuso sexual no transporte público de SP crescem 35% em 2017. **G1**, 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/casos-de-abuso-sexual-no-transporte-publico-de-sp-crescem-35-em-2017-diz-ssp.ghtml> Acesso em 22 nov. 2019.

Abuso sexual no transporte público de SP

Ano de 2017 foi o que mais teve registros desse tipo de crime desde 2011.



Fonte: G1 (Dados da Secretaria da Segurança Pública de São Paulo)

Uma pesquisa do Datafolha publicada pelo jornal Folha de São Paulo¹⁶¹, a seu turno, constatou que, entre as mulheres que relataram já terem sofrido assédio, 35% o sofreram no transporte coletivo, sendo este o local mais frequente da prática do crime, consoante demonstra o gráfico abaixo colacionado:



Fonte: Folha de São Paulo (Dados Datafolha)

¹⁶¹ MULHERES sofrem mais assédio no transporte público, segundo Datafolha. **Folha de São Paulo**, 2015. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2015/11/1703472-mulheres-sofrem-mais-assedio-no-transporte-publico-segundo-datafolha.shtml> Acesso em 22 nov. 2019.

Segundo levantamento do Instituto Locomotiva e do Instituto Patrícia Galvão¹⁶², 97% das mulheres afirmaram que já passaram por situações de assédio sexual no transporte público, por aplicativo, ou, ainda, em táxis. Em levantamento realizado no ano de 2015 a partir dos dados da empresa SPTrans, constatou-se que, em 30% dos casos, o assediador é o cobrador ou o motorista¹⁶³. É importante considerar, ainda, que, dado o constrangimento inerente à situação, boa parcela das ocorrências não são reportadas às autoridades, o que denota a existência de um número ainda maior de casos.

O anseio social para que o Direito fornecesse resposta eficaz acerca da questão culminou, na seara do Direito Penal, na criação do tipo penal denominado importunação sexual, o qual passou a ser previsto no Art. 215-A do CP¹⁶⁴, em vigência desde setembro de 2018. Tal mudança legislativa foi de suma importância, já que, anteriormente, a situação encontrava-se em um limbo jurídico, sendo enquadrada, por vezes, como mera contravenção penal (importunação ofensiva ao pudor) e, por vezes, como estupro. No Município de Porto Alegre, editou-se a Lei Municipal n. 12.362/2017, a qual instituiu o Programa de Combate ao Assédio Sexual no Transporte Coletivo. No âmbito do Direito Civil, no entanto, a mudança de tratamento acerca da questão ainda é incipiente.

Novamente a partir dos dados apresentados, é possível afirmar que a classificação da importunação sexual como caso fortuito externo se mostra fragilizada, considerando-se que a frequência com a qual tais atos ocorrem derroga a possibilidade de classificá-los como imprevisíveis e externos à atividade de transportar. Ademais, assim como no caso dos assaltos, é evidente que o evento danoso somente ocorre em virtude da concomitância da execução do contrato de transporte. Mais do que isso, especificamente quanto à importunação sexual, o agressor aproveita-se, justamente, da má execução do contrato. Isso porque, via de regra, o assediador aproveita-se da baixíssima qualidade do serviço para praticar o ilícito, seja pela superlotação dos vagões, seja pela certeza de que não haverá fiscalização.

A questão vem chegando paulatinamente ao Poder Judiciário. A primeira decisão, no âmbito do STJ, que condenou a empresa transportadora a indenizar a vítima é de 2017 e se

¹⁶² 97% das mulheres dizem que já sofreram assédio no transporte público e privado no Brasil, diz pesquisa. **G1**, 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/06/18/97percent-das-mulheres-dizem-ja-ter-sido-vitima-de-assedio-no-transporte-publico-e-privado-no-brasil-diz-pesquisa.ghtml> Acesso em 22 nov. 2019.

¹⁶³ MOTORISTA ou cobrador comete 30% dos casos de assédio sexual nos ônibus. **Fiquem Sabendo**, 2016. Disponível em <https://fiquemsabendo.com.br/mobilidade-urbana/motorista-ou-cobrador-comete-30-dos-casos-de-assedio-sexual-nos-onibus/> Acesso em 22 nov. 2019.

¹⁶⁴ Art. 215-A, CP: Praticar contra alguém e sem a sua anuência ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro:
Pena - reclusão, de 1 (um) a 5 (cinco) anos, se o ato não constitui crime mais grave.

deu sob relatoria da Ministra Nancy Andrichi, a qual corresponde ao REsp n. 1.662.551/SP¹⁶⁵, julgado pela Terceira Turma da referida Corte. O arbitramento dos danos extrapatrimoniais foi na monta de R\$20.000,00 (vinte mil reais). Em seu voto, a ministra entendeu pela conexidade do evento com a atividade prestada pelo fornecedor, classificando o evento danoso, via de consequência, como caso fortuito interno. São passíveis de destaque, outrossim, as considerações da magistrada acerca do sexismo inerente a tal conduta, as quais ora se colacionam:

Realmente, para além de um problema do transporte coletivo, a questão relativa à violação da liberdade sexual de mulheres em espaços públicos trata-se preponderantemente de um problema cultural. Em uma sociedade nitidamente patriarcal como a brasileira, a transição da mulher da esfera privada – isto é, doméstica – para a esfera pública – espaço de atuação do homem – revela e dá visibilidade à histórica desigualdade de gênero existente nas relações sociais. Conflitos que antes permaneciam reservados à esfera doméstica ultrapassam os

¹⁶⁵ DIREITO CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E COMPENSAÇÃO POR DANOS MORAIS. ATO LIBIDINOSO PRATICADO CONTRA PASSAGEIRA NO INTERIOR DE UMA COMPOSIÇÃO DE TREM NA CIDADE DE SÃO PAULO/SP ("ASSÉDIO SEXUAL"). FUNDAMENTAÇÃO DEFICIENTE. SÚMULA 284/STF. RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA. NEXO CAUSAL. ROMPIMENTO. FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO. AUSÊNCIA DE CONEXIDADE COM A ATIVIDADE DE TRANSPORTE.

1. Ação ajuizada em 02/07/2014. Recurso especial interposto em 28/10/2015 e distribuído ao Gabinete em 31/03/2017.
 2. O propósito recursal consiste em definir se a concessionária de transporte de trens metropolitanos da cidade de São Paulo/SP deve responder pelos danos morais sofridos por passageira que foi vítima de ato libidinoso ou assédio sexual praticado por outro usuário, no interior de um vagão.
 3. Os argumentos invocados pela recorrente não demonstram como o acórdão recorrido violou os arts. 212, IV, do CC/02 e 334, IV, do CPC/73, o que inviabiliza o julgamento do recurso especial quanto ao ponto. Aplica-se, na hipótese, a Súmula 284/STF.
 4. A cláusula de incolumidade é ínsita ao contrato de transporte, implicando obrigação de resultado do transportador, consistente em levar o passageiro com conforto e segurança ao seu destino, salvo se demonstrada causa de exclusão do nexo de causalidade, notadamente o caso fortuito, a força maior ou a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro.
 5. O fato de terceiro, conforme se apresente, pode ou não romper o nexo de causalidade. Exclui-se a responsabilidade do transportador quando a conduta praticada por terceiro, sendo causa única do evento danoso, não guarda relação com a organização do negócio e os riscos da atividade de transporte, equiparando-se a fortuito externo. De outro turno, a culpa de terceiro não é apta a romper o nexo causal quando se mostra conexa à atividade econômica e aos riscos inerentes à sua exploração, caracterizando fortuito interno.
 6. Na hipótese, conforme consta no acórdão recorrido, a recorrente foi vítima de ato libidinoso praticado por outro passageiro do trem durante a viagem, isto é, um conjunto de atos referidos como assédio sexual.
 7. O momento é de reflexão, pois não se pode deixar de ouvir o grito por socorro das mulheres, vítimas costumeiras desta prática odiosa, que poderá no futuro ser compartilhado pelos homens, também objetos potenciais da prática de assédio.
 8. É evidente que ser exposta a assédio sexual viola a cláusula de incolumidade física e psíquica daquele que é passageiro de um serviço de transporte de pessoas.
 9. Mais que um simples cenário ou ocasião, o transporte público tem concorrido para a causa dos eventos de assédio sexual. Em tal contexto, a ocorrência desses fatos acaba sendo arrastada para o bojo da prestação do serviço de transporte público, tornando-se assim mais um risco da atividade, a qual todos os passageiros, mas especialmente as mulheres, tornam-se sujeitos.
 10. Na hipótese em julgamento, a ocorrência do assédio sexual guarda conexidade com os serviços prestados pela recorrida CPTM e, por se tratar de fortuito interno, a transportadora de passageiros permanece objetivamente responsável pelos danos causados à recorrente.
 11. Recurso especial conhecido e provido.
- (STJ – REsp n. 1.662.551/SP, Relator: Nancy Andrichi, T3 – Terceira Turma, Data de Julgamento: 15/05/2018, Data de Publicação Dje: 25/06/2018)

limites simbólicos e morais impostos “entre quatro paredes” e ganham maior visibilidade, expondo o caráter opressivo dos papéis sociais (FUKUDA, Rachel Franzan. Assédio sexual: uma releitura a partir das relações de gênero. Revista Simbiótica, Universidade Federal do Espírito Santo, n. 01, junho/2012). Assim, atos de caráter sexual ou sensual alheios à vontade da pessoa a quem se dirige – a exemplo de “cantadas”, gestos obscenos, olhares, toques não consentidos, entre outros – revelam manifestações de poder do homem sobre a mulher, mediante a objetificação sexual de seus corpos. Em que pese tenham natureza lasciva, esses atos servem, também, para a reafirmação da masculinidade e poder.

Desse modo, é inegável que a vítima do assédio sexual sofre um evidente abalo em sua incolumidade físico-psíquica, cujos danos devem ser reparados pela prestadora do serviço de transporte de passageiros.

Seguramente, em que pese o tipo penal “importunação sexual” independa do gênero do agente e da vítima para que seja configurado, é fato notório que as mulheres são as principais vítimas de tal conduta. Conforme bem pontuado pela relatora, o assédio serve como ferramenta para a perpetuação da objetificação do corpo feminino em espaços públicos. A violência contra a mulher, no Brasil, apresenta-se de maneira estarrecedora¹⁶⁶, de forma que o rechaçamento de tais condutas pela ciência jurídica é fundamental, inclusive para fins de se comunicar às empresas e à sociedade como um todo que tal comportamento é intolerável e merece ser combatido da forma mais eficaz possível.

Ao longo do presente ano, o STJ julgou mais demandas que versaram sobre o tema *sub oculis*. O REsp n. 1748295/SP¹⁶⁷, julgado pela Quarta Turma, seguiu o entendimento diverso, de que o ato é classificado como fato exclusivo de terceiro e, portanto, mostra-se inviável a condenação da empresa transportadora. Assim, consagrou-se como vencedor o voto do Ministro Marco Buzzi, o qual inaugurou a divergência em face do relator, Ministro Luis Felipe Salomão. Na oportunidade, manifestou-se da seguinte forma o magistrado cuja tese

¹⁶⁶ Segundo informações das Nações Unidas, o Brasil apresenta a quinta maior taxa de feminicídios do mundo. (ONU: Taxa de feminicídios no Brasil é quinta maior do mundo; diretrizes nacionais buscam solução. **Nações Unidas Brasil**, 2016. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/onu-femicidio-brasil-quinto-maior-mundo-diretrizes-nacionais-buscam-solucao/>. Acesso em 23 nov. 2019).

¹⁶⁷ RECURSO ESPECIAL - DIREITO CIVIL - AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS - ATO LIBIDINOSO PRATICADO CONTRA PASSAGEIRA NO INTERIOR DE UMA COMPOSIÇÃO DE TREM DO METRÔ PAULISTA - AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA - FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO E ESTRANHO AO CONTRATO DE TRANSPORTE - PRECEDENTES DO STJ. INCONFORMISMO DA AUTORA.

1. Nos termos da jurisprudência desta Corte Superior, não há responsabilidade da empresa de transporte coletivo em caso de ilícito alheio e estranho à atividade de transporte, pois o evento é considerado caso fortuito ou força maior, excluindo-se, portanto, a responsabilidade da empresa transportadora. Precedentes do STJ.

2. Não pode haver diferenciação quanto ao tratamento da questão apenas à luz da natureza dos delitos.

3. Na hipótese, sequer é possível imputar à transportadora eventual negligência pois, como restou consignado pela instância ordinária, o autor do ilícito foi identificado e detido pela equipe de segurança da concessionária de transporte coletivo, tendo sido, inclusive, conduzido à Delegacia de Polícia, estando apto, portanto, a responder pelos seus atos penal e civilmente.

4. Recurso especial desprovido.

(STJ – REsp n. 1.748.295/ SP, Relator para acórdão: Min. Marco Buzzi, T4 – Quarta Turma, Data de Julgamento: 13/12/2018, Data de Publicação Dj: 13/12/2019)

prevaleceu:

Ou seja, repisa-se: a prática de crime (ato ilícito) – seja ele roubo, furto, lesão corporal, por terceiro em veículo de transporte público, afasta a hipótese de indenização pela concessionária, por configurar fato de terceiro. Não pode haver diferenciação quanto ao tratamento da questão apenas à luz da natureza dos delitos. Todos são graves, de forma que o STJ dever manter ou afastar a excludente de responsabilidade contratual por delito praticado por terceiro em todos os casos, independentemente do alcance midiático do caso ou do peso da opinião pública, pois não lhe cabe criar exceções

Vê-se, portanto, que o Ministro firmou cognição no sentido de que, se para assaltos não há responsabilização da transportadora, esta também não pode ser condenada pela ocorrência de importunação sexual. Com efeito, diante da similitude das duas situações ora tratadas, é esperado que o STJ adote o mesmo posicionamento para ambas. No entanto, isso não significa que o entendimento já adotado deve ser mantido sem maiores justificações, podendo a chegada de uma nova leva de ações que discutam a responsabilidade do transportador em decorrência de crimes praticados por terceiros durante a execução do contrato ser um convite à Corte para que revise o posicionamento adotado.

Na Terceira Turma, foram julgados mais três casos referentes à questão (REsp n. 1.747.637/ SP, AgInt no REsp n. 1.748.207/ SP e AgInt no AREsp n. 1.349.061/ SP), nos quais houve a condenação das empresas transportadoras a indenizarem as vítimas. No entanto, todos os julgados foram objeto de divergência, o que denota a instabilidade quanto ao tema em tal órgão julgador, o que repercute nos demais tribunais brasileiros¹⁶⁸, trazendo insegurança jurídica à matéria.

Assim, como referido na passagem que tratou da problemática dos assaltos, ainda que se entenda que a responsabilização das empresas pelos assédios esteja de acordo com o novo arcabouço hermenêutico que vem sendo conferido à Responsabilidade Civil e seu novo paradigma, pode ser adotada uma solução intermediária para o desenlace de tal contenda, mediante aferição, no caso concreto, da conexão do dano com a atividade prestada. Entre os critérios objetivos aptos a colmatar a lacuna semântica do vocábulo “conexidade”, sugere-se a avaliação da frequência com a qual tais eventos ocorrem em determinada linha, a superlotação dos vagões (o que facilita o assédio) e eventual adoção de políticas de desestímulo direcionadas aos usuários.

Não se pode olvidar, contudo, que, assim como pontua André Rodrigues Corrêa em relação aos assaltos, os atos libidinosos ocorridos nos coletivos também são fruto de uma estrutura social, a qual se consubstancia, em síntese, na objetificação do corpo das mulheres

¹⁶⁸ No TJ/SP, por exemplo, segundo anuário de 2017, Das 16 câmaras do Direito Privado que julgaram recentemente o tema, somente seis reconhecem o dever de indenizar do transportador.

nos espaços físicos. Ademais, cumpre referir que, as vítimas de tais atos, além de, via de regra, pertencerem a uma classe social mais desfavorecida, se tornam ainda mais vulnerabilizadas em virtude de estarem expostas a uma violência de gênero. Assim, eventual responsabilização das empresas também serviria como solidificação do discurso solidarista insculpido no texto constitucional, o que denota a importância de fazê-lo.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Do exposto, depreende-se que a Responsabilidade Civil vem apresentando uma nova quebra de paradigma, voltada à reparação de danos típicos da contemporaneidade e tendo como escopo principal a reparação da vítima. Vê-se, outrossim, que a consecução de tal fim é feita mediante a ressignificação dos ditames epistemológicos típicos da causalidade jurídica, operando-se a flexibilização, portanto, do nexos de causalidade. Tal mudança de paradigma, conforme exposto, acaba por influenciar a responsabilização dos mais diversos agentes, entre eles o transportador de pessoas.

No que tange ao contrato de transporte, verificou-se que se trata de espécie contratual típica e que possui, em seu âmago, uma cláusula de incolumidade, a qual abarca as esferas física e psicológica dos transportados. Concluiu-se, também, que o cumprimento da cláusula de incolumidade confunde-se com o cumprimento da função social de tal contrato, fator que exacerba a importância da referida previsão contratual. Quanto à previsão legal de responsabilidade do transportador, vê-se que a matéria é tratada pela CF, pelo CC e pelo CDC, sendo que todas essas fontes normativas conferem ao transportador uma responsabilidade civil objetiva, ainda que o façam com alicerces diversos, sendo que, em razão da Teoria do Diálogo das Fontes, tais previsões convivem harmonicamente no ordenamento pátrio. Viu-se, ainda, que o contrato de transporte de pessoas é firmado, via de regra, por adesão, bem como que, em razão disso e de expressa previsão legal, eventual cláusula exonerativa do dever de indenizar do transportador é ineficaz.

Ao analisar-se a flexibilização do nexos de causalidade aplicada à problemática da responsabilidade civil do transportador de pessoas, constatou-se que, para além da teoria do risco da atividade, é possível submeter o transportador à teoria do risco-proveito. Verificou-se, de mais a mais, que a flexibilização do nexos de causalidade, hodiernamente, tem se operado mediante o enrijecimento das hipóteses clássicas de afastamento do dever indenizatório, a partir da concepção de caso fortuito interno, sendo que, quanto ao transportador, aferir se um evento possui conexão com sua atividade ainda é passível de colmatação semântica. Atestou-se, ainda, que a solidariedade social e a sociabilidade são instrumentos para a consecução de uma justiça distributiva, alinhada à noção contemporânea de Responsabilidade Civil e das diretrizes constitucionais.

Quanto aos assaltos ocorridos nos coletivos, verificou-se que, em que pesem os alarmantes dados estatísticos apresentados, a jurisprudência ainda, em sua maioria, os classifica como fato de terceiro. Atentou-se para a incongruência de tal posicionamento,

especialmente em virtude de que o Poder Judiciário vem entendendo de forma diversa quando os atos violentos ocorrem em locais frequentados pelas classes média e alta. Vê-se, dessa forma, que tais danos vem sendo suportados exclusivamente pelas vítimas, mesmo que o contrato de transporte possua em seu cerne uma cláusula que obrigue o transportador a manter o transportado incólume durante o trajeto.

Em relação à importunação sexual praticada por passageiro, viu-se que se trata de problemática de relevância social extremamente considerável e cuja frequência é periclitante. Verificou-se, igualmente, que, em tais hipóteses, o agressor, via de regra, aproveita-se da má execução do contrato de transporte para praticar o ilícito. No concernente ao entendimento jurisprudencial, tem-se que se trata de tema que somente foi objeto de apreciação jurisprudencial recentemente e que ainda não restou firmado entendimento edificativo acerca da possibilidade de se responsabilizar o transportador por tais danos.

Em síntese, vê-se que, ainda que a direção para a qual a disciplina da Responsabilidade Civil vem apontando sugira o contrário, a responsabilização do transportador por tais eventos danosos ainda não se mostra solidificada perante os tribunais pátrios. Pelo contrário, em se tratando dos assaltos, a jurisprudência firmou-se no sentido de que não há como responsabilizar o transportador, olvidando-se da necessidade de que, para que se configure caso fortuito externo, é necessária a presença dos fatores da imprevisibilidade e da externidade. Ademais, eventual responsabilização das empresas em tais hipóteses iria ao encontro da solidariedade social e, tendo em vista a vulnerabilidade das vítimas de tais ações, configuraria-se como oportunidade de concretização de uma justiça distributiva, conceito extremamente vinculado à Responsabilidade Civil contemporânea.

Seria desejável, como instrumento para uma guinada jurisprudencial em sentido oposto, a adoção de uma análise casuística na qual fosse possível, mediante eleição de critérios objetivos, aferir a conexão necessária para fins de caracterização do dano como caso fortuito interno. Com a adoção de tal medida, poderia ser verificado que, em verdade, a conduta das empresas contribui – seja através de atitudes omissivas ou comissivas – para a prática dos ilícitos que desencadeiam os danos ora abordados, uma vez que a má qualidade do serviço facilita – em muito – a prática dos ilícitos ora abordados.

O Direito pode, quando presentes fontes normativas para tanto, operar em prol de mudanças sociais que se coadunem com as diretrizes constitucionais. Dessa feita, considerando-se que há arcabouço normativo suficiente para que as empresas sejam condenadas a reparar os danos sofridos por passageiros, entender em sentido diverso significa ratificar as estruturas sociais indesejadas que se exprimem quando da prática de tais condutas,

a exemplo da objetificação do corpo feminino quando em lugares públicos e da ideia de que não se pode esperar segurança e qualidade dos serviços públicos, especialmente quando utilizados por classe socialmente desfavorecida. A responsabilização das transportadoras as obrigaria a tratar os assaltos e assédios de forma mais eficiente, culminando na melhora da prestação do serviço e no cumprimento da função social do contrato.

REFERÊNCIAS

2018 tem segundo maior número de assaltos a coletivos em oito anos. **O Estado**, 2019. Disponível em: <https://imirante.com/oestadoma/noticias/2019/02/07/2018-tem-segundo-maior-numero-de-assaltos-a-coletivos-em-oito-anos/> Acesso em 17 nov. 2019.

97% das mulheres dizem que já sofreram assédio no transporte público e privado no Brasil, diz pesquisa. **G1**, 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/06/18/97percent-das-mulheres-dizem-ja-ter-sido-vitima-de-assedio-no-transporte-publico-e-privado-no-brasil-diz-pesquisa.ghtml> Acesso em 22 nov. 2019.

ALVIM, Agostinho. **Da inexecução das obrigações e suas consequências**. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 1955.

ALVIM, Agostinho. **Da inexecução das obrigações e suas consequências**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 1980.

AMARAL, Francisco. **Direito Civil: Introdução**. 5. ed. (revisada, atualizada. e aumentada). Rio de Janeiro: Renovar, 2003.

ARISTÓTELES. **Ética a Nicómaco**. Tradução Leonel Vallandro e Gerd Bornheim. 4.ed. São Paulo: Nova Cultural, 1991.

ASSALTOS a ônibus crescem 9% na cidade de São Paulo. **G1**, 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/04/16/assaltos-a-onibus-crescem-9percent-na-cidade-de-sao-paulo.ghtml> Acesso em 17 nov. 2019.

ASSALTOS em ônibus crescem 42% em setembro em relação ao ano passado. **Correio Braziliense**, 2019. Disponível em: https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2019/10/25/interna_cidadesdf,800743/assaltos-em-onibus-crescem-42-em-setembro-em-relacao-ao-ano-passado.shtml. Acesso em 17 nov. 2019.

BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcellos e; DE OLIVEIRA, Juarez (coordenador). **Comentários ao Código de Proteção do Consumidor**. São Paulo: Saraiva, 1991.

BITTAR, Carlos Alberto. **Responsabilidade Civil. Teoria e Prática**. 4 ed., Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2001.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 20 set. 2019.

BRASIL. Decreto n. 2.681, de 7 de dezembro de 1912. Planalto. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2681_1912.htm. Acesso em: 20 set. 2019.

BRASIL. Decreto n. 19.473, de 10 de dezembro de 1930. Planalto. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D19473.htm. Acesso em: 25 set. 2019.

BRASIL. Decreto-lei n. 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Planalto. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em: 26 nov. 2019.

BRASIL. Lei n. 7.783, de 28 de junho de 1989. Planalto. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7783.htm Acesso em: 25 set. 2019.

BRASIL. Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990. Planalto. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm Acesso em: 01 out. 2019.

BRASIL. Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Planalto. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm Acesso em: 22 set. 2019.

BRASIL. Lei n. 13.105, de 16 de março de 2015. Planalto. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2015/lei/113105.htm Acesso em: 02 out. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. Agravo Regimental no Recurso Especial n. 531.739/SP. Recorrente: Ricardo Martins Marques. Recorrido: Nacional Expresso LTDA. Relator: Min. Raul Araújo, julgado em 05/02/2015, publicado no Diário da Justiça em 23/02/2015. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=44189343&num_registro=201401353310&data=20150223&tipo=5&formato=PDF Acesso em: 21 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. Recurso Especial n. 175.794/RS. Recorrente: Empresa de Transportes Andorinha S/A. Recorrido: Maria Eugenia Zagato. Relator: Min. Ruy Rosado de Aguiar, julgado em 05/11/1998, publicado no Diário da Justiça em 21/02/2000. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/ita/documento/mediado/?num_registro=199800391959&dt_publicacao=21-02-2000&cod_tipo_documento= Acesso em: 30 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. Recurso Especial n. 974.138/SP. Recorrente: Companhia do Metropolitano de São Paulo Metro. Recorrido: Eliana Gonçalves Duarte. Relator: Min. Raul Araújo, julgado em 22/11/2016, publicado no Diário da Justiça em 09/12/2016. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1558024&num_registro=200701791809&data=20161209&formato=PDF. Acesso em: 12 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Quarta Turma. Recurso Especial n. 1.282.069/RJ. Recorrente: Franklin Geraldo Pereira. Recorrido: Transfomal Figueira Rodoviário LTDA. Relator: Min. Luís Felipe Salomão, julgado em 17/05/2016, publicado no Diário da Justiça em 07/06/2016. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/inteiroteor/?num_registro=201102244280&dt_publicacao=07/06/2016. Acesso em: 12 out. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Segunda Seção. Recurso Especial n. 435.865/RJ Recorrente: Evanil Transportes e Turismo LTDA. Recorrido: Severiano de Souza Cruz.

Relator: Min. Barros Monteiro, julgado em 09/10/2002, publicado no Diário da Justiça em 15/05/2003. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=377073&num_registro=200200653487&data=20030512&formato=PDF. Acesso em: 19 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. Agravo Regimental no Recurso Especial n. 823.101/RJ. Recorrente: Lúcia Regina Monte. Recorrido: Tel Transportes Estrela S/A. Relator: Min. Ricardo Villas Boas Cuêva, julgado em 20/06/2013, publicado no Diário da Justiça em 28/06/2013. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1245907&num_registro=200600351829&data=20130628&formato=PDF. Acesso em: 19 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. Recurso Especial n. 200.808/RJ. Recorrente: Cesar Pereira da Rocha. Recorrido: Empresa de Viação Angrense LTDA - Enval. Relator: Min. Ari Pargendler, julgado em 16/11/2000, publicado no Diário da Justiça em 12/02/2001. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=IMG&sequencial=65465&num_registro=199900028880&data=20010212&formato=PDF. Acesso em: 25 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. Recurso Especial n. 1.136.885/SP. Recorrente: Fernando José dos Santos e cônjuge. Recorrido: Companhia de Seguros do Estado de São Paulo - COSESP. Relator: Min. Nancy Andrighi, julgado em 28/02/2012, publicado no Diário da Justiça em 07/03/2012. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1125696&num_registro=200900789227&data=20120307&formato=PDF. Acesso em: 13 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. Recurso Especial n. 1.231.240/MG. Recorrente: Cleide Aparecida Gonçalves. Recorrido: Empresa Gontijo de Transportes LTDA. Relator: Min. Nancy Andrighi, julgado em 10/04/2012, publicado no Diário da Justiça em 14/11/2012. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1136044&num_registro=201100084249&data=20121114&formato=PDF. Acesso em: 12 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. Recurso Especial n. 1.660.163/SP. Recorrente: JSL S/A. Recorrido: Itaú Seguros Corporativos S/A. Min. Nancy Andrighi, julgado em 06/03/2018, publicado no Diário da Justiça em 09/03/2018. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1684086&num_registro=201401229550&data=20180309&formato=PDF. Acesso em: 07 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. Recurso Especial n. 1.662.551/SP. Recorrente: Camila Aparecida Lirola. Recorrido: Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM. Relator: Min. Nancy Andrighi, julgado em 15/05/2018, publicado no Diário da Justiça em 25/06/2018. Disponível em: <https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1>

[710148&num_registro=201700639902&data=20180625&formato=PDF](#). Acesso em: 27 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Terceira Turma. Recurso Especial n. 1.748.295/ SP. Recorrente: Denise Santos Teixeira de Jesus. Recorrido: Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM. Relator para acórdão: Min. Marco Buzzi, julgado em 13/12/2018, publicado no Diário da Justiça em 13/12/2-18. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1735728&num_registro=201800940327&data=20190213&formato=PDF. Acesso em: 27 nov. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Súmula n. 479. As instituições financeiras respondem objetivamente pelos danos gerados por fortuito interno relativo a fraudes e delitos praticados por terceiros no âmbito de operações bancárias. Brasília: Superior Tribunal de Justiça, [2012]. Disponível em: <https://scon.stj.jus.br/SCON/sumanot/toc.jsp#TIT1TEMA0> Acesso em: 01 out. 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Primeira Turma. Recurso Extraordinário n. 130.764/PR. Recorrentes: Estado do Paraná e Ministério Público do Estado do Paraná. Recorrido: H. Kaminski e CIA. LTDA e outros. Relator: Min. Moreira Alves, julgado em 12/05/1992, publicado no Diário da Justiça em 07/08/1992. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=207632>. Acesso em: 22 set. 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Primeira Turma. Recurso Extraordinário n. 32.712/RJ. Recorrente: União Federal. Recorrido: Pedro Serrado Filho. Relator: Min. Evandro Lins, julgado em 01/12/1964, publicado no Diário da Justiça em 22/12/1964. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=17355>. Acesso em: 04 out. 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Tribunal Pleno. Embargos Infringentes no Recurso Extraordinário n. 33.144/BA. Recorrente: Maria Marcelina Dantas. Recorrido: Cia. Linha Circular da Bahia. Relator: Min. Hahnemann Guimarães, julgado em 05/07/1963, publicado no Diário da Justiça em 07/11/1963. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=33979>. Acesso em: 04 out. 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Tribunal Pleno. Embargos Infringentes no Recurso Extraordinário n. 36.265/MG. Recorrente: Lucio Flavio de Albuquerque. Recorrido: Departamento de Bondes e Ônibus. Relator: Min. Pedro Chaves, julgado em 10/05/1963, publicado no Diário da Justiça em 30/05/1963. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=34468>. Acesso em: 04 out. 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Súmula n. 161. Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar. [1963]. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumarioSumulas.asp?sumula=3501>. Acesso em: 07 out. 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Súmula n. 187. A responsabilidade contratual do

transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva. [1963]. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumarioSumulas.asp?sumula=3505> Acesso em: 01 out. 2019.

CAPELOTTI, João Pedro. Dano à Incolumidade Psicológica do Passageiro: Comentários ao Resp 1.231.240. **Revista dos Tribunais**. Vol. 929/2013, p. 585-600, mar/2013. Disponível em: Revista dos Tribunais Online. DTR\2013\590.

CASOS de abuso sexual no transporte público de SP crescem 35% em 2017. **G1**, 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/casos-de-abuso-sexual-no-transporte-publico-de-sp-crescem-35-em-2017-diz-ssp.ghtml> Acesso em 22 nov. 2019.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 11 ed. São Paulo: Atlas, 2014.

COMO a Polícia Civil reduziu em 81% os assaltos no transporte coletivo de Porto Alegre. **GaúchaZH**, 2019. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/seguranca/noticia/2019/06/como-a-policia-civil-reduziu-em-81-os-assaltos-no-transporte-coletivo-de-porto-alegre-cjwmdbihf03yb01qtrwzlixrh.html>. Acesso em 17 nov. 2019.

CORRÊA, André Rodrigues. **Solidariedade e Responsabilidade: o tratamento jurídico dos efeitos da criminalidade violenta no transporte público de pessoas no Brasil**. 1 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

CORRÊA, Thiago Pinheiro. Considerações sobre a teoria do fortuito externo. **Revista Trimestral de Direito Civil**, v. 52, p. 137-158, out.-dez. 2012.

DIAS, José de Aguiar. **Cláusula de Não Indenizar**. 3 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1947.

EM média, sete assaltos acontecem por dia dentro dos ônibus de Manaus, diz Sinetram. **A Crítica**, 2019. Disponível em: <https://www.acritica.com/channels/manaus/news/em-media-sete-assaltos-acontecem-por-dia-dentro-dos-onibus-de-manaus-diz-sinetram> Acesso em 17 nov. 2019.

ESTADO DE SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Décima Oitava Câmara de Direito Privado. Apelação Cível n. 1028232-41.2018.8.26.0562. Recorrente: Gabriela Peres Guimarães. Recorrido: Elux S S Expresso Luxo Sao Paulo Santos Ltda. Relator: Israel Góes dos Anjos, julgado em 12/11/2019, publicado no Diário da Justiça em 13/11/2019. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?cdAcordao=13075860&cdForo=0> Acesso em: 22 nov. 2019.

ESTADO DE SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Décima Segunda Câmara de Direito Privado. Apelação Cível n. 1080725-23.2018.8.26.0100. Recorrente: Renan Ferreira de Oliveira Ribeiro Recorrido COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS CPTM. Relator: Jacob Valente, julgado em 08/10/2019, publicado no Diário da Justiça em 08/10/2019. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?cdAcordao=12958249&cdForo=0> Acesso em: 22

nov. 2019.

ESTADO DE SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Vigésima Câmara de Direito Privado. Apelação Cível n. 1008159-61.2017.8.26.0084. Recorrente: Fernanda Aurea de Melo. Recorrido: VB Transportes e Turismo Ltda. Relator: Roberto Maia, julgado em 17/10/2019, publicado no Diário da Justiça em 17/10/2019. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?cdAcordao=12986047&cdForo=0>. Acesso em: 22 nov. 2019.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Terceira Câmara Cível. Apelação Cível n. 0067780-40.2010.8.19.0021. Recorrente: Cristiana Rita. Recorrido: Viação União LTDA. Relator: Renata Machado Cotta, julgado em 13/03/2019, publicado no Diário da Justiça em 15/03/2019. Disponível em: <http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=00042E056BE67D81C673DFA2A7EF7097B785C50A01305B33>. Acesso em: 23 nov. 2019.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Vigésima Câmara Cível. Apelação Cível n. 0010364-16.2013.8.19.0052. Recorrente: Auto Viação 1001 LTDA. Recorrido: Katiane da Silva Mattos. Relator: Marília de Castro Neves Vieira, julgado em 11/09/2019, publicado no Diário da Justiça em 19/09/2019. Disponível em: <http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=000482C877F6EA857F8F2FC7C2ECEE73C441C50B0F440939>. Acesso em: 23 nov. 2019.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. Décima Primeira Câmara Cível. Apelação Cível n. 70074591900. Recorrente: Luis Henrique Araujo Soltau. Recorrido: Companhia Carris Porto Alegre. Relator: Bayard Ney de Freitas Barcellos, julgado em 14/03/2018, publicado no Diário da Justiça em 19/03/2018. Disponível em: https://www1.tjrs.jus.br/site_php/consulta/consulta_processo.php?nome_comarca=Tribunal%20de%20Justi%C3%A7a%20do%20RS&versao=&versao_fonetica=1&tipo=1&id_comarca=700&num_processo_mask=&num_processo=70074591900&codEmenta=7706337&temIntTeor=true. Acesso em: 23 nov. 2019.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. Décima Segunda Câmara Cível. Apelação Cível n. 70077579977. Recorrente: Andre Luis Krentz. Recorrido: Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre TDA Relator: Cláudia Maria Hardt, Redator: Umberto Guaspari Sudbrack julgado em 04/10/2018, publicado no Diário da Justiça em 23/10/2018. Disponível em: http://www1.tjrs.jus.br/site_php/consulta/consulta_processo.php?nome_comarca=Tribunal%20de%20Justi%C3%A7a%20do%20RS&versao=&versao_fonetica=1&tipo=1&id_comarca=700&num_processo_mask=&num_processo=70077579977&codEmenta=7706337&temIntTeor=true. Acesso em: 23 nov. 2019.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. Décima Segunda Câmara Cível. Apelação Cível n. 7008030619. Recorrente: Luiz Carlos Silveira Rodrigues. Recorrido: Bosenbecker Transporte e Turismo LTDA Relator: Pedro Luiz Pozza, julgado em 27/06/2019, publicado no Diário da Justiça em 01/07/2019. Disponível em: https://www1.tjrs.jus.br/site_php/consulta/consulta_processo.php?nome_comarca=Tribunal%20de%20Justi%C3%A7a%20do%20RS&versao=&versao_fonetica=1&tipo=1&id_comarca=700&num_processo_mask=&num_processo=70080306194&codEmenta=7706337&temIntTeor=true

or=true Acesso em: 23 nov. 2019.

ESTUDO do Ipea mostra que 65% da população usam transporta público nas capitais. **Agência Brasil**, 2011. Disponível em: <http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2011-05-04/estudo-do-ipea-mostra-que-65-da-populacao-usam-transporte-publico-nas-capitais>. Acesso em: 24 out. 2019)

FACCHINI NETO, Eugênio. Funções e modelos da responsabilidade aquiliana no novo código. **Revista Jurídica**, v. 309, 2003, p. 22-32.

FRAZÃO, Ana. Risco da empresa e caso fortuito externo. **Civilística**. Rio de Janeiro, ano 5, n. 1, 2016. Disponível em: <http://civilistica.com/risco-da-empresa-e-caso-fortuito-externo>. Acesso em 11. nov. 2019.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro**. 7 ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade civil**. 7. ed. (atualizada. e amplida). São Paulo: Saraiva, 2002.

HERKENHOFF, João Baptista. **Gênese dos direito humanos**. 2. ed. Aparecida: Santuário, 2002.

HIRONAKA, Giselda Maria Fernandes Novaes. **Responsabilidade pressuposta**. Belo Horizonte: Del Rey, 2005.

JOSSERAND, Louis. Evolução da Responsabilidade Civil. **Revista Forense**. Rio de Janeiro, v. 86, n. 454, p. 52-63, jun. 1941.

JÚNIOR, Otávio Luiz Rodrigues; MAMEDE, Gladston; ROCHA, Maria Vital da (cordenadores). **Responsabilidade Civil Contemporânea**. 1 ed. São Paulo: Atlas, 2011.

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

LÔBO, Paulo Luiz Neto. **Direito civil: parte geral**. 1 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

LUCRO das empresas de transporte coletivo cai 44,47% em 2015. **Cidade de São Paulo**, 2016. Disponível em: <http://www.capital.sp.gov.br/noticia/lucro-das-empresas-de-transporte-coletivo-cai-44>. Acesso em 13 nov. 2019.

MAGADAN, Gabriel de Freitas Melro. **Responsabilidade civil extracontratual: causalidade jurídica** (Seleção das consequências do dano). São Paulo: Editora dos Editores, 2019.

MARQUES, Cláudia Lima. Superação das antinomias pelo diálogo das fontes: o modelo brasileiro de coexistência entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil de 2002. **Revista de direito do consumidor**, v. 51, p. 34-67, 2004.

MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no código de defesa do consumidor**. 3 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998.

MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no código de defesa do consumidor: o novo regime das relações contratuais**. 9 ed (revista e atualizada). São Paulo: Revista dos Tribunais, 2019, p.59.

MARTINS-COSTA, Judith. **Modelos de Direito Privado**. 1. ed. São Paulo: Marcial Pons, 2014.

MARTINS-COSTA, Judith. Reflexões sobre o princípio da função social dos contratos. **Revista Direito GV**, [S.l.], v.1, n.1, p.41-66, mai. 2005. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/revdireitogv/article/view/35261>. Acesso em: 28 Out. 2019.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 39. ed. São Paulo: Malheiros, 2013.

MIRAGEM, Bruno. **Contrato de transporte**. 1 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

MONTORO, André Franco. **Introdução à Ciência do Direito**. 25 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000.

MORAES, Maria Celina Bodin de. **Danos à Pessoa Humana: uma leitura civil-constitucional dos danos morais**. Rio de Janeiro/São Paulo/Recife: Renovar, 2007.

MOTORISTA ou cobrador comete 30% dos casos de assédio sexual nos ônibus. **Fiquem Sabendo**, 2016. Disponível em <https://fiquemsabendo.com.br/mobilidade-urbana/motorista-ou-cobrador-comete-30-dos-casos-de-assedio-sexual-nos-onibus/> Acesso em 22 nov. 2019

MULHERES sofrem mais assédio no transporte público, segundo Datafolha. **Folha de São Paulo**, 2015. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2015/11/1703472-mulheres-sofrem-mais-assedio-no-transporte-publico-segundo-datafolha.shtml> Acesso em 22 nov. 2019.

NATAL registra um assalto a ônibus por dia, aponta levantamento. **Agora RN**, 2019. Disponível em: <https://agorarn.com.br/policia/natal-registra-um-assalto-a-onibus-por-dia-aponta-levantamento/>. Acesso em 17 nov. 2019.

NORONHA, Fernando. **Direito das Obrigações**. 4 ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

NÚMERO de assaltos a ônibus cresce 21% no RJ; média é de 1 roubo a cada 30 minutos. **G1**, 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/06/05/numero-de-assaltos-a-onibus-cresce-21percent-no-rj-media-e-de-1-roubo-a-cada-30-minutos.ghtml> Acesso em 17 nov. 2019.

NÚMERO de assaltos a ônibus cresce 38% no 1ª semestre, afirma SDS. **G1**, 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2016/07/numero-de-assaltos-onibus-cresce-38-no-1-semester-afirma-sds.html> Acesso em 17 nov. 2019.

NUNES, Rizzatto. **Comentários ao Código de Defesa do Consumidor**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

ONU: Taxa de feminicídios no Brasil é quinta maior do mundo; diretrizes nacionais buscam solução. **Nações Unidas Brasil**, 2016. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/onu-femicidio-brasil-quinto-maior-mundo-diretrizes-nacionais-buscam-solucao/>. Acesso em 23 nov. 2019

PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo (atualizador). **Responsabilidade Civil**. 11 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2016.

PINTO, Crististiano Vieira Sobral. **Direito Civil Sistematizado**. 6 ed. Salvador: Juspodvim, 2015.

SANSEVERINO, Paulo de Tarso Vieira. **Responsabilidade Civil no Código do Consumidor e a Defesa do Fornecedor**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

SANTOS, Moacir Amaral. **Prova judiciária no cível e comercial**, vol. I, 2 ed (correta e atualizada). São Paulo: Max Limonad, 1952.

SARMENTO, Daniel. **Os direitos fundamentais e as relações privadas**. 1 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2004.

SCHREIBER, Anderson. Novas tendências da responsabilidade civil brasileira. **Revista Trimestral de Direito Civil**, v. 22, 2005.

SCHREIBER, Anderson. **Novos paradigmas da responsabilidade civil: da erosão dos filtros de reparação à diluição dos danos**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2011.

STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**. 9 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

TARTUCE, Flávio. **Manual de responsabilidade civil: volume único**. São Paulo: Método, 2018.

TEIXEIRA, Tarcísio; FERREIRA, Leandro Taques. As Excludentes de Responsabilidade Além do CDC – O Fortuito Interno e Externo. **Revista de Direito Empresarial**. Vol. 9/2015, p 19-34. Jan- Fev., 2015. Disponível em: Revista dos Tribunais Online. DTR\2015\1393.

VEJA lista com locais campeões de assaltos a ônibus de Salvador. **Correio 24 Horas**, 2018. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/veja-lista-com-locais-campeoes-de-assaltos-a-onibus-de-salvador/> Acesso em 17 nov. 2019.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Contratos em espécie**. 14 ed. São Paulo: Atlas, v. 3, 2013.

VILLEN, Antonio Carlos; LOUREIRO, Francisco Eduardo (apresentação). **Estudos em homenagem a Clóvis Beviláqua por ocasião do centenário do Direito Civil codificado no Brasil**. V. I. 1 ed. São Paulo: Escola Paulista da Magistratura, 2018.

XAVIER, José Tadeu Neves. A Problemática do Fortuito Interno e Externo no Âmbito da Responsabilidade Consumerista. **Revista de Direito do Consumidor**. v. 115/2018, p. 205 – 246., Jan - Fev 2018. Disponível em: Revista dos Tribunais Online. DTR\2018\8595.