



CENTRO UNIVERSITÁRIO UNIVATES

CURSO DE DIREITO

**A RESPONSABILIDADE CIVIL
NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS**

Ricardo Nicaretta

Monografia apresentada na disciplina de Trabalho de Curso II - Monografia, do Curso de Direito, como exigência parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientadora: Beatris Francisca Chemin

Lajeado, junho de 2009.

AGRADECIMENTOS

A Deus, início, meio e fim! Agradeço pelo milagre da vida, por ter-me abençoado em tantas alegrias e felicidade, e também com momentos difíceis, para que por meio deles eu pudesse crescer com maior força e coragem.

Aos professores do Curso de Direito da Univates, pela amizade e atenção dedicada. Especialmente para a professora Beatris Francisca Chemim, brilhante professora universitária pelo apoio e disponibilidade empregados na orientação para a construção do presente trabalho.

Gostaria de lembrar de todos os meus colegas de Curso por dividirem descobertas e conhecimentos, pela amizade uns aos outros e pela satisfação da convivência.

A todos os demais que, de alguma forma, participaram e/ou contribuíram para o presente estudo, a minha sincera gratidão e reconhecimento.

RESUMO

A presente monografia trata sobre a responsabilidade civil da empresa transportadora rodoviária de pessoas em caso de defeito na prestação do serviço, bem como as hipóteses em que essa responsabilidade será mitigada ou até mesmo excluída. O estudo, que se baseia em pesquisa qualitativa e método dedutivo, inicia traçando um panorama geral acerca do histórico, conceitos e modalidades de responsabilidade civil existentes em nosso ordenamento jurídico. Na sequência, ingressa na análise do contrato de transporte de passageiros na sua essência, para em seguida traçar sua definição e fazer um apanhado sobre os princípios que norteiam esse contrato, analisando, ainda, o tratamento que é dado ao instituto pelo Código Civil e pelo Código de Defesa do Consumidor. Por fim, ingressa no objeto principal do trabalho que é a análise da responsabilidade civil da empresa que realiza transporte rodoviário de pessoas. Para tanto, faz uma incursão nos institutos do caso fortuito e da força maior, fazendo o mesmo em relação à culpa exclusiva da vítima, fato exclusivo de terceiro e transporte gratuito, analisando a essência desses institutos e relacionando-os ao transporte rodoviário de pessoas para verificar em que casos, como e em que grau esses acontecimentos poderão excluir ou amenizar a responsabilidade desse transportador.

PALAVRAS CHAVE: Contrato de transporte de pessoas. Responsabilidade civil. Transportador rodoviário de passageiros.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	06
2 RESPONSABILIDADE CIVIL	09
2.1 Histórico da responsabilidade civil	09
2.2 Conceitos.....	11
2.3 Responsabilidade subjetiva.....	13
2.4 Responsabilidade objetiva.....	16
2.5 Responsabilidade contratual	17
2.6 Responsabilidade extracontratual	19
3 CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS	20
3.1 Definição do contrato	20
3.2 Princípios contratuais	21
3.3 Noção geral do contrato de transporte	23
3.4 Características do contrato de transporte de passageiros.....	26
3.5 Contrato de transporte de passageiros em face do Código Civil.....	27
3.6 Contrato de transporte de passageiros em relação ao Código de Defesa do Consumidor	32
4 O DEVER DE INDENIZAR DA EMPRESA TRANSPORTADORA RODOVIÁRIA DE PASSAGEIROS	35
4.1 Caso fortuito e força maior	35
4.1.1 Caso fortuito e força maior em relação à responsabilidade no transporte rodoviário de passageiros	39
4.2 Noção de culpa exclusiva da vítima.....	41
4.3 Fato exclusivo do passageiro em relação ao transporte rodoviário	45
4.4 Fato exclusivo de terceiro e sua importância no campo indenizatório	47
4.5 Fato exclusivo de terceiro no transporte de pessoas	49

4.6 A empresa transportadora rodoviária de passageiros e o dever de indenizar terceiros	52
4.7 Transporte gratuito	55
5 CONCLUSÃO	62
REFERÊNCIAS	66



1 INTRODUÇÃO

Com o passar dos tempos, o transporte coletivo tornou-se uma forma prática para que as pessoas se locomovessem de um local para o outro, pois em virtude do trânsito caótico em que nos deparamos, o excesso de veículos nas ruas e estradas, a falta de vias em boas condições de trafegabilidade, o preço do combustível, dentre outros, eleva-se o número de pessoas que usufruem desses serviços, especialmente nas cidades onde a população é maior. Consequentemente, com a sua grande procura e o elevado número de acidentes de trânsito, com danos materiais e pessoais que foram surgindo, tornou-se necessário que se atribuíssem responsabilidades, a fim de indenizar os prejudicados.

Primeiramente, o nosso ordenamento jurídico adotava apenas a teoria subjetiva, por meio da qual era necessária a prova do dolo e da culpa do causador do dano para que ele fosse obrigado a indenizar. Com o passar dos anos, essa teoria se tornou insuficiente e foram aparecendo outras, como a teoria do risco, que visa a proteger mais eficazmente as vítimas. Essa teoria ganhou bastante campo, pois possibilita resolver muitas situações que a anterior deixava a descoberto. Assim, além da responsabilidade subjetiva, surge a objetiva, ou seja, desvinculada do fator culpa, mas fundada no risco e suas variantes em que uma determinada atividade representa. No entanto, casos há em que o dever de indenizar não se fará presente, são as excludentes da responsabilidade do transportador de pessoas.

Assim sendo, o presente trabalho visa a esclarecer quando haverá o dever de indenizar do transportador que presta serviço público de transporte rodoviário de passageiros na hipótese de ocorrer alguma anormalidade no decorrer da prestação

dos serviços, bem como as situações em que este dever de indenizar ficará excluído ou amenizado.

Para tanto, objetiva-se, no decorrer do trabalho, traçar um apanhado geral sobre a responsabilidade civil, destacando suas principais espécies, fazendo-se uma incursão tanto no Código Civil quanto no Código de Defesa do Consumidor para se verificar a modalidade da responsabilidade em cada caso, bem como a forma como se fará a responsabilização pelos danos causados.

Diante do alto índice de acidentes envolvendo coletivos e das frequentes dúvidas quanto ao dever de indenizar o passageiro, o presente tema é de grande relevância tanto para as pessoas que usufruem desses serviços, bem como para os donos de empresas, levando em consideração que o número de acidentes envolvendo ônibus vem aumentando a cada dia. Espera-se, com este trabalho, contribuir com subsídios para os passageiros, que poderão encontrar respostas ao seu direito perante o transportador acerca de uma indenização pelo dano sofrido em virtude da má execução do contrato, e para os donos de empresas transportadoras, para que os mesmos tenham conhecimento da responsabilidade que sua atividade apresenta, bem como das hipóteses em que poderá se valer de possíveis excludentes.

Na busca dos objetivos propostos, utilizar-se-á a pesquisa qualitativa, levando em consideração as interpretações possíveis sobre o fenômeno estudado. Ainda, será utilizado o método dedutivo, partindo-se de argumentos gerais para argumentos particulares, com a realização de uma pesquisa bibliográfica e jurisprudencial geral, abordando-se conceitos mais amplos para após focar-se no tema central do presente trabalho, que é o transporte rodoviário de passageiros.

Assim, no primeiro capítulo do desenvolvimento serão analisados aspectos históricos e conceituais da responsabilidade civil, bem como abordar-se-ão as diversas espécies de responsabilidade necessárias para o perfeito entendimento do tema que se abordará em seguida. Ou seja, será realizada uma breve incursão pela responsabilidade objetiva e subjetiva bem como pela responsabilidade contratual e extracontratual.

Num momento subsequente, o trabalho será direcionado para a análise da essência do contrato de transporte, partindo-se do estudo da definição do contrato e

de seus princípios basilares, para depois adentrar-se no contrato de transporte em espécie. Esta análise será feita à luz do Código Civil, pois o advento da novel legislação em 2002 disciplinou por meio de dispositivos específicos situações que anteriormente estavam a descoberto. O tema também será estudado em face do Código de Defesa do Consumidor, visto que este último, além de trazer importantes conceitos aplicáveis ao contrato de transporte, veio esclarecer que a relação entre transportado e transportador é de fato uma relação de consumo.

Agora, verificada a evolução pela qual passou a responsabilidade civil e estudado o contrato de transporte em si, o terceiro e último capítulo se propõe a estudar especificamente o dever de indenizar da empresa transportadora de pessoas. Será abordado neste momento as hipóteses que poderão gerar exclusão ou minimização desse dever.

A análise partirá do caso fortuito e da força maior, procurando traçar a definição de ambos os institutos para, logo após, relacioná-los com a responsabilidade no transporte rodoviário de passageiros. Da mesma forma, serão analisados, também como possíveis excludentes da responsabilidade civil do transportador, a culpa exclusiva da vítima e o fato exclusivo de terceiro, estudando-se em ambos os casos a conceituação do instituto e sua aplicação no tema deste trabalho.

Ainda, neste derradeiro capítulo, serão tecidas algumas considerações acerca do dever da transportadora de pessoas frente a danos causados a terceiros estranhos à relação transportador-transportado, visto que pessoas alheias a esta relação podem ser atingidas pela falha na prestação do serviço. Por fim, será analisada a questão relativa ao transporte gratuito, diferenciando-se aquele puramente gratuito do apenas aparentemente gratuito, isso porque os reflexos gerados por ambos no campo indenizatório são diversos.

2 RESPONSABILIDADE CIVIL

A responsabilidade civil surgiu com o intuito de alcançar a justiça, isto é, fala-se nela no momento em que alguém comete determinado ato que acarreta um prejuízo a outrem.

O presente tema é de relevância tanto para os estudiosos como para o profissional do Direito, pois por meio do instituto da responsabilidade civil se busca restabelecer o equilíbrio moral e patrimonial abalado, aplicando justiça. O instituto em análise faz parte do direito das obrigações, isto porque a prática de um ato ilícito acarreta para o agente causador do dano a responsabilidade em repará-lo, sendo esta uma obrigação pessoal que se resolve em perdas e danos.

Para o presente trabalho, é de suma importância analisar o histórico da responsabilidade civil, seus conceitos, bem como a diferenciação existente entre as responsabilidades subjetiva, objetiva, contratual e extracontratual.

2.1 Histórico da responsabilidade civil

Ao se fazer um apanhado histórico a respeito de algo no Direito, muitas vezes, encontra-se a origem do instituto no Direito Romano. Com a responsabilidade civil, isso também ocorre. No entendimento de Gagliano e Pamplona Filho (2003), o instituto da responsabilidade civil nasceu na concepção de vingança privada, forma esta rudimentar, porém compreensível do ponto de vista humano, considerando que seria uma maneira pessoal encontrada para reagir ao mal sofrido.

Os autores ainda salientam que o Direito Romano partiu desse ponto de vista, sendo essa reação natural e espontânea, que mais tarde foi regulamentada, concedendo ao lesado direito de reação ao mal sofrido, ou não, quando não havia motivo para tanto. Em decorrência desses fatos é que surgiu a Lei de Talião, conhecida pela rigidez, em que o mal era combatido com o mal.

Para Diniz (2008), na origem da civilização humana, prevalecia a vingança coletiva, isto é, ocorria uma reação do grupo contra o ofensor. Na sequência, essa visão foi sofrendo transformações, e a vingança individual passou a ser a utilizada na época. Com isso, os homens faziam justiça com suas próprias mãos, também com amparo na referida Lei de Talião, em que as fórmulas eram “olho por olho, dente por dente”, “quem com ferro fere, com ferro será ferido”.

Com o intuito de proibir exageros, o poder público se manifestava. Porém, essa intervenção era apenas no sentido de mostrar quando e como o lesado poderia exercer o seu direito de retaliação, para que este pudesse ocasionar ao lesante um dano igual ao que sofreu. Importante destacar que a responsabilidade nessa época era objetiva, ou seja, independente de culpa, caracterizada somente como um direito de reação do lesado contra o lesante.

Um marco da evolução histórica da responsabilidade civil, destacado por Gagliano e Pamplona Filho (2003), diz respeito à criação da *Lex Aquilia*, por meio da qual originou-se a nova designação da responsabilidade civil delitual ou extracontratual.

A *Lex Aquilia*, na concepção de Diniz (2008), foi um período no qual se pôs em questão a conveniência de se proporcionar a reparação do dano, buscando no patrimônio do ofensor a devida prestação. Assim, o ofensor prestaria o *poena*, que nada mais era do que um pagamento em dinheiro, como forma de compensar o lesado pelo dano sofrido. Isto porque, não ocorrendo a composição dessa forma, e sim através da retaliação, o lesado não seria recompensado, e sim se ocasionaria um duplo dano. Salienta a doutrinadora que foi na Idade Média que ocorreu uma diferenciação entre a responsabilidade civil e a penal, bem como se traçou uma visão de dolo e culpa *stricto sensu*.

Para finalizar, referida autora destaca que houve uma evolução até mesmo no que tange ao fundamento da responsabilidade, isto é, no motivo que obriga o

lesante a reparar o dano. Passa-se a desprender-se da idéia de culpa, que é a responsabilidade subjetiva, e introduz-se o fator risco, este ocorrendo sem a necessidade de culpa, e sim baseado na atividade desempenhada pelo sujeito que causou a lesão: é a responsabilidade objetiva.

Já especificamente em relação ao direito brasileiro, refere Gonçalves (2008), que quando ainda vigia o Código Criminal de 1830, a possibilidade de reparação de um dano dependia de uma condenação criminal acerca do mesmo fato, visto que nesta época responsabilidade civil e criminal eram dependentes uma da outra.

Afirma, ainda, que, com a chegada do Código Civil de 1916, já então independentes as modalidades de responsabilidade, foi adotada a teoria subjetiva, por meio da qual apenas quando se provasse o dolo ou a culpa do causador do dano ele seria obrigado a indenizar. O progresso fez com esta teoria se tornasse insuficiente e foram aparecendo outras, como por exemplo, a teoria do risco, visando proteger mais eficazmente as vítimas.

Para o autor, esta teoria vem ganhando cada vez mais campo, visto que ela não substitui a idéia de culpa, mas possibilita resolver muitas situações que a teoria anterior deixava a descoberto. Nessa modalidade, a responsabilidade é tida como objetiva, ou seja, em caso de um acidente de trabalho, por exemplo, o empregador indenizará não porque agiu com culpa, mas porque é o dono do negócio que causou o dano. Para esta teoria, a responsabilidade se funda no exercício de uma atividade perigosa e, ao exercer esta atividade de risco, o agente assume de forma objetiva os riscos que podem daí advir. Referidas espécies de responsabilidade serão tratadas de forma mais detida no decorrer deste trabalho.

2.2 Conceitos

Destacam-se, a seguir, alguns conceitos referentes à responsabilidade civil e sua diferença em relação à responsabilidade penal, os quais tornam mais clara a compreensão sobre o tema.

Gagliano e Pamplona Filho (2003, p. 09) referem acerca do conceito da responsabilidade civil:

A noção jurídica de responsabilidade pressupõe a atividade danosa de alguém que, atuando a priori ilicitamente, viola uma norma jurídica

preexistente (legal ou contratual), subordinando-se, dessa forma, às consequências de seu ato (obrigação de reparar).

Seguindo essa mesma linha de raciocínio, os supracitados autores traçam esse conceito no âmbito do direito privado, dizendo:

A responsabilidade civil deriva da agressão a um interesse eminentemente particular, sujeitando, assim, o infrator, ao pagamento de uma compensação pecuniária à vítima, caso não possa repor *in natura* o estado anterior de coisas. (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2003, p. 09)

Já para Gonçalves (2008), a responsabilidade civil é “decorrência de uma conduta voluntária violadora de um dever jurídico, isto é, da prática de um ato jurídico, que pode ser lícito ou ilícito”.

Ainda, Diniz (2008, p. 35) conceitua o instituto da seguinte forma:

A responsabilidade civil é a aplicação de medidas que obriguem uma pessoa a reparar dano moral ou patrimonial causado a terceiros, em razão de ato por ela mesma praticado, por pessoa por quem ela responde, por alguma coisa a ela pertencente ou de simples imposição legal.

O que se observa é que os doutrinadores seguem uma linha de raciocínio muito semelhante ao conceituar o instituto da responsabilidade civil.

Monteiro (2007) destaca que a fonte da responsabilidade civil é o ato pelo qual se busca restabelecer o equilíbrio (moral ou patrimonial) que foi violado pelo dano.

Conforme Cavalieri Filho (2007), o termo responsabilidade se refere a várias situações que possuem reflexos no campo jurídico, porém, o que aqui interessa é o ato que desencadeia a obrigação de indenizar. Dessa forma, a responsabilidade pode ser direta ou indireta. A primeira se refere ao próprio causador do dano, enquanto que a segunda está ligada a uma conduta de terceiro, que, de uma maneira ou outra, possui um vínculo com o ofensor, vínculo este regrado pelo ordenamento.

Há uma distinção interessante trazida por Gonçalves (2008, p. 02-03), entre obrigação e responsabilidade:

A obrigação nasce de diversas fontes e deve ser cumprida livre e espontaneamente. Quando tal não ocorre e sobrevém o inadimplemento, surge a responsabilidade. Não se confunde, pois, obrigação e responsabilidade. Esta só surge se o devedor não cumpre espontaneamente a primeira. A responsabilidade é, pois, a consequência jurídica patrimonial do descumprimento da relação obrigacional.

No campo da responsabilidade civil, com a ocorrência de uma obrigação de indenizar, faz-se necessária uma prestação equivalente entre o dano sofrido e o

posterior valor indenizatório, evitando, assim, eventual enriquecimento ilícito, tanto de quem recebe uma indenização maior do que o dano sofrido, tanto por parte de quem indeniza a menor do dano causado. O nosso Código Civil, em seu art. 944, se refere ao assunto em questão: “A indenização mede-se pela extensão do dano. Parágrafo único. Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, equitativamente, a indenização”.

Por fim, cumpre fazer breve referência à responsabilidade penal, visando a distingui-la do objeto do presente estudo. Pamplona Filho (2001, texto digital) traça a distinção nos seguintes termos:

Pela responsabilidade civil, o agente que cometeu o ilícito tem a obrigação de reparar o dano causado, buscando restaurar o *status quo ante*, obrigação esta que, se não for mais possível, é convertida no pagamento de uma indenização (na possibilidade de avaliação pecuniária do dano) ou de uma compensação (na hipótese de não se poder estimar patrimonialmente este dano), enquanto, pela responsabilidade penal ou criminal, deve o agente sofrer a aplicação de uma cominação legal, que pode ser privativa de liberdade (ex: prisão), restritiva de direitos (ex: perda da carta de habilitação de motorista) ou mesmo pecuniária (ex: multa).

Assim, o que se observa é que na responsabilidade civil prepondera o caráter reparatório, enquanto que a responsabilidade penal é marcada pelo caráter punitivo. Tanto isso é verdade que a indenização na esfera civil se baseia no dano causado, enquanto a pena é aplicada conforme o grau de reprovação do ato.

Ultrapassada esta fase conceitual do trabalho, adentra-se no tema da responsabilidade subjetiva, calcada na noção de culpa.

2.3 Responsabilidade subjetiva

A responsabilidade subjetiva está ligada à idéia de culpa, ou seja, ninguém deverá ser obrigado a indenizar o outro sem antes ter sido provada a sua culpa. Monteiro (2007) conceitua esse tipo de responsabilidade como sendo a teoria clássica e tradicional da culpa, que se caracteriza com a violação de um dever que o agente podia conhecer e acatar, mas que descumpre por negligência, imprudência ou imperícia.

Há alguns pressupostos a serem analisados nesta espécie de responsabilidade para esse estudioso. Ou seja, a violação de um dever jurídico por intermédio de uma conduta voluntária, o elemento subjetivo, que é o dolo ou a culpa

e, por fim, um elemento causal-material, que é a ocorrência de um dano e a consequente ligação de causalidade.

Antes de entrar na análise dos pressupostos da responsabilidade em tela, é interessante esclarecer sobre o significado da palavra culpa, pois esta é um pressuposto para a ocorrência da referida responsabilidade. Diniz (2008, p. 41) a define:

A culpa em sentido amplo, como violação de um dever jurídico, imputável a alguém, em decorrência de fato intencional, ou de omissão de diligência ou cautela, compreende: o dolo, que é a violação intencional do dever jurídico, e a culpa em sentido estrito, caracterizada pela imperícia, imprudência ou negligência, sem qualquer deliberação de violar um dever. Portanto, não se reclama que o ato danoso tenha sido, realmente, querido pelo agente, pois ele não deixará de ser responsável pelo fato de não se ter apercebido do seu ato nem medido as suas consequências.

O primeiro pressuposto da responsabilidade civil subjetiva é a conduta humana. Para Gagliano e Pamplona Filho (2003), apenas o homem, por si mesmo ou por meio de uma pessoa jurídica, poderá ter responsabilidade civil. Para esses autores, um fato da natureza, em que pese poder causar um dano, não é apto a gerar responsabilidade civil porque não pode ser imputado ao homem.

Diniz (2008) esclarece que a responsabilidade pode decorrer de um comportamento lícito ou ilícito, bem como derivar de uma ação ou de uma omissão. Afirma, ainda, que a ação ou omissão precisam ser voluntárias, ou seja, ficam excluídos os atos praticados sob coação absoluta, estado de inconsciência, provocados por fatos invencíveis, etc.

Como bem explicam Gagliano e Pamplona Filho (2003), a culpa é pressuposto apenas da espécie de responsabilidade que ora se trata. Afirmam que a culpa não é elemento essencial da responsabilidade civil, e sim um elemento accidental, pois só é necessária para configurar a responsabilidade civil subjetiva:

A noção básica da responsabilidade civil, dentro da doutrina subjetiva, é o princípio segundo o qual cada um responde pela própria culpa --- *unuscuque sua culpa nocet*. Por se caracterizar em fato constitutivo do direito à pretensão reparatória, caberá ao autor, sempre, o ônus da prova de tal culpa do réu. (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2003, p. 15)

Importante destacar que, na responsabilidade subjetiva, não necessariamente o causador do dano vai ser responsabilizado, eis que em muitas situações aparece a figura do responsável indireto, que possui uma ligação com o autor do dano. Na concepção dos estudiosos acima, na responsabilidade civil indireta, não se trata do

desvinculamento do fator culpa, mas ela aparece como presumida, considerando que o réu deve manter vigilância em relação às pessoas que desempenham atividades em seu nome.

Assim, faz-se necessário atentar para a ocorrência da culpa presumida, pois como salienta Gonçalves (2008), quando isso acontecer inverte-se o ônus da prova. O referido autor afirma:

O autor da ação só precisa provar a ação ou a omissão e o dano resultante da conduta do réu. Porque sua culpa já é presumida. É o caso, por exemplo, previsto no artigo 936 do Código Civil, que presume a culpa do dono animal que venha a causar dano a outrem. Mas faculta-lhe a prova das excludentes ali mencionadas, (culpa da vítima ou força maior) com inversão do *ônus probandi*. Se o réu não provar a existência de alguma das mencionadas excludentes, será considerado culpado, pois sua culpa é presumida. (GONÇALVES, 2008, p. 30)

Superado o primeiro pressuposto da responsabilidade civil subjetiva, serão feitas algumas observações acerca dos outros dois pressupostos, comuns a qualquer espécie de responsabilidade: dano e nexo de causalidade.

Gagliano e Pamplona Filho (2003) afirmam que sem a ocorrência de dano ou prejuízo não se configura a responsabilidade civil, isto porque sem dano não há o que indenizar. Conforme esclarece Dias (2006), este é o elemento da responsabilidade civil que menos gera polêmica, sendo que os autores são unânimes em afirmar que não existe responsabilidade sem dano.

Por fim, tem-se o pressuposto do nexo causal:

Entre a manifestação da vontade em forma de **ação** ou **omissão** e o **resultado** deve existir a **relação causal**, para surgir a responsabilidade civil resultante do dano. A necessidade de tal relação é absolutamente imprescindível, desde que não seria compreensível impor a obrigação de indenizar prejuízo se não houvesse nexo de causa e efeito entre o fato ilícito ou a inexecução da obrigação, conforme se trate de responsabilidade aquiliana ou de responsabilidade contratual. (GARCEZ NETO, 2000, p. 197)

Na concepção de Diniz (2008), o nexo causal é a ligação entre o prejuízo e a conduta, ou seja, o fato lesivo deve se originar da conduta comissiva ou omissiva. Esclarece a autora que o nexo é a imprescindível ligação entre o evento danoso e a ação, fazendo com que esta seja considerada causa do dano.

Imprescindível referir com Gonçalves (2008) que alguns fatos podem romper o nexo causal e, por consequência, excluir a responsabilidade do agente. Assim, os acontecimentos legítima defesa, estado de necessidade, culpa da vítima, fato de

terceiro, caso fortuito, força maior e cláusula de não indenizar são as principais excludentes da responsabilidade civil subjetiva.

O Código Civil se refere claramente a esses pressupostos em seu art. 186: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”.

Dessa forma, para que a pessoa tenha a obrigação de indenizar, constante do art. 927 do CC, faz-se necessário que o agente atue de maneira culposa, violando o direito de outrem, e causando-lhe dano. Assim, essencial a culpa *lato sensu* para configurar a responsabilidade subjetiva, sem esquecer, no entanto, dos outros dois pressupostos acima referidos, que são o dano e o nexo causal.

2.4 Responsabilidade objetiva

Com a evolução do desenvolvimento industrial, o progresso tecnológico e o grande aumento no índice da população, a teoria da responsabilidade subjetiva não conseguiu amparar todas as novas situações que foram surgindo. Nasceu, assim, a teoria da responsabilidade objetiva, que se desvincula do elemento culpa.

Cavaliere Filho (2007) aponta que esta forma de responsabilidade está ligada a uma nova visão, que leva em conta a teoria do risco administrativo. Esta teoria é conhecida como “risco criado”, a qual considera a probabilidade da ocorrência de danos, a atividade desenvolvida pelo agente e a exposição ao perigo. Interessante ressaltar que esta teoria não leva em consideração o fator culpa.

Gonçalves (2008, p. 35) sintetiza de forma esclarecedora a idéia de responsabilidade objetiva:

Para obter a reparação do dano, a vítima geralmente tem de provar dolo ou culpa *stricto sensu* do agente, segundo a teoria subjetiva adotada em nosso diploma civil. Entretanto, como esta prova muitas vezes se torna difícil de ser conseguida, o nosso direito positivo admite, em hipóteses específicas, alguns casos de responsabilidade sem culpa: a responsabilidade objetiva, com base especialmente na teoria do risco, abrangendo também casos de culpa presumida.

Em relação à desnecessidade do elemento culpa no dever indenizatório, seguindo o raciocínio da corrente positivista que afastou a idéia de reparação do dano apenas quando comprovada a culpa, explana Diniz (2008, p.50):

O agente deverá ressarcir o prejuízo causado, mesmo que isento de culpa, porque sua responsabilidade é imposta por lei independentemente de culpa e mesmo sem necessidade de apelo ao recurso da presunção. O dever ressarcitório, estabelecido por lei, ocorre sempre que se positivar a autoria de um fato lesivo, sem necessidade de se indagar se contrariou ou não norma predeterminada, ou melhor, se houve ou não um erro de conduta. Com a apuração do dano, o ofensor ou seu proponente deverá indenizá-lo.

Referida autora ainda destaca que o fundamento deste tipo de responsabilidade está no princípio da equidade, que já aparecia no Direito Romano, quando, já naquela época, a pessoa que tirava proveito de uma situação deveria responder pelos riscos e desvantagens que a atividade apresentasse.

Como o fundamento da responsabilidade objetiva baseia-se no risco da atividade, passa-se à sua conceituação. Gonçalves (2008, p.31) conceitua a teoria do risco mencionando desta forma:

Para esta teoria, toda a pessoa que exerce alguma atividade cria um risco de dano para terceiros. E deve ser obrigada a repará-lo, ainda que sua conduta seja isenta de culpa. A responsabilidade civil desloca-se da noção de culpa para a idéia de risco, ora encarada como “risco-proveito”, que se funda no princípio segundo o qual é reparável o dano causado a outrem em consequência de uma atividade realizada em benefício do responsável (*ubi emolumentum, ibi onus*).

Assim, ao considerar que para o tipo de responsabilidade em análise não há necessidade da comprovação de culpa, deve-se lembrar que é imprescindível o nexo de causalidade entre a ação e o dano.

Para Venosa (2005), quanto à definição do que se enquadra na teoria do risco administrativo do negócio, esta é uma matéria atualmente atribuída à jurisprudência, pois não estão descritas as situações de sua aplicação. Sobre o tema, há o art. 927, § único, CC: “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, riscos para os direitos de outrem”.

Outra divisão igualmente interessante é a que classifica a responsabilidade em contratual e extracontratual, aspecto este que se passa a abordar.

2.5 Responsabilidade contratual

Este tipo de responsabilidade pressupõe a existência de um contrato. Para que se possa pleitear uma indenização da espécie que ora se trata, faz-se necessário um descumprimento contratual. Quando se tem o descumprimento de um

contrato, a tarefa de se saber se o agente agiu culposamente ou desrespeitou uma norma jurídica é facilitada.

Gagliano e Pamplona Filho (2003) destacam que quando as partes envolvidas possuíam entre si uma norma contratual e o dano foi uma consequência do não cumprimento desta norma, anteriormente acordada em instrumento de contrato, o que se apresenta é uma situação de responsabilidade contratual.

Gonçalves (2008, p. 26) aponta exemplo para enfatizar este tipo de responsabilidade, que é consequência de um contrato não cumprido:

Quem toma um ônibus, tacitamente celebra um contrato, chamado contrato de adesão, com a empresa de transporte. Esta, implicitamente, assume a obrigação de conduzir o seu passageiro ao destino, sã e salvo. Se, no trajeto, ocorre um acidente e o passageiro fica ferido, dá-se o inadimplemento contratual, que acarreta a responsabilidade de indenizar as perdas e danos, nos termos do art. 389 do Código Civil.

Descreve-se o artigo mencionado supra: “Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.”

Diniz (2008) aponta que o não cumprimento de um contrato pode ocasionar não somente um dano material como também moral. Ela esclarece que o dano moral causado pelo inadimplemento contratual será passível de reparação exceto se há no contrato cláusula penal que já contenha acordo entre os contratantes, ou seja, uma prefixação das perdas e danos:

O dano moral, na seara da responsabilidade contratual, seria, em regra, um dano moral indireto, por ser consequência de lesão a um interesse patrimonial, trazendo contrariedade, inquietude ao credor, principalmente quando o contrato se referir a coisas que tem valor estimativo para o contratante, p. ex., se se tratar de compra de mobiliário pertencente a um parente querido ou família. E o dano moral direto, quando a responsabilidade contratual advier de um negócio jurídico em que, para o lesado, a prestação não cumprida constituiria um mero interesse extrapatrimonial. (DINIZ, 2008, p. 134)

Dessa forma, para pleitear uma indenização baseada na responsabilidade contratual, é necessário um inadimplemento por parte de um dos contratantes, que descumpra uma norma pré-fixada.

2.6 Responsabilidade extracontratual

A responsabilidade extracontratual também é conhecida como responsabilidade aquiliana. Nesta hipótese, o agente descumpre diretamente um dever legal, ou seja, pratica um ato ilícito. Traçando um paralelo com a responsabilidade contratual analisada anteriormente, pode-se diferenciá-las como sendo a responsabilidade extracontratual um não-cumprimento de uma norma, enquanto a responsabilidade contratual, uma inexecução de um acordo anteriormente firmado entre as partes.

Colhe-se um exemplo de responsabilidade extracontratual, dos ensinamentos de Gagliano e Pamplona Filho (2003, p.18) ao mencionarem: “Se o prejuízo decorre diretamente da violação de um mandamento legal, por força da atuação ilícita do agente infrator (caso do sujeito que bate em meu carro), estamos diante da responsabilidade extracontratual.”

Um dos artigos do nosso Código Civil, que trata sobre o assunto em questão é o 186, que segue: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”.

O art. 927, também do CC, aborda sobre o tema, dispondo: “Aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo”.

Há de ser destacado, porém, como salienta Gonçalves (2008), que enquanto na responsabilidade extracontratual o causador do dano infringe uma norma legal, na contratual a pessoa se torna inadimplente por não cumprir o que foi acertado entre os contraentes. O autor refere, ainda, que no caso da responsabilidade extracontratual, no momento da ocorrência do dano, ainda não havia um elo jurídico entre o lesante e o lesado, diferentemente da responsabilidade contratual.

Comumente, o dever de indenizar decorre da ocorrência de um fato ilícito. Gonçalves (2008) destaca como exemplo o motorista que fica obrigado a ressarcir as despesas médicas e lucros cessantes da pessoa por ele atropelada, isto porque sua conduta foi imprudente e, conseqüentemente, praticou um ato ilícito.

Cumprido observar, por fim, que o dever de indenizar pode surgir não apenas da prática de um ato ilícito, mas também de um ato lícito praticado de acordo com o ordenamento jurídico.

3 CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

O estudo das relações advindas do transporte de passageiros é de relevância social e jurídica. Atualmente, cresce o número de pessoas que se utilizam deste meio de transporte e, por consequência, mostra-se necessário, como se fará no capítulo que segue, explanar acerca do contrato de transporte de passageiros, inicialmente fazendo um apanhado sobre o significado da palavra contrato; em seguida traçando uma visão geral deste instituto em relação ao transporte de passageiros, na sequência destacando as características do instituto em questão, para mais tarde fazer um paralelo do transporte, tanto no que diz respeito ao Código Civil, quanto em relação ao Código de Defesa do Consumidor.

3.1 Definição do contrato

Para melhor entender os subtítulos seguintes, é relevante traçar alguns comentários a respeito do contrato em si.

Colhe-se da doutrina de Silveira (2006, p.11) a seguinte lição no que diz respeito à definição de contrato:

A doutrina se divide em duas grandes vertentes quando se trata de definir o que seja o contrato. Há uma corrente que amplia o conceito ao afirmar que contratos são todos os atos jurídicos bilaterais e patrimoniais; outra corrente restringe este conceito, utilizando-o apenas para designar os negócios jurídicos bilaterais criadores de obrigações.

Referido autor menciona que o Código Civil carece de uma definição exata do que seria contrato, porém como base para tratar do respectivo tema deve-se entendê-lo como sendo um acordo de vontades firmado entre duas ou mais pessoas, tendo como objetivo dispor sobre direitos dos contraentes.

O contrato constitui uma das fontes das obrigações e estas obrigações, por sua vez, se originam das leis. Considerando que é a lei que rege os contratos, tradicionalmente se conhece contrato como sendo um acordo de vontades entre as partes contraentes.

Como esclarece Monteiro (2007, p. 4), não se deve confundir contrato com convenção:

Convenção é o acordo de duas ou mais pessoas sobre um objeto de interesse jurídico; contrato é uma espécie particular de convenção, cujo traço distintivo, cujo caráter específico, é a produção de obrigações. A convenção é assim o gênero de que o contrato é espécie.

O autor supracitado ainda salienta que a conceituação de contrato para o nosso direito não foi uma tarefa na qual o nosso legislador se prendeu, pois essa definição é um trabalho que cabe à doutrina.

O contrato deverá conter alguns elementos imprescindíveis para ser considerado válido, como, por exemplo, a perfeita capacidade dos contratantes, o objeto do contrato deverá ser lícito, possível, determinado e determinável, e a forma prescrita ou não defesa em lei, o que está expresso no Código Civil, art. 104.

Em virtude de o contrato nascer por meio de um acordo de vontades entre os contraentes, os quais expressam sua vontade, de forma a que haja um consenso entre ambos, é importante destacar que essa declaração de vontades, de modo geral, não necessita de forma específica. Observe-se o que nossa legislação menciona em relação ao quesito forma: “Art. 107 CC: A validade da declaração de vontade não dependerá de forma especial, senão quando a lei expressamente o exigir”.

Apenas a título de conhecimento, vale mencionar que os contratos possuem algumas classificações, dentre elas: contratos bilaterais, unilaterais, a título gratuito (ou benéfico), a título oneroso, comutativo, aleatório, nominados, inominados, consensuais, formais, de adesão.

Em seguida passa-se a analisar o contrato em relação aos seus princípios.

3.2 Princípios contratuais

É oportuno mencionar acerca dos princípios contratuais, visto que é por meio destes que os contratos são regidos. Sabe-se que os princípios possuem grande

papel no campo do Direito. Dessa forma, passa-se a destacar os mais relevantes princípios que dizem respeito aos contratos.

Pode-se citar como princípios contratuais que importam neste momento: liberdade contratual, consensualismo, força obrigatória, relatividade dos efeitos, boa-fé objetiva e função social do contrato.

Morris et al. (2008) entendem que o princípio da liberdade no direito contratual estaria ocupando o primeiro lugar na escala de importância. Essa autonomia se funda na liberdade que as pessoas possuem para manifestar seu consentimento, estipulando o tipo e determinando o conteúdo do contrato que pretendem realizar entre elas. Os autores ainda destacam que existem contratos atípicos, que nada mais são do que contratos diferentes daqueles regrados em nosso ordenamento, formados por intermédio de uma liberdade concedida às pessoas que celebrarão o contrato. Destaca-se, porém, que essa liberdade está de certa forma limitada por alguns preceitos do Direito, tais como: a lei, eis que o ato jurídico deverá ser um ato considerado pela legislação como lícito; a ordem pública, uma vez que não se podem contrariar regras, as quais possuem papel fundamental em nossa sociedade; e os bons costumes, que são as regras morais que a sociedade entende como fundamentais.

Entendem os autores supra por princípio do consensualismo o mandamento por meio do qual o contrato deve se realizar pelo acordo de vontades. Isso porque, em regra, o consenso já é o bastante, não sendo requisito respeitar certas formalidades, desde que não se contrarie na formação do contrato os preceitos básicos de nossa legislação vigente.

Já no que tange ao princípio da força obrigatória, está atualmente suavizado pela incorporação da cláusula *rebus sic stantibus* aos contratos de execução continuada e diferida (CC, arts. 478 a 480), bem como os institutos da lesão (CC, art. 157) e do estado de perigo (CC, art. 156), que permite a ingerência estatal para resolver ou para revisar as condições extremamente onerosas a que se obrigaram as partes. Segue a explanação dos estudiosos referidos:

O efeito fundamental do contrato é a criação de obrigações entre as partes. Isso significa que após a conclusão dos contratos as partes estão vinculadas à execução das respectivas prestações. Devem cumpri-las e, a partir do momento em que estas se tornam exigíveis, estão mesmo obrigadas a tanto. Todos são livres para assumir riscos, respeitados, claro, os limites impostos a lei de determinação do conteúdo. Os contratos

nascem para ser cumpridos. Essa é a regra do direito privado. (MORRIS et al., 2008, p. 66)

No que se refere ao princípio da relatividade dos efeitos, vale ressaltar que tem importante função no campo contratual, pois o mesmo indica que o contrato vai possuir validade apenas entre as partes que o pactuaram, não afetando terceiros.

Quanto ao princípio da boa-fé, previsto no CC, art. 422, entendem os mesmos doutrinadores que se trata de uma observância à lealdade, à probidade, bem como na necessidade de se respeitar a confiança existente nas relações firmadas entre as pessoas. Isto é, na formação do contrato as partes deverão agir corretamente, levando em consideração a confiança que uma deposita na outra, a norma de comportamento, o dever de informação a respeito do objeto e do conteúdo do negócio, pois presume-se que nenhum dos contraentes tenha agido com má-fé, procurando enriquecer de forma injusta às custas do outro.

Para completar a lista dos princípios elencados acima, os estudiosos supra mencionam a respeito da função social do contrato, exposta no CC, art. 421:

A inserção da função social consiste na mais conhecida inovação do Código Civil no campo contratual. O exame da exposição de motivos revela que o objetivo foi o de subordinar o exercício da liberdade contratual aos ditames da socialidade, sem perder de vista a necessária proteção dos direitos individuais. Buscou-se, em suma, inserir princípio que pudesse conciliar a tutela dos interesses dos contratantes com aqueles da coletividade. (MORRIS, et al., 2008, p. 71)

Ainda, é possível afirmar, com Bierwagen (2002) que o atendimento à função social pode ser analisados sob dois ângulos: um, individual, quando cumpre a preservação de direitos fundamentais de liberdade e igualdade, e outro, público, que é o interesse da coletividade sobre o contrato.

Observa-se, assim, que os princípios, pelo fato de trazerem as diretrizes de todo o sistema jurídico, são muito importantes também para o estudo dos contratos, pois eles fundamentam o ordenamento jurídico como um todo.

3.3 Noção geral do contrato de transporte

Ressalta-se que, mesmo com a habitualidade do presente negócio jurídico, o Código Civil de 1916 não regulamentava o contrato de transporte, o qual passou a ter dispositivo específico apenas com o advento do Código Civil de 2002. Antes do advento dessa legislação, as questões dessa natureza eram reguladas com o

emprego da analogia, utilizando-se da legislação que disciplinava o transporte ferroviário.

É por meio de um contrato de transporte que nasce uma obrigação entre as partes, ou seja, o transportador deverá conduzir pessoas ou coisas até o destino combinado, e o usufruinte arcar com um determinado ônus.

Diniz (2008, p. 479) conceitua contrato de transporte da seguinte forma: “é aquele em que uma pessoa ou empresa se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um local para outro, pessoas ou coisas animadas ou inanimadas ou notícias”.

A autora supracitada destaca que esse tipo de contrato é realizado entre o transportador e a pessoa que deseja ser transportada, conhecida tradicionalmente como passageira, porém, pode ser assumido entre a transportadora e a pessoa que utiliza este meio não para viajar, mas sim para transportar coisas, ou notícias. Ela menciona que a pessoa a quem se destina o objeto ou a notícia, mesmo possuindo deveres e direitos frente ao transportador não é a contratante. Salienta, por fim, que este tipo de prestação de serviços pode ocorrer por mais de uma via, sendo ela terrestre, aquaviária, ferroviária ou aérea.

Para Dias (2006), a condução de pessoas, coisas ou notícias, as quais se realizam pelos diferentes meios de transporte, seja ele por meio da via fluvial e marítima, terrestre e aérea, seja por meio de navios, estradas de ferro e automóveis ou ônibus etc., é o objeto do contrato de transporte.

Como lembra Rosadas (2005), ao se estudar o conceito é muito importante diferenciá-lo de outros contratos que se utilizam do contrato de transporte como meio acessório para sua execução. Enquanto no contrato de transporte a transferência de pessoas e coisas é o núcleo do contrato, existem outras modalidades de contratos que usam o transporte apenas como uma forma de realizar determinada obrigação.

Conforme o autor, isto é o que ocorre, por exemplo, em uma compra e venda de um bem móvel quando o vendedor assume a tarefa de entregar o objeto vendido no local em que o comprador definir. Esclarece, que nessas situações as normas aplicáveis em caso de dano ou avaria ao bem no decorrer do transporte serão regidas pelas regras aplicáveis ao contrato de compra e venda. No caso, o

transporte serviu apenas como um meio para se cumprir a compra e venda, motivo pelo qual não são as regras relativas ao contrato de transporte as aplicáveis, visto que o traslado do bem não era o objetivo maior da avença.

Essa diferenciação trazida pelo estudioso é de relevância para que não haja uma confusão de idéias, eis que o transporte referido no presente trabalho é o que possui como alvo central o binômio transportador e passageiro.

O nosso Código Civil disciplina o assunto em seu art. 730, que segue: “Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”. Como visto, o contrato de transporte não se resume apenas ao transporte de passageiros, porém, por ser este o foco principal do trabalho em tela, será merecedor de maior ênfase.

Relevante trazer os ensinamentos de Oliveira (2005, p. 584) para esclarecer a importância do contrato de transporte na análise da responsabilidade do transportador:

A responsabilidade civil dos transportadores pelos seus passageiros será sempre contratual, pois deriva do contrato de transporte estabelecido entre as partes, no qual o transportador se obriga a levar o passageiro são e salvo ao seu destino, mediante o pagamento do preço da viagem.

Enfatizando o transporte de passageiros, Gonçalves (2008) exemplifica-o, destacando que o contrato se concretiza no momento em que uma pessoa pega um ônibus para viajar, pois neste instante o passageiro realiza um contrato com a empresa transportadora. Assim, começa a obrigação acima referida, segundo a qual a transportadora deverá conduzir o passageiro até o destino contratado, de forma a entregá-lo são e salvo, considerando a retribuição dada pelo viajante.

Dias (2006, p. 245) destaca sobre o tema:

A responsabilidade do transportador, bem entendido, é contratual perante o viajante ou expedidor e baseada no contrato de trabalho, portanto acidentária, em face dos seus empregados. Em face de terceiro, estranho ao contrato, já não é possível senão invocar a responsabilidade aquiliana.

Em seguida, serão analisadas algumas características do contrato de transporte de passageiros, que, como mencionado, é o alvo central do presente trabalho.

3.4 Características do contrato de transporte de passageiros

Abordar-se-á, nesta oportunidade, as principais características do contrato de transporte de passageiros.

Como visto noutro momento, é por meio do contrato de transporte que o transportador se obriga a conduzir, de um local para outro, pessoas ou coisas, recebendo em contrapartida determinado valor como pagamento. Ele possui várias características:

O contrato de transporte é bilateral ou sinalagmático, pois gera obrigação para ambas as partes; consensual, porque se aperfeiçoa com simples acordo de vontades; oneroso, porque as partes buscam vantagens recíprocas, o destino para a coisa ou para o passageiro e o preço para o transportador; típico porque previsto no Código Civil de 2002; de duração, pois sua execução não se limita em um só ato ou instantaneamente, necessitando sempre de um lapso temporal para ser cumprido; comutativo, porque as partes conhecem as obrigações respectivas de início, não dependendo de evento futuro e incerto; e não solene, porque não depende de forma prescrita para ser concluído. (MONTEIRO, 2007, p. 325)

Imprescindível mencionar que se trata de um contrato de adesão, principal característica do contrato de transporte de passageiros, apontada pelos doutrinadores.

Para Gonçalves (2008), o contrato de adesão foge um pouco da forma tradicional de contratos, eis que neste, diferentemente de outros, não existe uma pré-discussão no que se refere à formação de suas cláusulas, sendo que estas estão previamente estipuladas por uma das partes, cabendo à outra aceitá-las ou não. Destaca que ocorre uma certa preponderância de vontade por parte de um dos contratantes.

O conceito trazido por Silveira (2006, p. 55) vem reforçar o que já se disse a respeito:

O contrato de adesão é aquele que uma das partes aceita as cláusulas preestabelecidas pela outra, sem possibilidade de discussão do seu conteúdo. Esta modalidade de contrato se forma pelo consentimento da parte aderente, sem a existência de qualquer negociação preliminar, salvo quanto aos elementos particulares de cada contrato, como o preço, a data e a qualificação das partes.

O mesmo autor salienta que esse tipo de contrato possui algumas regras particulares para a sua devida interpretação. Apenas para se citar um exemplo: na ocorrência de incerteza quanto ao seu conteúdo, deve-se interpretar o contrato ou a

cláusula de um contrato de adesão a favor do aderente. Sobre o tema, refere o Código Civil: “Art. 423. Quando houver no contrato de adesão cláusulas ambíguas ou contraditórias, dever-se-á adotar a interpretação mais favorável ao aderente”. No artigo seguinte da mesma fonte, colhe-se: “Art. 424. Nos contratos de adesão, são nulas as cláusulas que estipulem a renúncia antecipada do aderente a direito resultante da natureza do negócio”.

Interessante é a questão levantada por Gagliano e Pamplona Filho (2003) no que concerne à não-existência, de forma explícita no contrato, de cláusula que obrigue o transportador em conduzir o passageiro ileso ao destino acordado. Afirmam que essa ausência não exime o transportador do dever de indenizar, tudo isso em decorrência dos princípios da função social do contrato e da regra ética da boa-fé objetiva.

Os dispositivos a seguir, ambos do Código Civil, reforçam os dois princípios anteriormente mencionados:

Art. 421. A liberdade de contratar será exercida em razão e nos limites da função social do contrato.

Art. 422. Os contraentes são obrigados a guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé.

Ou seja, mesmo sendo contrato de adesão, não precisa de regras explícitas, porque a própria lei já estabeleceu, para o transportador a obrigação de resultado, ao incumbir-lhe levar o passageiro são e salvo e a mercadoria, sem avarias, ao destino, nos termos do art. 734, CC.

Dando continuidade ao raciocínio, os estudiosos supracitados referem que descumprida essa obrigação que tem natureza contratual, mesmo que implícita, fica caracterizada a responsabilidade objetiva do transportador, o qual possui o encargo de indenizar a vítima mesmo que não tenha agido com dolo ou culpa.

Na sequência, destacar-se-á a disciplina do contrato de transporte no Código Civil.

3.5 Contrato de transporte de passageiros em face do Código Civil

O Código Civil, em seu art. 732, esclarece como conjugar a aplicação dos diversos diplomas normativos que tratam do contrato de transporte: “Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem

as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.”

Assim, tendo em vista que outras legislações especiais também disciplinam o contrato de transportes, tratou o Código de ressalvar a aplicação do Código de Defesa do Consumidor, Código Brasileiro de Aeronáutica, Convenção de Varsóvia, entre outros diplomas, quando eles se compatibilizarem com a disciplina trazida pelo Código Civil Brasileiro.

Como visto anteriormente, e como destaca Cavalieri Filho (2007), o transporte de passageiros se caracteriza pelo fato de ser um contrato de adesão, ou seja, as cláusulas já estão anteriormente estipuladas por lei para o transportador, cabendo ao passageiro aceitá-las ou não. Surgiram alguns debates no sentido de estar prejudicado, nesse tipo de contrato, o princípio da autonomia da vontade, uma vez que o transportador na relação contratual estaria agindo com uma certa supremacia em relação ao passageiro. No entanto, a discussão não teve êxito, devido à possibilidade de este consumidor poder optar entre viajar ou não usufruir os serviços prestados pela empresa.

É relevante fazer uma discussão inicial a respeito do significado da cláusula de não-indenizar e da cláusula de irresponsabilidade, para depois relacioná-las com o tema do presente projeto. Colhe-se da lição de Venosa (2005, p. 68):

Alguns autores distinguem a *cláusula de não indenizar* da *cláusula de irresponsabilidade*. A segunda exclui a responsabilidade, e a primeira, afasta apenas a indenização. Em princípio, somente a lei pode excluir a responsabilidade em determinadas situações. No campo negocial, melhor que se denomine o fenômeno de cláusula de não indenizar. Essa cláusula não suprime a responsabilidade, mas suprime a indenização.

No entendimento de Gonçalves (2008), a cláusula de não-indenizar ou de irresponsabilidade nasce por meio de um acordo de vontades, que tem como finalidade eximir as consequências da não-execução ou execução imprópria do contrato. Assim, o objetivo dela é alterar, em favor contratante, os riscos do negócio, uma vez que estes riscos são transmitidos para a vítima.

A respeito do tema, o conceito de Dias (2006, p. 906), que segue:

A cláusula ou convenção de irresponsabilidade consiste na estipulação prévia por declaração unilateral, ou não, pela qual a parte que viria a obrigar-se civilmente perante a outra afasta, de acordo com esta, a aplicação da lei comum ao seu caso. Visa a anular, modificar ou restringir as consequências normais de um fato da responsabilidade do beneficiário da estipulação.

O mencionado autor destaca que a atuação da cláusula de exclusão de responsabilidade possui validade apenas no campo da responsabilidade contratual, e nem neste possui ampla atuação, eis que sofre restrições.

Coelho (2005) comenta a respeito da cláusula de não-indenizar dizendo que o referido instituto, para ser mencionado como uma excludente, só terá valor caso esteja explícito no devido instrumento contratual, uma vez que não se pode presumir a sua existência.

Surgiria, sem dúvida, uma arma para as empresas de transporte de passageiros, se as mesmas pudessem utilizar este tipo de cláusula com o intuito de eximir-se da responsabilidade em caso de acidente, pois bastava dispor de forma explícita no momento da contratação de uma cláusula, na qual a empresa afastaria sua responsabilidade perante o passageiro se no decorrer do contrato ocorressem imprevistos.

Porém, a jurisprudência consolidou que isso não é possível, nos termos da Súmula 161 do Supremo Tribunal Federal: “É inoperante a cláusula de não-indenizar”.

A citada Súmula foi transformada em lei no Código Civil, em seu art. 734, que descreve: “O transportador responde pelos danos causados as pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula de excludente da responsabilidade”.

Deve-se levar em consideração, ainda, a cláusula de incolumidade, que no dizer de Cavalieri Filho (2007), é o dever legal do transportador de entregar o seu passageiro ileso ao destino contratado. Não há necessidade de que esta cláusula esteja explícita no contrato, pois a obrigação do transportador é de garantia. Para o autor, esta cláusula é, sem dúvida, a característica mais importante do contrato de transportes.

Dias (2006) esclarece que a questão da responsabilidade contratual é definida com facilidade, quando diz respeito a uma obrigação essencial, porém, ao se tratar de obrigações acessórias, torna-se mais complexa a questão:

A mais importante das obrigações desse gênero é o dever de segurança, com relação às pessoas ou às coisas, e o seu lugar de estudo é o contrato de transporte, porque nele é que assumiu o relevo de assunto típico da responsabilidade civil. (DIAS, 2006, p. 216)

Prosseguindo, o autor refere que a obrigação contratual de segurança não se resume apenas no dever do transportador em conduzir o seu passageiro com prudência e diligência, com o intuito de impedir acidentes. O dever de segurança ora tratado é muito mais complexo que isso, pois se trata de uma obrigação determinada, qual seja, a de assumir o compromisso de que não haverá acidente, uma vez que a desobrigação do devedor só se caracteriza diante de prova de causa estranha, como força maior ou fato de terceiro, este quando se trata de fortuito externo.

É mister fazer uma abordagem sobre a teoria do risco, para logo após relacioná-la com o assunto em questão.

Monteiro (2007, p. 453) conceitua a referida teoria em relação aos contratos da seguinte maneira:

Podemos definir o contrato de risco, também intitulado *joint venture*, como uma fusão de interesses entre um empresa e um grupo econômico, pessoas jurídicas ou pessoas físicas que desejam aumentar sua base econômica, utilizando estratégias de expansão e diversificação, com o propósito explícito de lucros ou benefícios, com duração permanente ou a prazos determinados.

No entendimento de Dias (2006), a teoria do risco se funda na premissa de que quem tira o proveito de uma atividade deverá arcar com as desvantagens.

Leciona Diniz (2008, p. 53) no que tange à teoria do risco:

A responsabilidade, fundada no risco, consiste, portanto, na obrigação de indenizar o dano produzido por atividade exercida no interesse do agente sob seu controle, sem que haja qualquer indagação sobre o comportamento do lesante, fixando-se no elemento objetivo, isto é, na relação de causalidade entre o dano e a conduta do seu causador.

Conforme esclarece Calixto (2008), existem várias espécies de risco:

Existem várias espécies de risco que explicariam a responsabilidade civil objetiva: o risco proveito, risco criado, risco profissional e risco excepcional. O risco proveito está ligado à idéia de que aquele que tira vantagem, proveito de uma determinada atividade, fica obrigado a indenizar em caso de dano a alguém. Já a teoria do risco criado impõe o dever de reparar o dano em razão da atividade, potencialmente geradora de risco, normalmente exercida independente de haver vantagem para aquele que a exerce. O risco profissional, por sua vez, determina o dever de indenizar sempre que o dano decorre da profissão do lesado, enquanto a teoria do risco excepcional, diz respeito às hipóteses em que o dano é consequência de um risco que encapa a atividade comum da vítima. (CALIXTO, 2008, texto digital)

Após esse apanhado sobre a teoria do risco e da cláusula de incolumidade, constata-se que o transportador ao realizar essa atividade conhece o risco que sua

atividade possui e, por consequência, assume a obrigação de levar seu passageiro são e salvo até o destino contratado.

Caso essa obrigação não seja adimplida, o transportador incorrerá nos termos do art. 389 do Código Civil, a saber: “Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado”.

Sobre o assunto em tela, encontra-se dispositivo legal no parágrafo único do art. 927, a saber: “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.”

Seguem decisões do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul no sentido de que a responsabilidade do transportador é independente de culpa e que a mesma não é elidida pela culpa de terceiros:

ACIDENTE DE TRÂNSITO. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. TÁXI. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. INTEMPESTIVIDADE. I. Não se conhece do recurso inominado interposto sem guarda do decêndio legal (art. 42 da Lei nº 9.099/95), uma vez que os embargos de declaração apenas suspendem o prazo recursal (art. 50, mesma Lei). II. No dizer do art. 735 do CC, **a responsabilidade contratual do transportador de passageiros não é elidida pela culpa de terceiro**. Correta, portanto, a condenação que foi direcionada tanto contra o proprietário e o condutor do táxi, quanto contra o terceiro causador do acidente, ressalvada a ação regressiva daqueles contra este. Recurso do terceiro recorrente não conhecido, e dos demais, desprovido. Unânime. (Recurso Cível Nº 71000959791, Primeira Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: João Pedro Cavalli Junior, Julgado em 06/07/2006) (grifo nosso)

RESPONSABILIDADE CIVIL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR. I. Indeferimento da denúncia à lide do terceiro causador do acidente. Assegurada a ação regressiva do transportador em relação ao eventual causador do acidente. Descabe discutir a culpa na ação indenizatória movida pelo passageiro contra o transportador. Agravo retido rejeitado. II. Inexistência de cerceamento de defesa. Indeferimento da produção de provas em audiência em razão da celeridade processual. **Descabida a análise da culpa face à responsabilidade objetiva do transportador**. Agravo retido e preliminar rejeitados. III. Ilegitimidade passiva do transportador em face da culpa de terceiro. Descabimento em razão da celebração do contrato de transporte. Preliminar rejeitada. IV. **Transporte de passageiros. Responsabilidade objetiva. A responsabilidade civil do transportador não é elidida por eventual culpa de terceiro** (Súmula nº 187, do STF). [...] (Apelação Cível Nº 70006697171, Décima Primeira Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Jorge André Pereira Gailhard, Julgado em 18/02/2004) (grifo nosso)

Dessa forma, verifica-se que doutrina e jurisprudência comungam da mesma posição no que tange à responsabilidade objetiva do transportador, sendo que ela independe do fator culpa.

Na sequência, se abordará o transporte de passageiros sob a ótica do Código de Defesa do Consumidor.

3.6 Contrato de transporte de passageiros em relação ao Código de Defesa do Consumidor

Os consumidores começaram a receber proteção contra os abusos a que eram submetidos por meio de um ramo novo de direito, qual seja, o direito do consumidor. Em nível mundial, esse instituto foi ganhando campo a partir dos anos cinquenta e sessenta, especialmente nos países da América e da Europa Ocidental, onde o tema ganhou maior destaque, regiões estas que foram o berço dos órgãos de defesa do consumidor.

No Brasil, encontra-se sobre o tema amparo legal na nossa Constituição Federal de 1988, a saber:

Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e a proteção a propriedade, nos seguintes termos:
[...]
Inciso XXXII- o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor.

Deve-se ter em mente que o objetivo da referida legislação é de oportunizar um mecanismo de defesa ao consumidor, por meio de informações de bens e serviços, bem como em pressionar as entidades públicas a defender os consumidores.

Oliveira (2005, p.115) destaca:

O art. 5º da atual Lei Maior, em seu inciso XXXII, dispõe que o Estado promoverá a defesa do consumidor, garantindo-lhe essa quando sentir-se prejudicado, por um ato ilícito praticado pelo fornecedor. Em 1991, entrou em vigor a Lei n 8.078/90, baseando-se na Constituição Federal de 1988 trazendo garantias ao direito do consumidor e defesa a outros direitos peculiares das relações de consumo. Apenas essas serão regidas pelo Código de Defesa do Consumidor. Quanto às regras de consumo,

revogam-se as normas do Código Civil e demais leis extravagantes, prevalecendo a norma específica do Código de Defesa do Consumidor.

O autor ainda destaca que o Código de Defesa do Consumidor irá regular as relações de consumo e que as outras relações civis permaneceram sendo regulamentadas por meio das demais normas.

O Código de Defesa do Consumidor (CDC) trouxe importantes conceitos aplicáveis à área da responsabilidade civil no transporte passageiros, como fez ao destacar em seu art. 14:

Art. 14. 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.

§ 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais:

I - o modo de seu fornecimento;

II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam;

III - a época em que foi fornecido.

§ 2º O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas.

§ 3º 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.

§ 4º A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa.

Importante ressaltar que o CDC fala em prestação de serviços, ato este que se enquadra na atividade desenvolvida pelas empresas transportadoras de passageiros. Dessa forma, fica evidente que a responsabilidade que antigamente era discutida caso a caso passou a ser vista com outros olhos, qual seja, o da responsabilidade objetiva, não necessitando, assim, da comprovação de culpa do transportador.

O nosso Tribunal de Justiça reconhece que a atividade que a empresa de transporte terrestre de passageiros desempenha é sim uma relação de consumo. Segue jurisprudência nesse sentido:

ACÇÃO ANULATÓRIA DE TÍTULO. CAUTELAR DE SUSTAÇÃO DE PROTESTO. CONTRATO INFORMAL. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. Atraso reconhecido pela transportadora. Aplicação do art. 128 do CPC. Irrelevância da prova testemunhal no caso. Aplicação do CDC. Típica relação de consumo. Prestação deficitária dos serviços, desimportando o fato de avarias mecânicas no ônibus. Caso em que a parte demandada, fornecedora dos serviços, deveria ter providenciado num meio alternativo para a concretização do ajustado. Condenação da parte autora ao pagamento por metade dos valores contratados. Procedência dos pedidos veiculados nas ações anulatória e cautelar. Apelo parcialmente provido. (Apelação Cível Nº 70024442634, Décima Sétima

Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Elaine Harzheim Macedo, Julgado em 12/06/2008)

Vale ressaltar a diferenciação apresentada por Cavalieri Filho (2007) entre culpa presumida e responsabilidade objetiva, uma vez que se entendia que a responsabilidade do transportador era subjetiva, na forma de culpa presumida.

Ao falar em presunção de culpa, apenas inverte-se o ônus da prova, cabendo, no caso de acidente, que o transportador prove que não agiu com culpa, afastando, assim, sua responsabilidade. Já na responsabilidade objetiva, que é o método utilizado e consolidado pela lei, doutrina e jurisprudência, não tem relevância o fator culpa, sendo que ao transportador apenas é possível provar a existência de uma das causas que excluem o nexo causal e, caso isso não seja possível, não terá como se eximir do dever de indenizar.

Por fim, oportuna a lição de Oliveira (2005, p. 585):

O contrato de transporte gera para a empresa transportadora uma obrigação de resultado e, uma vez descumprida a avença, presume-se sua responsabilidade. A responsabilidade do transportador, tal qual um depositário, é sempre presumida, sendo amparada pela teoria da culpa sem prova, que tem seu nascedouro na infração das regras preestabelecidas da obrigação em si, responsabilidade essa que se origina não da culpa aquiliana, mas sim do contrato firmado e não cumprido.

Tem-se, assim, que o Código de Defesa do Consumidor, além de trazer importantes conceitos subsidiários aplicáveis ao contrato de transporte, veio esclarecer que a relação entre transportado e transportador é de fato uma relação de consumo, sendo que a responsabilidade advinda dessa relação é objetiva. Contudo, as regras gerais desse tipo de transporte, estão reguladas no Código Civil, no seu capítulo XIV, arts. 730 a 756.

O capítulo que segue adentrará no objetivo deste trabalho, que é analisar os mais importantes aspectos da responsabilidade civil na relação transportador-transportado.

4 O DEVER DE INDENIZAR DA EMPRESA TRANSPORTADORA RODOVIÁRIA DE PASSAGEIROS

A crescente procura pelo transporte coletivo rodoviário, decorrente do crescimento desenfreado da sociedade moderna, torna necessário o estudo da responsabilidade das empresas que prestam os referidos serviços. Assim, importante destacar o tipo de responsabilidade em que se enquadra a empresa em caso de acidentes, ressaltando-se as situações em que deve indenizar, bem como as hipóteses em que a responsabilidade pode ser afastada ou minimizada, assuntos esses que serão tratados na sequência.

4.1 Caso fortuito e força maior

No presente trabalho, não convém prender-se de forma demasiada na diferenciação existente entre caso fortuito e força maior, visto que nem mesmo entre os autores existe um conceito único sobre o tema. Mesmo assim, passa-se a analisar o assunto traçando-se um paralelo entre ambos para os doutrinadores que preferem diferenciá-los e apresentando-os como sinônimos para os que preferem assim conceituá-los.

Gagliano e Pamplona Filho (2003) entendem que dentre as causas de excludentes de responsabilidade civil, poucas merecem tanta discussão quanto o caso fortuito e a força maior. Pode-se perceber tamanha atenção dada a este tema por intermédio da doutrina, que se apresenta de forma divergente quanto à sua conceituação. Os autores acima destacam que alguns doutrinadores vêem nesses

dois institutos uma diferença apenas acadêmica, por se tratar, de certa forma, de institutos que se apresentam como sinônimos perfeitos.

Ainda mencionam que essa diferenciação não foi traçada no Código Civil de 1916, nem mesmo no nosso Código Civil de 2002, por meio de uma regra específica, apenas por regra geral no inadimplemento das obrigações, como segue:

Art. 393. 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.

O artigo citado, como visto, não apresenta um conceito de modo a deixar claro o significado de um instituto e outro, apenas os menciona sem distingui-los.

Na sequência, vale citar o entendimento de Gagliano e Pamplona Filho (2003, p. 123) no que tange à referida controvérsia acerca dos conceitos dos institutos ora analisados:

Sem pretender pôr fim à controvérsia, pois seria inadmissível a pretensão, entendemos, como já dissemos alhures, que a característica básica da força maior é a sua inevitabilidade, mesmo sendo a sua causa conhecida (um terremoto, por exemplo, que pode ser previsto pelos cientistas); ao passo que o caso fortuito, por sua vez, tem a sua nota distintiva na sua imprevisibilidade, segundo os parâmetros do homem médio. Nessa última hipótese, portanto, a ocorrência repentina e até então desconhecida do evento atinge a parte incauta, impossibilitando o cumprimento de uma obrigação (um atropelamento, um roubo).

Já para Coelho (2005) não existe uma diferenciação entre caso fortuito e força maior, eis que as considera expressões sinônimas, e passa a chamá-la apenas de caso fortuito. O autor entende que ao ocorrer um evento danoso, e se esse dano não puder ser de responsabilidade de alguém, está-se diante do instituto mencionado, o qual possui a inevitabilidade ou a imprevisibilidade como traço característico.

O estudioso ainda salienta que o fortuito nem sempre será imprevisível, porém necessariamente será inevitável. Essa inevitabilidade referida, ou seja, a impossibilidade de evitar o dano surgiria da impossibilidade de prever a ocorrência do evento que o originou ou de impedir os seus efeitos. A título exemplificativo, o autor menciona que a queda de um cometa na terra, de certa forma, pode ser previsível, porém não dispomos de meios para evitá-la. Os prejuízos decorrentes deste sinistro não serão, assim, passíveis de indenização.

Coelho (2005, p. 388-389) aponta dois tipos de fortuitos, quais sejam: o natural e o humano:

Não basta para caracterizar o fortuito natural, note-se, que o evento desencadeador dos danos seja fato da natureza. É necessário que também se verifique a inevitabilidade (cognoscitiva, material ou econômica). Se, num ano, forte chuva de verão, em nível pluviométrico recorde, causa inundações diversas pela cidade, em pontos que nunca antes se tinham verificado, há fortuito. Se danos de igual intensidade se repetem mais uma ou duas vezes, ainda é possível falar em imprevisto. A partir da terceira repetição, porém, não há mais imprevisibilidade (inevitabilidade cognoscitiva). Se houver meios de prevenir os efeitos danosos (evitabilidade material) e recursos para custeá-los (evitabilidade econômica), deixa de existir o fortuito.

No que se refere ao fortuito humano, o autor mencionado anteriormente destaca que ele também possui como marco a inevitabilidade do dano. Pode-se tomar como exemplo o empresário que procura cuidar quanto à qualidade de seus produtos comercializados e serviços prestados, e, por mais que tome cuidados em relação à segurança de trabalhadores e consumidores, certos erros acontecem os quais não se pode evitar.

Esses fatos que acontecem são próprios da condição humana e os danos deles decorrentes não podem ser controlados de forma absoluta. O que se afirma é que nesses casos se tem uma inevitabilidade material. Dessa forma, não se culpa o empresário, nem seus empregados e colaboradores, não podendo atribuir a eles uma conduta nem negligente, nem imprudente, nem imperita, e nem mesmo se pode pretender dizer que os prejuízos foram provocados intencionalmente. Isso porque esses sujeitos tomaram as atitudes corretas e a possível ocorrência de um dano é resultado da inevitabilidade que a era contemporânea apresenta.

Quanto a essa divergência doutrinária, Oliveira (2005) também menciona que ela gira em torno da conceituação do que seria caso fortuito e força maior, e que essa é uma discussão que se alastra até nossos dias. Destaca, ainda, que no âmbito da responsabilidade civil, essa discussão não se apresenta com tamanha relevância, eis que ambas, na visão da doutrina e da jurisprudência, convergem, ou seja, no final de contas o que ocorre é a exclusão da responsabilidade. Ressalta, por fim, que ambas são excludentes da responsabilidade que nascem de fatos alheio à vontade do agente.

No que respeita às características dos institutos em análise, passa-se a alguns apontamentos relevantes trazidos por Oliveira (2005, p. 282-283):

O caso fortuito é caracterizado então pela impossibilidade que o agente tem de impedir a ocorrência do evento, trata-se, pois, de fato necessário, cujo conhecimento prévio por parte do agente em nada modifica a sua viabilidade de sua ocorrência a qual, como já foi dito, é inevitável. [...]. Na força maior há um elemento humano, como a revolução, o furto ou o roubo. Esmeim enxerga na força maior o caráter invencível do obstáculo e no caso fortuito o caráter imprevisível. Na força maior conhece-se a causa originária do evento como, por exemplo, um vendaval que destrói uma lavoura; a força do acontecimento é maior do que suposta, devendo-se analisar as circunstâncias e o sujeito, para que se caracterize a extinção da responsabilidade civil.

Dando sequência ao debate, Oliveira (2005) traz uma informação preliminar acerca dos dois institutos ora abordados. Para o autor, há dois requisitos a serem considerados para que se caracterize o caso fortuito e a força maior: um de ordem objetiva e um de ordem subjetiva. O requisito objetivo seria a inevitabilidade do evento, enquanto que o subjetivo seria a inexistência do fator culpa na origem do acontecimento.

Dias (2006) reforça a idéia acima abordada de que o caso fortuito e a força maior podem ser explicados por intermédio de duas correntes, a objetiva e a subjetiva.

Venosa (2005) destaca que há alguns autores que tratam o caso fortuito como sendo aquela situação normalmente imprevisível, fato da natureza ou fato humano, e a força maior se caracterizaria por ser algo também natural ou humano a que não se poderia resistir, ainda que possível prever sua ocorrência.

O entendimento de Gonçalves (2008) é no sentido de não diferenciar as expressões caso fortuito e força maior, por crer que as mesmas sejam sinônimas, uma vez que, como abordado noutro momento, nem mesmo o Código Civil de 2002 apontou uma diferenciação entre esses dois institutos, os quais apresentam como traço fundamental a presença do fator inevitabilidade.

O autor supracitado aponta, ainda, que o caso fortuito comumente se origina de fato ou até mesmo de ato que é alheio à vontade das partes, como, por exemplo, uma greve, um motim, uma guerra. Já a força maior, por sua vez, é a advinda de fatores naturais, como, por exemplo, raios, inundação, terremoto.

Sobre o assunto em tela é mister trazer um apanhado de Gonçalves (2008, p. 449):

Na lição da doutrina exige-se, pois, para a configuração do caso fortuito, ou da força maior, a presença dos seguintes requisitos: a) o fato deve ser necessário, não determinado por culpa do devedor, pois, se há culpa, não

há caso fortuito; e reciprocamente, se há caso fortuito não pode haver culpa, na medida em que um exclui o outro. Como dizem os franceses, culpa e fortuito, ces sont dès choses que hurlent de se trouver ensemble; b) o fato deve ser superveniente e inevitável; c) o fato deve ser irresistível, fora do alcance do poder humano.

Por fim, o autor destaca que atualmente a doutrina está rumando no sentido de diferenciar o fortuito interno do externo. O primeiro caracteriza-se por apresentar uma ligação com a pessoa, a coisa ou até mesmo com a atividade desenvolvida pela empresa do agente, enquanto que o segundo é decorrente de uma força maior. Assim, na ocorrência de um dano, apenas o fortuito externo, ou seja, aquele que possui na sua causa uma ligação com a natureza, estranha à pessoa do agente e da máquina, irá excluir a responsabilidade, principalmente se esta se fundar no risco. Já em relação ao fortuito interno isto não acontece, ou seja, a responsabilidade não fica excluída. Como exemplo de uma causa ligada à pessoa, o autor cita a ocorrência do mal súbito do motorista, situação esta que não exime a responsabilidade.

O fortuito externo assim entendido pelo autor é o único que eximiria a responsabilidade por se tratar de uma causa ligada a um evento da natureza, como, por exemplo, um raio que atinge subitamente uma condução, provocando um acidente.

Na sequência deste trabalho, passa-se a abordar os significados desses institutos, quais sejam, o caso fortuito e a força maior, sob a ótica da responsabilidade do transportador.

4.1.1 Caso fortuito e força maior em relação à responsabilidade no transporte rodoviário de passageiros

Inicialmente, ver-se-á mais uma distinção levantada a respeito do caso fortuito interno e externo para mais tarde estabelecer uma relação com suas consequências no campo da responsabilidade civil do transportador rodoviário de pessoas.

Colhe-se de Cavalieri Filho apud Gonçalves (2008, p. 216) a seguinte referência quanto à distinção do caso fortuito interno do fortuito externo:

O fortuito interno, assim entendido o fato imprevisível e, por isso, inevitável ocorrido no momento da fabricação do produto ou da realização do serviço, não exclui a responsabilidade do fornecedor porque faz parte da sua atividade, liga-se aos riscos do empreendimento, submetendo-se a noção geral de defeito de concepção do produto ou de formulação de serviço.

O mesmo já não ocorre com o fortuito externo, assim entendido aquele fato que não guarda nenhuma relação com a atividade do fornecedor, absolutamente estranho ao produto ou serviço, via de regra ocorrido em momento posterior ao da sua fabricação ou formulação.

Como visto noutra oportunidade, o serviço oferecido pela empresa transportadora de pessoas é classificado como sendo uma atividade de prestação de serviços. Assim, estará o transportador, quando da ocorrência de um dano ao seu passageiro, incorrendo em um defeito na prestação do serviço.

Cavaliere Filho (2007) diferencia o fortuito interno do externo, relacionando esses dois institutos à atividade desenvolvida pela empresa transportadora de pessoas. O primeiro está ligado com a organização da empresa, sendo um caso imprevisível e consequentemente inevitável. Referido autor destaca como exemplos: o estouro de um pneu, o mal súbito do motorista, o incêndio do veículo, etc. Já o segundo (fortuito externo) diz respeito a fato estranho à organização da empresa, que também é imprevisível e inevitável, como, por exemplo, fenômenos da natureza.

Exemplificando de forma prática em relação à atividade desenvolvida no transporte de pessoas, o fortuito interno para Gonçalves (2008) se caracteriza no entendimento atual “pelo estouro de um pneu do veículo, a quebra da barra de direção ou de outra peça, o rompimento do burrinho, dos freios, e outros eventuais defeitos mecânicos não afastam a responsabilidade, porque previsíveis e ligados à máquina”.

Dessa forma, vê-se que apenas o fortuito externo é o que exime a responsabilidade da empresa de indenizar o prejudicado quando da ocorrência de um dano, eis que esse instituto (fortuito externo) se funda na idéia segundo a qual o dano é resultado de um fato estranho à organização da empresa. Em contrapartida, no fortuito interno, embora o transportador não tenha culpa diretamente, o dano ocorreu em decorrência de uma atividade ligada à empresa, devendo, assim, haver indenização aos prejudicados.

Para reforçar as menções anteriores, segue jurisprudência do STJ nesse sentido:

DIREITO CIVIL. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. TRANSPORTE RODOVIÁRIO. ROUBO OCORRIDO DENTRO DO ÔNIBUS. INEVITABILIDADE. FORÇA MAIOR. EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR. PRECEDENTES. RECURSO DESPROVIDO. I - A presunção de culpa da transportadora comporta desconstituição mediante prova da ocorrência de força maior,

decorrente de roubo, indemonstrada a desatenção da ré quanto às cautelas e precauções normais ao cumprimento do contrato de transporte. II - Na lição de Clóvis, caso fortuito é "o acidente produzido por força física ininteligente, em condições que não podiam ser previstas pelas partes", enquanto a força maior é "o fato de terceiro, que criou, para a inexecução da obrigação, um obstáculo, que a boa vontade do devedor não pode vencer", com a observação de que o traço que os caracteriza não é a imprevisibilidade, mas a inevitabilidade. (REsp 264589/RJ, Rel. Ministro SÁLVIO DE FIGUEIREDO TEIXEIRA, QUARTA TURMA, julgado em 14/11/2000, DJ 18/12/2000 p. 207)

Ainda sobre a exclusão da responsabilidade do transportador de pessoas, se manifesta o STJ:

RESPONSABILIDADE CIVIL – TRANSPORTE DE PASSAGEIROS – ARREMESSO DE OBJETO PARA O INTERIOR DO VEÍCULO – LESÃO EM PASSAGEIRO – FATO DE TERCEIRO EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE – PRECEDENTES. I – A presunção de culpa da transportadora pode ser ilidida pela prova de ocorrência de fato de terceiro, comprovadas a atenção e cautela a que está obrigada no cumprimento do contrato de transporte a empresa. II – O arremesso de objeto, de fora para dentro do veículo, não guarda conexidade com a atividade normal do transportador. Sendo ato de terceiro, exclui a responsabilidade do transportador pelo dano causado ao passageiro. Precedentes. Recurso especial provido. (REsp 231137/RS, Rel. Ministro CASTRO FILHO, TERCEIRA TURMA, julgado em 29/10/2003, DJ 17/11/2003 p. 317)

Assim, observa-se que doutrina e jurisprudência são concordes em afirmar que apenas o fortuito externo desobriga o transportador do dever de indenizar em caso de acidentes.

4.2 Noção de culpa exclusiva da vítima

Inicialmente é importante ressaltar que a culpa exclusiva da vítima, seja ela passageira ou não, é considerada uma das espécies de excludentes da responsabilidade civil. Salienta-se, ainda, que a culpa da vítima pode ser exclusiva ou concorrente.

Gagliano e Pamplona Filho (2003, p. 126) destacam que ao ocorrer culpa exclusiva da vítima fica prejudicado o nexo causal e, por conseguinte, liberta o agente de responsabilidade civil. Citam como exemplo:

Imagine a hipótese do sujeito que, guiando seu veículo segundo as regras de trânsito, depara-se com alguém que, visando suicidar-se arremessa-se sob as suas rodas. Nesse caso o evento é fatídico, obviamente, não poderá ser atribuído ao motorista (agente), mas sim, e tão-somente, ao suicida vítima.

Os autores supracitados mencionam que é necessário se atentar para uma possível concorrência de culpa, em que a atuação da vítima não foi por si só causa do evento. Nesse tipo de atuação conjunta ocorre a concorrência de culpas e, em

virtude disso, haverá certa indenização pelo causador do dano, porém, considerando a proporção de atuação de cada sujeito.

Quanto à culpa exclusiva da vítima segue a lição de Gonçalves (2008, p. 439):

Quando o evento danoso acontece por culpa exclusiva da vítima, desaparece a responsabilidade do agente. Nesse caso, deixa de existir a relação de causa e efeito entre o seu ato e o prejuízo experimentado pela vítima. Pode-se afirmar que, no caso de culpa exclusiva da vítima, o causador do dano não passa de mero instrumento do acidente. Não há liame de causalidade entre o seu ato e o prejuízo da vítima.

Prosseguindo, o referido autor destaca como exemplo de culpa exclusiva da vítima o de uma pessoa que se encontra embriagada e decide atravessar de forma negligente uma rodovia de alta velocidade, vindo conseqüentemente a ser atropelada. Ou até mesmo quando um motorista está dirigindo de forma responsável e uma pessoa decide se suicidar atirando-se debaixo das rodas do referido veículo. Na hipótese de ocorrência de casos como estes, fica evidente que a vítima é que possui culpa no ocorrido, não se podendo falar, dessa forma, em indenização.

Seguem julgados do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul:

APELAÇÃO CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE COLETIVO. QUEDA DA PASSAGEIRA APÓS O DESEMBARQUE. CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA DEMONSTRADA. - Agravo retido. Prejudicado o exame do agravo retido em razão do falecimento da autora Zilda no curso do processo. - Não obstante seja objetiva a responsabilidade da empresa prestadora de serviço público, nos termos do artigo 37, § 6º, da Constituição Federal, seu dever de indenizar os passageiros por danos causados em decorrência do serviço de transporte não se configura quando demonstrada culpa exclusiva da vítima. In casu, evidente que a queda de uma das autoras decorreu unicamente de sua culpa ao falsear o pé e cair no chão, após concluído seu desembarque em segurança. Com relação à segunda demandante, também não configura qualquer relação entre as lesões no momento em que foi socorrer a primeira. Em face desse resultado, vai mantida a improcedência da demanda. Agravo retido prejudicado. Apelo desprovido. (Apelação Cível Nº 70022225221, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Dálvio Leite Dias Teixeira, Julgado em 18/12/2008).

APELAÇÃO-CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO. ATROPELAMENTO DE PEDESTRE EM CORREDOR DE ÔNIBUS. EMPRESA CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA ELIDIDA ANTE A DEMONSTRAÇÃO DA CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA. TRAVESSIA EM LOCAL IMPRÓPRIO. - Em se tratando a demandada de empresa concessionária de serviço público, tem-se que sua responsabilidade pelos danos causados a terceiros, por ato de seu preposto, é objetiva e decorre do risco da exploração dos serviços de transporte coletivo, consoante preconiza o artigo 37, § 6º, da Constituição Federal. - Embora desnecessária a comprovação da conduta culposa do motorista do coletivo, está a pessoa jurídica prestadora de serviço público autorizada a comprovar a culpa

exclusiva ou concorrente da vítima, a fim de excluir ou de mitigar sua responsabilidade pelo evento danoso. E no caso em exame, a prova dos autos evidenciou que o acidente foi causado exclusivamente pela vítima, a qual realizou a travessia em local totalmente inapropriado, fora da faixa de segurança, surpreendendo o motorista do coletivo, que, por trafegar em baixa velocidade, ainda conseguiu tirar o coletivo para o lado, evitando, assim, conseqüências mais graves. Apelo provido por maioria. (Apelação Cível Nº 70022470264, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Dálvio Leite Dias Teixeira, Julgado em 11/09/2008).

A culpa exclusiva da vítima também vai excluir o dever de indenizar quando o dano se originar de outros eventos que não sejam acidentes de trânsito:

APELAÇÃO CÍVEL. TRANSPORTE. AGRESSÕES NO INTERIOR DE TÁXI LOTAÇÃO. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA. AUSÊNCIA DO DEVER DE INDENIZAR. 1. O contrato de transporte caracteriza-se por ser de adesão, oneroso e de execução continuada, onde o transportador obriga-se a entregar o passageiro e seus pertences ou a coisa transportada no local desejado pelo contratante. Assim, responde pelos fatos que ocorrerem no interregno de tempo durante o percurso contratado. 2. Portanto, a responsabilidade do transportador é de ordem objetiva, na forma do art. 14, caput, do CDC. No entanto, este pode elidir a sua responsabilidade se provar que o infortúnio ocorreu por força maior, caso fortuito ou culpa exclusiva da vítima. 3. No caso em exame, ficou comprovado que os infortúnios narrados na exordial ocorrem em razão da discussão entre a autora e outra passageira antes mesmo destas ingressarem na lotação. Assim, a empresa-ré não pode ser penalizada por ato exclusivo de terceiro, caso fortuito que isenta aquela de responsabilidade. 4. Danos morais. A demandada não tem o dever de ressarcir os danos alegados pelo demandante, pois ausente nexo causal a justificar a reparação pretendida. Dado provimento ao apelo. (Apelação Cível Nº 70020506275, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Jorge Luiz Lopes do Canto, Julgado em 27/03/2008).

Ainda se valendo dos conhecimentos de Gonçalves (2008), vale mencionar que o autor também afirma que pode existir certa parcela de culpa tanto para a vítima quanto para o agente. Quando isso ocorrer, está-se diante da culpa concorrente, que nada mais é do que uma contribuição do agente e da vítima, ao mesmo tempo, que resulta na produção de um fato danoso.

Surge uma questão interessante quando da ocorrência de culpa concorrente, eis que se pode perguntar se o agente deverá ou não indenizar a vítima. A resposta trazida por Gonçalves (2008, p. 440) vem no seguinte sentido:

Nesses casos, existindo uma parcela de culpa também do agente, haverá repartição de responsabilidades, de acordo com o grau de culpa. A indenização poderá ser reduzida pela metade, se a culpa da vítima corresponder a uma parcela de 50%, como também poderá ser reduzida de 1/4, 2/5, dependendo de cada caso.

Encontra-se amparo legal sobre a culpa concorrente no Código Civil, a saber: “Art. 945. Se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua

indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano”.

Coelho (2005, p. 393) analisa a culpa exclusiva da vítima sob esta ótica:

Quando o dano decorre de culpa exclusiva da vítima, também não se estabelece a relação de causalidade entre ele e o ato ou a atividade do demandado. Na verdade, neste ato, é a vítima que causou o dano e não há razões para imputar-se a quem quer que seja a responsabilidade pela indenização dos prejuízos. A vítima deve suportá-los inteiramente porque foi apenas dela a culpa pelo evento danoso. Não basta que o demandado tenha-se envolvido direta ou indiretamente com o dano para que surja sua responsabilidade. É necessário que seus atos ou atividades tenham sido a causa do prejuízo. A culpa exclusiva da vítima afasta esta possibilidade.

O doutrinador acima levanta questão que diz respeito à responsabilidade objetiva, pois esta é conhecida como sendo a responsabilidade que não necessariamente decorre do fator culpa. Dessa forma, com a ocorrência de um dano, mesmo que a responsabilidade do agente seja objetiva, se provada a culpa exclusiva da vítima ocorrerá uma situação na qual o agente não será responsável pela indenização, eis que se está diante de uma excludente de responsabilidade.

Esclarece Coelho (2005) que para o agente alegar este tipo de excludente e não precisar indenizar em nenhuma proporção é mister que a culpa da vítima seja exclusiva, ou seja, haver a possibilidade de se atribuir o dano ocorrido única e exclusivamente às atitudes da vítima. Observe-se que o agente em nada contribuiu, pois se tivesse contribuído, se estaria frente à culpa concorrente que foi abordada anteriormente.

Dias (2006) segue a mesma linha de raciocínio dos autores supra ao admitir a culpa exclusiva da vítima passageira no transporte de pessoas, como sendo uma das causas excludentes da responsabilidade, e também ao mencionar que a culpa da vítima poderá ter duas dimensões no campo do dever indenizatório, ou seja, o agente poderá se eximir totalmente de responsabilizar caso comprovada a culpa exclusiva da vítima, e sua responsabilidade poderá ser dividida proporcionalmente na medida da culpa, caso houve certa parcela de culpa sua e outra da vítima.

Assinala o autor acerca da culpa concorrente:

Quando fique precisamente apurada essa proporção em que as respectivas culpas intervieram no evento danoso, é fácil, na liquidação, atribuir a cada um os ônus que decorrem da sua responsabilidade. Muitos casos há, porém, em que a proporção não fica estabelecida, embora se reconheça que houve culpa de ambas as partes. Se o problema não é outro que precisar o grau de culpa, não há senão repartir prejuízos. Se,

entanto, a questão envolve indagação mais importante, como a de saber, por exemplo, se a culpa de determinado agente excluiria, ou não a culpa de outro, então, o exame da matéria há de ser feito na ação. E, por nós, não pode obedecer a outro critério que não ao das autonomias das culpas. Se embora culposos, o fato de determinado agente era inócuo para a produção do dano, não pode ele, decerto, arcar com prejuízo nenhum. (DIAS, 2006, p. 945).

Oportuno é um breve comentário acerca do nexo causal, para posteriormente entender-se o próximo parágrafo. De acordo com o pensamento de Gonçalves (2008), o nexo causal é um dos pressupostos para que o sujeito que experimentou um dano possa buscar uma indenização frente ao causador do prejuízo. Este nexo causal nada mais é do que uma ligação entre o fato ocorrido e o dano produzido. Passa-se ao dispositivo sobre o tema constante do Código Civil: “Art. 186: Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”.

Agora já se possuem subsídios suficientes para entender a passagem trazida por Oliveira, (2005) que ensina acerca da culpa da vítima. Para a ocorrência do instituto da culpa exclusiva da vítima, é necessário que exista um nexo causal, isto é, que realmente não exista uma ligação entre o ato do agente e o resultado danoso provocado à vítima. E, por conseguinte, depara-se com a culpa concorrente quando a vítima não é causa por si só da ocorrência do dano, e o agente contribui para com o ocorrido.

4.3 Fato exclusivo do passageiro em relação ao transporte rodoviário

Quando ocorrer culpa exclusiva da vítima passageira, o que se apresenta é uma causa de exclusão do dever de indenizar por parte do transportador. Se foi o passageiro que ocasionou sozinho o fato danoso, não há como se culpar a empresa, ou seja, fica rompido o nexo causal que poderia ligar a empresa ao fato, pois ela não contribuiu para o ocorrido. Neste sentido, o ensinamento de Cavalieri Filho (2007, p. 292-293):

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

Sobre o tema, o Código Civil disciplinou em seu art. 738, o seguinte:

Art. 738. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstando-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou empecem a execução normal do serviço.

De uma maneira bem resumida, pode-se afirmar que o passageiro deverá manter uma conduta compatível com as normas da empresa, para assim fazer jus a seus direitos.

Observe-se o parágrafo único do art. 738 supracitado:

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

Interessante mencionar que para Cavalieri Filho (2007) é neste artigo que a doutrina muito se inspira, pois se existe a possibilidade de se considerar a culpa concorrente nos casos em que os passageiros contribuem para a ocorrência do fato danoso, não haveria razão para não se excluir a culpa da empresa quando apenas e tão-somente for o passageiro o causador do dano.

Ainda sobre o artigo de lei anteriormente mencionado colhe-se dos ensinamentos de Diniz (2008, p. 490) a seguinte lição:

O passageiro deverá sujeitar-se às normas estabelecidas pelo condutor, constantes no bilhete ou afixada à vista dos usuários (CC, art. 738, 1ª alínea), pois, se vier a sofrer dano por ter violado a essas instruções regulamentares, o juiz reduzirá eqüitativamente a indenização à medida que tiver concorrido para a ocorrência do dano (CC, art. 738, parágrafo único). Se o viajante sofrer prejuízo por culpa sua, p. ex., por ter debruçado fora das janelas, estando o veículo em movimento, o condutor não será responsabilizado por isso.

Oportunos os esclarecimentos de Gonçalves (2008) no que tange ao assunto, pois salienta que embora o Código Civil de 2002 tenha atribuído responsabilidade objetiva ao transportador e proibindo os diversos tipos de cláusulas de irresponsabilidade e de não indenizar, veio por intermédio do seu art. 738, anteriormente descrito, demonstrar que o passageiro também deverá se portar conforme as regras do transporte.

Dessa feita, vale lembrar que se a empresa possuía as normas afixadas no bilhete de passagem ou até mesmo no interior do veículo e o passageiro as desrespeitou, está-se diante de uma possível causa de excludente de responsabilidade por culpa da vítima. Assim, nesses casos ter-se-á de analisar se a culpa do passageiro foi exclusiva ou apenas concorrente. No primeiro caso, a

responsabilidade do transportador será excluída por culpa exclusiva do passageiro, enquanto que no segundo haverá uma indenização reduzida, tudo isto levando-se em consideração a proporção das culpas entre o transportador e o passageiro (vítima).

Sobre o assunto em questão segue jurisprudência com o intuito de reforçar os entendimentos trazidos no presente capítulo:

CIVIL E PROCESSUAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. QUEDA DE TREM. MORTE DE PASSAGEIRO QUE VIAJAVA EM ESCADA DA LOCOMOTIVA. CULPA CONCORRENTE. DANOS MORAIS E MATERIAIS DEVIDOS. REGIMENTO INTERNO, ART. 257. I. Admissível a concorrência de culpa em transporte ferroviário, quando verificado comportamento aventureiro da vítima, a dificultar, consideravelmente, a eficiência do serviço de fiscalização da empresa transportadora, que, alertada, já tomava as medidas necessárias para a retirada do passageiro de local indevido, onde deliberadamente se alojara por ousadia, já que distante do carro destinado ao transporte, onde não fora detectado excesso de lotação. Redução do valor, em face da concorrência de culpas, à metade. II. Danos morais e materiais devidos, estes, na esteira de precedentes jurisprudenciais, em 2/3 do salário mínimo até a idade em que o *de cujus* completaria 25 anos, reduzida para 1/3 a partir de então, em face da suposição de que constituiria família, aumentando suas despesas pessoais com o novo núcleo formado, extinguindo-se a obrigação após alcançada a sobrevida provável, de acordo com tabela utilizada pela Previdência Social. III. Prestações vincendas garantidas, a critério da ré, ou pela formação de capital, ou mediante caução. IV. Inexistindo prova de trabalho assalariado, indevido o 13º salário no cálculo da pensão. V. Recurso especial conhecido em parte e parcialmente provido. (REsp 388300/SP, Rel. Ministro ALDIR PASSARINHO JUNIOR, QUARTA TURMA, julgado em 17/09/2002, DJ 25/11/2002 p. 238).

Assim, o que se observa é que se o passageiro concorrer na causa que deu ensejo ao evento danoso, a jurisprudência admite que a responsabilidade da empresa seja atenuada ou até mesmo excluída.

4.4 Fato exclusivo de terceiro e sua importância no campo indenizatório

É relevante esclarecer o significado do que se entende por fato exclusivo de terceiro.

Entende Oliveira (2005, p. 278) por culpa exclusiva de terceiro:

A ocorrência de culpa exclusiva de terceiro se vislumbra quando o evento danoso se dá em razão de ato praticado por terceiro que não o agente ou a vítima. Neste caso, para que se enquadre na concepção de terceiro, mister se faz observar que este efetivamente deve estar alheio à relação existente entre agente e vítima, caso assim não seja, não será considerado terceiro, mas, sim, vítima ou agente. Em se tratando de culpa de terceiro, o elemento previsibilidade cai por terra, não sendo exigível, pois, que se

presuma a existência de uma pessoa que esteja praticando ato que possa causar alguma interferência danosa na rotina do agente ou da vítima.

No que tange ao fato exclusivo de terceiro, importante referir que parte dos autores, entre eles Coelho (2005), chamam-no de culpa de terceiro, fato esse que eliminaria o nexo de causalidade existente entre a conduta do agente, seja ela culposa ou não, e os danos correspondentes, que são o objeto da indenização que se pleiteia.

Ainda de Coelho (2005, p. 391) colhe-se a seguinte lição:

Quando a culpa é de terceiro, exclui-se a responsabilidade do demandado cuja conduta ou a atividade não causou o dano. Não se exclui, por evidente, a do terceiro responsável, contra que a vítima deve voltar-se. Note-se que são independentes as situações do primeiro e do segundo demandado. Aquele pode ter responsabilidade subjetiva, e este, objetiva e vice-versa. Cada qual responderá segundo o direito aplicável.

Há um exemplo trazido por esse mesmo autor que torna fácil a compreensão do instituto da culpa exclusiva de terceiro: o caso de uma pessoa conduzindo seu veículo em uma rodovia que se apresenta em péssimas condições de trafegabilidade e, na tentativa de desviar um buraco, o motorista acaba por bater em outro veículo que vinha em sentido oposto. O demandado teria em tese a chamada responsabilidade subjetiva, porém, se ele alegar que a culpa é de um terceiro este fato seria uma excludente de sua responsabilidade e o exoneraria de qualquer obrigação (neste exemplo o terceiro seria a concessionária responsável pela manutenção da via).

Gagliano e Pamplona Filho (2003) destacam que se deve entender por terceiro como sendo aquela pessoa que não seja o causador do dano e nem mesmo a vítima, afirmando que quando isso ocorrer se está diante de uma excludente de responsabilidade. Ocorre esta exclusão devido ao rompimento do nexo causal, que, como visto anteriormente, é um pressuposto necessário para que a pessoa possa pleitear uma indenização.

Destacam os autores supracitados questão acerca do fato de terceiro. No ponto de vista deles, existem algumas situações nas quais o nexo causal é rompido de tal forma que não há como atribuir qualquer participação ao agente, libertando-o, desta maneira, de forma integral do dever de indenizar, sendo que restará à vítima nesta situação se voltar diretamente contra o terceiro.

Estimulando uma discussão acerca do que se acabou de referir, Gagliano e Pamplona Filho (2003, p. 129) deixam no ar algumas perguntas:

Se, por exemplo, o sujeito estiver ultrapassando com o seu fusca, pelo lado esquerdo da pista, um caminhão e o motorista deste, imprudentemente, arremessá-lo para fora da estrada, será obrigado (o agente que guiava o carro) a indenizar o pedestre que atropelou? Ou poderia alegar o fortuito, para o efeito de se eximir da obrigação de ressarcir?

Visando a resolver a polêmica levantada, os autores destacam que o fusca nesta situação é um simples instrumento na cadeia causal dos acontecimentos, eis que foi jogado contra o pedestre por culpa do motorista do caminhão que imprudentemente o lançou contra a vítima.

4.5 Fato exclusivo de terceiro no transporte de pessoas

O terceiro é considerado aquela pessoa que não possui ligação jurídica alguma com a empresa de transporte, ou seja, pessoa estranha à relação entre transportador e passageiro. Para Venosa (2005), o terceiro pode ser compreendido na negociação como quem não participou do negócio jurídico.

De acordo com Cavalieri Filho (2007, p. 294), terceiro nesse caso é este:

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

Esse tema desencadeou divergência no que diz respeito ao dever de indenizar o passageiro em caso de acidente, pois não existia, nesses casos, culpa por parte da empresa transportadora, e sim do terceiro que ocasionou o acidente.

Nesse sentido, surgiu a Súmula 187, do Supremo Tribunal Federal: “A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva”. A presente Súmula positivou-se no Código Civil, em seu art. 735, que a transcreve em seu texto.

Assinalam Gagliano e Pamplona Filho (2003, p. 129) sobre a presente súmula:

O fundamento desse entendimento sumulado é claro na medida em que a obrigação do transportador é de resultado, compreensiva de inafastável cláusula de segurança, mesmo que esta não esteja expressamente prevista no contrato. Por isso, deverá indenizar a vítima, sem prejuízo de eventual direito de regresso.

Nota-se que doutrina e jurisprudência seguiram firmemente na tese da cláusula de incolumidade, a qual, como já mencionado em outro tópico, se refere ao dever da empresa transportadora de entregar o seu passageiro são e salvo ao destino contratado. Há que se destacar, entretanto, que quando a culpa é de terceiro cabe à empresa indenizar, mas pode buscar reaver os valores pagos exercitando seu direito de regresso contra o causador do dano.

Um exemplo simples que esclarece o presente tema é o caso de um acidente envolvendo um ônibus com passageiros e um caminhão, sendo que o motorista deste, vindo em alta velocidade, invade a pista contrária e atinge o coletivo, resultando em um grave acidente. Os passageiros que pretendem pleitear uma ação indenizatória, neste caso, deverão fazê-lo perante a empresa de ônibus, e esta poderá, depois, entrar com uma ação regressiva contra o causador do desastre, isto tudo considerando que se trata de um caso fortuito interno, ou seja, o fato culposo de terceiro liga-se ao risco administrativo do negócio.

Relevantes os apontamentos de Coelho (2005, p. 392) ao expor uma classificação do ato culposo de terceiro:

A classificação do ato culposo de terceiro como interno ou externo depende do exame da atividade do demandado e das expectativas legítimas que ela desperta nas pessoas expostas aos seus riscos. Se o demandado explora atividade de que se espera certa garantia, será interno o ato doloso de terceiro que a frustrar. Haverá, neste caso, responsabilização pelos danos decorrentes. De outro lado, se da atividade explorada pelo demandado não se espera determinada garantia, a frustração desta por culpa de terceiro configura ato externo. Aqui, opera-se a excludente da responsabilidade objetiva, e a vítima só pode demandar o causador culpado do dano.

Valendo-se da classificação acima, pode-se relacionar essa questão ao transporte coletivo de passageiros feito por ônibus, que é o alvo central do presente trabalho.

O autor exemplifica essa relação afirmando que, em eventual acidente de trânsito envolvendo ônibus, o passageiro deverá ser indenizado pela empresa que prestou o serviço de transporte, mesmo que o evento se desencadeou por culpa do motorista do outro veículo envolvido no acidente. Nesse exemplo, a ação praticada pelo terceiro é interna à atividade desenvolvida pelo devedor, por se tratar de algo que apresenta uma ligação direta ao serviço de transporte pelas ruas, pois a probabilidade da ocorrência de um acidente está presente. No entanto, se o dano se origina da frustração de uma garantia que necessariamente não está presente neste

tipo de atividade, o ato culposo de terceiro é denominado como externo. É em razão dessa força maior que as empresas, em tese, não respondem perante seus passageiros em decorrência de assaltos a ônibus.

Afirma Gonçalves (2008, p. 443):

O fato de terceiro, com efeito, só exonera quando constitui causa estranha ao devedor, isto é, quando elimine totalmente a relação de causalidade entre o dano e o desempenho do contrato. Se dois passageiros brigam no interior do ônibus e um fere o outro, também inexistente responsabilidade da transportadora, porque o evento está desligado do fato do transporte. Mas haverá responsabilidade quando o motorista do ônibus discute com o motorista de outro veículo e este efetua disparo, ferindo passageiro do coletivo.

No que tange ao fato doloso de terceiro, Cavalieri Filho (2007) assevera que a doutrina majoritária o considera um caso fortuito externo, vale dizer, estranho aos riscos ligados ao transportador, sendo que nestes casos este não deverá ser responsabilizado. Exemplificando, podem ser citados os arremessos de pedras e os assaltos contra ônibus no decorrer da viagem, situações nas quais, antigamente, a jurisprudência obrigava a empresa a ressarcir as vítimas. Hoje, está se firmando a posição no sentido de que estes episódios se mostram como sendo um caso fortuito externo, uma vez que não possuem relação com os riscos do transporte.

O autor afirma que o ordenamento jurídico não possui fundamentos suficientes para que seja transferida tanta responsabilidade para o transportador, pois em casos como os acima descritos existe mais um dever do Estado em prestar segurança, do que do transportador em adquirir veículos blindados ou montar um esquema de segurança com vários policiais para cada ônibus que rodar.

Sobre o tema, colacionam-se os seguintes precedentes jurisprudenciais:

RESPONSABILIDADE CIVIL – TRANSPORTE DE PASSAGEIROS – ARREMESSO DE OBJETO PARA O INTERIOR DO VEÍCULO – LESÃO EM PASSAGEIRO – FATO DE TERCEIRO EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE – PRECEDENTES. I – **A presunção de culpa da transportadora pode ser ilidida pela prova de ocorrência de fato de terceiro**, comprovadas a atenção e cautela a que está obrigada no cumprimento do contrato de transporte a empresa. II – O arremesso de objeto, de fora para dentro do veículo, não guarda conexão com a atividade normal do transportador. Sendo ato de terceiro, exclui a responsabilidade do transportador pelo dano causado ao passageiro. Precedentes. Recurso especial provido. (REsp 231.137/RS, Rel. Ministro CASTRO FILHO, TERCEIRA TURMA, julgado em 29/10/2003, DJ 17/11/2003 p. 317). (grifo nosso)

ACIDENTE DE TRÂNSITO. FATO DE TERCEIRO. JUROS E CORREÇÃO MONETÁRIA. PRECEDENTES DA CORTE. SÚMULA Nº 43. 1. Já

assentou a Corte que o fato de terceiro que acarreta a responsabilidade do transportador "é aquele que com o transporte guarda conexão, inserindo-se nos riscos próprios do deslocamento. **O mesmo não se verifica quando intervenha fato inteiramente estranho, devendo-se o dano a causa alheia ao transporte em si**". 2. Os juros moratórios correm da citação, tratando-se de ilícito contratual, como firme na jurisprudência da Corte. 3. Nos termos da Súmula nº 43 da Corte, a correção monetária corre da data do evento danoso. 4. Recurso especial conhecido e provido, em parte. (REsp 292.472/SP, Rel. Ministro CARLOS ALBERTO MENEZES DIREITO, TERCEIRA TURMA, julgado em 27/08/2001, DJ 08/10/2001 p. 213). (grifo nosso)

Neste mesmo sentido o posicionamento do TJRS:

EMENTA: APELAÇÃO CÍVEL. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. DANOS MATERIAIS E MORAIS. A responsabilidade dos entes participantes da administração direta e indireta, em que se incluem as concessionárias de serviço público, é objetiva, fundada na teoria do risco administrativo, cuja previsão legal consta no art. 37, § 6º da CF, sendo também contemplada no art. 927, parágrafo único do CC/02. **Porém, no caso concreto, a responsabilidade da apelada é elidida porque o evento danoso ocorreu por fato exclusivo de terceiro** que pode ser equiparado à caso fortuito externo. O apedrejamento sofrido pela autora não é circunstância que se inclua no âmbito do exercício da atividade da empresa de transporte coletivo que pudesse ser por ela prevista. Inaplicabilidade da súmula 187 do STF. APELO DESPROVIDO. (Apelação Cível Nº 70016391567, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Cláudio Baldino Maciel, Julgado em 14/09/2006). (grifo nosso)

Observa-se, assim, que a jurisprudência segue a mesma linha trilhada pela doutrina, considerando que o fato de terceiro é uma importante excludente da responsabilidade do transportador.

Na sequência, passa-se a fazer uma abordagem sobre questão que às vezes passa até despercebida, mas que é de suma importância, qual seja, o dever de indenizar da empresa transportadora em relação à vítima que é um terceiro não participante do contrato de transporte.

4.6 A empresa transportadora rodoviária de passageiros e o dever de indenizar terceiros

Até o presente momento, já é claramente visível que a responsabilidade do transportador em relação ao seu passageiro é contratual e também objetiva, e que possui, por conseguinte, amparo legal no Código de Defesa do Consumidor, bem como no Código Civil.

Conforme também já referido no decorrer do presente trabalho, essa responsabilidade do transportador é objetiva, sendo que há autores que defendem

ser uma obrigação de resultado, ou seja, a empresa transportadora de pessoas responde independente de culpa. No momento em que o passageiro embarca no veículo, é obrigação da empresa conduzi-lo ileso até o destino contratado.

Surge, então, uma questão que diz respeito à obrigação de indenizar da empresa transportadora de pessoas no caso em que ela se envolve em um acidente e um terceiro, que não é sujeito participante do contrato de transporte, vir a ser vítima de danos. A dúvida é no sentido de saber se a responsabilidade da empresa perante este terceiro é objetiva ou subjetiva.

Paulino (2007) colabora com tal discussão ao mencionar que a atividade que a empresa transportadora de pessoas realiza, por sua vez, é um serviço público, e se nesta atividade vier a causar danos a terceiro, deverá ressarcir este de forma objetiva, isto é, sem a necessidade da comprovação de culpa, com base no art 37, § 6º da CF.

Reforçando, o autor continua:

A objetividade da responsabilidade extracontratual do transportador vem expressa no § 6.º do art. 37, o qual estabelece que as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviço público 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.

O transporte, como se sabe, é um serviço público. Por conseguinte, o transportador quando presta o referido serviço age como delegatário da Administração Pública, passando, portanto, a ser abarcado pela teoria do risco administrativo. Esta teoria determina que a responsabilidade do ente público em qualquer caso será objetiva, o que foi seguido pelo nosso ordenamento jurídico, inclusive com expressa previsão constitucional. (PAULINO, 2007, texto digital)

Ainda destaca que a responsabilidade extracontratual do transportador nesses casos apenas poderá ser eximida com a comprovação de caso fortuito, força maior e culpa exclusiva da vítima.

Grevetti (2004) exemplifica com a situação na qual um ônibus urbano se envolve num acidente que resulta no atropelamento de um pedestre, bem como restam feridos alguns passageiros e o motorista. Neste caso, afirma ele, a vítima atropelada não tem nenhuma relação jurídica com o transportador, visto que entre eles não foi estabelecido nenhum contrato de transporte. Com a ocorrência do acidente nasce a relação obrigacional geradora do dever de indenizar entre o agente

e a vítima. Diz-se, neste caso, que a responsabilidade da empresa é extracontratual, pois o pedestre é um terceiro estranho ao contrato de transporte.

Neste sentido, o entendimento do nosso Tribunal de Justiça:

APELAÇÃO. ACIDENTE DE TRÂNSITO. ATROPELAMENTO DE PEDESTRE POR ÔNIBUS SOBRE A FAIXA DE SEGURANÇA. 1.Responsabilidade objetiva da empresa de transporte coletivo, prestadora de serviço público (art. 37,§ 6º, da CF). **Se o dano foi causado a terceiro pelo motorista da empresa ré, no desempenho do serviço público (transporte de passageiros), desinteressa se o terceiro era ou não usuário do coletivo.** 2.Manutenção da sentença de procedência, pois a vítima não contribuiu de qualquer forma para o evento danoso, ao atravessar sobre a faixa de segurança depois de certificar-se de que a sinaleira estava fechada para os veículos que trafegavam pela avenida que pretendia transpor. [...] Improvimento de ambos os recursos. (Apelação Cível Nº 70025586140, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Orlando Heemann Júnior, Julgado em 12/03/2009) (grifo nosso)

No entanto, conforme Marinela (2007) existe uma decisão do Supremo Tribunal Federal que se manifesta de maneira diversa da acima mencionada. Entendeu a Suprema Corte em seu julgado que a responsabilidade da empresa privada prestadora de serviços públicos é objetiva apenas em relação aos seus usuários, e que essa responsabilidade não poderia ser aplicada aos não-usuários. Ainda, ressalta que esta interpretação dada pelo STF ao art. 37, § 6º da Constituição Federal diz respeito às pessoas privadas prestadoras de serviços em relação às pessoas que estão usufruindo dos serviços prestados pela empresa, e não engloba os demais que não participam dessa relação jurídica.

Segue a supracitada decisão do Supremo Tribunal Federal:

CONSTITUCIONAL. ADMINISTRATIVO. CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO: RESPONSABILIDADE OBJETIVA. PESSOAS JURÍDICAS DE DIREITO PRIVADO PRESTADORAS DE SERVIÇO PÚBLICO. CONCESSIONÁRIO OU PERMISSIONÁRIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO. C.F., art. 37, § 6º. I. - A responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público é objetiva relativamente aos usuários do serviço, **não se estendendo a pessoas outras que não ostentem a condição de usuário.** Exegese do art. 37, § 6º, da C.F. II. - R.E. conhecido e provido.(RE 262651, Relator(a): Min. CARLOS VELLOSO, Segunda Turma, julgado em 16/11/2005, DJ 06-05-2005 PP-00038 EMENT VOL-02190-03 PP-00428 RTJ VOL-00194-02 PP-00675 LEXSTF v. 27, n. 319, 2005, p. 254-281 RDA n. 240, 2005, p. 273-287) (grifo nosso)

Entendimento diverso é o da doutrina majoritária, valendo por todos o entendimento de Mello:

Ressalta-se que para a deflagração da responsabilidade pública tal como prevista no art. 37, § 6º. O Texto Constitucional não faz qualquer exigência no que concerne a qualificação do sujeito passivo do dano; isto é: não

requer que os atingidos pelo dano o sejam a título de usuários. Portanto, para a produção dos efeitos supostos na regra é irrelevante se a vítima é usuário do serviço ou um terceiro em relação a ele. Basta que o dano seja produzido pelo sujeito na qualidade de prestador de serviço público. Também não se poderia pretender que, tratando-se de pessoa de Direito Privado, a operatividade do preceito se daria quando o lesado houvesse sofrido o dano na condição de usuário do serviço, porque o texto dá tratamento idêntico às “pessoas jurídicas de Direito Público e as de Direito Privado prestadoras de serviços públicos”. (MELLO, 2007, p. 729)

Assim, o que se observa é que, apesar de ser extracontratual a responsabilidade do transportador perante terceiros estranhos ao contrato de transporte, para a maioria da doutrina, ela continua sendo objetiva, ou seja, independente de culpa.

4.7 Transporte gratuito

Como visto anteriormente, uma das características do transporte é a onerosidade, ou seja, para a empresa realizar o transporte, ela cobra um determinado valor.

No entanto, refere Chacon (2007), podem ocorrer situações em que a empresa executa o serviço de transporte de passageiros de forma gratuita, ou por cortesia ou ainda para a facilitação da prestação de outro serviço. Muitas vezes, esta situação decorre de normas legais ou até mesmo de acordos firmados entre empresa e Poder Público, o que gera a obrigação das empresas de garantir vaga e transportar certos cidadãos como policiais militares, funcionários de correios, aposentados, oficiais de justiça, etc.

O autor afirma que a área do turismo também pode apresentar situações similares à acima mencionada, tendo em vista que se mostra cada vez mais frequente o transporte aparentemente gratuito oferecido por empresas de turismo ou hotéis na realização de passeios pela cidade bem como deslocamentos entre pontos turísticos e/ou pontos de embarque.

Estes casos são geradores de questionamentos, sendo necessário um maior cuidado ao se analisar a responsabilidade do transportar que efetua o serviço nessas condições. Dessa forma, começou uma discussão em torno do transporte gratuito, se este seria ou não subordinado às normas do contrato de transporte.

Gonçalves (2008, p. 222) conceitua a espécie em comento:

É o transporte gratuito, benéfico, aduz, não traz vantagens ao transportador. É a ele que o contrato não favorece. Portanto, só deve ser responsabilizado, em caso de acidente por dolo ou culpa gravíssima, ficando exonerado de qualquer responsabilidade em caso de culpa leve ou levíssima.

Importante a referência trazida por Diniz (2008, p. 552-553) no que diz respeito à responsabilidade civil no transporte gratuito:

O transporte pode ser oneroso ou gratuito, como é o caso da carona, de um amigo que convida o outro para viajar em seu automóvel ou de alguém que recolhe uma pessoa ferida ou doente na via pública. Se ele for gratuito, benévolo, amigável ou de cortesia, reger-se-á pelos princípios atinentes a responsabilidade civil extracontratual, embora alguns autores, como Silvio Rodrigues, os subordinem as consequências da responsabilidade contratual, considerando-o um contrato benéfico e unilateral, no qual o transportador doa um serviço ao passageiro, que o aceita (CC, art. 392).

Para a autora, com a ocorrência de um dano no transporte gratuito não se poderá responsabilizar o transportador, a menos que se consiga provar que ele agiu com culpa grave ou dolo no decorrer do transporte.

Nesse sentido, segue a Súmula 145 do Superior Tribunal de Justiça: “No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave”.

O Código Civil, ao tratar do contrato benéfico afirma:

Art. 392. Nos contratos benéficos, responde por simples culpa o contratante, a quem o contrato aproveite, e por dolo aquele a quem não favoreça. Nos contratos onerosos, responde cada uma das partes por culpa, salvo as exceções previstas em lei.

Porém, como bem exemplifica Diniz (2008), se uma pessoa que deu uma carona para outra, sem motivo algum, jogar seu carro contra um muro, ou no caso de uma pessoa que também esteja transportando outra de forma gratuita, ao ultrapassar um caminhão na contramão e em alta velocidade bater, e até mesmo aquele motorista que imprudentemente passa uma sinaleira fechada causando um acidente, em todos estes exemplos, no entendimento da autora supra, se está diante de culpa grave ou dolo por parte do condutor do veículo e, por consequência, há o dever de indenizar por parte do condutor, embora o transporte seja gratuito.

Relacionando o transporte gratuito com o tema do trabalho em tela, destaca-se o entendimento de Oliveira (2005) ao apontar que a responsabilidade civil do transportador no que tange ao transporte gratuito, benévolo, ou de cortesia, nos nossos dias, tem ganhado importante destaque pelos doutrinadores.

A maior ênfase da gratuidade está no campo do transporte de passageiros pelas empresas de ônibus, principalmente na questão do dever de reparação ao lesado quando da ocorrência de um dano no decorrer do transporte. Discute-se a natureza da responsabilidade nestes casos, se seria ela contratual ou extracontratual.

Ganha destaque o pensamento expresso pelos doutrinadores Gagliano e Pamplona Filho (2003) no que se refere ao sentido da palavra “gratuidade” no transporte, pois eles entendem que esse tipo de transporte é apenas o realizado por mera cortesia, sendo que a carona deverá ser desinteressada, por amizade, ou demais sentimentos íntimos.

Essa espécie encontra embasamento legal em nossa legislação vigente no art. 736 do Código Civil:

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.

Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

Os autores acima entendem que quando o transporte for propriamente gratuito ou também chamado de mera cortesia, espécies estas mencionadas no *caput* do artigo supracitado, e vier a desencadear um acidente, as regras que devem ser levadas em consideração serão as da responsabilidade aquiliana. Concluem que o magistrado deverá se basear nos termos do art. 186 do Código Civil, sendo que será necessário investigar a respeito do fator culpa do condutor do veículo, visto que já não se estará mais na seara da responsabilidade objetiva.

No entender desses doutrinadores, devido à não-existência de um embasamento legal que prove a natureza contratual da relação jurídica entre condutor e caroneiro, eis que se trata de ato não negocial, no caso de ocorrer um dano ao passageiro por falha do motorista, o ato poderá se converter em ato ilícito e restará àquele no máximo pleitear uma indenização perante o motorista se ficar provado que este agiu com dolo ou culpa.

Em contraposição ao transporte propriamente gratuito, os autores trazem o chamado transporte interessado que é aquele que não possui uma remuneração direta e se encontra disciplinado no parágrafo único do artigo anteriormente transcrito. Nesta modalidade de transporte, em que pese não haver uma

remuneração direta, o conduzido, de forma indireta, auferir alguma vantagem. Exemplificam a hipótese trazendo a situação de uma pessoa que visando a fazer com que seu cliente conheça os serviços prestados pela empresa, oferece-lhe uma carona:

Ocorrendo um abaloamento lesivo no caminho, o transportador poderá ser responsabilizado, segundo as regras de responsabilidade civil contratual, inferidas do sistema de defesa do consumidor. Trata-se de um acidente de consumo, gerador de responsabilidade civil objetiva. Aliás, uma vez que, neste caso, deverão ser aplicadas as regras do contrato de transporte, cumpre-nos lembrar a incidência da cláusula de segurança, impondo a obrigação de levar o passageiro ao seu destino, são e salvo. Veja, portanto, que, em se tratando de transporte interessado, a responsabilização do transportador é facilitada. (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2003, p. 333-334)

Cavaleiri Filho (2007), da mesma forma, é categórico ao afirmar que quando se fala em transporte gratuito, é de suma importância distinguir o transporte puramente gratuito do transporte aparentemente gratuito.

Entende por transporte aparentemente gratuito aquele que por trás possui algum interesse patrimonial, mesmo que seja indireto. Elucidador neste aspecto é o exemplo que segue:

Idêntica situação se configura quando o preço de transporte, tido como gratuito, está embutido no valor global da tarifa ou nos benefícios recebidos, pela empresa transportadora, do Poder Público concedente. Tal é o caso do transporte gratuito assegurado pelo art. 230 § 2º da Constituição de 1988 aos maiores de 65 anos. Em alguns municípios este benefício tem sido estendido aos escolares de primeiro grau etc.

A toda evidência, esse transporte não é gratuito, porquanto tem seu custo incluído no valor global da tarifa e repassado aos demais usuários do serviço. Tanto é assim que a empresa transportadora não opera com prejuízo, buscando, sempre que necessário, o reajuste das tarifas junto ao Poder concedente, para manter a lucratividade do seu negócio. (CAVALIERI FILHO, 2007, p. 303).

Situação semelhante é a que ocorre nos dias de passe-livre nos municípios que tem este benefício regulamentado. Ou seja, se ocorrer algum acidente nesses dias em que nenhum cidadão que utilizar o transporte coletivo de passageiros paga o valor da passagem, a responsabilidade da empresa transportadora continua sendo objetiva. Isto porque, como se viu, o transporte neste dia específico é apenas aparentemente gratuito, porque tem seu valor já embutido no valor global da tarifa cobrada dos usuários em dias normais.

Outra hipótese de aplicação da regra em comento é trazida por Chacon (2007, texto digital):

Outra regra muito específica ao transporte é o programa de milhagem de vôos aéreos. O passageiro beneficiado não remunera diretamente aquele vôo, mas fez em vários outros para estar ali, mantendo-o como cliente cativo, ou seja, há benefícios indiretos relevantes que justificam a responsabilidade civil objetiva da transportadora.

Então, com a simples aplicação do Código Civil, de acordo com o parágrafo único do artigo 736, se há vantagens indiretas a responsabilidade de quem transporta gratuitamente é objetiva. A empresa deve manter o cuidado, o zelo e a diligência com quem transportar mesmo que o faça sem remuneração específica, pois responderá pelos danos causados independentemente de culpa sempre que comprovada alguma vantagem, mesmo que indireta.

A jurisprudência corrobora o entendimento doutrinário. Observe-se:

APELAÇÃO. ACIDENTE DE TRÂNSITO. RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR DE PASSAGEIROS E FATO DE TERCEIRO. SÚMULA 187 DO STF. ISENÇÃO DA PASSAGEM. 1.O pagamento extrajudicial de valores limitou-se às despesas com medicamentos, não abrangendo pretensões de outra natureza. Não caracterizada a quitação plena. Interpretação restritiva. Ausência de nulidade da sentença, que bem apreciou a questão. 2.A responsabilidade da empresa transportadora de passageiros é objetiva, somente elidida em circunstâncias que envolvam caso fortuito, força maior ou culpa exclusiva da vítima, não caracterizadas no caso concreto. Culpa de terceiro. Súmula 187 do STF não revogada. Precedentes do STJ. Art. 735 do novo Código Civil. 2.1.**O fato de a autora estar isenta do pagamento da passagem** - pois contava mais de 60 anos de idade - **não descaracteriza o contrato de transporte**. 3.Indenização por lucros cessantes devida, porque a autora sofreu fratura do braço esquerdo, o que a incapacitou para as atividades como faxineira. Exercício do trabalho e ganhos anteriores comprovados. Não demonstrado o exato período de inatividade, correta a sentença que postergou a apuração do quantum reparatório à fase liquidatória. 4.Danos morais caracterizados. Manutenção do montante fixado na sentença (equivalente a 15 salários mínimos), considerando a natureza da lesão, a responsabilidade objetiva da demandada, o reconhecimento de parcela de culpa da vítima e os parâmetros usuais da Câmara. 5.Admitida a compensação de honorários advocatícios. Súmula 306 do STJ. Parcial provimento do apelo, rejeitada a preliminar. (Apelação Cível Nº 70014512297, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Orlando Heemann Júnior, Julgado em 06/07/2006) (grifo nosso)

Assim, conclui Cavalieri Filho (2007), que no transporte aparentemente gratuito permanece a responsabilidade objetiva do transportador e, com a ocorrência de um acidente, este transportador só poderá se eximir do dever de indenizar na presença de fato exclusivo da vítima, pelo fortuito externo e por eventual fato exclusivo de terceiro.

Afirma Chacon (2007), em análise conclusiva acerca do parágrafo único do art 736 do CC, que este parágrafo é uma exceção importante a ser aplicada nos casos de transporte aparentemente gratuito. Isto porque, nesses casos, ainda que não remunerado, a responsabilidade do transportador não deixa de ser objetiva, visto que o mesmo recebe vantagem indireta, como, por exemplo: “a exclusividade

no transporte naquele itinerário durante lapso temporal, ou ainda, no caso do turismo, considerando que o pacote turístico só se torna viável e possibilitada sua venda e execução com a prestação do transporte.”

Sobre o tema, o seguinte julgado do então Tribunal de Alçada do Rio Grande do Sul:

ACIDENTE DE TRÂNSITO CASO FORTUITO. Vício próprio os fatos próprios do tráfego de veículos não caracterizam caso fortuito. A circulação de veículos é uma fonte de perigo, criando um risco social próprio, situando a responsabilidade no plano dos princípios objetivos. Considerado o caso fortuito como o fato necessário cujos efeitos não é possível evitar, os fatos do tráfego de veículos, como a existência de objetos perfurantes ou cortantes nas estradas, capazes de furar os pneus, certamente que previsíveis, não formam no elenco dos casos fortuitos. Também o vício próprio, que se não confunde com o caso fortuito, qual seja o defeito de um pneu novo que provoca o estouro, não afasta a responsabilidade de indenizar (jurisprudência do STF). Transporte gratuito. Transporte interessado. O transporte gratuito é aquele que se dá liberal e desinteressadamente. Entretanto se o transporte se dá por interesse do transportador, não há falar-se em transporte gratuito, mas em transporte interessado, e se estabelece a responsabilidade civil, em caso de acidente, salvo a provada hipótese de caso fortuito ou força maior, ou culpa exclusiva da vítima. (Apelação Cível Nº 185036639, Primeira Câmara Cível, Tribunal de Alçada do RS, Relator: Lio Cezar Schmitt, Julgado em 13/08/1985)

Já no que diz respeito ao transporte puramente gratuito, Cavalieri Filho (2007) o define como sendo aquele que é realizado visando a atender unicamente o interesse do passageiro, feito por mera carona, ou seja, por cortesia. Destaca o exemplo da pessoa que dá uma carona para um amigo, ou o motorista que decide prestar um socorro a uma pessoa que esteja ferida em uma estrada ou até mesmo uma pessoa que esteja desprovida de um meio de condução.

Oportuna a transcrição do doutrinador supra:

Ademais, aquele que oferece gratuitamente o transporte não pretende se vincular a uma vigilância tão severa quanto a daquele que presta o transporte remunerado; nem quem o aceita ou solicita pode exigir do transportador de cortesia os rigores da cláusula de incolumidade. O carona assume os riscos da viagem. Basta lembrar que o prestador do transporte gratuito não poderá ser acionado, com base no contrato, se não cumprir a promessa de transportar, ou se deixar de levar o carona ao seu destino em virtude de avaria no seu veículo, que o impediu de prosseguir viagem. (CAVALIERI FILHO, 2007, p. 303-304)

Colhe-se da jurisprudência do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul:

APELAÇÃO CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO. TRANSPORTE DE CORTESIA. DOLO OU CULPA GRAVE. PROVA. ÔNUS. - Carona entre amigos para evento festivo. Típica hipótese de transporte gratuito ou de cortesia. E sendo assim, por se entender que, nesse contexto, o carona assume os riscos da viagem, tem-se como pressuposto do dever de indenizar a demonstração de dolo ou culpa grave

(súmula n.º 145, STJ). - Art. 333, CPC. A autora não logrou se desincumbir do seu ônus de prova. Inexistência de qualquer elemento probatório a sugerir que a motorista ré tenha faltado com a diligência ordinária praticando ato abusivo no trânsito capaz de configurar culpa grave ou dolo. Absoluta falta de subsistência jurídica da tese defendida pela autora. A toda evidência, não é possível retirar da simples existência de danos a culpa pelo evento que os causou. É de se destacar, ainda, que a demandante sequer aponta qualquer circunstância especial relativamente aos fatos, de que fosse possível depreender especial negligência, imprudência ou imperícia (culpa grave) da motorista demandada como causa do acidente de trânsito. Inexistência de controvérsia sobre as condições de trafegabilidade e sobre o estado da motorista ao dirigir. Apelo improvido. (Apelação Cível Nº 70020437026, Décima Segunda Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Dálvio Leite Dias Teixeira, Julgado em 06/12/2007)

Desta forma, conclui o autor anterior que neste tipo de transporte não é cabível a utilização das regras da responsabilidade contratual pelo fato de não existir nessa relação um contrato de transporte. No seu entender, não se trata de contrato de transporte, eis que ausentes os requisitos essenciais deste tipo de avença, que são a onerosidade e a comutatividade. Esclarece que não existindo o pagamento da tarifa por parte do transportado, também não existe aquela que seria a obrigação principal do transportador que é entregar o passageiro incólume. Por fim, deixa claro que esta contraprestação exigida não precisa ser necessariamente em moeda, mas ela tem que existir, mesmo que de forma indireta como acontece no transporte aparentemente gratuito.

Portanto, nem sempre que o transporte for gratuito haverá a liberação do transportador do dever de indenizar, visto que existem situações em que o transporte é apenas aparentemente gratuito, ou seja, não há uma contraprestação direta, porém o transportador busca auferir vantagens posteriores, o que faz com que responda da mesma forma como se o contrato fosse oneroso.

5 CONCLUSÃO

Em virtude de a sociedade ter crescido a passos largos, foi se fazendo necessária a existência de legislações que trouxessem em seu bojo dispositivos específicos para regulamentar as mais diversas relações que foram surgindo. No que tange ao transporte de passageiros, isso não foi diferente, visto que a procura por este tipo de serviço foi crescendo cada vez mais, e foram aparecendo mecanismos para regular as situações que as pessoas envolvidas na relação transportado e transportador passaram a enfrentar.

Os institutos que foram surgindo também precisaram se aperfeiçoar para conseguir acompanhar essa evolução, como é o caso da responsabilidade subjetiva, pois com o decorrer dos anos ela se tornou insuficiente para abranger as relações advindas do transporte de passageiros, tema alvo do presente trabalho. Assim sendo, nasceu a teoria da responsabilidade objetiva que se desprendeu do fator culpa e baseou-se na teoria do risco, ou seja, para que se pleiteie uma responsabilização diante da empresa basta que haja um defeito na prestação do serviço por parte desta. O fator culpa nestes casos não é o único a ser analisado, pois na concepção dos objetivistas a empresa, ao prestar o serviço, está tirando proveito de uma atividade e deverá, por conseguinte, arcar com os riscos que a mesma apresenta.

Ganha importância atualmente a teoria objetiva no campo indenizatório, sendo que ao ocorrer uma prestação de serviços de forma defeituosa o passageiro poderá, independente de culpa da transportadora, pleitear uma indenização frente a esta. Oportuna é a menção acerca do instituto da indenização, pois na maioria das

vezes é por meio desta que o transportado irá se ressarcir de um prejuízo que tenha sofrido, em virtude de um serviço mal desempenhado pela transportadora.

Dessa forma, verifica-se que este tipo de relação apresenta um campo propício ao aparecimento de situações conflituosas. O tema tem amparo legal no Código Civil, no Código de Defesa do Consumidor, bem como na nossa Constituição Federal de 1988. Para a correta análise acerca do dever de indenizar ou não da transportadora, faz-se necessária uma análise criteriosa de fatores como: caso fortuito e força maior, culpa exclusiva da vítima, fato exclusivo de terceiro, e se o transporte é gratuito ou não.

Quanto ao caso fortuito e a força maior, esses dois institutos não precisam ser diferenciados para que se possa analisar a responsabilidade da empresa transportadora rodoviária de passageiros. Isto porque a doutrina moderna prefere não diferenciá-los na hora de dirimir conflitos desta espécie. Ou seja, ao ocorrer uma lesão a um direito do passageiro, analisar-se-á se esta lesão sofrida é em virtude de um ato que está ligado diretamente à atividade prestada pela empresa ou a fato estranho à organização desta.

Caso a falha na prestação do serviço seja derivada de um fato relacionado de forma direta à atividade da empresa, estar-se-á diante de uma obrigação desta em ressarcir os prejuízos sofridos pelo passageiro. Já na hipótese do dano ao transportado ter origem em fato estranho à organização da transportadora, está-se à frente de uma causa que a exonera de indenizar o seu transportado.

Outro fator a ser avaliado no campo indenizatório verifica-se quando o dano é ocasionado por culpa exclusiva do passageiro, pois haverá situações em que o transportado dá causa, por si só, à ocorrência do dano e, outras, ainda, apenas concorre para que o sinistro se confirme. Estas duas situações geram reflexos diferentes no campo indenizatório, sendo que se o transportado concorrer com o fato danoso, a empresa terá sua responsabilidade amenizada conforme o grau de culpa que lhe será atribuída. Já quando a culpa é única e exclusiva da vítima não há o que se falar em responsabilidade da transportadora, eis que o fato não teria ocorrido se o transportado não tivesse agido de tal forma e, por conseguinte, exime-se a empresa da obrigação de indenizar.

Por fim, há o transporte gratuito que também desencadeia grande discussão no campo indenizatório. O transporte rodoviário de passageiros normalmente é feito mediante o pagamento de um preço. Ocorre, porém, que em algumas situações não há uma retribuição em pecúnia, sendo o transporte realizado por mera cortesia.

Esta diferenciação entre o transporte ser gratuito ou não, merece ser bem frisada ao se buscar um ressarcimento por um dano causado, visto que se apresentam como situações distintas para os operadores do direito. Quando o transporte é realizado de forma puramente gratuita, desaparece o dever da pessoa que deu a carona em entregar o passageiro incólume ao seu destino, excepcionando-se o transportador empregou dolo ou culpa na ocorrência do dano. Já se o transporte for aparentemente gratuito, ou seja, aquele transporte que não é cobrado de forma direta, mas indiretamente, sendo que por trás a pessoa que ofertou a carona possui interesse com ela, está-se diante de um fato que gera o dever de indenizar do transportador na ocorrência de um dano à pessoa transportada.

Outra situação interessante no campo indenizatório diz respeito à empresa transportadora de pessoas perante terceiros, estes considerados estranhos à relação transportador-transportado. O entendimento da doutrina e da jurisprudência para casos tais é no sentido de atribuir a responsabilidade objetiva para a empresa que presta esses serviços. A Constituição Federal atribui às pessoas jurídicas de direito público e às de direito privado prestadoras de serviços públicos, que causarem danos a terceiros, nessa qualidade, responsabilidade pelos danos que seus agentes ocasionarem. Assim, se uma pessoa sofrer algum dano por uma empresa transportadora de passageiros em virtude da realização dos serviços desta, poderá pleitear perante ela um ressarcimento, eis que sua responsabilidade é objetiva também em relação a terceiros.

Conclui-se, dessa maneira, que a responsabilidade do transportador é objetiva, baseada no risco do negócio, sendo que quando a empresa transportadora rodoviária de pessoas vier a lesar seu passageiro ou terceiro na execução dos serviços, deverá indenizá-los, independente do fator culpa. Porém, há de ser destacado que a responsabilidade da empresa pode, em alguns casos, ser minimizada ou até mesmo afastada, isto é, quando a vítima passageira concorrer para que o dano se realize estar-se-á frente a uma causa que amenizará a

responsabilidade da transportadora em proporção à sua contribuição na ocorrência do dano. Ainda, sua responsabilidade poderá ser afastada com o surgimento de situações que a exoneram da obrigação de indenizar: são as causas de exclusão de responsabilidade, que compreendem o caso fortuito externo e a culpa exclusiva do passageiro.



REFERÊNCIAS

BIERWAGEN, Mônica Y. **Princípios e regras de interpretação dos contratos no novo Código Civil**. São Paulo: Saraiva, 2002.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em: 15 ago. 2008.

BRASIL. **Vade Mecum**. São Paulo: Saraiva, 2008.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 264589/RJ. Quarta Turma. Recorrente: Sérgio de Lima. Recorrido: Transportes Vila Isabel S/A. Relator: Ministro Sálvio de Figueiredo Teixeira. Brasília, 14 de novembro de 2000. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?processo=264589&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=1>> Acesso em: 13 abr. 2009.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 231137/RS. Terceira Turma. Recorrente: Central S/A Transportes Rodoviários e Turismo. Recorrido: Gilnei Pereira de Souza. Relator: Ministro Castro Filho. Brasília, 29 de outubro de 2003. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?processo=231137&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=3#>> Acesso em: 13 abr. 2009.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 388300/SP. Quarta Turma. Recorrente: Francisco Correia do Nascimento. Recorrido: Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA - em liquidação. Relator: Ministro Aldir Passarinho Junior. Brasília, 17 de setembro de 2002. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?processo=388300&&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=2#>> Acesso em: 13 abr. 2009.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 231137/RS. Terceira Turma. Recorrente: Central S/A Transportes Rodoviários e Turismo. Recorrido:

Gilnei Pereira de Souza. Relator: Ministro Castro Filho. Brasília, 29 de outubro de 2003. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?processo=231137&b=ACOR&p=true&t=&l=10&i=3#>> Acesso em: 13 abr. 2009.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 292472/SP. Terceira Turma. Recorrente: Expresso Metropolitano Ltda. Recorrido: kátia Regina Contreiras Kair. Relator: Ministro Carlos Alberto Menezes Direito. Brasília, 27 de agosto de 2001. Disponível em: <http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo_visualizacao=RESUMO&processo=292472&b=ACOR> Acesso em: 13 abr. 2009.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário nº 262651/SP. Segunda Turma. Recorrente: Auto Viação Urubupungá Ltda. Recorrido: Elias Farah. Relator: Ministro Carlos Alberto Menezes Direito. Brasília, 16 de novembro de 2005. Disponível em: [http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=\(262651.NUME.%20OU%20262651.ACMS.\)&base=baseAcordaos](http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=(262651.NUME.%20OU%20262651.ACMS.)&base=baseAcordaos)> Acesso em: 13 abr. 2009.

CALIXTO, Marcela Furtado. A Responsabilidade civil objetiva no Código Civil Brasileiro: Teoria do risco criado, prevista no parágrafo único do artigo 927. **Newton Paiva**, Barro Preto, ago. 2008. Disponível em: <http://direito.newtonpaiva.br/revista/direito/docs/convidados/11_13.doc>. Acesso em: 18 jun. 2009.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. São Paulo: Malheiros, 2007.

CHACON, Luis Fernando Rabelo. Transporte gratuito e a responsabilidade do transportador. **Railbuss**, São Paulo, 13 mar. 2007. Disponível em: <<http://www.railbuss.com/direito/artigo.php?id=100544&page=>>>. Acesso em: 13 abr. 2009.

CHEMIN, Beatris F. (Org.). **Guia prático da Univates para trabalhos acadêmicos**. Lajeado: Univates, 2005.

COELHO, Fábio Ulhoa. **Curso de Direito Civil**. São Paulo: Saraiva, 2005. v. 2.

DIAS, José de Aguiar. **Da responsabilidade Civil**. Rio de Janeiro: Renovar, 2006.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de direito civil brasileiro: responsabilidade civil**. São Paulo: Saraiva, 2008. v. 7.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil brasileiro: responsabilidade civil**. São Paulo: Saraiva, 2003. v. 3.

GARCEZ NETO, Martinho. **Responsabilidade civil no direito comparado**. Rio de Janeiro: Renovar, 2000.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: responsabilidade civil**. São Paulo: Saraiva, 2008. v. 4.

GREVETTI, Rodrigo Binotto. Contrato de transporte e responsabilidade civil à luz do novo Código Civil. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 9, n. 596, 24 fev. 2005. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=6297>>. Acesso em: 01 abr. 2009.

LOTUFO, Renan. **Código Civil Comentado**. São Paulo: Saraiva, 2003.

MONTEIRO, Washington de Barros. **Curso de Direito Civil: Direito das Obrigações**. São Paulo: Saraiva, 2007. v. 5.

OLIVEIRA, Celso Marcelo de. **Teoria geral da responsabilidade civil e de consumo**. São Paulo: IOB Thomson, 2005.

PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Responsabilidade civil do empregador por ato do empregado. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 5, n. 51, out. 2001. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=2037>>. Acesso em: 14 abr. 2009.

PAULINO, Galtiênio da Cruz. A responsabilidade civil dos transportadores pelos assaltos ocorridos nos transportes coletivos urbanos de passageiros. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 11, n. 1504, 14 ago. 2007. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=10267>>. Acesso em: 01 abr. 2009.

QUEIROGA, Antônio Elias de. **Responsabilidade civil e o Novo Código Civil**. Rio de Janeiro: Renovar, 2007.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Alçada. Apelação Cível nº 185036639. Primeira Câmara Cível. Apelante: Jorge Luiz Gonçalves dos Santos. Apelado: Renato Schuch Pinto. Relator: Lio Cezar Schmitt. Porto Alegre, 13 de agosto de 1985. Disponível em: <http://www.tjrs.jus.br/site_php/jprud2/ementa.php>. Acesso em: 13 abr. 2009.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça. Recurso Cível nº 71000959791. Primeira Turma. Recorrente: Lourenço Sérgio Padilha Espinoza. Recorrido: Jorge Luiz Fiúza. Relator: João Pedro Cavalli Junior. Porto Alegre, 06 de julho de 2006. Disponível em: <http://www.tjrs.jus.br/site_php/jprud2/ementa.php>. Acesso em: 13 abr. 2009.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça. Apelação Cível nº 70006697171. Décima Primeira Câmara Cível. Apelante/Apelado: Empresa Bento Goncalves de Transportes Ltda. Apelante: Liberty Paulista Seguros. Relator: Jorge André Pereira Gailhard. Porto Alegre, 18 de fevereiro de 2004. Disponível em: <http://www.tjrs.jus.br/site_php/jprud2/ementa.php>. Acesso em: 13 abr. 2009.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça. Apelação Cível nº 70024442634. Décima Sétima Câmara Cível. Apelado: Turis Service Viagens e Turismo Ltda. Apelante: Brasdiesel S/A Comercial e Importadora. Relator: Elaine Harzheim Macedo. Porto Alegre, 12 de junho de 2008. Disponível em: <http://www.tjrs.jus.br/site_php/jprud2/ementa.php>. Acesso em: 13 abr. 2009.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça. Apelação Cível nº 70022225221. Décima Segunda Câmara Cível. Apelado: Empresa de Transportes Coletivo Viamão Ltda. Apelante: Gesselda Maria Rosa da Rosa. Relator: Dálvio Leite Dias Teixeira. Porto Alegre, 18 de dezembro de 2008. Disponível em: <http://www.tjrs.jus.br/site_php/jprud2/ementa.php>. Acesso em: 13 abr. 2009.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça. Apelação Cível nº 70022470264. Décima Segunda Câmara Cível. Apelado: Jussara Maria Bueno. Apelante: Viação Terezópolis Cavallhada Ltda. Relator: Dálvio Leite Dias Teixeira. Porto Alegre, 11 de setembro de 2008. Disponível em: <http://www.tjrs.jus.br/site_php/jprud2/ementa.php>. Acesso em: 13 abr. 2009.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça. Apelação Cível nº 70020506275. Décima Segunda Câmara Cível. Apelante: Táxi Lotação Santa Rita. Apelada: Bibiana Louis Fogaça. Relator: Jorge Luiz Lopes do Canto. Porto Alegre, 03 de abril de 2008. Disponível em: <http://www.tjrs.jus.br/site_php/jprud2/ementa.php>. Acesso em: 13 abr. 2009.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça. Apelação Cível nº 70016391567. Décima Segunda Câmara Cível. Apelante: Vanessa da Costa. Apelada: Viação Leopoldense Ltda. Relator: Cláudio Baldino Maciel. Porto Alegre, 14 de setembro de 2006. Disponível em: <http://www.tjrs.jus.br/site_php/jprud2/ementa.php>. Acesso em: 13 abr. 2009.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça. Apelação Cível nº 70025586140. Décima Segunda Câmara Cível. Recorrente Adesivo/Apelado: Eva Januária de Fraga Tavares. Apelante/recorrido adesivo: Cia Carris Porto Alegre. Relator: Orlando Heemann Júnior. Porto Alegre, 12 de março de 2009. Disponível em: <http://www.tjrs.jus.br/site_php/jprud2/ementa.php>. Acesso em: 13 abr. 2009.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça. Apelação Cível nº 70014512297. Décima Segunda Câmara Cível. Apelante: Elizete Acosta Oliveira. Apelada: Viação Noiva do Mar Ltda. Relator: Orlando Heemann Júnior. Porto Alegre, 06 de julho de 2006. Disponível em: < http://www.tjrs.jus.br/site_php/jprud2/ementa.php >. Acesso em: 13 abr. 2009.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça. Apelação Cível nº 70020437026. Décima Segunda Câmara Cível. Apelante: Cristiele Rossini Kopp. Apelada: Hanna Waleska Ribeiro Muller. Relator: Dálvio Leite Dias Teixeira. Porto Alegre, 06 de dezembro de 2007. Disponível em: <http://www.tjrs.jus.br/site_php/jprud2/ementa.php>. Acesso em: 13 abr. 2009.

ROSADAS, Rafael Rodrigues. Contrato de transportes – Breves comentários. **Âmbito Jurídico**. [s. d.]. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=157>. Acesso em: 10 mar. 2009.

SILVEIRA, Carlos Alberto de Arruda. **Contratos**. São Paulo: Mundo Jurídico, 2006.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil: Responsabilidade Civil**. São Paulo: Atlas, 2005. v.4.