



TRANSPORTANDO CONCEITOS: UMA ANÁLISE DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR TERRESTRE

GURGACZ, Antonio Felipe¹
HOFFMANN, Eduardo²

RESUMO

Atualmente no Brasil, as permissionárias do transporte, principalmente, as rodoviárias, são “obrigadas” a reparar o dano ao usuário, além dos casos que lhes são incumbidas o cumprimento de tal direito quando comprovado sua culpa, nos casos alheios a sua vontade (sem culpa), uma vez que, quem realmente deveria ter participação direta (Estado), não o faz de maneira completamente eficaz.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte. Responsabilidade Civil. Culpa.

TRANSPORTATION CONCEPTS: AN ANALYSIS OF THE CIVIL RESPONSIBILITY OF THE TERRESTRIAL TRANSPORTER.

ABSTRACT

Nowadays in Brazil, the transportation permissionaries, mainly the bus stations, are “forced” to repair the damage to the user, besides the cases that they are entrusted to the fulfillment of such right when proven guilty, in the cases alienated to their will (no guilty), once that, the one who really should have straight participation (the State), does not do it on an effective manner.

KEY WORDS: Transportation. Civil Responsibility. Guilty.

1. INTRODUÇÃO

Para a doutrina a responsabilidade civil ainda é passível de grandes questionamentos, ainda mais quando tal tema estiver envolto no transporte rodoviário terrestre. Muito se fala em reparação de dano por parte das permissionárias do transporte, enquanto que na maioria das vezes os danos causados são oriundos de caracterizações advindas da não culpabilidade destas. A intenção do presente é justamente tentar estabelecer quando ocorrerá a participação do Estado em casos de reparação do dano causado de maneira involuntária pelas empresas, determinando assim uma forma mais justa de se arcar com o dever de ressarcir a vítima.

Como se verá posteriormente, o objetivo não é deixar de responsabilizar as empresas do transporte rodoviário a não mais possuírem o dever de reparar o dano causado, mas sim melhor estabelecê-lo de modo que ocorra a participação direta do Estado, e, para que assim, sejam proporcionadas melhores condições que beneficiem a todos, usuário, transportador e até mesmo o próprio Estado, por exemplo.

2. DA HETEROCOLOCAÇÃO EM PERIGO NO TRANSPORTE

A heterocolocação em perigo no transporte, de certa forma, é o consentimento dos passageiros em contratar o transportador sabendo que algum acidente, algum dano possa vir a ocorrer.

Ademais, a responsabilização civil fora criada para que, em casos como os estabelecidos a seguir no perigo do transporte, a reparação do dano praticamente se iguale a perda ocasionada.

2.1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Para dar-se início a um trabalho que discorra acerca da responsabilidade civil, tema este que é de extrema notoriedade jurídica, importante é descrever seu escalamento histórico, considerando sua ascendência evolutiva até o entendimento atual sobre os aspectos que ainda norteiam as dúvidas que, conseqüentemente, causam certas discordâncias na sociedade contemporânea.

Com isso, e não tão somente, Rui Stoco (2011, p. 133), determina que a responsabilidade civil é “uma consequência e não uma obrigação original, considerando que esta constitui sempre um dever jurídico originário, enquanto a responsabilidade é um dever jurídico sucessivo ou consequente.”

¹ Acadêmico – Faculdade Assis Gurgacz – afgurgacz@hotmail.com

² Docente orientador – Faculdade Assis Gurgacz - Curso de Direito.

Outra interessante descrição, Prof. Galvão Telles, assinada que a responsabilidade “consiste na obrigação de reparar os danos sofridos por alguém. Trata-se de indenizar os prejuízos de que esse alguém foi vítima”. Diz-se “de indenizar porque se procura tornar o lesado indene dos prejuízos ou danos, reconstituindo a situação que existiria se não se tivesse verificado o evento causador destes. A responsabilidade civil traduz-se, pois, na obrigação de indenização”.

Desta feita, pode-se dizer que a responsabilidade civil, de certa forma, é o meio jurídico pelo qual se identifica o responsável, sendo ele pessoa física ou jurídica, para posteriormente impor-lhe o dever de indenizar o dano causado a outrem.

Nota-se que atualmente, o dever de reparar o dano causado, após sofrer grande evolução durante a história, tornou-se mais brando e simplificado. Considerando que nos primórdios, o conceito de responsabilidade era de reparar o dano de uma maneira um tanto quanto violenta, empregava-se a força bruta para a obtenção do direito lesado, isso de uma maneira coletiva. O grupo lesado cobrava o chamado agressor.

Com o tempo, essa modalidade foi tomando uma nova forma, começou-se a realização da cobrança individual; a chamada Lei do Talião fora criada. Sendo esta uma das leis mais antigas, precursora do então conhecido lema “olho por olho, dente por dente”; determinava que do direito lesado viesse à cobrança de maneira semelhante, ou seja, consistia na rigorosa reciprocidade do crime e da pena. Nestes casos o poder público pouco intervia; o máximo era determinar como o agressor repararia o dano.

Como estes danos passaram a atingir a sociedade em uma forma geral, ocorreu uma divisão de delitos. A partir de então formaram-se os delitos públicos (crimes de maior intensidade que tinham a intervenção direta na punibilidade por parte do Estado) e os delitos privados. Para os doutrinadores, os grandes responsáveis pela evolução acerca da reparação do dano foram os romanos, os quais posteriormente influenciaram diretamente o Código Napoleônico, e consequentemente, o brasileiro.

Com a evolução deste pensamento, o Código Civil Francês, lastreado na ideia da culpa, ou seja, aquele que causar o dano a outrem deverá repará-lo, firmou premissa de que a partir daí o dano passou a ser reparado e não mais o causador deste ser punido de maneira violenta.

A própria *Lex Aquilia*³, lei romana que originou a teoria da responsabilidade civil extracontratual, vinda anteriormente ao Código Civil Francês, a qual também o derivou, permitia que aquele que tivesse seu direito lesado, seu bem deteriorado, poderiam exigir pagamento em dinheiro para reparação do dano.

O pagamento mensurava-se a partir da averiguação do dolo, imperícia, imprudência ou negligência cometida pelo “agressor”, caso avaliado a inexistência da culpa, exauria-se a obrigação de responsabilidade de reparação.

Todo direito regulamentado por uma lei, quando deixa de contentar a expectativa da sociedade, torna-se de certa forma ineficaz. Com essa nova ideia de culpa não foi diferente, quando ela passou a não mais satisfazer a reparação dos danos causados, por ser considerada um elemento subjetivo, o risco teve que ser estimado como fator indenizatório, não mais dependente da averiguação da culpa. Analisava-se apenas a comprovação da ação/omissão para gerar o dever de indenizar.

A partir da elaboração do Código Civil brasileiro, em 1916, através do artigo 159, a responsabilidade civil no Brasil tomou praticamente o mesmo rumo das Organizações de seus colonizadores (Portugal), uma vez que passou a determinar que aquele “que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano”.

Já a partir da promulgação do Código Civil atual de 2002, a responsabilidade civil tomou novas descrições, mais acentuadas e mais detalhadas. Os artigos vigentes passaram a especificar melhor descrições acerca do dever de indenizar, sendo eles: o artigo 186, por exemplo, o qual declara quem é o indivíduo que comete o ato ilícito, assim como o artigo 187; já o artigo 927 obrigado àquele que cometeu o ato ilícito o dever de repará-lo.

Contudo, a responsabilidade civil é fator de grandes questionamentos, uma vez que por mais antigo e discutido seja tal tema, ainda está passível de novas conclusões a respeito do que é justo ou do que é certo.

2.2 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE

Desde os primórdios, o homem viu a necessidade da utilização de maneiras mais eficazes para locomover-se. Com a revolução industrial, meios de transportes movidos a vapor foram sendo criados para melhor atender toda a população. Com a criação dos motores de explosão de Rudolf Diesel (1858-1913), o transporte rodoviário passa a ser visto com maior respaldo.

³ A *lex Aquilia* (estritamente, um plebiscito) foi, possivelmente, promulgada em 286 aC, ou em algum outro ponto, no século 3 aC. Preocupava-se com o dano auferido a partir de um *damnum iniuria datum*, “dano infligido ilegalmente”, uma espécie de delito (ou delito), embora com diferenças de delito como é conhecido nos sistemas de “common Law” modernos e a lei escocesa de delito. As disposições foram mais pertinentes nos primeiro e terceiro capítulos da lei.

Apenas um número limitado de delitos foi incluído na lei quando promulgada.



Nos dias de hoje, várias são as formas de prestação de serviço de transporte. Na via terrestre tem-se o transporte rodoviário e o ferroviário, ambos, no Brasil, devidamente regulamentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e como os transportes, marítimo e aéreo, também possuem determinações legislativas estabelecidas na Constituição Federal de 1988, Código Civil de 2002 e Código de Defesa do Consumidor de 1990, uma vez que são meios que prestam serviço remunerado, e no caso do transporte rodoviário, até mesmo gratuito.

Vale mencionar que o transporte marítimo é regulamentado no Brasil pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTQ) e é mais bem utilizado pelas importadoras e exportadoras de mercadorias e cargas, e também para a realização de viagens turísticas, tais como cruzeiros marítimos.

E o transporte aéreo, regulamentado pela Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC), tendo como instituto informativo a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). Esta é a maneira mais rápida e prática de locomoção atualmente utilizada pela humanidade, isso, levando em consideração o transporte em distâncias, relativamente, longínquas.

Contudo, o perigo de ocorrência de acidentes, assalto e demais prejuízos que possam vir a acontecer são, de certa forma, previsíveis pelos contratantes. Para isso a legislação, a qual considera o passageiro/consumidor hipossuficiente em relação às transportadoras, sendo elas rodoviárias, ferroviárias, aéreas ou marítimas, nestes casos, é um tanto quanto rigorosa na hora de amparar a reparação do dano causado, dano este que muitas vezes é ocasionado por motivos alheios à vontade das permissionárias (destaca-se o caso fortuito e de força maior, ou até mesmo aqueles elencados na legislação e citados adiante).

Justamente por estas desvantagens aplicadas aos transportadores, inclusive aos de característica “rodoviária”, os quais serão destacados no presente artigo por serem os maiores injustiçados, cabe investigar, quiçá, determinar qual seria a melhor forma de equiparar de maneira correta a solução para tal impasse.

Cabe mencionar que o transportador rodoviário está em desvantagem em relação aos demais, uma vez que além de possuir vários órgãos fiscalizadores a mais, que ao invés de contribuírem para a melhora da prestação dos serviços acabam desmotivando as permissionárias com quantidades exorbitantes de aplicações de multas e demais sanções, possuem maior punibilidade em relação à aplicabilidade das leis, como o CC/02 e o CDC/90, por exemplo, bem assim, por possuírem maior fluxo de rotatividade que as demais, a exposição ao perigo torna-se mais acentuada.

O Estado ao invés de proporcionar uma melhor qualidade ao desempenho dos meios por onde os veículos trafegam, por exemplo; prefere aplicar penalidade às empresas de transporte rodoviário.

Muitos doutrinadores dissertam acerca da responsabilidade civil, inclusive no âmbito do transporte, uma vez que o tema é muito questionável, pois trata da reparação de danos causados de maneira involuntária a usuários internos (passageiros) e externos (em casos de atropelamentos de terceiros que venham a ser equiparados a consumidores, ou seja, casos enquadrados à responsabilidade extracontratual ou aquiliana, por exemplo).

O grande impasse em relação à responsabilidade civil no transporte rodoviário é que o próprio Estado imputa as empresas o cumprimento da chamada teoria da responsabilidade objetiva, teoria esta que pressupõe em casos de eventuais situações passíveis de reparação do dano, cabe ao transportador repará-lo, independentemente, da culpa, sendo necessário que se apresente apenas o nexo de causalidade, exceto em casos de excludentes de responsabilidade.

Segundo entendimento doutrinário de Sergio Cavalieri Filho (1998, p. 292), o contrato de transporte rodoviário é um contrato de adesão; na maioria dos casos ele é aceito de forma tácita. Com essa aceitação o passageiro simplesmente adere à celebração de contrato originando, neste encontro de vontades, obrigações e direitos.

Portanto, alega-se que devido à grande arrecadação de lucros na prestação do serviço de transporte concedido pelo Poder Público às empresas privadas, tem o dever de indenizar.

O objetivo neste caso, não é isentar o transportador rodoviário do dever de reparar o dano ao lesado, mas sim, nos casos alheios a sua vontade, mensurá-lo de maneira justa para sua efetiva aplicação em relação às ocasiões passíveis de tal obrigação. Para tal, cabe a participação direta do Estado com o intuito de “contentar” a parte prejudicada de forma que melhor incentive o transportador a conferir ainda mais qualidade em seus serviços, com o fim de evitar que tais ocorrências aconteçam e se ocorrerem que seja em menor proporção.

2.3 ESPÉCIES DE RESPONSABILIDADE CIVIL

Uma maneira simples de entender a responsabilidade civil é expondo sua classificação; muitas delas estabelecem-se com base em elementos de caracterização para melhor se mensurar qual seria o valor do ressarcimento em caso de aferição do dano, por exemplo.

Importante é elencar quais são os elementos principais para a sua caracterização, assim, segundo Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho (2003, p. 28-29):

A culpa não é, em nosso entendimento, pressuposto geral da responsabilidade civil, sobretudo no novo Código Civil...”. E mais adiante: “A culpa, portanto, não é elemento essencial, mas sim acidental, pelo que reiteramos nosso entendimento de que os elementos básicos ou pressupostos gerais da responsabilidade civil são apenas três: a conduta humana (positiva ou negativa), o dano ou prejuízo e o nexo de causalidade.

Desta feita, entende-se que se deve analisar a conduta do agente, caso a caso, para poder elencá-la de maneira que melhor se enquadre em uma classificação de espécie, para então estabelecerem-se melhores parâmetros do chamado “dever de indenizar”.

2.3.1 Responsabilidade Civil Subjetiva e Objetiva

A responsabilidade civil subjetiva é aquela que se tem como necessidade a comprovação pelo sofredor do dano do elemento “culpa do agente”, enquanto que para a caracterização da responsabilidade civil objetiva, tal obrigação de comprová-la não se torna necessária. Desde que o dano exista o dever de repará-lo já estará presente, ou seja, deve-se analisar o nexo de causalidade entre a conduta do agente e o dano sofrido.

Dentro do transporte a responsabilidade civil objetiva esta evidente, eis que, mesmo que o causador de um acidente de trânsito seja o motorista de um ônibus de uma determinada empresa, por exemplo, o dever inicial de reparar o dano à vítima será da permissionária, isso sem que se analise a culpa do causador.

O artigo 927 do Código Civil de 2002 esclarece que, a obrigação de reparar o dano pode independer de culpa; pode se caracterizar quando estiver especificado em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Assim, a responsabilidade civil subjetiva fica enquadrada no quesito residual, pois somente será aplicada quando for estabelecida pela lei.

2.3.2 Responsabilidade Civil Contratual e Extracontratual

O próprio Código Civil de 2002 estabelece parâmetros que a responsabilidade civil pode se dividir em contratual e extracontratual. Sergio Cavalieri Filho (2007, p. 263) menciona que, para alguns autores “a expressão Responsabilidade Contratual não é inteiramente rigorosa na medida em que a obrigação de reparação do dano por ela abrangida nem sempre resulta da violação de um contrato.”

Descrita nos artigos 309 a 405 do CC/02 está à responsabilidade civil contratual, enquanto que a extracontratual está prevista nos artigos 186 a 188 e também de 927 a 954 do mesmo Código. Assim, é evidente a responsabilidade civil divide-se em contratual e extracontratual, isso, com base na análise da qualidade da violação. Caso haja um vínculo obrigacional, e o dever de indenizar é consequência do inadimplemento, se tem a responsabilidade contratual, já, se tal dever surge a partir de uma lesão ao direito subjetivo, sem qualquer relação jurídica entre as partes envolvidas na lesão, presente fica a responsabilidade extracontratual.

Porém, Sergio Cavalieri Filho (2004, p. 37) estabelece que, “tanto na responsabilidade extracontratual como na contratual há violação de um dever jurídico preexistente. A distinção está na sede desse dever. Haverá responsabilidade contratual quando o dever jurídico violado (inadimplemento ou ilícito contratual) estiver previsto no contrato.”

Assim, entende-se que existe a responsabilidade civil contratual quando na relação jurídica estabelece-se um vínculo entre os contratantes, que se, caso rompido, deverá existir a responsabilização do inadimplente, enquanto que para a responsabilidade extracontratual se o dever jurídico for violado não estiver especificado em um contrato não importa desde que esteja expresso em lei ou no ordenamento jurídico.

2.3.3 Responsabilidade Civil Direta e Indireta

Considerando a própria reprodução do nome destas modalidades de responsabilidade civil, pode-se dizer que responsabilidade civil direta, também chamada de simples, caracteriza-se na reparação do dano causado a outrem pelo próprio agente da conduta, devendo ser comprovado o nexo causal e até mesmo o dano que se deu a partir da conduta do agente.

Como de se esperar, responsabilidade civil indireta, constituída também como responsabilidade complexa, se dá quando um determinado ato ilícito advém de ato de terceiro, onde o responsável será o agente, pois possui vínculo legal sobre o causador do dano, como por exemplo, animais, crianças ou qualquer coisa inanimada que esteja sob sua guarda.

2.3.4 Responsabilidade Civil por Ação e por Omissão

Partindo do ponto de que, dentro do contexto do presente trabalho, ação diz respeito à conduta de um determinado agente, responsabilidade civil por ação se dá quando o indivíduo que por meio de um ato comissivo causa dano a outrem, motivo pelo qual será penalizado ao dever de repará-lo.

Atualmente, muito se fala em dano causado mediante a uma ação, mas muito comum é também a responsabilização civil por dano causado a partir de uma conduta omissiva, ou seja, mediante comprovação de omissão voluntária por parte do agente, isso, desde que não comprometa sua segurança, a caracterização da responsabilidade civil por omissão aparecerá de modo que o que presenciou o dano deverá repará-lo como se praticado o tivesse.

O artigo 186 do CC/02 disponibiliza por meio de sua textualização legal o seguinte: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.”

Assim, entende-se que a respeito de conduta comissiva não se tem muito que discutir, eis que se comprovada à atividade do autor, nasce o dever de reparar o dano causado. O grande problema passível de grandes discussões até os dias de hoje, é a responsabilidade civil por meio de uma conduta omissiva, pois dificultoso fica de se comprovar que o dano se deu a partir da omissão de um indivíduo o qual possuía no momento do fato o dever jurídico de agir.

2.4 RESPONSABILIDADE CIVIL NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO NO TRANSPORTE

No Brasil, após a entrada em vigor do CC/02, passou-se a ver a obrigação do transportador de uma maneira mais especificada. O CC/02 trouxe inovações e passou a disciplinar o transporte em geral, eis que deu visão mais ampla em relação ao contrato de prestação de serviço no transporte de passageiros, mercadorias e carga.

Destacado em seus artigos de 730 a 756, de uma forma um tanto quanto abrangente o transporte, regulando, de um lado, o transporte de pessoas (do artigo 734 ao 742), e, de outro, o transporte de coisas (do artigo 743 ao 756).

Considera De Plácio e Silva (*apud* RUI STOCO, 1982, v. 3, p. 411), a partir do significado da palavra transportar, que em sentido jurídico, significa: “Conduzir, mediante contrato, de um lugar para outro, em veículos ou instrumentos apropriados, mercadorias, cargas ou pessoas.”

Com isso passa-se a entender, também com leitura ao artigo 730 do CC/02, que atualmente, relação de transportador e transportado não necessariamente é de pessoas, mas também de mercadorias ou cargas.

Para melhor compreensão do objetivo abordado no presente artigo, é necessário que seja descrito, pelo menos, uma breve evolução histórica da relação de transporte. Para isso, cabe mencionar que o homem, desde a invenção da roda na pré-história, viu-se na dependência de um suporte móvel para sua locomoção. Fazendo uma análise um tanto quanto lógica, os procedimentos utilizados na locomoção foram se aperfeiçoando para melhor atender a velocidade pelo qual o ser humano precisa se locomover de um lugar a outro, ou até mesmo, precisa que seus objetos também estejam.

Consequentemente, com a evolução dos meios de transportes, principalmente os de vias terrestres, os locais por onde eles passam também tiveram que ser adaptados para melhor suprir a demanda. Quanto melhor a via de locomoção, menor é o risco de que interrupção do objetivo do contrato de transporte (transportar o passageiro ou objeto de um lugar ao outro, “entregando-lhes” intactos e sem danos).

Assim, considerando o transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador, tem influencia em três aspectos: empregados, passageiros e terceiros.

No que diz respeito à responsabilidade do empregador em relação ao empregado, essa se dá mediante acidentes de trabalho, onde a transportadora deverá indenizar o funcionário a partir da comprovação do dolo ou culpa, conforme discriminação do artigo 7º, XXVIII da CF/88.

Quanto aos passageiros, o Estado determina que o transportador deva conduzi-los até o local combinado sem quaisquer prejuízos danosos, estando sujeito ao pagamento indenizatório, isso, se o dano não for oriundo de motivo de força maior, onde caso seja, a permissória do transporte fica isenta do dever de reparar o dano (artigo 734 CC/02).

Ademais, cabe destacar as características contratuais: a desnecessidade de formalidade; sua condição de adesão, uma vez que as cláusulas são previamente estipuladas pelo transportador e geralmente não discutidas livremente entre as partes, pois o próprio contratante não o faz (na prática, o simples fato de o passageiro realizar a compra de passagem acaba tornando-se a formalidade e o consentimento do contrato); e a cláusula de incolumidade que lhe é implícita.

E por fim, no que se refere a terceiros a responsabilidade é extracontratual e objetiva, eis que o próprio CDC/90 em seu artigo 17, equipara à condição de consumidor todas as vítimas que sofrerem dano pelo transportador, mesmo não havendo relação de consumo nem mesmo contrato entre as partes.

A respeito de excludentes de culpabilidade advindas da responsabilidade civil no transporte, destaca-se o artigo 734 do CC/02, o qual determina que o transportador deve responder pelos danos causados as pessoas transportadas e suas bagagens, “salvo motivo de força maior”.

O entendimento doutrinário-jurisprudencial elenca o caso fortuito e o de força maior como excludentes da responsabilidade do fornecedor. Uma ótima descrição sobre o tema é dada por Rui Stoco, o qual declara que:

Em pura doutrina distinguem-se estes eventos dizendo que o caso fortuito é o acontecimento natural, derivado das forças da natureza ou o fato das coisas, como o raio, a inundação, o terremoto ou o temporal. Na força maior há sempre um elemento humano, a ação das autoridades (*factum principis*), como a revolução, o furto ou roubo, o assalto ou, noutra gênero, a desapropriação.

Parte da doutrina questiona acerca do dispositivo acima mencionado em relação ao mesmo dizer menos do que deveria, também, por fazer menção apenas aos danos causados às pessoas e suas bagagens, deixando de mencionar as coisas e mercadorias transportadas.

Com todo esse impasse, em relação ao caso fortuito (ainda que se restrinja ao fortuito externo), a força maior e a culpa exclusiva da vítima, o presente artigo deixa claro que passa a não segui-los como hipóteses de exclusão da responsabilidade.

Assim, ao que passa a se entender, é que o legislador não buscou restringir as hipóteses de exclusão do transportador no contrato de transporte. Posição essa que não se compadece com posicionamento doutrinário e jurisprudencial.

Destaca-se então certa contradição entre os artigos 734 do CC/02 e o 393 do mesmo Codex, uma vez que esse último declara que o “devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado”.

Existem autores como Aguiar Dias, por exemplo, que alegam que desaparecido o nexo de causalidade, não se fala mais em obrigação de reparação do dano, ou seja, qualquer causa que rompa o nexo causal e suprima a ligação do agente ao resultado deve ser considerada a excludente da responsabilidade, mesmo que não prevista em lei.

Carlos Roberto Gonçalves (*apud* RUI STOCO, 2003, p. 281) diz que “embora não mencionadas expressamente, devem ser admitidas também as excludentes da culpa exclusiva da vítima e do fato exclusivo de terceiro, por extinguirem o nexo de causalidade”.

Assim, o grande problema encontra-se no posicionamento do legislador em apenas considerar como excludente da responsabilidade do transportador apenas acontecimentos naturais, como por exemplo, raios, inundação, terremotos, etc.

Fatos decorrentes da conduta humana como greves, motim, manifestações, entre outros, considerando este posicionamento do legislador muitas vezes não são considerados como excludentes da responsabilidade do transportador. Com isso, as permissionárias do transporte são, definitivamente, prejudicadas.

Após a criação de sistemas de transporte coletivo, meios de locomoção mais práticos e de grande eficácia, a legislação teve que adaptar-se a essa nova realidade, buscando novos mecanismos de proteção a pessoa, sendo ela usuária ou não desse benefício, uma vez que a probabilidade de ocorrência de acidentes (sentido amplo) aumentou.

Cabe salientar que a própria CF/88 define o transporte como uma das atividades privativas do Estado, porém, prioriza as propriedades privadas a oportunidade de sua concessão ou permissão para a exploração do serviço.

Com essa exploração no serviço de transporte por parte das pessoas jurídicas de direito privado, criou-se então a chamada teoria da responsabilidade objetiva (responsabilidade que independe de dolo ou culpa, que decorre da simples causalidade material), já mencionada anteriormente, nos transportes públicos cometidos a terceiros e explorados a partir de contrato entre prestador e consumidor.

O próprio particular pode exercer o transporte de pessoas e de coisas em seu benefício, quando proprietário de seu próprio meio de locomoção. A responsabilidade do particular decorrente de danos causados a terceiros, tem virtude na responsabilidade aquiliana (responsabilidade objetiva extracontratual).

Interessante fica nesse momento, clarear que em grande parte do país, existe ainda muita violência e insegurança, desde incêndios causados em ônibus por ações criminosas, até objetos lançados do exterior do veículo com o intuito de causar danos aos passageiros e a reiterada prática do crime de roubo, com emprego de emboscadas regado ao manuseio de armas de fogo; de forma assustadora, faz parte do cotidiano das prestadoras de serviço de transporte em geral.

Considerando que a responsabilidade civil do transportador é objetiva, devendo o dano ser reparado independentemente de culpa, exceto nos casos de força maior, caso fortuito externo e culpa exclusiva da vítima existe um posicionamento controverso da jurisprudência acerca da responsabilização das transportadoras em caso de arremesso de objeto por terceiro que venha a ferir passageiros no interior do veículo.

Conforme retratam Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho (2005, p. 322), “a questão é delicada, na medida em que a companhia nem sempre dispõe de meios para evitar acontecimentos deste jaez, proveniente da atuação de vândalos”.

Desta feita, existem julgados que vão a desencontro com o entendimento lógico doutrinário, como a Apelação Cível n. 596225623 do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, proferida pelo Relator Des. Perciano de Castilhos Bertoluci, julgado em 26 de novembro de 1998, por exemplo. Segue ementa:

RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. DANO CAUSADO POR TERCEIRO. SÚMULA 187 DO STF. NULIDADE DA SENTENÇA INOCORRENTE. NÃO SE REVESTE DE VÍCIO A DECISÃO QUE NÃO APRECIA PEDIDO DE DEDUÇÃO DE SEGURO OBRIGATÓRIO, FORMULADO PELO RÉU EM CONTESTAÇÃO. NÃO EXCLUI A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR PEDRA ARREMESSADA POR TERCEIRO, AO LONGO DO ITINERÁRIO DA EMPRESA, POIS ESTA ASSUME, COM O PASSAGEIRO E MEDIANTE CONTRATO, A OBRIGAÇÃO DE LEVÁ-LO INCÓLUME AO DESTINO. O EVENTO NÃO É IMPREVISÍVEL, ESTANDO ÍNSITO AO RISCO PRÓPRIO DA ATIVIDADE QUE, DIARIAMENTE, PERCORRE RUAS E RODOVIAS COM VEÍCULOS DE TRANSPORTE, PODENDO SER VÍTIMA DE DESASTRES. DEDUÇÃO DA INDENIZAÇÃO DECORRENTE DO SEGURO OBRIGATÓRIO (DPVAT). RECURSOS DA RÉ PROVIDO, EM PARTE, E DESPROVIDO O DO AUTOR.⁴

É evidente o equívoco cometido na presente decisão, eis que não há de se falar em responsabilidade da transportadora por força da súmula 187, a qual afirma que o passageiro poderia responsabilizar o transportador, pois não restou cumprida a cláusula de incolumidade. Tal ocorrido deve ser equiparado ao caso fortuito externo, excluindo de fato a responsabilidade do transportador.

Assim, por uma questão lógica e constitucional (artigo 37, §6º da CF/88) os danos nascidos de arremesso de objetos contra o veículo de transporte devem ser entendidos como caso fortuito externo, uma vez que não existe relação de causalidade com o contrato de transporte, restando à incidência da Súmula 187 do STF afastada, devendo a responsabilidade do transportador ser considerada ausente.

À guisa de exemplo, uma notícia prestada pelo “site” ESP Brasil, onde um ônibus na região administrativa do Distrito Federal, em Sobradinho, segundo testemunhas, foi queimado por um indivíduo na data de 16 de outubro de 2012. O atendimento fora iniciado pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), a qual repassou orientações ao motorista para procurar a Polícia Civil para registro de Boletim de Ocorrência. Noutro caso, também retirado de um “site”, Rondônia Digital, um veículo fretado pela empresa Eucatur foi assaltado por 6 indivíduos fortemente armados na BR-364, os quais, por volta de duas horas, no dia 21 de dezembro de 2010, mantiveram os passageiros em uma reserva de eucaliptos como reféns. Vários foram os prejuízos causados aos passageiros e a empresa em questão.

Questões danosas como estas devem ser mais bem atendidas pelos órgãos federais, estaduais e municipais; é certo que merecem atenção redobrada dos aplicadores do direito, em especial no que se refere a quem realmente deve ocorrer à fixação da responsabilidade civil e, até mesmo, a mensuração do valor indenizatório pelos danos decorrentes, eis que a garantia da segurança pública não diz respeito às empresas de ônibus, mas sim ao Estado garantidor de direitos constitucionais, o que de fato ocorre, mas não com toda a prestabilidade e rapidez devida.

A responsabilidade civil é aplicada ao servidor público de maneira eficaz, mas em casos isolados. Como exemplo, segundo decisão proferida pelo Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, um agente público no exercício de suas atribuições, conduzindo um veículo coletivo de transporte público atropela um ciclista; neste caso, nasce à responsabilidade objetiva do Poder Público, isso, desde que a vítima comprove que exista o nexo causal entre o fato narrado e o dano (artigo 37, §6º da CF/88 e artigo 43 do CC/02), e não possua culpa concorrente sobre o fato, conforme entendimento da Des. Judith dos Santos Mottecy, Relatora da Apelação Cível n. 70030249908, da Décima Segunda Câmara Cível, do Tribunal de Justiça do RS, julgado em 13 de agosto de 2009, a qual segue ementa:

APELAÇÃO CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL EM ACIDENTE DE TRÂNSITO. ATROPELAMENTO DE CICLISTA POR COLETIVO UTILIZADO POR CONCESSIONÁRIA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE. IMPLEMENTAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA. AUSÊNCIA DE DEMONSTRAÇÃO DE CULPA DA VÍTIMA. DANOS MATERIAIS E MORAIS. PENSIONAMENTO. 1. A RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO ESTADO ENCONTRA-SE CONSAGRADA NO ORDENAMENTO JURÍDICO PÁTRIO (ART. 37, §6º, DA CF E ART. 43 DO CC/2002), OU SEJA, A OBRIGAÇÃO DE INDENIZAR DO ESTADO OCORRERÁ SE A VÍTIMA COMPROVAR O NEXO CAUSAL ENTRE O FATO NARRADO E O DANO. TAL COMO AS PESSOAS JURÍDICAS DE DIREITO PÚBLICO, AS CONCESSIONÁRIAS DE SERVIÇOS PÚBLICOS SUJEITAM-SE AO MESMO REGIME DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA NO QUE DIZ RESPEITO À RESPONSABILIDADE CIVIL, RESPONDENDO, PORTANTO, OBJETIVAMENTE PELOS DANOS QUE SEUS AGENTES, NESSA QUALIDADE, CAUSAREM A TERCEIROS (NÃO USUÁRIOS). ASSIM, PRESCINDÍVEL QUE A VÍTIMA COMPROVE A CULPA DO AGENTE DO ESTADO (SENTIDO LATO) PARA QUE ESTE SEJA OBRIGADO A RESSARCIR/INDENIZAR OS DANOS ADVINDOS. ENTRETANTO, TAL RESPONSABILIDADE PODE SER AFASTADA OU MITIGADA SE RESTAR DEMONSTRADA A CULPABILIDADE EXCLUSIVA OU CONCORRENTE DA VÍTIMA NA CONCRETIZAÇÃO DO EVENTO LESIVO. 2. MATERIAL PROBATÓRIO QUE EVIDENCIA SOMENTE A IMPRUDÊNCIA DO CONDUTOR DO ÔNIBUS AO EFETIVAR MANOBRA DE CONVERSÃO SEM

⁴ TJ-RS - APL: 596225623 RS 001/0.11.9228838-7, Relator: Des. Perciano de Castilhos Bertoluci, Data de Julgamento: 26/11/1998, Terceira Câmara de Direito Civil.



SIMPÓSIO
SUSTENTABILIDADE E
CONTEMPORANEIDADE
NAS CIÊNCIAS SOCIAIS

**DIAS 04 E 05
DE JUNHO
DE 2013**



COPEX



ADOTAR AS CAUTELAS CONCERNENTES À DIREÇÃO DEFENSIVA (ARTS. 29, §2º, 34 E 58 DO CTB), A QUAL SE CONSUBSTANCIA, ASSIM, COMO CAUSA EXCLUSIVA DA CONCRETIZAÇÃO DO EVENTO LESIVO. PREPONDERÂNCIA DE PROVAS QUE CORROBORAM A VERSÃO DO DEMANDANTE ACERCA DO SINISTRO, IMPONDO-SE O DEVER DA CONCESSIONÁRIA REPARAR/INDENIZAR OS DANOS DECORRENTES DO EVENTO. INEXISTÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DE CULPA EXCLUSIVA OU CONCORRENTE DA VÍTIMA. 3. NÃO HAVENDO QUALQUER PROVA ACERCA DOS VALORES QUE A PARTE AUTORA DEIXOU DE AUFERIR NO PERÍODO EM QUE ESTEVE IMPOSSIBILITADA DE TRABALHAR, DESCABE A PRETENSÃO REFERENTE AOS LUCROS CESSANTES. 4. A GRAVIDADE DAS LESÕES E A DOR INERENTE ÀS MESMAS, ALÉM DO SENTIMENTO DE ANGÚSTIA NO PERÍODO DE RECUPERAÇÃO CARACTERIZAM NATURALMENTE O DANO MORAL, POIS EVIDENCIAM OS REFLEXOS MALÉFICOS QUE A SITUAÇÃO OU "EPISÓDIO DA VIDA ACARRETOU NO CONTEXTO EXISTENCIAL DO DEMANDANTE. INDENIZAÇÃO FIXADA EM PATAMAR CONDIZENTE COM OS EFEITOS DO INFORTÚNIO (SOFRIMENTO ENFRENTADO PELA GRAVIDADE DA LESÃO E DOS SEUS EFEITOS, ASSIM COMO PELO PERÍODO DE RECUPERAÇÃO, DENTRE OUTRAS CIRCUNSTÂNCIAS) E DE ACORDO COM AS VICISSITUDES PERTINENTES ÀS PARTES (CONDIÇÕES ECONÔMICAS E POSIÇÕES SOCIAIS, EM ESPECIAL DA PARTE DEMANDADA). APELO PARCIALMENTE PROVIDO.⁵

Contudo, fica evidente que o grande ponto é justamente discernir em torno do transporte remunerado, explorador de uma atividade profissional, uma vez que promete através de um contrato bilateral transportar o passageiro de uma maneira segura, isenta de acidentes. Lógico que isso não é totalmente previsível, eis que acidentes acontecem, cabe apenas nestes casos à responsabilização do verdadeiro culpado de uma maneira mais eficaz e branda.

Desta forma, considerando o artigo 30, inciso V da CF/88, o transporte coletivo é uma atividade essencial proporcionada pelo Estado, o qual compete em organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão.

Também, é competência da União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os serviços de transporte rodoviário, internacional de passageiros, artigo 21, inciso XII, alínea "e" da CF/88.

Entende-se então como um contrato de adesão, em que essa exploração no serviço de transporte coletivo de pessoas e coisas tem natureza consensual, bilateral, onerosa e comutativa.

Considera-se que para a sua implementação e efetivação, basta o simples encontro das vontades, da prestadora em transportar e do usuário em se locomover, para gerar direitos e obrigações para ambas às partes, isso, com o simples intuito de manter na sua execução o necessário equilíbrio econômico entre as respectivas prestações.

Por fim, cabe destacar o transporte gratuito ou, também conhecido como benévolo que somente poderá ocorrer se o transporte for de mera cortesia, for uma carona desinteressada, por amizade ou outro sentimento pessoal, conforme determina o artigo 736 CC/02.

A cerca do assunto, existem dois posicionamentos jurídicos; o primeiro versa sobre o real transporte gratuito, o feito apenas para interesse do passageiro, onde não há de se falar em responsabilidade contratual, pois havendo acidente e dano ao tomador da carona, a jurisprudência entende que deve ser aplicada a Súmula 145 do STJ, com a responsabilização do transportador somente se incorrer em dolo ou culpa grave.

Nesse sentido, segue ementa de Apelação Cível n. 2002.019295-9 do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, proferida pelo Relator Des. Marcus Túlio Sartorato, julgado em 25 de agosto de 2003:

RESPONSABILIDADE CIVIL - AÇÃO DE INDENIZAÇÃO - ACIDENTE DE TRÂNSITO - TRANSPORTE GRATUITO - FUMAÇA NA PISTA DIFICULTANDO VISIBILIDADE - ABALROAMENTO INEVITÁVEL - AUSÊNCIA DE CULPABILIDADE DO CONDUTOR - STJ, SÚMULA N.º 145 - CULPA GRAVE OU DOLO NÃO DEMONSTRADOS.

1. INEXISTE RESPONSABILIDADE CIVIL SUBJETIVA POR ATO ILÍCITO SEM PROVA DA CULPA DO AGENTE (CC/16, ART. 159).

2. NOS TRANSPORTES PURAMENTE GRATUITOS, O CONDUTOR DO VEÍCULO SOMENTE É RESPONSÁVEL PELOS DANOS CAUSADOS AO PASSAGEIRO QUANDO DEMONSTRADA CULPA GRAVE OU DOLO PELO EVENTO: "NO TRANSPORTE DESINTERESSADO, DE SIMPLES CORTESIA, O TRANSPORTADOR SÓ SERÁ CIVILMENTE RESPONSÁVEL POR DANOS CAUSADOS AO TRANSPORTADO QUANDO INCORRER EM DOLO OU CULPA GRAVE" (STJ, SÚMULA N.º 145).⁶

O segundo posicionamento entende a hipótese do transporte interessado sem remuneração direta, neste caso, como exemplo, pode-se citar o transporte gratuito de idosos, cujo preço da passagem encontra-se computado na passagem dos demais transportados.

Vale lembrar que o Poder Público, o particular e os permissionários ou concessionários, cedem a uma determinada classe de pessoas, como por exemplo, idosos e deficientes a utilização de seus veículos sem remuneração.

⁵ TJ-RS - APL: 70030249908 RS 035/1.05.0000464-7, Relator: Des. Judith dos Santos Mottecy, Data de Julgamento: 13/08/2009, Décima Segunda Câmara Cível.

⁶ TJ-SC - APL: 192959 SC 2002.019295-9, Relator: Des. Marcus Túlio Sartorato, Data de Julgamento: 25/08/2003, Terceira Câmara de Direito Civil.



Nessa espécie de contrato, a responsabilidade do transportador não se altera, permanecendo objetiva, com a aplicação das normas pertinentes ao contrato de transporte.

Autores como Sergio Cavaliere Filho (1996, p. 193), por exemplo, defendem o posicionamento de que: “Apenas em relação ao passageiro a responsabilidade do transportador será contratual, fundada no contrato de transporte.”

Destarte, de certa forma, o atual entendimento leva em consideração o artigo 17 do CDC/90, beneficiários da gratuidade equiparam-se a consumidores, sendo assim, ainda que injustamente, o prestador fica condicionado a reparar o dano.

Inclusive, insta salientar que, o CDC/90, por sua vez, regula a relação entre o transportador/fornecedor e o consumidor/usuário em seu artigo 14.

Importante frisar que ao transportador aéreo, por exemplo, a obrigação de transportar usuários do benefício do serviço gratuito não lhe é incumbida. Nota-se claramente uma grande desvantagem proporcionada pelo Estado em relação às prestadoras do transporte.

Sendo assim, até mesmo diante de sua natureza objetiva, na responsabilidade contratual, ainda que comprovada a culpa de terceiro, responde o transportador pelos danos causados ao passageiro durante o percurso contratado, mesmo quando nas hipóteses de excludentes da responsabilidade do prestador de serviço elencadas nos incisos do §3º do artigo 14 do CDC, ou seja, “I – que, tendo prestado o serviço, o defeito inexistente; II – a culpa (fato) exclusiva do consumidor ou de terceiro”.

Diante de toda essa acentuação fática, iniciou-se de certa forma um conflito entre os juristas e o CDC/90; segundo eles, passa a proteger o usuário da prestação de serviços de transporte, uma vez que esta prestação equipara-se com a relação de consumo. Para eles, a lei genérica revogou a lei específica (leis e tratados internacionais que dispõem de forma específica as modalidades de transporte). Na prática acabou esse resultado estendendo-se ao prazo prescricional e a afastar a reparação contida.

Para tentar sanar tal conflito, o CC/02 trouxe, a partir de seu artigo 732, uma nova regulamentação sobre o transporte de pessoas e de coisas, novamente determinando que os preceitos contratantes na legislação especial sejam aplicados aos contratos de transporte, uma vez que não contrariem suas disposições.

Com tudo isso se viu uma caótica desarmonia entre os posicionamentos, de fato a partir daí, a convivência de alguns atos normativos tornou-se uma tormenta. Organizá-los e torná-los harmoniosos passou a ser uma tarefa difícil, pois como é sabido todo conflito jurídico demora até ser solucionado, e quando solucionado, na maioria das vezes, aparecem novos conflitos. Afinal a sociedade esta em constante evolução e exige novas adaptações.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Enfim, ficou evidente que responsabilidade civil é um direito concedido de extrema necessidade para o convívio em sociedade, desde que seja justo e determinado. O dever de indenização deve ser aplicado pelo poder público, porém de maneira eficaz.

De certa forma as permissionárias do transporte rodoviário terrestre sofrem várias desvantagens em relação aos outros meios de transporte, pois, além de muitas vezes receberem muitas penalizações, serem obrigados a prestarem serviço de maneira gratuita em casos especificados, as vias por onde trafegam proporcionam muitas formas propensões danosas, como por exemplo, acidentes, assaltos e outras formas de prejuízo.

Assim, como já mencionado, é importante que o Estado melhor proporcione meios de prevenção para que os danos sejam reduzidos a praticamente “zero”, e até mesmo quando ele já tiver ocorrido, nos casos onde deva intervir, participe mais efetivamente assumindo seu posto de maneira que o problema seja resolvido com toda a eficácia que as permissionárias do transporte, o consumidor e todos os envolvidos merecem por direito.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Código Civil de 1916**. Promulgado em 1º de janeiro de 1916. Revogada pela Lei 10.406, de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3071.htm> acesso em: 21 mai. 2013.

_____. **Código de Direito Civil de 2002**, decretado pela Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002, In: Vade Mecum, 15.^a Ed., São Paulo: Saraiva, 2013.

_____. **Código do Consumidor de 1990**, decretado pela Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990, In: Vade Mecum, 15.^a Ed., São Paulo: Saraiva, 2013.



_____. **Constituição da Republica Federativa do Brasil de 1988.** Promulgada em 05 de Outubro de 1988. Nesta edição adendo especial com os textos originais dos artigos alterados. In: Vade Mecum, 15.^a Ed., São Paulo: Saraiva, 2013.

CAVALIERI FILHO, S. **Programa de Responsabilidade Civil.** 2^a edição. São Paulo: Malheiros, 1998.

_____. **Programa de Responsabilidade Civil.** 5^a edição. São Paulo: Malheiros, 2004.

_____. **Programa de Responsabilidade Civil.** 7^a edição. São Paulo: Atlas, 2007. 561 p.;

_____. **Programa de Responsabilidade Civil.** 8^a edição. São Paulo: Atlas, 2009.

ESPR BRASIL. **Ônibus incendiado em Sobradinho.** Disponível em: <<http://www.esprbr.com/noticias/onibus-incendiado-sobradinho>> acesso em 21 mai. 2013.

GAGLIANO, P. S.; FILHO, R. P. **Novo Curso de Direito Civil – Responsabilidade Civil.** 4^a edição, v. I. São Paulo: Saraiva, 2003.

_____. **Novo Curso de Direito Civil – Responsabilidade Civil.** 3^a edição, v. III. São Paulo: Saraiva, 2005.

RONDÔNIA DIGITAL. **Homens fortemente armados assaltam ônibus.** Disponível em: <<http://rondoniadigital.com/destaque/homens-fortemente-armados-assaltam-onibus/>> acesso em 21 mai. 2013.

STOCO, R. **Tratado de Responsabilidade Civil.** 6^a edição. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.