



**Centro Universitário de Brasília – UniCEUB**  
**Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS**  
**Curso de Direito**

**PEDRO FARAL CARVALHO**

**ANÁLISE DA RESPONSABILIDADE CIVIL  
DECORRENTE DE ASSALTO A ÔNIBUS**

**BRASÍLIA**  
**2014**

**PEDRO FARAL CARVALHO**

**ANÁLISE DA RESPONSABILIDADE CIVIL  
DECORRENTE DE ASSALTO A ÔNIBUS**

Monografia apresentada como requisito  
para conclusão do curso de bacharelado  
em Direito do Centro Universitário de  
Brasília

Orientador: Prof.º Paulo Henrique  
Franco Palhares

**BRASÍLIA  
2014**

**PEDRO FARAL CARVALHO**

**ANÁLISE DA RESPONSABILIDADE CIVIL  
DECORRENTE DE ASSALTO A ÔNIBUS**

Monografia apresentada como requisito  
para conclusão do curso de bacharelado  
em Direito do Centro Universitário de  
Brasília

Orientador: Prof.º Paulo Henrique  
Franco Palhares

Brasília, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

**BANCA EXAMINADORA**

\_\_\_\_\_  
Prof. Orientador Paulo Franco Henrique Palhares

\_\_\_\_\_  
Prof. Examinador Leonardo Roscoe Bessa

\_\_\_\_\_  
Prof. Examinador Hector Valverde Santana

A Deus, por ter me concedido forças,  
À minha família, base da vida e iluminação perene,  
Ao meu orientador, pelo apoio e dedicação.

## RESUMO

O presente trabalho monográfico tem por objetivo analisar a questão da responsabilidade decorrente de assalto realizado em ônibus quando do curso da viagem. Dessa forma, o trabalho estuda a evolução histórica dos institutos dos contratos e da responsabilidade aplicados a atividade de transporte, não olvidando-se de considerar os princípios de viés social utilizados pela Constituição para orientar a formação de sua ordem econômica para, ao final, após correlacionar essa investigação junto à posição adotada pelo Supremo Tribunal Federal e Superior Tribunal de Justiça, oferecer singela solução ao problema.

**Palavras-chaves:** Contrato de transporte. Responsabilidade civil. Causas excludentes de responsabilidade. Assalto.

# SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>7</b>
<b>1. CONTRATO DE TRANSPORTE .....</b>	<b>10</b>
1.1. CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PESSOAS OU PASSAGEIROS E CONTRATO MASSIFICADO.....	15
1.2. NATUREZA JURÍDICA DO CONTRATO DE TRANSPORTE.....	18
1.3. A NOVA TEORIA CONTRATUAL E O PAPEL DO CONTRATO DE TRANSPORTE.....	19
<b>2. RESPONSABILIDADE CIVIL .....</b>	<b>22</b>
2.1. RESPONSABILIDADE CIVIL E PENAL .....	24
2.2. RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL.....	25
2.3. RESPONSABILIDADE SUBJETIVA E OBJETIVA.....	26
2.4. RESPONSABILIDADE NAS RELAÇÕES DE CONSUMO .....	29
2.5. DAS EXCLUDENTES DE RESPONSABILIDADE CIVIL .....	32
2.6. DOS MEIOS DE DEFESA.....	33
<b>3. RESPONSABILIDADE CIVIL NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE.....</b>	<b>35</b>
3.1. CULPA PRESUMIDA E RESPONSABILIDADE OBJETIVA.....	35
3.2. O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR .....	37
3.3. DAS EXCLUDENTES DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR.....	39
3.4. A QUESTÃO DO ASSALTO NO CURSO DA VIAGEM .....	40
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>46</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>49</b>

## INTRODUÇÃO

O estudo em questão tem por escopo averiguar a existência de responsabilidade civil do transportador na hipótese de assalto ocorrido quando da prestação do serviço de transporte, durante o curso da viagem, considerando os institutos do contrato e da responsabilidade civil, bem como analisando o conteúdo principiológico decorrente do Código Civil e, principalmente, da Constituição Federal e do Código de Defesa do Consumidor, investigando, ademais, se constatado a existência do dever de reparar, a quem eventualmente incumbiria essa obrigação.

Tecendo considerações acerca da evolução do Estado a partir da Revolução Francesa, já que fora em razão desse movimento que nascera uma gama de direitos relativos ao indivíduo singular com intuito de garantir a sua autonomia pessoal perante possível ingerência do Poder, objetiva-se demonstrar que a ordem econômica então implantada pelas forças dominantes, de viés liberal, repercutira nas características dos institutos dos contratos e da responsabilidade civil, que eram orientados, pois, por princípios essencialmente liberais.

Ato contínuo, não se olvidou de tratar do período decorrente da Revolução Industrial, que, similarmente a Revolução Francesa, fez emergir uma nova corrente de direitos que, contudo, principalmente em razão do direito a igualdade, possuíam caráter social, não porque fossem direitos coletivos, mas porque se conectavam com reivindicações de justiça social.

Tratando desse período histórico que transformou o paradigma do Estado Liberal, onde seu ideal absentista não mais respondia às exigências do momento, para um Estado mais preocupado com o dever de operar a justiça social, não esquivou-se de apontar as mutações que incidiram, portanto, sobre os institutos do contrato e responsabilidade civil, principalmente quando relacionados com o serviço de transportes.

No que tange aos contratos, será abordado que esses, quando do Estado Liberal, possuíam princípios de natureza predominantemente liberal, preocupados com o indivíduo singular e com os direitos traduzidos em postulados de abstenção dos governantes relativos a não intervenção junto a esfera de autonomia pessoal, e que, portanto, rotineiramente culminavam em abuso em desfavor dos contratantes vulneráveis.

Paralelamente, o instituto da responsabilidade civil, que também incorporava esses princípios despreocupados com as desigualdades sociais, era fundado na teoria da culpa, devendo a vítima comprovar esse elemento para, após demonstrado a existência do dano e do nexo causal entre este e a conduta culposa do agente, ser ressarcido.

Com o advento da Revolução Industrial, em função das evoluções tecnológicas e científicas, aliado à explosão demográfica e migração da população das zonas rurais aos grandes centros urbanos, aumentou-se vertiginosamente o número de contratos firmados e, também, dos danos decorrentes de acidentes.

Este imenso tráfego negocial, decorrente principalmente do comércio de bens e serviços essenciais à vida humana, tal como é o serviço de transporte, deu origem a um contrato padrão, previamente editado, cujas cláusulas eram impostas a parte interessada, que não possuía qualquer autonomia para discutir seus termos junto a outra parte, denominado de contrato massificado. Evidenciado o desequilíbrio entre as partes dos contratos massificados, habitualmente esses eram permeados de cláusulas abusivas, que, muito embora acabassem por prejudicar a parte vulnerável, eram protegidos pelo Estado Liberal, que, despreocupado com as desigualdades sociais, fazia imperar o dogma da autonomia da vontade.

Em decorrência daquelas revoluções tecnológicas e científicas derivadas da época, especialmente em função da invenção das máquinas a vapor, deu-se também o aumento da ocorrência de eventos danosos, ficando as vítimas restringidas a pleitear a reparação do prejuízo, não obstante dificuldade em comprovar a existência do elemento culpa, imprescindível para fazer surgir a responsabilidade fundada na teoria subjetiva, que, então, era a regra.

Nesse cenário em que os valores emanados do Estado Liberal não mais eram suficientes para harmonizar a realidade da sociedade industrial, passou-se a idealizar um conjunto de preceitos de índole social, através dos quais intentou-se estabelecer direitos e liberdades reais e igualitárias para todos.

O contrato passou então a ser compreendido como ferramenta para atingir essa justiça social, eis que não irradia efeitos exclusivamente às partes contratantes, mas também a toda sociedade. E, quanto a disparidade rotineiramente existente nesses acordos, o Estado, com vistas à essa nova ideologia, passou instrumentalizar meios para situar as partes em posição de equilíbrio.

O instituto da responsabilidade civil também serviu de mecanismo para implementar essa preocupação do Estado para com a disparidade social. Deixou de fundamentar-se, em regra, na teoria da culpa para embasar-se na teoria do risco, cuja exegese atribui responsabilidade a aquele que opera atividade perigosa e causa dano a terceiro, independentemente dessa conduta ter-se operado com o elemento culpa. Tornando prescindível a comprovação desse elemento, passou-se a exigir apenas a demonstração do dano e do nexo causal entre esse e a atividade de risco do agente.

Todavia, muito embora, a primeira vista, possa ser responsabilizado aquele que inferiu prejuízo a terceiro quando comprovado a correlação de sua atividade de risco e o dano decorrente desta, ainda observando o viés social adotado pelo Estado, haverá a exclusão do dever de reparar quando incidir à espécie causa excludente de responsabilidade, cuja consequência é a quebra do nexo causal, um dos elementos indispensáveis ao nascimento do ressarcimento.

Paralelamente à análise histórica da transformação da ideologia adotada pelo Estado, pela qual procura-se correlacionar a evolução dos institutos dos contratos e da responsabilidade estritamente no que tange aos serviços de transporte, será estudado o caso da responsabilidade civil decorrente de assalto a ônibus quando do curso da viagem. É que, no Brasil, cujos índices de criminalidade são notoriamente alarmantes, muitos daqueles direitos sociais, tais quais o direito de segurança e o direito a transporte público eficiente, não são atendidos. Para tanto, analisar-se-á a questão do assalto realizado no interior do veículo, quando da prestação do contrato de transporte, relacionando as conclusões decorrentes do exameo entendimento adotado pelo Supremo Tribunal Federal e Superior Tribunal de Justiça através da pesquisa de julgados selecionados, que tratam de casos idênticos ou análogos, apresentando, ao final, solução singela ao problema apresentado.

Assim, em que pese restar uníssono o entendimento pela necessidade de ver-se a vítima ressarcida quando da ocorrência do crime, parece conflituosa a exegese quando essa responsabilidade, por alguma razão, não puder recair sobre o autor direto do dano. Deverá ser responsabilizado o empreendedor da atividade de transporte ou configura-se causa excludente de responsabilidade? Mais, a solução adotada pelo Supremo Tribunal Federal e pelo Superior Tribunal de Justiça é condizente com o a base principiológica adotada pelo nosso sistema jurídico? Procura-se, então, estimular uma reflexão.

## 1. CONTRATO DE TRANSPORTE

A Revolução Francesa possibilitou a burguesia praticar seu ideal liberal, que, assumindo o controle político do Estado, passou a garantir, em razão de ausência de controle de atividade econômica, uma ilimitada liberdade contratual voltada ao seu ideal de acúmulo de riqueza.<sup>1</sup>

Entretanto, este cenário marcado pela entrega do mercado aos poderes privados, deixado à mercê de sua regulação espontânea, culminaria em notório abuso e exploração da liberdade contratual em desfavor dos contratantes vulneráveis.<sup>2</sup>

Foi nesse cenário de liberalismo econômico, onde se presumia que essa regulação automática do mercado se encarregaria de equilibrar os interesses privados, que, impulsionado por descobertas científicas, como a invenção da máquina a vapor, produção de ferro com carvão de coque, fiandeira e tear mecânica, originou-se a primeira Revolução Tecnológica ou Revolução Industrial.

A Revolução Industrial fora marcada por uma crescente exploração do operariado, cujos longos expedientes, baixos salários e péssimas condições de trabalho acabariam dando azo, à duras penas, a uma crise junto a teoria clássica do contrato.

Nasce assim o Estado Social, que, no Brasil, fora inaugurado em 1934, atingindo seu ápice na atual Constituição Federal, buscando a promoção da justiça social através de ingerência estatal nas relações privadas mediante a inserção da inédita ordem econômica, que acaba por afetar, principalmente, o contrato e propriedade.<sup>3</sup>

Na verdade, a ordem econômica da Constituição Federal de 1988, capitalista, não afirma o modelo econômico do Estado de Direito Social, mas aponta nesse sentido, sendo preferível definir esse modelo abarcado pela Carta Política, dada as suas diretrizes de cunho social e a atribuição, à sociedade, de legitimidade para reivindicar a realização de políticas públicas, como um modelo de “bem-estar”, aberto, desenhado na afirmação de pontos de proteção contra modificações extremas.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> GRAU, Eros Roberto. *A ordem econômica na Constituição de 1988*. 14. ed. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 29.

<sup>2</sup> LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 39.

<sup>3</sup> LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 41.

<sup>4</sup> GRAU, Eros Roberto. *A ordem econômica na Constituição de 1988*. 14. ed. São Paulo: Malheiros, 2010. p. 313.

E é justamente no que concerne a preocupação da *Lex Mater* relativa a ordem econômica que vislumbra-se a importância dos contratos, já que estes, quando praticados em conjunto e com o objetivo de comercializar bens e serviços destinados às necessidades sociais, acabam por influir naquela. Assim, com o advento da Constituição Federal de 1988, tem-se um novo paradigma contratual: a igualdade formal dá lugar ao equilíbrio material.<sup>5</sup>

Muito embora não tenha a Constituição Federal feito referência especificamente quanto a função social do contrato, o fez diversas vezes quanto à propriedade, como se pode observar em seu artigo 170, que condiciona o exercício da atividade econômica à observância do princípio da função social da propriedade, princípio esse que, conforme lição de Eros Roberto Grau, “*impõe ao proprietário – ou a quem detém o poder de controle, na empresa – o dever de exercê-lo em benefício de outrem e não, apenas, de não o exercer em prejuízo de outrem*”<sup>6</sup>; e, como se sabe, sendo a propriedade o segmento estático da atividade econômica, sua vertente dinâmica seria o contrato. “*Assim, a função social da propriedade afeta necessariamente o contrato, como instrumento que a faz circular.*”<sup>7</sup>

Por isso a importância do estudo do contrato de transporte para a análise do tema objeto do trabalho, eis que esse é instrumento indireto da ordem econômica da Constituição Federal.

O contrato de transporte fora introduzido no projeto do Código Civil como novidade, na medida da quase total ausência de regulamentação normativa legal, até então, no âmbito do Direito Privado, com exceção a alguns dispositivos previstos no Direito Comercial.

Em que pese José de Aguiar Dias<sup>8</sup> apontar o nosso Código Comercial como a primeira legislação no âmbito do Direito Brasileiro a tratar do transporte de passageiros, comprovadamente, a primeira lei a tratar especificamente de transporte terrestre fora o Decreto 2.681, de 07 de dezembro de 1912, que regula a responsabilidade civil das estradas de ferro.

---

<sup>5</sup> LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 43-44.

<sup>6</sup> GRAU, Eros Roberto. *A ordem econômica na Constituição de 1988*. 14. ed. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 245-246.

<sup>7</sup> LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 44.

<sup>8</sup> DIAS, José de Aguiar. *Da Responsabilidade Civil*. 10 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1997. p. 186-188.

Conforme exegese do artigo 730 do Código Civil, contrato de transporte é aquele pelo qual alguém se obriga a transportar pessoas, coisas ou animais, ao local acordado, com segurança e presteza, mediante retribuição.<sup>9</sup>

Enquanto que aquele responsável pelo transporte é o chamado transportador, a pessoa transportada é o passageiro ou viajante, sendo que, ademais, a pessoa que entrega a coisa a ser transportada é chamada de expedidor.

A característica única do contrato de transporte é o fato de o transportador estar vinculado unicamente ao ato de transportar um bem de um local a outro, em total segurança, configurando, obrigação de resultado e, em decorrência das peculiaridades constantes de nossa sociedade contemporânea, um verdadeiro contrato de prestação de serviços<sup>10</sup>. Da mesma forma, não é possível confundir o contrato de transporte com o de depósito, na medida que o objetivo de ambos os contratos se distinguem; enquanto que nesse deve-se guardar a coisa até o momento de sua devolução, que deverá ocorrer no local do depósito, naquele deve-se transportar o bem, que deverá ser entregue em local diverso daquele em que fora carregado.<sup>11</sup>

O contrato de transporte pode ser caracterizado como consensual, bilateral, oneroso, de duração, comutativo, não solene e de adesão.<sup>12</sup>

Também, caracteriza-se como de obrigação de resultado, eis que, em função da cláusula de incolumidade, através da qual o transportador se obriga a levar o passageiro em segurança até o local avençado, não basta o empenho máximo do profissional imbuído do transporte na persecução do serviço acordado.<sup>13</sup>

Dessa característica, por ser o contrato de transportes um contrato cuja obrigação é de resultado, como leciona o artigo 730, de levar a coisa ou a pessoa bem acondicionada a determinado lugar, tem-se que sua responsabilidade decorrente, em caso de

---

<sup>9</sup> RIZZARDO, Arnaldo. *Contratos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 789.

<sup>10</sup> MARQUES, Cláudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais*. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006. p. 446.

<sup>11</sup> RIZZARDO, Arnaldo. *Contratos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 790.

<sup>12</sup> RIZZARDO, Arnaldo. *Contratos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 791.

<sup>13</sup> GONÇALVES, Tiago Moraes. O caso fortuito e a força maior frente à responsabilização objetiva pelo risco da atividade na sociedade contemporânea. *Revista de Direito Privado*. São Paulo, v. 47, p. 63-81, jul./set. 2011.

ato lesivo praticado pelo transportador, é objetiva, conforme bem pode-se observar da análise do artigo 750 do Código Civil.<sup>14</sup>

Sabe-se que a formação do contrato deriva de uma sequência de momentos: tem-se a oferta de algo a alguém, que pode aceitá-la ou recusá-la; aceitando-a, nasce o acordo, que obriga tanto o ofertante quanto o aceitante<sup>15</sup>. Logo, vislumbra-se no contrato de transporte a oferta do transportador consistente na exteriorização de vontade com intuito de incitar no outro a aceitação; já a aceitação decorre da manifestação do transportado ou do dono da coisa transportada, seja através do embarque de passageiros, seja na entrega da mercadoria a ser transportada.<sup>16</sup>

Muito embora parecer caracterizado como uma aceitação tácita à oferta do transportador daquele que entra no veículo responsável pela locomoção, outros denominam esse ato, que faz surgir uma relação contratual através de um comportamento social, como conduta negocial típica, que, relativa aos contratos massificados, de consumo e de adesão a condições gerais, independe de manifestação de vontade real ou tácita e de capacidade negocial das partes.<sup>17</sup>

As negociações preliminares se dão quando não ocorre a formalização instantânea do contrato.<sup>18</sup> O contrato de transportes, embora não seja dotado de negociação preliminar, eis que inexistente qualquer estipulação em favor da celebração de contrato posterior, envolve um período pré-contratual concretizado na legítima expectativa do usuário interessado, ciente do trecho, horário, local de embarque e desembarque, acomodação e veículo, em contratar junto ao transportador, capaz de atribuir responsabilidade ao agente causador do dano, em caso de inadimplemento.

Todavia, muito embora restar claro a impossibilidade, em regra, de associar o contrato de transporte a negociações preliminares, o mesmo não se dá quanto as condições gerais dos contratos, predispostas de forma unilateral, uniforme, compulsória e inalterável a cada contrato que vier a ser firmado entre as partes desse contrato autônomo.<sup>19</sup>

---

<sup>14</sup> RIZZARDO, Arnaldo. *Contratos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 813.

<sup>15</sup> LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 82.

<sup>16</sup> RIZZARDO, Arnaldo. *Contratos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 101.

<sup>17</sup> LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 88.

<sup>18</sup> LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 85.

<sup>19</sup> LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 122.

Ora, enquanto que as condições gerais são aquelas condições unilateralmente impostas ao usuário contratante, existentes de forma autônoma, independentemente de contrato ou pré-contrato, as preliminares contratuais são as tratativas tomadas em fase preparatória do contrato, em que há a formalização das intenções das partes.

E, falando em condições gerais, característica que integra os contratos de transporte, impossível não mencionar acerca do instrumento que concretiza seus efeitos, o contrato de adesão.<sup>20</sup> O contrato de transporte possui natureza adesiva, ou seja, a aceitação do sujeito passivo à relação contratual fica inexoravelmente condicionada à incidência dos efeitos derivados de um conjunto de cláusulas formuladas, pela parte oposta, antecipadamente, de forma geral e abstrata, com intuito de constituir força obrigatória a relações futuras.<sup>21</sup>

Em outras palavras, o contrato de transporte, por possuir caráter adesivo, impede a discussão quanto aos seus termos junto ao oblato, ficando esse limitado a consentir ou recusar o contrato estereotipado. E é através desse contrato de transporte, voltado a uma coletividade que não pode recusar o serviço, eis que o serviço fundamental é prestado em forma de atividade empresarial sob monopólio ou oligopólio, que a parte oposta, vulnerável na imensa maioria dos casos, acaba obrigada a aderir a condições previamente definidas por uma outra parte economicamente superior.<sup>22</sup>

Os termos do contrato, em regra, são expressos no bilhete de passagem ou, quando esse não existe, derivam do senso comum, sendo, portanto, de conhecimento do interessado, que se dispõe a aderi-lo, havendo, em caso de inadimplemento, a quebra da legítima expectativa de contratar capaz de imputar responsabilidade ao transportador, já que a exploração do transporte, necessariamente à condução de pessoas, é uma concessão do poder público, devendo a empresa responsável, por tal fator, ater-se ao itinerário e aos horários determinados.<sup>23</sup>

A responsabilidade decorrente da quebra do contrato de transporte, consubstanciado no dever de levar a carga ou o viajante incólume até o local acordado,

---

<sup>20</sup> LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 128.

<sup>21</sup> RIZZARDO, Arnaldo. *Contratos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 99.

<sup>22</sup> RIZZARDO, Arnaldo. *Contratos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 99 - 100.

<sup>23</sup> RIZZARDO, Arnaldo. *Contratos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 100-101.

perante o oblato é, sem dúvida, contratual. Contudo, quando analisada com relação a terceiros estranhos à atividade de transporte, essa tem natureza aquiliana.<sup>24</sup>

Todavia, parece superada essa discussão acerca da natureza da responsabilidade emanada de eventual não cumprimento da obrigação estabelecida no contrato de transporte, já que, sendo a responsabilidade contratual aquela decorrente de inadimplemento de contrato e a responsabilidade extracontratual, aquela derivada da quebra do dever jurídico de não lesar outrem, percebe-se que ambas derivam de um descumprimento obrigacional, seja decorrente da obrigação de adimplir o contrato, seja originária da obrigação de não lesar terceiros.

Ademais, corroborando o entendimento de que essa questão parece ultrapassada, com as disposições revolucionárias do Código de Defesa do Consumidor relativas ao instituto da responsabilidade, todo e qualquer indivíduo que tenha sido vítima de acidente de consumo, quer tenha ou não vínculo direto com o fornecedor do serviço ou produto, fora alçado à condição de consumidor, razão que faz incidir, na espécie, a responsabilidade em sua modalidade objetiva.

O contrato de transporte pode ser ou de coisas ou de pessoas ou passageiros e quanto ao ambiente físico em que se desenvolve, envolve o contrato a utilização de diversos veículos: no terrestre há o transporte rodoviário e ferroviário, através, respectivamente, de ônibus e trem; no aquático, que pode efetuar-se pelo mar, rios e lagos, tratando-se, logo, de marítimo, fluvial e lacustre, pode ser realizado por navios ou barcos; e, no aéreo, é realizado por meio de aeronaves.<sup>25</sup>

## **1.1. CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PESSOAS OU PASSAGEIROS E CONTRATO MASSIFICADO**

No transporte de pessoas o transportador se obriga, mediante remuneração, a levar uma pessoa e a sua bagagem até o destino, com total segurança, mantendo incólume os seus aspectos físicos e patrimoniais.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> DIAS, José de Aguiar. *Da Responsabilidade Civil*. 10 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1997. p. 187.

<sup>25</sup> RIZZARDO, Arnaldo. *Contratos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 791.

<sup>26</sup> RIZZARDO, Arnaldo. *Contratos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 794.

Participam do contrato o transportador, cuja obrigação é transportar o viajante até o local acordado, mantendo sua saúde física e patrimonial através da observância da cláusula de incolumidade; e o passageiro, que se dispõe a ser transportado.<sup>27</sup>

O contrato de transporte de pessoas impõe ao transportado a submissão as já referidas condições gerais inalteráveis, previamente estabelecidas pelo transportador, e tem sua formação pelo mero acordo entre as partes, exteriorizando-se pela entrega do bilhete mediante o pagamento do preço ou pelo embarque do passageiro, que deverá adimplir sua prestação junto ao funcionário encarregado da coleta monetária, não podendo haver recusa da empresa prestadora do serviço em contratar com qualquer indivíduo, desde que esse se apresente imbuído da vontade de adquirir a passagem e arcar com sua contraprestação relativa.<sup>28</sup>

Conforme já explicitado, ao falar-se das condições gerais dos contratos, fala-se também em contrato de adesão, já que esse é o instrumento que permite a incidência daquelas.<sup>29</sup> O contrato de transporte terrestre de pessoas ou passageiros, por não permitir ao transportando discussão acerca das condições gerais presentes no contrato de natureza adesiva, servindo, portanto, de instrumento à incidência dessas condições gerais, caracteriza-se, assim, como de adesão, podendo ser classificado, ademais, como contrato massificado.

E estes contratos de massa podem ser vislumbrados, principalmente, no usufruto e aquisição de bens e serviços essenciais à vida humana, como a água potável, energia elétrica, telefone e, convenientemente à análise aqui empreendida, transporte.

Tais contratos são oriundos da revolução industrial e do sistema capitalista econômico, que acabaram por desenvolver a produção e a oferta de bens e serviços proporcionados pelas empresas, culminando no imenso tráfego negocial vislumbrado atualmente. Sendo impossível a confecção de contratos individuais a todos os consumidores, criou-se um modelo de contrato padrão previamente editado, no qual uma das partes não possui qualquer autonomia senão para aceitar ou rejeitar o acordo, restando evidenciado, claro, a sua disparidade contratual.<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> RIZZARDO, Arnaldo. *Contratos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 794.

<sup>28</sup> RIZZARDO, Arnaldo. *Contratos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 794 – 795.

<sup>29</sup> LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 122 e 128.

<sup>30</sup> RIZZARDO, Arnaldo. *Contratos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 108.

Restando impossibilitada a discussão quanto os termos do contrato, rotineiramente a parte vulnerável acaba por vincular-se a um acordo permeado de cláusulas abusivas, disposições contratuais que atribuem vantagem excessiva ao predisponente e acarretam ônus descomunal ao aderente.<sup>31</sup>

Tais cláusulas abusivas devem ser combatidas, contudo, necessário frisar que o direito não impede a disparidade contratual; na verdade até lhe dá legitimidade, conforme possível verificar dos contratos gratuitos, tal qual a doação.<sup>32</sup> Ademais, parece que eventual combate excessivo à esse desequilíbrio material acaba por afrontar a ordem econômica brasileira, que opta por um sistema capitalista, muito embora fundado num modelo que aponte para diversos princípios de índole social.

Não obstante restar evidenciado que as relações jurídicas de massa estabelecem um contrato que não atende ao princípio da equivalência material das partes acordantes, essas são indispensáveis à fluência da vida social atual quando verificada a necessidade de celeridade para formação contratual, rapidez essa preenchida pela existência desse contrato pré-moldado, apresentado ao interessado quando esse demonstre interesse em usufruir do serviço ou bem ofertado.<sup>33</sup>

Ademais, a ordem econômica prevista na Constituição Federal de 1988, que, conforme já descrito, adota o sistema capitalista e opta por um modelo de “bem-estar”, define como uma de suas orientações a função social da propriedade,<sup>34</sup> que abrange também as relações contratuais, uma vez que são justamente os contratos que dão dinamismo à propriedade e integram essa à sua função social.<sup>35</sup>

E é através desse oceano de relações massificadas que, funcionando como instrumento da ordem econômica da *Lex Mater* - que abraça, dentre demais, a propriedade privada, função social da propriedade, livre concorrência, defesa do consumidor, redução das desigualdades regionais e sociais e busca do pleno emprego -, possibilitará o alcance de uma justiça social, preocupada com eventual disparidade excessiva e existência de

---

<sup>31</sup> LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 135.

<sup>32</sup> LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 137.

<sup>33</sup> MARQUES, Claudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor : o novo regime das relações contratuais*. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006. p. 65.

<sup>34</sup> GRAU, Eros Roberto. *A ordem econômica na Constituição de 1988*. 14. ed. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 242.

<sup>35</sup> LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 43 – 44.

cláusulas abusivas nos contratos massificados, sem, contudo, tolher as benesses do sistema econômico capitalista, sobretudo no que tange a livre iniciativa e a liberdade de contratar.

## 1.2. NATUREZA JURÍDICA DO CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte de pessoas é aquele em que se convencionou junto a outra pessoa ou a uma empresa, a condução de um passageiro ou coisa a determinado lugar mediante o pagamento de um preço.<sup>36</sup>

Em sua essência, por tratarem de locação de serviço, o contrato de transporte se confunde com o de prestação de serviço, já que, em detrimento das características da sociedade contemporânea, não mais prevalece o caráter *intuitu personae* dos contratos dessa espécie.<sup>37</sup>

Distingue-se do contrato de depósito, pois nessa espécie de contrato, o depositante é obrigado a devolver a coisa no lugar em que ela fora depositado. No contrato de transporte, a coisa ou a pessoa deve ser entregue no local ajustado.<sup>38</sup>

Pode ser caracterizado como consensual, por se aperfeiçoar pelo acordo de vontade das partes; bilateral, já que obriga ambas as partes, enquanto o transportador deve transportar a coisa ou pessoa até o local indicado, o passageiro ou o dono da coisa transportada deve pagar um preço ajustado; oneroso, pois as vantagens e obrigações chegam às partes; de duração, porque a obrigação não se realiza instantaneamente, mas ao longo de certo tempo; comutativo, em função de serem as prestações certas, não dependendo de condições futuras e incertas; e não solene, por não depender de formalidade para ser realizado.<sup>39</sup>

---

<sup>36</sup> MARTINS, Fran. *Contratos e Obrigações Comerciais*. 15 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000. p. 199.

<sup>37</sup> LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 355.

<sup>38</sup> MARTINS, Fran. *Contratos e Obrigações Comerciais*. 15 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000. p. 199.

<sup>39</sup> MARTINS, Fran. *Contratos e Obrigações Comerciais*. 15 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000. p. 200.

### 1.3. A NOVA TEORIA CONTRATUAL E O PAPEL DO CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato é o negócio jurídico pelo qual o acordo de vontades busca uma troca de prestações, criando ou modificando direitos e obrigações às partes contraentes. Essa ideia de contrato sempre se baseou na realidade social, através de práticas sociais, moral e modelo econômico. Assim, sendo derivado e influenciado das relações e práticas humanas em sociedade, acabou sofrendo, ao longo do tempo, em razão da sociedade industrializada, de consumo e massificada, mudanças em sua concepção.<sup>40</sup>

Em meados do século XIX, a base principiológica dos contratos, calcada na ideia central do liberalismo econômico vigente a época, dava especial ênfase à autonomia da vontade para originar direitos e obrigações derivados do contrato. Nesse cenário, o direito, que pressupunha a existência de igualdade formal entre as partes contratantes, assumia a função de incentivar a autonomia do indivíduo e assegurar o cumprimento do negócio jurídico.<sup>41</sup>

Entretanto, a partir da Revolução Industrial, os contratos derivados da relação entre dois indivíduos em posição de igualdade, que discutiam de forma livre as disposições existentes no negócio, passaram, cada vez mais, a dar lugar a um novo tipo contratual despersonalizado, onde o interessado, ao contratar, acabava por aderir a uma série de disposições unilaterais indiscutíveis – condições gerais –, chamado de contratos massificados.<sup>42</sup>

Paralelamente, a Revolução Industrial, além de contribuir para o declínio dessa concepção tradicional do contrato, fez surgir um enorme movimento migratório para as zonas industriais, razão que, aliada as péssimas condições de trabalho – o ambiente de trabalho era insalubre e perigoso e trabalhava-se em excesso –, deu azo a uma miserável qualidade de vida, culminando, invariavelmente, em diversos movimentos sociais que clamavam por melhores condições de trabalho e, ato contínuo, de vida.

---

<sup>40</sup> MARQUES, Claudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais*. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006. p. 60 - 61.

<sup>41</sup> MARQUES, Claudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais*. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006. p. 54 - 55.

<sup>42</sup> MARQUES, Claudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais*. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006. p. 65.

Foi assim que o direito e, mais precisamente, a teoria contratual, passou a buscar a socialização do contrato que, frente as novas realidades sociais, abandonou aquela natureza liberal, fundada na autonomia da vontade, para procurar a realização da justiça social, equidade e equilíbrio material das partes contratantes. O contrato adquiriu uma função social.<sup>43</sup>

Essa nova concepção do contrato não é mais preocupada exclusivamente com a autonomia do sujeito quando do momento da contratação, mas, também, com a equivalência das partes contratantes e com os efeitos dele inerente na sociedade. A vontade do sujeito, muito embora continue sendo o elemento principal do contrato dá lugar a um elemento exterior ao acordo: o interesse social.<sup>44</sup>

Ao subjetivar o dogma da autonomia da vontade, necessariamente o Estado cumprirá função de regular esses contratos com vistas a provocar nos negócios jurídicos o exercício das novas preocupações sociais através do princípio da boa-fé, para que, na prática, alcance sua função social.<sup>45</sup>

O princípio da boa-fé objetiva, que impõe ao contratante o dever de preocupar-se com as expectativas e interesses de seu parceiro contratual e agir com lealdade e respeito para atingir o fim almejado, passa a ser o instrumento pelo qual a função social do contrato é praticada.<sup>46</sup>

Hoje, esse novo paradigma é estampado pela Carta Política e pelo Código de Defesa do Consumidor, que substituíram a predominância do princípio da autonomia da vontade nas relações de consumo por normas de função social, minimizando a discrepância existente entre fornecedor e consumidor, ajudando a apagar diversos princípios de índole subjetivista utilizados anteriormente à atual Constituição Federal e ao referido diploma consumerista.<sup>47</sup>

E é aí que o contrato de transporte assume imensa importância, eis que, como contrato que é, também fica condicionado a esses princípios de ordem social, como, principalmente, o da função social, e, considerando a essencialidade do serviço oferecido pelo

---

<sup>43</sup> MARTINS, Fran. *Contratos e Obrigações Comerciais*. 15 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000. p. 166 - 167.

<sup>44</sup> MARTINS, Fran. *Contratos e Obrigações Comerciais*. 15 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000. p. 211.

<sup>45</sup> MARTINS, Fran. *Contratos e Obrigações Comerciais*. 15 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000. p. 211.

<sup>46</sup> MARTINS, Fran. *Contratos e Obrigações Comerciais*. 15 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000. p. 216.

<sup>47</sup> BONFIM, Alexandre Bley. Breves apontamentos sobre a aplicabilidade restrita do Código de Defesa do Consumidor aos contratos de transporte coletivo municipal de passageiros. *A&C Revista de Direito Administrativo e Constitucional*, Belo Horizonte, ano 3, n. 11, jan./mar. 2003, p.163-181.

contrato e a quantidade de relações que já realizaram-se e, obrigatoriamente, não de se formar, dado seu caráter massificado, serve de mecanismo para atingir esse almejado Estado voltado ao bem-estar do cidadão, cabendo agora estudar a responsabilidade que surgirá quando houver o descumprimento desse vínculo contratual.

## 2. RESPONSABILIDADE CIVIL

Não obstante restar comprovada a existência de legislações que tratavam do instituto da responsabilidade em período anterior ao Direito Romano, como o Código de Hamurabi e Código de Manu, por exemplo, fora este direito que abraçara a essência deste instituto, que, ao longo dos anos, sofrera profunda evolução.<sup>48</sup>

Em sua origem, a ideia de responsabilidade civil era estruturada na vingança privada, onde se procurava atingir aquele que causara o dano e não satisfazer a vítima, não havendo distinção, então, de responsabilidade civil e responsabilidade penal. Alternativamente a punição física, poderia a vítima optar por uma transação, onde receberia do agente causador do dano importância em moeda ou outro bem.<sup>49</sup>

Com a evolução da civilização romana, natural que o instituto da responsabilidade civil viesse a evoluir, o que veio a acontecer com o advento da *Lex Aquilia*, que previa a necessidade de reparação quando houvesse a presença de três elementos: dano, ato contrário ao direito e culpa, quando essa derivasse de ato positivo do causador da lesão.<sup>50</sup>

Estagnada a transformação da responsabilidade civil por toda a Idade Média, que era fundada naquela prevista pela Lei Aquilia,<sup>51</sup> essa teoria fora aperfeiçoada pelo direito francês ao instaurar princípio geral de responsabilidade civil e definir um rol de casos de composição forçada. Ainda, o Código de Napoleão definiu a ideia de culpa e diferenciou a culpa contratual da culpa delitual.<sup>52</sup>

Com o advento da revolução industrial, a partir da segunda metade do século passado, que propiciou enorme desenvolvimento científico e tecnológico, passando-se a produzir produtos e oferecer serviços em massa buscando suprir a grande demanda originada da explosão demográfica decorrente dos melhores cuidados médicos, opulência de bens alimentícios e aperfeiçoamento da estrutura higiênica das cidades, originou-se o dano em série.<sup>53</sup>

---

<sup>48</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Responsabilidade Civil*. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2001. p. 2.

<sup>49</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Responsabilidade Civil*. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2001. p. 2.

<sup>50</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Responsabilidade Civil*. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2001. p. 6.

<sup>51</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Responsabilidade Civil*. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2001. p. 6.

<sup>52</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade civil de acordo com o novo código civil (Lei n. 10.406, de 10-1-2002)*. 8 ed. São Paulo: Saraiva, 2003. p. 6.

<sup>53</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 4.

Ainda quanto aos efeitos da revolução industrial, esta difundiu uma péssima qualidade de vida junto a maioria populacional da época e acabou por desenvolver um ideal mais dirigido à justiça social, buscando a superação, com dificuldade, do Estado Liberal. Essa nova perspectiva mostrou a insuficiência da teoria clássica da culpa para atingir os fins almejados, principalmente quando considerado o desequilíbrio existente nas relações contratuais massificadas que surgiram à época.

Foi esta dinâmica que deu azo ao nascimento de um novo paradigma no instituto da responsabilidade civil, que dispensava a existência da culpa para fazer surgir o dever de reparar. Para tanto, deveria a vítima comprovar a lesão e o nexo causal entre esse e a conduta do agente causador do dano. Apenas se restar configurada alguma excludente de responsabilidade - caso fortuito, força maior, fato exclusivo da vítima ou de terceiro – que o responsável pelo prejuízo eximir-se-á do dever de indenizar.<sup>54</sup>

No Brasil, em que pese ter-se adotado a responsabilidade objetiva de modo restrito através de leis especiais, como na Lei das Estradas de Ferro e Acidente de Trabalho, por exemplo, essa nova concepção do instituto só tomou caráter constitucional com a Constituição Federal de 1988, que definiu a incidência da responsabilidade objetiva a todos os prestadores de serviços públicos.

Posteriormente à Carta Política, o Código de Defesa do Consumidor engendrou o novo sistema de responsabilidade independentemente de culpa para todos os acidentes decorrentes consumo, seja através de fato do produto ou do fato do serviço.

Por fim, o atual Código Civil seguindo linha contrária ao seu antigo texto, e consonante a tendência adotada pela Lei Mãe e pelo Código Consumerista, abraçou a responsabilidade objetiva, sem, conquanto, banir o antigo modelo de responsabilidade, que incidirá em casos de ausência de disposição legal expressa prevendo a nova faceta do instituto.<sup>55</sup>

A função da ordem jurídica é abrigar o lícito e coibir o ilícito; para tanto, impõe deveres que, buscando um razoável equilíbrio social, comandam a conduta do indivíduo. É a violação desse dever imposto pelo Direito que dá origem ao ilícito, que, conseqüentemente, suscita prejuízo a outrem. Tem-se assim a configuração do dever jurídico

---

<sup>54</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 5.

<sup>55</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 6.

originário ou primário que, quando violado, acarreta o dever jurídico sucessivo ou secundário, que faz emergir o dever de ressarcir a lesão. Essa é, portanto, a ideia de responsabilidade e de obrigação: enquanto que a responsabilidade é o dever jurídico derivado, que serve para reparar o dano experimentado, a obrigação é o dever jurídico originário, que deveria ser respeitado pelo agente causador da avaria.

Através dessa conceituação da responsabilidade, destacado que a responsabilidade, dever jurídico secundário, exsurge da conduta voluntária humana que viola dever jurídico primário, possível dividi-la em diferentes espécies: responsabilidade civil e penal, responsabilidade contratual e extracontratual, responsabilidade subjetiva e objetiva e responsabilidade nas relações de consumo.

## **2.1. RESPONSABILIDADE CIVIL E PENAL**

O ilícito, consubstanciado na conduta voluntária do indivíduo que quebra o dever jurídico primário, pode ser de natureza civil ou penal, dependendo do caráter da norma jurídica infringida; se comete um ilícito penal, desobedece uma norma penal, de Direito Público; se comete um ilícito civil, desobedece uma norma civil, de Direito Privado. Portanto, havendo ilícito penal, nasce uma responsabilidade de caráter também penal; no caso de ilícito civil, nasce uma responsabilidade de natureza civil.<sup>56</sup>

Não existe distinção substancial entre o ilícito civil e o ilícito penal. Ambos importam numa violação a um dever jurídico, contudo, distinguem-se em quantidade e grau, já que naturalmente depreende-se que as ilicitudes penais são mais graves que as civis<sup>57</sup>, restringindo-se esse estudo, com vistas a responder a questão da responsabilidade do transportador, a analisar as características da responsabilidade civil.

---

<sup>56</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 29.

<sup>57</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 30.

## 2.2. RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

As origens da responsabilidade contratual remontam ao período da Revolução Industrial, onde os assalariados eram obrigados a operar as novas máquinas oriundas da época de inovação científica e tecnológica e os cidadãos passaram a usufruir e dividir espaço com novos meios de transportes, razão que fez aumentar o número de acidentes e, conseqüentemente, a quantidade de demandas indenizatórias.<sup>58</sup>

Todavia, em razão da prevalência, á época, da teoria da culpa, bem como da discrepância econômica existente entre as partes envolvidas, encontravam as vítimas dificuldades no processo de obtenção de provas aptas a imputar responsabilidade ao empregador ou transportador – já que era nos contratos empregatícios e de transporte onde mais ocorriam eventos danoso -, ensejando então aos juristas do período buscarem soluções jurídicas mais positivas aos lesados.<sup>59</sup>

Assim engendraram a responsabilidade contratual, que, por pressupor vínculo jurídico preexistente, adota a responsabilidade objetiva para dispensar a discussão acerca da existência de culpa e fazer nascer o dever de indenizar. Destarte, estabeleceu-se que, enquanto que no contrato de trabalho havia obrigação de seguridade por parte do empregador em relação ao seu empregado, no contrato de transporte existia obrigação por parte do transportador de levar o passageiro em segurança até seu destino – cláusula de incolumidade - ; havendo descumprimento desse dever de segurança previsto em ambos os acordos, surgia o dever de indenizar.<sup>60</sup>

Dessa forma, a depender da origem do dever jurídico, a responsabilidade que surge da sua violação pode ser contratual ou extracontratual. Quando o dever jurídico é imposto por contrato, tem-se que sua violação dará origem a responsabilidade contratual. Existindo violação a um dever jurídico imposto por lei, nascerá a responsabilidade extracontratual.

Frise-se que tanto na responsabilidade contratual quanto na extracontratual há mácula de um dever jurídico já existente. Contudo, na responsabilidade contratual viola-se

---

<sup>58</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 332.

<sup>59</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 332.

<sup>60</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 332.

um dever jurídico estabelecido entre os indivíduos materializado pelo contrato, na responsabilidade extracontratual há a quebra de dever imposto por lei a todos os cidadãos.<sup>61</sup>

Considerando que tanto a responsabilidade contratual quanto a aquiliana decorrem de uma violação a um dever jurídico primário, não gerando qualquer consequência a natureza dessa mácula, se oriunda de lei ou contrato, parece superada essa dicotomia, havendo que se falar em unificação da responsabilidade.<sup>62</sup>

### **2.3. RESPONSABILIDADE SUBJETIVA E OBJETIVA**

A responsabilidade, que nasceu subjetiva, ao longo dos anos sofreu verdadeira revolução para chegar em seu atual conceito, de natureza objetiva, não mais se preocupando com o elemento culpa, mas, sim, exclusivamente com a reparação do prejuízo.

A responsabilidade subjetiva é consubstanciada naquele dever jurídico secundário, decorrente da quebra de um dever jurídico primário, de reparar o prejuízo causado, fundamentando-se, como meio de analisar a questão do dever ressarcitório, na teoria da culpa. Sua estrutura é baseada na análise de como o comportamento estudado contribuiu para o dano sofrido pela vítima, somente fazendo surgir a responsabilidade se houver comportamento culposo do agente.<sup>63</sup> Ao falar-se em responsabilidade subjetiva, portanto, devemos necessariamente tratar de seus elementos pressupostos, consubstanciados, respectivamente, nacula, dano e nexa causal entre conduta culposa e prejuízo, que foram tratados através do artigo 186 do Código Civil.<sup>64</sup>

A culpa ou, mais precisamente, a conduta culposa – já que apenas importa à ordem jurídica aquele comportamento revestido de culpa - pode ser definida como a conduta humana voluntária que viola um dever jurídico - identificando-se, assim, o ato ilícito - e produz um dano involuntário previsto ou previsível. Seus elementos caracterizadores são,

---

<sup>61</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 31.

<sup>62</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 332.

<sup>63</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Responsabilidade Civil*. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2001. p. 29.

<sup>64</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 33.

portanto, a conduta voluntária com consequência involuntária, previsão ou previsibilidade e a falta de cautela.<sup>65</sup>

O elemento da conduta voluntária com consequência involuntária pode ser conceituado como a atitude humanalivre de imposição externa que, através de ato positivo ou negativo, enseja efeitos jurídicos. O pressuposto da previsão ou previsibilidade pode ser entendido como a possibilidade do agente que age com culpa de antever ou prever o resultado da conduta culposa, que, não obstante, não seja o efeito desejado, poderia ser representado mentalmente e, portanto, evitado. O último elemento caracterizador da culpa, a falta de cuidado, é o motivo da impossibilidade do agente causador da conduta de evitar o resultado previsto, mas não almejado.<sup>66</sup>

O nexos causal, outro pressuposto para incidência da responsabilidade subjetiva, é o elemento lógico-normativo que apura a relação de causa e efeito entre a conduta e o efeito produzido.<sup>67</sup>

O dano, último elemento pressuposto da teoria clássica da responsabilidade, é a lesão a um bem jurídico, de natureza patrimonial ou extrapatrimonial, protegido pelo Direito.<sup>68</sup>

Assim, havendo conduta humana revestida do elemento culpa, incorrendo essa em dano a terceiro, constatando-se nexos de causalidade entre a culpa e o prejuízo sofrido pela vítima, ter-se-á configurado o dever jurídico secundário do ressarcimento teoria da responsabilidade subjetiva.

Conforme explanado, o instituto da responsabilidade sofreu profundas mudanças, principalmente em função das transformações sociais decorrentes da Revolução Industrial, para atingir sua forma atual, de natureza objetiva, que não mais se preocupa com a presença do elemento culpa, essencial para a análise daquela de caráter subjetivo. A responsabilidade objetiva, que, diferentemente da subjetiva, não se interessa pela culpa, preocupa-se apenas com os elementos da atividade desenvolvida que pode afligir dano e nexos

---

<sup>65</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 50.

<sup>66</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 51-52.

<sup>67</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 62.

<sup>68</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 93.

causal entre ambos. Demonstrando-se a existência desses pressupostos, surge o dever de reparar.<sup>69</sup>

Em razão do desenvolvimento científico e tecnológico oriundo da revolução industrial, o risco ou perigo ao qual todo cidadão restou exposto cresceu, motivo que deu nome a teoria adotada para fundamentar essa nova espécie de responsabilidade: teoria do risco. Por esse conceito, todo aquele que opera atividade perigosa deve-lhe assumir o risco e reparar o dano dela derivado, independente de ter agido ou não com culpa.<sup>70</sup>

A teoria da responsabilidade objetiva deu origem a diferentes teorias que tratam de subespécies de responsabilidade também fundamentadas na teoria do risco: risco-proveito, risco profissional, risco excepcional, risco criado e risco integral.<sup>71</sup>

O risco proveito prevê a responsabilidade daquele que aproveita-se da atividade exercida, quando essa acabar por incorrer em dano a terceiro; se o responsável pela atividade retira proveito da atividade, também deve arcar com o ônus decorrente dela.<sup>72</sup>

Pela teoria do risco profissional, a necessidade de ressarcir nasce quando o dano ocorre no exercício da atividade ou ofício desenvolvido pela vítima.<sup>73</sup>

O risco excepcional prevê o dever de reparar quando o dano tem azo num risco excepcional. A título de exemplo, tem-se o caso de exploração de energia nuclear.<sup>74</sup>

O risco criado deve ser compreendido como uma extensão da teoria do risco proveito, eis que sujeita a indenização aquele que cria risco de dano a alguém em função de atividade ou profissão. Muito embora haja semelhança com o risco proveito, na teoria do risco criado não há a necessidade de comprovar que a atividade desenvolvida culmine em proveito ao seu empreendedor.<sup>75</sup>

A teoria do risco integral é aquela que prevê a reparação civil em casos de danos advindos de atos não oriundos, diretamente e imediatamente, da atividade do responsável, mas que, de forma indireta e mediata, acaba por prejudicar terceiro, mesmo que esse dano tenha sido causado por força maior ou caso fortuito. Tem-se, portanto, na teoria do

---

<sup>69</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 180.

<sup>70</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 181.

<sup>71</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 182.

<sup>72</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 182.

<sup>73</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 183.

<sup>74</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 183.

<sup>75</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 183.

risco integral, uma verdadeira exceção ao nascimento do dever de indenizar, já que nessa subespécie, não se vislumbra a necessidade de existência de nexos causal entre ato ilícito e dano.<sup>76</sup>

A teoria do risco, que agora é a regra em nosso Código Civil, tomou o lugar da teoria subjetiva, que fora o núcleo da responsabilidade adotada pelo nosso antigo diploma civilista. Contudo, muito embora tenha-se operado a substituição da espécie de responsabilidade, prevalecendo a objetiva, incidente sobre o vínculo existente entre grupo e indivíduo, a subjetiva continua sendo prevista em nosso ordenamento, principalmente para disciplinar relações interindividuais para pessoas naturais e profissionais liberais.<sup>77</sup>

## 2.4. RESPONSABILIDADE NAS RELAÇÕES DE CONSUMO

A Constituição Federal, por meio do artigo 5º, inciso XXXII, além de alçar o princípio da defesa do consumidor a categoria dos direitos fundamentais, estabeleceu, por meio do artigo 170, inciso V, a sua observância como meio a atingir a ordem econômica almejada. Através do artigo 48 das Disposições Constitucionais Transitórias, determinou que o Congresso Nacional deveria, no interim de cento e vinte dias, realizar a confecção de um código próprio como meio de defender os interesses dos consumidores.<sup>78</sup>

Assim, em março de 1.991 entrou em vigor a Lei n.º 8.078 de 11 de setembro de 1990, lei de função social, constituída por normas de direito privado - mas de ordem pública - e normas de direito público e interesse social que, acompanhando o novo texto constitucional, provocou revolução, em âmbito nacional, no trato das relações jurídicas de direito privado, anteriormente dominadas pela exegese da autonomia da vontade.<sup>79</sup> Essa lei ordinária dirigida ao consumidor apresenta sua função social consubstanciada em diretrizes e

---

<sup>76</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 183.

<sup>77</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 187.

<sup>78</sup> BESSA, Leonardo Roscoe. *Relação de Consumo e Aplicação do Código de Defesa do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009. p. 37.

<sup>79</sup> BEJAMIN, Antônio Herman. MARQUES, Claudia Lima. BESSA, Leonardo Roscoe. *Manual de Direito do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008. p. 45.

programas a serem pelo Estado e pela sociedade atingidos, enunciando, para tanto, direitos destinados ao grupo protegido e deveres dirigidos aos demais agentes da coletividade.<sup>80</sup>

A razão do Código de Defesa do Consumidor é proteger a parte vulnerável no mercado de consumo, incidindo, assim, em todas as relações de natureza consumerista, ou seja, relação jurídica – relação da vida social regulada pelo Direito - existente entre o fornecedor e consumidor buscando a aquisição de produto ou a utilização de serviços pelo consumidor,<sup>82</sup> pouco importando ser esse produto ou serviço oferecido por particular ou pelo Estado.<sup>83</sup>

Para tanto, estipulou, em seu artigo 4º, uma “Política Nacional de Relações de Consumo” cuja intenção é o “atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria de sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo”, que deverá orientar-se pelos princípios lá elencados, respectivamente: da vulnerabilidade, da defesa do consumidor pelo Estado, pela boa-fé objetiva e equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores, da informação e educação, da confiança e do combate ao abuso.<sup>84</sup>

Ato contínuo, em seu artigo 6º, trouxe um rol não exaustivo de direitos básicos dos consumidores: vida, saúde e segurança, liberdade de escolha, informação, transparência e boa fé, proteção contratual, prevenção e reparação de danos morais e materiais, acesso a justiça e inversão do ônus da prova, e serviços públicos adequados e eficazes.

No que tange à responsabilidade decorrente das relações de consumo, essa é objetiva, importando considerar que, portanto, havendo atividade pública ou particular, cujo desempenho deu azo ao dano e nexa causal entre ambos, ressaltado que, segundo redação do

---

<sup>80</sup> BEJAMIN, Antônio Herman. MARQUES, Claudia Lima. BESSA, Leonardo Roscoe. *Manual de Direito do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008. p. 55.

<sup>81</sup> O Superior Tribunal de Justiça sumulou o entendimento, através de seu verbete n.º 381, de que “*nos contratos bancários, é vedado ao julgador conhecer, de ofício, da abusividade das cláusulas.*” Para tanto, através da análise dos precedentes que deram origem à súmula, considerou que as normas do Código de Defesa do Consumidor revestidas de natureza patrimonial, ao contrário daquelas relativas a segurança e integridade do consumidor, não são de ordem pública e, por isso, impediriam o julgamento de ofício quando presente cláusula abusiva.

<sup>82</sup> BESSA, Leonardo Roscoe. *Relação de Consumo e Aplicação do Código de Defesa do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009. p. 51.

<sup>83</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 360.

<sup>84</sup> BEJAMIN, Antônio Herman. MARQUES, Claudia Lima. BESSA, Leonardo Roscoe. *Manual de Direito do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008. p. 55.

artigo 12, §3, inciso II, o consumidor não precisa provar o defeito, exsurge o dever de indenizar. Contudo, atentando-se ao princípio da inversão do ônus da prova, que materializa a preocupação do legislador com a restauração do desequilíbrio contratual, existe situação em que o consumidor nem mesmo terá de provar o fato ou vício do produto ou serviço – enquanto a responsabilidade pelo fato do produto ou serviço decorre de defeito de segurança do produto ou serviço, o dever de reparar pelo vício do produto ou serviço deriva de falha de adequação aos propósitos do produto ou serviço - <sup>85</sup>e que o dano deles derivou, eis que, demonstrada sua hipossuficiência e a verossimilhança de suas alegações, fica autorizado o juiz a conceder a inversão do ônus da prova insculpido no artigo 6º, inciso VIII da Lei n.º 8.078, de 11 de setembro de 1990.<sup>86</sup>

E, assim, não precisando o consumidor provar os elementos constitutivos para a caracterização da responsabilidade pelo fato ou vício do produto ou serviço, que é de natureza objetiva, quando demonstrado a sua hipossuficiência e a verossimilhança de suas alegações, caberá ao fornecedor do produto demonstrar a ausência de um desses pressupostos ou a ocorrência de uma das excludentes de responsabilidade previstas no Código de Defesa do Consumidor para impedir seu surgimento: a não colocação do produto no mercado, a inexistência de defeito, a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro. A omissão da lei quanto aos institutos do caso fortuito e força maior parece ter sido proposital, de modo que, ao não elenca-los, faz imperar também essas excludentes de responsabilidade tratadas no Código Civil.<sup>87</sup>

Ainda revolucionando, o Código de Defesa do Consumidor, superando a distinção tradicional de responsabilidade contratual ou extracontratual, como meio de determinar a incidência de sua modalidade objetiva ou subjetiva, ao equiparar todas as vítimas afetadas pelo bem de consumo, sejam consumidores diretos ou não, através de seu artigo 17, determinou a incidência, portanto, da responsabilidade de natureza objetiva mesmo em acidentes que envolvam vítimas que não tenham qualquer vínculo jurídico.<sup>88</sup>

---

<sup>85</sup> BEJAMIN, Antônio Herman. MARQUES, Claudia Lima. BESSA, Leonardo Roscoe. *Manual de Direito do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008. p. 140.

<sup>86</sup> BEJAMIN, Antônio Herman. MARQUES, Claudia Lima. BESSA, Leonardo Roscoe. *Manual de Direito do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008. p. 123.

<sup>87</sup> BEJAMIN, Antônio Herman; MARQUES, Claudia Lima; BESSA, Leonardo Roscoe. *Manual de Direito do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008. p. 127-128.

<sup>88</sup> BEJAMIN, Antônio Herman. MARQUES, Claudia Lima. BESSA, Leonardo Roscoe. *Manual de Direito do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008. p. 137.

Destarte, superando a análise de vínculo contratual para a origem de responsabilidade na modalidade objetiva, eis que tanto contratantes diretos como meros espectadores foram alçados à condição de consumidor pelo Código de Defesa do Consumidor, caberá ao causador do dano alegar a não colocação do produto no mercado, a inexistência de defeito – excludentes tratadas pelo Código Consumerista - ou a incidência de uma das causas de exclusão de responsabilidade abarcadas pelo Código Civil, que serão melhor tratadas a seguir.

## **2.5. DAS EXCLUDENTES DE RESPONSABILIDADE CIVIL**

Não é possível atribuir responsabilidade a alguém por um resultado que não tenha dado causa, eis que, quando devidamente examinado, foram causados por motivo de fato exclusivo da vítima, fato de terceiro, caso fortuito ou força maior.<sup>89</sup>

O fato exclusivo da vítima dá azo a exclusão do nexo causal, razão que, por ausência de um dos elementos necessários para a configuração do dever de indenizar, é causa excludente de responsabilidade.<sup>90</sup>

O fato de terceiro também é excludente de responsabilidade por atribuir o dever de reparação a alguém estranho a relação contratual, diferente da vítima e daquele suposto causador do dano; se, por algum motivo, a conduta do suposto causador do dano também contribuir para o resultado – junto com a conduta do terceiro - não mais falar-se-á em exclusão do nexo causal, devendo, contudo, estabelecer-se a proporção de responsabilidade que incumbe aos responsáveis.<sup>91</sup>

O caso fortuito e força maior, estabelecidos no artigo 393, parágrafo único do Código Civil constituem as últimas modalidade de exclusão de responsabilidade civil, consubstanciando-se, o caso fortuito como o evento imprevisível e, portanto, inevitável e a força maior como o evento previsível inevitável, que notadamente constituam-se como fatos da natureza. Tem-se assim dois elementos distintos e um elemento comum constituidores dessas excludentes de responsabilidade: imprevisibilidade, elemento distinto relativo ao caso

---

<sup>89</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 86.

<sup>90</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 87.

<sup>91</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 80.

fortuito e, irresistibilidade, elemento distinto intrínseco a força maior; para ambas, há o elemento comum da inevitabilidade.<sup>92</sup>

Todavia, não cabe a esse estudo tratar das diferenças entre o caso fortuito e a força maior, até porque o Código Civil não os distinguiu, atribuindo efeito idêntico quando comprovado, consubstanciado na exclusão do nexo de causalidade; inexistindo um dos elementos imprescindíveis para a originar-se o dever de reparar, tem-se a exclusão da responsabilidade.

Ato contínuo, o caso fortuito é dividido em duas subespécies: interno e externo. O caso fortuito interno é aquele fenômeno que, embora imprevisível e inevitável, tem relação com a atividade empresarial que, perigosa, colocando terceiros em risco em razão do exercício dessa própria atividade, culmina em dever de reparar quando da ocorrência de dano, independente de ter agido ou não com culpa. Como exemplo, tem-se o dano decorrente de mau súbito do motorista de ônibus; muito embora essa condição fisiológica não tenha sido provocado por qualquer conduta do transportador, acarretou em dano a terceiro, que, necessariamente, deverá ser ressarcido. O caso fortuito externo é o evento imprevisível e inevitável que não possui qualquer ligação com o mister empresarial, como um fenômeno da natureza, razão que exonera o autor do dano do dever de indenizar.<sup>93</sup>

## 2.6. DOS MEIOS DE DEFESA

Muito embora tenha dado azo ao dano, a depender da atitude do agente causador do prejuízo, essa pode ser despida do caráter ilícito, conforme autoriza o artigo 188 do Código Civil, não recebendo censura da lei, quais sejam: exercício regular de um direito, legítima defesa e estado de necessidade.

O exercício regular de um direito é aquela conduta que causa dano a alguém, porém, é permitida pelo nosso ordenamento jurídico. Sendo permitida pelo ordenamento, não há como ser considerada ilícita, eis que não viola qualquer dever-jurídico, motivo que elimina pressuposto integrador do instituto da responsabilidade, que faz surgir o

---

<sup>92</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 89.

<sup>93</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 363.

dever de reparar. Por exemplo, pode ser considerada como exercício regular de um direito a conduta de cobrar uma dívida judicialmente.<sup>94</sup>

O exercício regular de um direito, embora constitua conduta que não é revestida de ilicitude, pode adquiri-la através do abuso de direito, previsto no artigo 187 do Código Civil, quando o exercício do direito excede os limites traçados pela lei.<sup>95</sup>

Já os últimos meios de defesa, embora apresentem semelhanças, são distintos. A legítima defesa configura-se quando o agente causador do dano, ao sofrer ou na iminência de sofrer, repele agressão injusta a seu direito ou a de outrem. O estado de necessidade, todavia, ocorre quando o agente causa dano a coisa alheia ou a terceiro, objetivando findar perigo iminente, devidamente ajustada aos limites indispensáveis a remoção do perigo. Enquanto na primeira demonstra uma reação – de defender-se contra agressão injusta, atual ou eminente -, na segunda fica evidenciado a ação contra perigo que não fora provocado por outro.<sup>96</sup>

Estabelecidos os casos de excludentes de responsabilidade, atentando-se também aos meios de defesa, cumpre analisar quando o dever de reparar originar-se-á nos danos ocorridos nos contratos de transporte.

---

<sup>94</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 34

<sup>95</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 34.

<sup>96</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 35

### **3. RESPONSABILIDADE CIVIL NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE**

Evidenciado que a ordem econômica, consoante exegese do artigo 170 da Constituição Federal, opta por um sistema capitalista e é fundada nos princípios norteadores da justiça social, tem-se a grande importância do papel desenvolvido pelo contrato de transporte, já que, conforme explanado, é através dos contratos em geral – e da propriedade, figura estática do contrato – que esse ordenamento econômico busca um modelo econômico de “bem-estar”.

Ainda, ao analisar o instituto da responsabilidade civil sob a ótica dos contratos de transporte, cumpre registrar a enorme precariedade do Brasil no que concerne a questão da locomoção urbana. Em decorrência de ínfimos recursos públicos, bem como a inexistência de incentivos destinados ao setor ao longo da história, paralelamente a limitação de nossos governantes no sentido de planejamento estrutural, a ampla maioria de nossos transportes coletivos é constituída pelo modelo rodoviário, através da condução de ônibus pelas ruas e rodovias do país, motivo que configura enormes problemas sociais na área dos transportes.<sup>97</sup>

Junto aos problemas sociais, prevaleceu no âmbito jurídico omissão de nosso legislativo em tratar sobre o tema, razão que faz compreender o total descaso adotado pelo nosso Código Civil de 1.916 quanto ao contrato de transporte, que restou sistematizado, até sua disciplina a partir do artigo 730 do atual Código Civil, exclusivamente através do Decreto n.º 2.681/1.912 ou Lei das Estradas de Ferro.<sup>98</sup>

#### **3.1. CULPA PRESUMIDA E RESPONSABILIDADE OBJETIVA**

Incidia sobre o contrato de transporte, quando tratado pela Lei das Estradas de Ferro, responsabilidade de natureza subjetiva, entretanto, com culpa presumida, cabendo

---

<sup>97</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 353.

<sup>98</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 353.

ao agente causador do dano a capacidade de demonstrar que sua conduta não fora revestida do elemento culpa.<sup>99</sup>

O surgimento de responsabilidade subjetiva baseada na culpa presumida tem efeitos práticos consubstanciados na inversão do ônus da prova, conforme estampado pelos artigos 1º e 17 da Lei 2.681, de 7 de dezembro de 1.912, cabendo ao agente causador do dano, no caso, o transportador, comprovar que a conduta que deu origem ao dano fora desprovida do elemento culpa.<sup>100</sup>

Ocorre que, em que pese ter aquele decreto estabelecido modelo de responsabilidade subjetiva com culpa presumida, pela análise do conteúdo disposto em seu artigo 17, percebe-se que o legislador incorreu em erro terminológico quando acrescentou que cabe ao transportador apenas comprovar a ocorrência de causa excludente de responsabilidade – fato exclusivo da vítima, de terceiro, caso fortuito e força maior –, não podendo ater-se a culpa. Ora, na verdade, sabendo-se que a teoria objetiva da responsabilidade não se preocupa com culpa, apenas com o dever de reparar, cabendo ao agente causador do dano apenas demonstrar que esse fora causado por hipótese excludente de responsabilidade, essa modalidade do instituto da responsabilidade civil já era abordada quando da Lei das Estradas de Ferro.<sup>101</sup>

É nessa característica da responsabilidade subjetiva presumida, prevista no revogado Decreto n.º 2.681/1.912, que se percebe a diferença quando comparada com o modelo atual de responsabilidade adotado por nosso Código Civil, de natureza objetiva, fundada na teoria do risco, não havendo de se falar, conseqüentemente, em elemento culpa, para exsurgir o dever de reparar.<sup>102</sup>

Consolidando esse entendimento e ultrapassando a discussão quanto a responsabilidade nos contratos de transporte, se objetiva ou subjetiva com culpa presumida, é a redação do artigo 734 do Código Civil, que estabeleceu a responsabilidade do transportador em caso de dano a passageiros e coisas transportadas, desde que esse prejuízo não seja oriundo de força maior.<sup>103</sup>

---

<sup>99</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 359.

<sup>100</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 359.

<sup>101</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 359.

<sup>102</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 359.

<sup>103</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 361.

### 3.2. O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

Anteriormente ao advento do atual Código Civil, outro ordenamento previa a responsabilidade objetiva em casos de dano advindo do contrato de transporte: o Código de Defesa do Consumidor; que entrou em vigor a partir de março de 1.991 aplicando-se a todas as relações de consumo, inclusive aquelas derivadas de prestação de serviço público, como possível entender através da redação de seu artigo 22, parágrafo único.<sup>104</sup>

Proveniente da própria Constituição Federal, que previu a elaboração de um diploma legal que promovesse a defesa do consumidor pelo artigo 48 das Disposições Constitucionais Transitórias, bem como promove e estabelece como direção de sua ordem econômica a defesa desse consumidor através dos artigos 5º, inciso XXXII e 170, inciso V da Constituição Federal, respectivamente<sup>105</sup>, esse Código Consumerista determinou o surgimento da responsabilidade objetiva quando houver acidente de consumo, não importando ser derivado do fornecimento de produtos ou serviços e não havendo que se falar na existência de relação contratual, eis que, conforme já explicado, a lei consumerista alçou a condição de consumidor qualquer vítima do produto como meio de proteger a parte vulnerável. Ainda, conforme visto, a Lei n.º 8.078 de 11 de setembro de 1.990, instrumentalizando seu combate ao desequilíbrio contratual, estabeleceu a inversão do ônus da prova.

O Código de Defesa do Consumidor previu como razão de existir a defesa do consumidor<sup>106</sup> em função de sua vulnerabilidade, que ultrapassa a clássica noção de desequilíbrio econômico para abarcar a desigualdade de informação entre fornecedor e consumidor sobre os produtos e serviços disponíveis e referente aos meios e métodos utilizados para promoção de sua atividade – propaganda e *marketing*.<sup>107</sup>

Em que pese esta revolução, no que tange aos contratos de transporte a natureza de responsabilidade continuou sendo a mesma, objetiva, já que, conforme abordado em tópico anterior, a Lei das Estradas de Ferro já tratava dessa responsabilidade, não obstante ter incorrido em erro terminológico, já que a denominava como responsabilidade subjetiva

---

<sup>104</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 361.

<sup>105</sup> BESSA, Leonardo Roscoe. *Relação de Consumo e Aplicação do Código de Defesa do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009. p. 37.

<sup>106</sup> BESSA, Leonardo Roscoe. *Relação de Consumo e Aplicação do Código de Defesa do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009. p. 36.

<sup>107</sup> BESSA, Leonardo Roscoe. *Relação de Consumo e Aplicação do Código de Defesa do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009. p. 41-42.

com culpa presumida.. Todavia, a verdadeira revolução que o advento do Código do Consumidor trouxe aos contratos de transporte foi o de alterar o fundamento dessa responsabilidade objetiva, que não mais deriva do contrato, mas da relação de consumo. Ou seja, transformou o fato gerador, que, anteriormente nascia do descumprimento da cláusula de incolumidade, mas agora decorre de vício ou defeito no serviço.<sup>108</sup>

Assim, o Código de Defesa do Consumidor não inovou, quando observado sob a ótica dos contratos de transporte, ao determinar como regra geral de reparação a adoção da responsabilidade objetiva, eis que essa modalidade já era prevista, ainda que fosse tratada erroneamente por responsabilidade subjetiva com culpa presumida, quando ocorressem danos oriundos do contrato de transporte, pela Lei das Estradas de Ferro.<sup>109</sup>

Todavia, ainda analisando o contrato de transporte sob o prisma da Lei n.º 8.078, de 11 de setembro de 1.990, esta revolucionou quando mudou o fundamento da responsabilidade objetiva, que, transpondo a discussão quanto ser de natureza contratual ou extracontratual, passou a ser de caráter essencialmente consumerista.<sup>110</sup>

Posteriormente a publicação do Código de Defesa do Consumidor deu-se a publicação do Código Civil, que acompanhando a revolução desse instituto, tratou sua incidência, também na modalidade objetiva, quando ocorrer a quebra do contrato de transporte. Ato contínuo, o artigo 732 do Código Civil estabeleceu a prevalência desse diploma legal quando da ocorrência de eventual conflito com a Lei 8.078, de 22 de setembro de 1.990.<sup>111</sup>

Havendo colisão normativa entre o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor que tange aos contratos de transporte, há de prevalecer, portanto, o diploma material civil. Contudo, quando não houver discrepância no teor dos preceitos insculpidos no Diploma Material Civil e na Lei n.º 8.078, de 22 de setembro de 1990, deve ser aplicada a lei mais específica, eis que é essa que visa proteger a parte vulnerável, tratando de forma desigual os desiguais, prevê tratamento especial aos vulneráveis identificados como consumidores.<sup>112</sup>

---

<sup>108</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 361.

<sup>109</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 360.

<sup>110</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 361.

<sup>111</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 362.

<sup>112</sup> BEJAMIN, Antônio Herman. MARQUES, Claudia Lima. BESSA, Leonardo Roscoe. *Manual de Direito do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008. p. 92.

Nesse ponto, merece especial atenção o tratamento dado pelo Código Civil e pelo Código de Defesa do Consumidor quanto as hipóteses capazes de elidir a responsabilidade do transportador, eis que, enquanto aquele diploma autoriza a exclusão da responsabilidade por caso fortuito e força maior, a lei especial não responsabilizará o transportador apenas quando esse comprovar inexistência de defeito no serviço ou quando comprovado a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

Assim, a postura adota pelo Código de Defesa do Consumidor e pelo Código Civil, relativo a possibilidade de imputar responsabilidade ao transportador na ocorrência de caso fortuito e força maior são conflitantes, razão que faz imperar, conforme exegese do artigo 732 do Código Civil, o entendimento do Diploma Material.

### **3.3. DAS EXCLUDENTES DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR**

A responsabilidade do transportador, seja pela análise do Código Civil, seja pelo estudo do Código de Defesa do Consumidor, será objetiva, desde que não reste comprovado a ocorrência dos fenômenos excludentes de responsabilidade, quais sejam: caso fortuito externo, força maior, fato da vítima e fato de terceiro.

Conforme restou demonstrado no capítulo atinente a responsabilidade civil e, mais precisamente, no tópico concernente as excludentes de responsabilidade, enquanto o caso fortuito interno, muito embora inevitável, guarde relação com a atividade do transportador, o externo, também conhecido como força maior, igualmente inevitável, é desconhecido da organização do negócio, razão que apenas esse exonera o dever de reparar do transportador.<sup>113</sup>

A força maior é aquele fato superior às forças do agente que, muito embora possa ser previsível, é inevitável, geralmente sendo caracterizado pelos fatos da natureza.

O fato da vítima também pode elidir a responsabilidade do transportador. É que o verdadeiro responsável pelo prejuízo é a vítima, razão que impede a configuração do

---

<sup>113</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 363.

imprescindível nexos causal entre a culpa do transportador e o dano experimentado pelo passageiro. Contudo, o Código Civil, no parágrafo único do seu artigo 738 estabeleceu a figura da culpa concorrente, que, por dedução lógica, faz-se entender o afastamento total da responsabilidade do transportador apenas se o dano decorrer de culpa exclusiva da vítima; se o transportador houver concorrido para o evento danoso deverá ser proporcionalmente responsável.<sup>114</sup>

Quando o dano decorrer de fato provocado por alguém estranho ao binômio transportador e passageiro, tem-se caracterizado o fato de terceiro, que, contudo, não exclui o dever de indenizar do transportador, contra quem poderá, todavia, pleitear ação regressiva, conforme autoriza a Súmula 187 do Supremo Tribunal Federal, posteriormente positivada através do artigo 735 do Código Civil.<sup>115</sup>

Entretanto, não obstante reste o transportador responsabilizado por fato culposo praticado por terceiro, não o será quando esse praticar fato doloso, eis que, em razão de apresentar os elementos da irresistibilidade e inevitabilidade, e não apresentar relação com a atividade empresarial desenvolvida, caracteriza-se como caso fortuito externo.<sup>116</sup>

E essa exegese é adotada inclusive pelo Código de Defesa do Consumidor, que, em seu artigo 14, § 3º, inciso II, excluiu a responsabilidade do fornecedor de serviços – e, assim, a do transportador, que é um fornecedor de serviço - por danos oriundos de fato exclusivo de terceiro.<sup>117</sup>

### **3.4. A QUESTÃO DO ASSALTO NO CURSO DA VIAGEM**

Explicitadas as peculiaridades que revolvem o instituto da responsabilidade quando aplicado aos contratos de transporte, cumpre analisar a questão atinentes ao assalto no curso da viagem, se enseja o dever de reparar do transportador ou se é causa excludente de responsabilidade.

---

<sup>114</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 365.

<sup>115</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 366.

<sup>116</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 366.

<sup>117</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 369.

Antes mesmo da atual Constituição Federal e, logo, do Código de Defesa do Consumidor e atual Código Civil, o Tribunal Pleno do Supremo Tribunal Federal posicionou-se quando do julgamento do Recurso Extraordinário 88407 – RJ, de relatoria do Ministro Thompson Flores, no sentido de considerar a ocorrência de excludente de responsabilidade:

“CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR. ASSALTO A ONIBUS SUBURBANO. PASSAGEIRO QUE REAGE E É MORTALMENTE FERIDO. CULPA PRESUMIDA, AFASTADA. REGRA MORAL NAS OBRIGAÇÕES. RISCO NÃO COBERTO PELA TARIFA. FORÇA MAIOR. CAUSA ADEQUADA. SEGURANÇA FORA DO ALCANCE DO TRANSPORTADOR. AÇÃO DOS BENEFICIARIOS DA VÍTIMA, IMPROCEDENTE CONTRA A EMPRESA TRANSPORTADORA. VOTOS VENCIDOS.”<sup>118</sup>

O Supremo Tribunal Federal, anteriormente ao surgimento do Superior Tribunal de Justiça, ao julgar a matéria, posicionou-se, ao julgar o Recurso Extraordinário 109.223-RJ, de relatoria do Ministro Djaci Falcão, da Segunda Turma, no sentido de considerar a ocorrência de excludente de responsabilidade:

“Responsabilidade civil (procedimento sumaríssimo) - Assassinato de passageiro, em virtude de assalto praticado por desconhecidos, num trem da Refesa durante a viagem – Ato de terceiro equiparável a caso fortuito – Inevitabilidade do fato e ausência de culpa do transportador – Inexistência de vinculação com o contrato de transporte – Incidência do obstáculo previsto no art. 325, inc. V, do RISTF: Arguição de relevância rejeitada – Inocorrência de divergência com a Súmula 187 do STF, por inexistir nexo de causalidade entre o acidente e o transporte - Alegações de ofensa à lei federal e dissídio de jurisprudência não apreciados, porquanto é defeso no recurso extraordinário o seu exame, sem prévio afastamento do obstáculo regimental, pela ocorrência das ressalvas contidas no caput do art. 325, do RISTF – Recurso extraordinário não conhecido.”<sup>119</sup>

---

<sup>118</sup>BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Civil. Responsabilidade Civil do Transportador. Assalto a ônibus suburbano. Passageiro que reage e é mortalmente ferido. Culpa presumida, afastada. Regra moral nas obrigações. Risco não coberto pela tarifa. Força maior. Causa adequada. Segurança fora do alcance do transportador. Ação dos beneficiários da vítima, improcedente contra a empresa transportadora. Votos vencidos. Recurso Extraordinário 88407 – RJ. Eunice de Souza dos Santos e outros e Táxi Rei Ltda. Relator: Ministro Thompson Flores. 07 de agosto de 1980. DJ 06 de março de 1981 PP-01447. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%2888407%2E%2E%2E%2E%2E%2E%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/poewnlp>>. Acesso em 23 set. 2014.

<sup>119</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ementa: - Responsabilidade civil (procedimento sumaríssimo). Assassinato de passageiro, em virtude de assalto praticado por desconhecidos, num trem da referência durante a viagem. Ato de terceiro equiparável a caso fortuito. Inevitabilidade do fato e ausência de culpa do transportador. Inexistência de vinculação com o contrato de transporte. Incidência do obstáculo previsto no art. 325, inc. V, do RISTF. Arguição de relevância rejeitada. Inocorrência de divergência com a súmula 187 do STF, por inexistir nexo de causalidade entre o acidente e o transporte. Alegações de ofensa a lei federal e dissídio de jurisprudência não apreciados, porquanto é defeso no Recurso Extraordinário o seu exame, sem o prévio afastamento do obstáculo regimental, pela ocorrência das ressalvas contidas no ‘caput’ do art. 325, do RISTF. Recurso



Não obstante restar consolidada a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça no sentido de considerar como causa excludente de responsabilidade o fato de terceiro que, a exemplo do assalto, pratica ato danoso sem qualquer correlação com a atividade de transporte, configurando-se, assim, caso fortuito externo, entende também esse Tribunal pela responsabilidade do transportador quando restar comprovado a cumplicidade de empregado, omissão ou concorrência do transportador, ocorrente, por exemplo, quando o assalto é praticado por indivíduos que ingressaram no interior do veículo pela sua parada em ponto irregular<sup>121</sup>, ou, quando é comumente praticado em determinado trecho ou linha realizada pelo transportador, porém a empresa transportadora, mesmo ciente da atividade ilegal, tendo capacidade, ao menos, de informar as autoridades para que impeçam futuros eventos semelhantes, nada faz<sup>122</sup>.

---

inerentes à sua exploração. 3. A culpa de terceiro somente romperá o nexa causal entre o dano e a conduta do transportador quando o modo de agir daquele puder ser equiparado a caso fortuito, isto é, quando for imprevisível e autônomo, sem origem ou relação com o comportamento da própria empresa. 4. Na hipótese em que o comportamento do preposto da transportadora é determinante para o acidente, havendo clara participação sua na cadeia de acontecimentos que leva à morte da vítima - disparos de arma de fogo efetuados logo após os passageiros apartarem briga entre o cobrador e o atirador -, o evento não pode ser equiparado a caso fortuito. 5. Quando a aplicação do direito à espécie reclamar o exame do acervo probatório dos autos, convirá o retorno dos autos à Corte de origem para a ulatimação do procedimento de subsunção do fato à norma. Precedentes. 6. Recurso especial provido. Recurso Especial 1136885 – SP. Fernando José dos Santos e outro e Companhia de Seguros do Estado de São Paulo – COSESP. Relatora: Ministra Nancy Andrighi. 28 de fevereiro de 2012. DJe 07 de março de 2012. Disponível em:

<[http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo\\_visualizacao=null&processo=1136881+&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO#DOC1](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo_visualizacao=null&processo=1136881+&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO#DOC1)>. Acesso em 23 de set. 2014.

<sup>121</sup>BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Civil. Responsabilidade civil. Transporte coletivo de passageiros. O transportador só responde pelos danos resultantes de fatos conexos com o serviço que presta, mas nestes se inclui o assalto, propiciado pela parada do veículo em ponto irregular, de que resultou vítima com danos graves. Recurso Especial 200808 – RJ. César Pereira da Rocha e Empresa de Viação Angrense Ltda – Eval. Relator: Ministro Ari Pargendler. 16 de novembro de 2000. DJe 12 de fevereiro de 2000. Disponível em: <[https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGeneri&num\\_registro=199900028880](https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGeneri&num_registro=199900028880)>. Acesso em 23 de set. 2014.

<sup>122</sup>BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Responsabilidade civil do transportador. Assalto no interior de ônibus. Lesão irreversível em passageiro. Recurso Especial conhecido pela divergência, mas desprovido pelas peculiaridades da espécie. Tendo se tornado fato comum e corriqueiro, sobretudo em determinadas cidades e zonas tidas como perigosas, o assalto no interior do ônibus já não pode mais ser genericamente qualificado como fato extraordinário e imprevisível na execução do contrato de transporte, ensejando maior precaução por parte das empresas responsáveis por esse tipo de serviço, a fim de dar maior garantia e incolumidade aos passageiros. Recurso especial conhecido pela divergência, mas desprovido. Recurso Especial 232.649 – SP. Viação Paratodos Ltda e Dalva Alves da Silva. Relator: Ministro Barros Monteiro. 15 de agosto de 2002. DJe 30 de junho de 2003. Disponível em:

<[https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGeneri&num\\_registro=199900875729](https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGeneri&num_registro=199900875729)>. Acesso em 23 de set. 2014.

Também no sentido de considerar como causa excludente de responsabilidade o assalto ocorrido no interior do veículo é o entendimento exarado quando do julgamento do Recurso Especial n.º 435.865 – RJ, ementado nos seguintes termos:

“Responsabilidade civil – Transporte coletivo – Assalto à mão armada – Força maior – Constitui causa excludente de responsabilidade da empresa transportadora em si, como é o assalto ocorrido no interior do coletivo. Precedentes. Recurso especial conhecido e provido.”<sup>123</sup>

O Ministro Relator, fundamentando seu voto, entendeu que não é dever do transportador precaver-se contra atos dessa natureza, quando não houver participação da empresa transportadora:

“Nessas condições, a simples circunstância de serem comuns hoje, no Brasil, delitos de natureza semelhante à versada nesta causa não é o bastante para atribuir-se responsabilidade à transportadora, que não deu causa alguma ao fato lesivo, sabido que a segurança pública dos cidadãos se encontra afeta às providências do Estado. Em nosso país, com as tarifas cobradas dos usuários, em que não é incluso o prêmio relativo ao seguro, que seria a forma esbarrada de proteger o passageiro contra atentados desse tipo, descabido é – a meu ver – transferir-se o ônus à empresa privada.”<sup>124</sup>

Parece acertada a orientação traçada pelo Supremo Tribunal Federal e sustentada pelo Superior Tribunal de Justiça no sentido de considerar o assalto realizado no curso da viagem, quando completamente dissociado da atividade desempenhada, como caso fortuito externo, evento capaz de exonerar a responsabilidade do transportador. Noutro viés, muito embora afigure correto esse entendimento que acaba por acolher a hipótese de excludente de responsabilidade, considerando as características já delineadas da Constituição Federal e do Código de Defesa do Consumidor, não parece correto permitir que a vítima reste desamparada ao buscar o ressarcimento do dano experimentado. Contudo, nada obstante possa parecer uma boa solução responsabilizar o transportador, fundamentando-se, para

---

<sup>123</sup>BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Responsabilidade civil. Transporte coletivo. Assalto a mão armada. Força maior. - Constitui causa excludente da responsabilidade da empresa transportadora o fato inteiramente estranho ao transporte em si, como é o assalto ocorrido no interior do coletivo. Precedentes. Recurso especial conhecido e provido. Recurso Especial 435.865 – RJ. Evamil Transportes e Turismo Ltda e Severiano de Souza Cruz. Relator: Ministro Barros Monteiro. 09 de setembro de 2002. DJ 12 de maio de 2003 p. 209. Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo\\_visualizacao=null&processo=435865&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO#DOC1](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo_visualizacao=null&processo=435865&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO#DOC1)>. Acesso em 23 de set. 2014.

<sup>124</sup>BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Responsabilidade civil. Transporte coletivo. Assalto a mão armada. Força maior. - Constitui causa excludente da responsabilidade da empresa transportadora o fato inteiramente estranho ao transporte em si, como é o assalto ocorrido no interior do coletivo. Precedentes. Recurso especial conhecido e provido. Recurso Especial 435.865 – RJ. Evamil Transportes e Turismo Ltda e Severiano de Souza Cruz. Relator: Ministro Barros Monteiro. 09 de setembro de 2002. DJ 12 de maio de 2003 p. 209. Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo\\_visualizacao=null&processo=435865&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO#DOC1](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo_visualizacao=null&processo=435865&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO#DOC1)>. Acesso em 23 de set. 2014.

tanto, na indiscutível posição vulnerável do passageiro frente ao transportador e justificando tal encargo como meio de instrumentalizar a busca do equilíbrio contratual, mister se faz atentar, ademais, à ordem econômica constitucional, que, muito embora também rogue pela defesa do consumidor, é orientada pelos princípios da propriedade privada e função social da propriedade, também materializados, igualmente, pelos contratos de transporte e pelas empresas prestadoras desse serviço.

Em suma, além de não ser possível atribuir responsabilidade ao transportador em casos de assalto quando a atividade criminosa em nada se correlacionar com a atividade empresarial, também não se poderia imputar dever de reparar ao transportador, ainda, em razão da ordem econômica estipulada no artigo 170 da Carta Mãe, que adota o sistema econômico capitalista para, orientado e limitado pelos princípios lá traçados – dignidade da pessoa humana, valor social do trabalho e da livre iniciativa, construção de uma sociedade livre, justa e solidária, garantia do desenvolvimento nacional, erradicação da pobreza e da marginalização e redução das desigualdades sociais e regionais, liberdade de associação profissional ou sindical, garantia do direito de greve, sujeição da ordem econômica aos ditames da justiça social, soberania nacional, propriedade, função social da propriedade, livre concorrência, defesa do consumidor, defesa do meio ambiente, redução das desigualdades, regionais e sociais, busca do pleno emprego e tratamento favorecido para as empresas brasileiras de capital nacional de pequeno porte - <sup>125</sup>postular por um modelo econômico de “bem-estar” <sup>126</sup>.

Com vistas as próprias disposições da Constituição Federal e Código de Defesa do Consumidor, que marcharam em direção a proteção da parte vulnerável nas relações de consumo, o ideal, para ver-se concretizada a ideia de justiça para com a vítima de assalto no curso da viagem, considerando a ocorrência de causa excludente de responsabilidade do transportador, seria estipular um seguro social, nos moldes daquele que tem por função cobrir acidentes de trabalho, do qual fariam parte as figuras tradicionais do contrato de transporte – passageiro e transportador – e o Poder Público, responsável pela permissão à iniciativa privada para a exploração do serviço. <sup>127</sup>

---

<sup>125</sup> GRAU, Eros Roberto. *A ordem econômica na Constituição de 1988*. 14. ed. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 195.

<sup>126</sup> GRAU, Eros Roberto. *A ordem econômica na Constituição de 1988*. 14. ed. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 315.

<sup>127</sup> CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 361

## CONCLUSÃO

Esse trabalho foi desenvolvido com intuito de demonstrar o deslocamento do paradigma adotado pelo Estado oriundo da Revolução Francesa, fundado no dogma liberal, para o Poder decorrente da Revolução Industrial, mais preocupado com a realização da justiça social, buscando determinar que essa transformação acabou por repercutir na ciência do Direito e, no que importa a esse estudo, nos institutos dos contratos e da responsabilidade civil, que podem ser usados, percebeu-se, como instrumentos para atingir esse fim ideal.

Viu-se que aquele contrato, protegido pelo Estado Liberal, era integrado por partes que não se situavam em posição de equilíbrio, não restando socorro a parte vulnerável, já que esse acordo fora firmado sob a égide do princípio da autonomia da vontade.

Também fora tratado que o instituto da responsabilidade civil, à época, era fundado na teoria da culpa, que exigia da vítima a comprovação do elemento culpa, aliado a demonstração dos demais imprescindíveis pressupostos do dano e nexos causal entre dano e culpa para originar o dever de reparar.

Destarte, registrou-se que esse arquétipo de valores do Estado viu-se insuficiente através dos efeitos da Revolução Industrial, que, em decorrência das inovações tecnológicas e científicas surgidas, bem como em decorrência da explosão demográfica e migração da população da zona rural para os grandes centros urbanos, fez surgir um conjunto de princípios e valores buscando solucionar o problema da desigualdade social. Essa novapletora de direitos influenciou a formação de uma nova teoria contratual e de responsabilidade civil.

Restou claro que a nova teoria contratual oriunda daquela revolução tratou o contrato como instrumento de transformação social. Compreendeu-se que seus efeitos não repercutiam apenas às partes contratantes, mas também em toda sociedade. Simultaneamente, o Estado buscou mecanismos para alçar a parte vulnerável à condição da outra de modo a reestabelecer o equilíbrio contratual e combater os rotineiros abusos lá estabelecidos.

Evidenciou-se também que aquela teoria clássica da responsabilidade, fundada no elemento culpa, cuja demonstração, aliado à comprovação dos demais pressupostos caracterizadores daquela responsabilidade, fazia-se impreterível, deu lugar a

uma nova teoria, de caráter objetivo, que tornava dispensável a comprovação da culpa, exigindo-se apenas, para fazer surgir o dever de indenizar, a prova dos elementos do dano e nexos causal entre esse e atividade de risco desenvolvida pelo agente.

Mostrou-se ainda que não obstante ter sido simplificado o procedimento para fazer nascer a responsabilidade, essa ainda poderia ser elidida, bastando que prova da quebra do elemento do nexos causal entre o dano e o desempenho de atividade de risco pelo suposto agente causador do dano através da arguição de uma das hipóteses excludentes de responsabilidade: caso fortuito, força maior, fato da vítima e fato de terceiro. Ressaltou-se que o caso fortuito, no entanto, apenas caracterizar-se-á como causa excludente de responsabilidade quando não correlacionar-se com a atividade desempenhada, tendo sido conceituado, então, como caso fortuito externo.

Também fora registrado que a nossa Constituição Federal estabeleceu como direito fundamental a proteção ao consumidor, criando para tanto uma lei ordinária de ordem pública e interesse social, o Código de Defesa do Consumidor, que, buscando resguardar o consumidor, teve reflexo direto naquela nova teoria contratual, na medida que instrumentalizou meios para restaurar o equilíbrio contratual, como, por exemplo, estabelecendo a responsabilidade objetiva para acidentes decorrentes de relações de consumo e a autorização da inversão do ônus da prova, quando verificada a hipossuficiência do consumidor e a verossimilhança de suas alegações.

Estudados esses institutos e sua evolução a partir da Revolução Francesa e examinado como o surgimento de novos valores, especialmente a partir da Revolução Industrial, através dos tempos acabaram por influenciá-los, realizou-se a análise da questão da responsabilidade civil derivada de assalto a ônibus para averiguar como estão sendo aplicados, ao caso, esse conjunto de direitos e princípios voltados a realização de justiça social. Nessa orientação, pesquisou-se a posição adotada pelo Supremo Tribunal Federal e pelo Superior Tribunal de Justiça, que ressaltaram que o fato de terceiro consubstanciado pelo assalto ocorrido no interior do veículo quando da viagem, ao não guardar qualquer relação com a atividade de transporte, caracterizando-se então como fato imprevisível e, assim, inevitável, é hipótese de caso fortuito externo, causa suficiente para impedir a responsabilização do transportador.

Contudo, restou claro a posição desses Tribunais em casos onde o transportador acaba por concorrer com a ocorrência do fato de terceiro materializado pelo

assalto no sentido de responsabilizar o transportador pelo prejuízo da vítima, a exemplo da situação em que o preposto da empresa permite a entrada de criminosos através da parada do veículo em local irregular ou quando a empresa de transporte, mesmo ciente da periculosidade de determinado trecho, quanto ao alto índice de assaltos, se abstém de informar as autoridades locais ou reforçar sua segurança.

Viu-se que a posição adotada por esses Tribunais, muito embora pareça condizente com o instituto da responsabilidade civil, vai de encontro ao viés principiológico social da Constituição Federal e contra o ideal de proteção do consumidor estabelecido pelo Código de Defesa do Consumidor. À primeira vista, parece boa a solução responsabilizar o transportador, parte hipersuficiente da relação contratual, fornecedor de serviço que mantém dever de segurança para com o passageiro. Todavia, percebe-se que essa conclusão também é insuficiente, eis que esse é resguardado pelas causas excludentes de responsabilidade previstas no instituto da responsabilidade civil, que absorvera os valores de justiça social derivados de uma nova concepção de dever do Estado, e é respaldado pela Constituição Federal, sobretudo no que tange à busca da ordem econômica lá estabelecida, cujo fito é assegurar a todos um modelo econômico de bem-estar, sugerindo-se, como solução, a criação de um seguro social destinado a cobrir os danos sofridos pelo passageiro, a exemplo do que acontece nos casos decorrentes de acidente de trabalho.

## REFERÊNCIAS

BEJAMIN, Antônio Herman. MARQUES, Claudia Lima. BESSA, Leonardo Roscoe. *Manual de Direito do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008. p. 45.

BESSA, Leonardo Roscoe. *Relação de Consumo e Aplicação do Código de Defesa do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009. p. 51.

BONFIM, Alexandre Bley. Breves apontamentos sobre a aplicabilidade restrita do Código de Defesa do Consumidor aos contratos de transporte coletivo municipal de passageiros. *A&C Revista de Direito Administrativo e Constitucional*, Belo Horizonte, ano 3, n. 11, jan./mar. 2003, p.163-181.

CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 4.

DIAS, José de Aguiar. *Da Responsabilidade Civil*. 10 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1997. p. 186-188.

GRAU, Eros Roberto. *A ordem econômica na Constituição de 1988*. 14. ed. São Paulo: Malheiros, 2010

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade civil de acordo com o novo código civil (Lei n. 10.406, de 10-1-2002)*. 8 ed. São Paulo: Saraiva, 2003. p. 6.

LÔBO, Paulo. *Direito Civil: Contratos*. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 43-44

MARQUES, Claudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais*. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006. p. 446

MARTINS, Fran. *Contratos e Obrigações Comerciais*. 15 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2000. p. 199.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Responsabilidade Civil*. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2001. p. 2.

RIZZARDO, Arnaldo. *Contratos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004. p. 789.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Civil e processual civil. Responsabilidade civil. Transporte de pessoas. Caso fortuito. Culpa de terceiro. Limites. Aplicação do direito à espécie. Necessidade de reexame de prova. Impossibilidade. 1. A cláusula de incolumidade é ínsita ao contrato de transporte, implicando obrigação de resultado do transportador, consistente em levar o passageiro com conforto e segurança ao seu destino, excepcionando-se esse dever apenas nos casos em que ficar configurada alguma causa excludente da responsabilidade civil, notadamente o caso fortuito, a força maior ou a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro. 2. O fato de um terceiro ser o causador do dano, por si só, não configura motivo suficiente para elidir a responsabilidade do transportador, sendo imprescindível aferir se a conduta danosa pode ser considerada independente (equiparando-se a caso fortuito externo) ou se é conexa à própria atividade econômica e aos riscos inerentes à sua exploração. 3. A culpa de terceiro somente romperá o nexo causal entre o dano e a conduta do transportador quando o modo de agir daquele puder ser equiparado a caso fortuito, isto é, quando for imprevisível e autônomo, sem origem ou relação com o comportamento da própria empresa. 4. Na hipótese em que o comportamento do preposto da transportadora é determinante para o acidente, havendo clara participação sua na cadeia de acontecimentos que leva à morte da vítima - disparos de arma de fogo efetuados logo após os passageiros

apartarem briga entre o cobrador e o atirador -, o evento não pode ser equiparado a caso fortuito.5. Quando a aplicação do direito à espécie reclamar o exame do acervo probatório dos autos, convirá o retorno dos autos à Corte de origem para a ultimação do procedimento de subsunção do fato à norma. Precedentes.6. Recurso especial provido. Recurso Especial 1136885 – SP. Fernando José dos Santos e outro e Companhia de Seguros do Estado de São Paulo – COSESP. Relatora: Ministra Nancy Andriahi. 28 de fevereiro de 2012. DJe 07 de março de 2012. Disponível em:

<[http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo\\_visualizacao=null&processo=1136881+&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO#DOC1](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo_visualizacao=null&processo=1136881+&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO#DOC1)>. Acesso em 23 de set. 2014.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Civil. Responsabilidade civil. Transporte coletivo de passageiros. O transportador só responde pelos danos resultantes de fatos conexos com o serviço que presta, mas nestes se inclui o assalto, propiciado pela parada do veículo em ponto irregular, de que resultou vítima com danos graves. Recurso Especial 200808 – RJ. César Pereira da Rocha e Empresa de Viação Angrense Ltda – Eval. Relator: Ministro Ari Pargendler. 16 de novembro de 2000. DJe 12 de fevereiro de 2000. Disponível em: <[https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGeneri&num\\_registro=199900028880](https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGeneri&num_registro=199900028880)>. Acesso em 23 de set. 2014.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Responsabilidade civil do transportador. Assalto no interior de ônibus. Lesão irreversível em passageiro. Recurso Especial conhecido pela divergência, mas desprovido pelas peculiaridades da espécie. Tendo se tornado fato comum e corriqueiro, sobretudo em determinadas cidades e zonas tidas como perigosas, o assalto no interior do ônibus já não pode mais ser genericamente qualificado como fato extraordinário e imprevisível na execução do contrato de transporte, ensejando maior precaução por parte das empresas responsáveis por esse tipo de serviço, a fim de dar maior garantia e incolumidade aos passageiros. Recurso especial conhecido pela divergência, mas desprovido. Recurso Especial 232.649 – SP. Viação Paratodos Ltda e Dalva Alves da Silva. Relator: Ministro Barros Monteiro. 15 de agosto de 2002. DJe 30 de junho de 2003. Disponível em: <[https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGeneri&num\\_registro=199900875729](https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGeneri&num_registro=199900875729)>. Acesso em 23 de set. 2014.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Responsabilidade civil. Transporte coletivo. Assalto a mão armada. Força maior.- Constitui causa excludente da responsabilidade da empresa transportadora o fato inteiramente estranho ao transporte em si, como é o assalto ocorrido no interior do coletivo. Precedentes. Recurso especial conhecido e provido. Recurso Especial 435.865 – RJ. Evanil Transportes e Turismo Ltda e Severiano de Souza Cruz. Relator: Ministro Barros Monteiro. 09 de setembro de 2002. DJ 12 de maio de 2003 p. 209. Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo\\_visualizacao=null&processo=435865&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO#DOC1](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo_visualizacao=null&processo=435865&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO#DOC1)>. Acesso em 23 de set. 2014.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Civil. Responsabilidade Civil do Transportador. Assalto a ônibus suburbano. Passageiro que reage e é mortalmente ferido. Culpa presumida, afastada. Regra moral nas obrigações. Risco não coberto pela tarifa. Força maior. Causa adequada. Segurança fora do alcance do transportador. Ação dos beneficiários da vítima, improcedente contra a empresa transportadora. Votos vencidos. Recurso Extraordinário 88407 – RJ. Eunice de Souza dos Santos e outros e Táxi Rei Ltda. Relator: Ministro Thompson Flores. 07 de agosto de 1980. DJ 06 de março de 1981 PP-01447. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%2888407%2EENUME%2E+OU+88407%2EACMS%2E%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/poewnlp>>. Acesso em 23 set. 2014.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ementa: - Responsabilidade civil (procedimento sumaríssimo). Assassinato de passageiro, em virtude de assalto praticado por desconhecidos, num trem da referência durante a viagem. Ato de terceiro equiparável a caso fortuito. Inevitabilidade do fato e ausência de culpa do transportador. Inexistência de vinculação com o contrato de transporte. Incidência do obstáculo previsto no art. 325, inc. V, do RISTF. Arguição de relevância rejeitada. Inocorrência de divergência com a súmula 187 do STF, por inexistir nexo de causalidade entre o acidente e o transporte. Alegações de ofensa a lei federal e dissídio de jurisprudência não apreciados, porquanto é defeso no Recurso Extraordinário o seu exame, sem o prévio afastamento do obstáculo regimental, pela ocorrência das ressalvas contidas no ‘caput’ do art. 325, do RISTF. Recurso Extraordinário não conhecido. Recurso Extraordinário 109223 – RJ. Rita Amâncio de Oliveira e outros e Companhia Brasileira de Trens Urbanos. Relator: Ministro Djaci Falcão. 30 de junho de 1986. DJ 22 de agosto de 1986 PP-14524. Disponível em:

<<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%28109223%2E+OU+109223%2EACMS%2E%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/qayt889>>. Acesso em 23 set. 2014.