

encontrou um paralelo entre o direito adquirido dos Estados partes na Convenção, e os respectivos direitos internos de cada um, quando dizem respeito à matéria procedimental constitucional quanto à conclusão dos tratados.

Portanto, salvo esta hipótese consagrada no artigo 46 da CVDT, já devidamente justificada, o que reza no Direito Internacional é o que diz o artigo 27 do mesmo Pacto, onde os Estados, via de regra, não podem se utilizar do seu direito interno, para assim fugir da obrigatoriedade e respectivas sanções do direito internacional.

Porém, como já foi dito anteriormente, a melhor solução para os casos de descumprimento dos tratados internacionais, é a denúncia dos mesmos. Em nome da segurança jurídica que o direito internacional dispõe e busca aprimorar diariamente, os Estados, impossibilitados pelo seu direito interno de cumprirem preceitos internacionais que se obrigaram por livre e espontânea vontade, sempre que possível é claro, devem denunciá-los. Este é sem dúvidas, o ponto de equilíbrio entre o fundamento da *pacta sunt servanda* e a democracia de cada Estado, sem negar que os pactos celebrados a luz do direito internacional devem ser cumpridos, já que foram celebrados de acordo com a livre vontade das partes, e já que há leis que impõem isto, porém, não serão cumpridos a qualquer custo, pois se há a supremacia da Constituição, esta hierarquia é inabalável.

Como não há Nação que sobreviva, no mundo de hoje, sozinha, sem parceiros comerciais e políticos, o Direito Internacional deve cuidar para que as relações entre estas se estreitem cada vez mais, trazendo benefícios para a sociedade internacional como um todo, mantendo os interesses dos cidadãos em primeiro lugar. Este é o papel central do Direito Internacional Público, que ainda não chegou a seu ponto ideal, porém com o esforço de todos, vem dando largos passos em direção a este caminho, iniciado há séculos por Hugo Grócio, que deixou uma ideia ainda atual, quando mostrou que o sistema institucional e normativo internacional é falho e limitado, mas é passível de aperfeiçoamento, e que é preciso acreditar no espaço e no papel do direito internacional, como condição de sobrevivência da humanidade.

7. Referências:

ACCIOLY, Hildebrando. *Manual de Direito Internacional Público*. 17ª ed. São Paulo : Saraiva, 2009.

ALMEIDA, Francisco Ferreira de. *Direito Internacional Público*. 2ª ed. Coimbra : Coimbra Editora, 2003.

BEVILÁQUA, Clóvis. *Direito Público Internacional*. 2ª ed. Rio de Janeiro, 1939.

MACHADO, Jónatas. *Direito Internacional. Do Paradigma Clássico ao Pós-11 de Setembro*. 2ª ed. Coimbra : Coimbra Editora, 2004.

MAZZUOLI, Valério. *Curso de Direito Internacional Público*. 4ªed. São Paulo : Editora Revista dos Tribunais, 2009.

RESEK, Francisco. *Direito Internacional Público*. 12ª ed. São Paulo : Editora Saraiva, 2010.

TENÓRIO, Oscar. *Direito Internacional Privado*. 11ª ed. Rio de Janeiro : Freitas Bastos, 1976.

VARELLA, Marcelo. *Direito Internacional Público*. 3ª ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2011.

DADOS DE CATALOGAÇÃO

VILHENA, Lucila Gabriella Maciel Carneiro. A exceção ao monismo internacionalista da convenção de viena sobre direito dos tratados. in **Cognitio Juris**, João Pessoa, Ano I, Número 2, agosto 2011 – Pág. 14-18.

A Revista Cognitio Juris não se responsabiliza pelos ideários, conceitos, apreciações, julgamentos, opiniões e considerações lançados nos textos dos artigos. Os textos são de inteira e exclusiva responsabilidade de seus autores.

A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PESSOAS

DIREITO CIVIL
Débora Bós e Silva

RESUMO

A responsabilidade civil enquanto área temática na esfera do Direito Civil, merece ser melhor apreciada, uma vez que os assuntos desenvolvidos, tais como, os danos provenientes do transporte gratuito ou de cortesia, tem sido discutidos nas mais diversas instâncias, dada a sua importância. Não é demais afirmar que a responsabilidade civil, se constitui em um dos pilares essenciais para a garantia da efetiva reparação, alçado ao mais alto patamar de instrumento de preservação do cidadão na sociedade contemporânea. Por essa razão, procuramos desenvolver o presente artigo sob a perspectiva do contrato de transporte de pessoas, analisando os pressupostos para a configuração do dever de indenizar, análises jurisprudenciais, pressupostos que afastam o dever de indenizar, a diferenciação entre transporte gratuito e de cortesia, entre outros tópicos, visto que, imprescindível se torna a elaboração de estudos aprofundados sobre o tema.

Palavras-chave: *Responsabilidade civil, transporte de pessoas, indenização.*

LIABILITY CIVIL IN THE CONTRACT OF CARRIAGE OF PERSONS

ABSTRACT

Liability as a subject area in the sphere of Civil Law, deserves to be appreciated, since the issues developed, such as damage from the shuttle or courtesy, has been discussed in various instances, given its importance. Not too much to assert that the civil liability constitutes an essential pillar for ensuring effective redress, raised to the highest level of a tool for preservation of the citizen in contemporary society. For this reason, we developed this article from the perspective of the contract of carriage of person, analyzing the conditions for setting the duty to indemnify, jurisprudential analysis, assumptions that drive the duty to indemnify, differentiation between shuttle and courtesy, among other topics, because, becomes imperative to draw up detailed studies on the subject.

Key-words: *Liability, Transportation of people, indemnity.*

SUMÁRIO

1. Introdução; 2. Teoria do Risco; 3. A responsabilidade civil dos transportadores; 4. Do transporte de passageiros; 5. Dos pressupostos para a configuração do dever de indenizar; 6. Dos pressupostos que afastam o dever de indenizar; 7. O transporte de bagagem; 8. O transporte gratuito; 9. Decisões jurisprudenciais; 10. Conclusões. Bibliografia.

1. Introdução

Desde o começo dos tempos, o direito se fez presente na sociedade, sendo, por vezes, baseado no costume, e, posteriormente, evoluindo na medida em que a sociedade passou a vivenciar novas transformações, que incidiram diretamente em uma mudança na mentalidade jurídica, não mais baseada na força e no costume, mas nos direitos, tidos como verdadeiros responsáveis por estabelecer regras que limitavam a auto-tutela.

Nessa perspectiva, insere-se a responsabilidade civil, que, no primórdio dos tempos, não cogitava o fator culpa, de forma que, o dano provocava a reação imediata e selvagem do ofendido, inexistindo limitações e regras.

A vingança privada predominava como uma forma primitiva de solução de conflitos, esboçada por meio de uma reação espontânea e natural contra o mal sofrido.^{10[1]}

Prossegue-se para a fase da composição, na qual, a vítima percebe que pode retirar algo do seu ofensor, que não seja sangue, mas sim uma quantia financeira, ou um objeto que caso fosse pago faria o resgate da sua culpa.

Quando passou a atingir a sociedade, o Estado assumiu a função de punir, surgindo a ação de indenização, que passou a ter lugar em conjunto com a responsabilidade penal.

Outrora, era normal que as pessoas andassem a pé até os seus trabalhos, ou acabassem desenvolvendo atividades que ocorriam no mesmo lugar onde conviviam com sua família. Sendo, posteriormente, substituído o trabalho no lar, para o trabalho em indústrias e empresas, que dada à localização das mesmas, exigiu que os funcionários buscassem novas formas de locomoção tais como a bicicleta e o ônibus.

Em decorrência do progresso, surgido em conjunto com o desenvolvimento industrial, a multiplicação de

^{10[1]} LIMA, Alvino. Da culpa ao risco. São Paulo. 1938. p. 10.

danos se tornou recorrente, gerando inúmeros casos envolvendo acidente de trabalho, como é o caso de operário que se lesionou com maquinaria, ou casos envolvendo acidentes de trânsito.

Essas mudanças geraram uma quebra na tranqüilidade antes existente na sociedade, ocasionando, posteriormente, em uma sociedade de risco, caracterizada pela incerteza e pela insegurança em decorrência do progresso.

Destarte, o processo de globalização afetou a sociedade em geral, visto que a sociedade se encontra construída em torno de fluxos diversos, tais como, fluxos de informação e fluxos de tecnologia os quais tem dominado as nossas vidas, incorporando-se como conceitos atuais e contemporâneos.

Essas mudanças acabaram por ocasionar no surgimento de novas teorias no campo da responsabilidade civil, visando propiciar maior proteção às vítimas.

2. Teoria do Risco

A teoria do risco surgiu como forma de propiciar maior proteção às vítimas, cobrindo muitas hipóteses, nos casos em que conceitos que se incorporaram aos hábitos se revelam insuficientes para possibilitar a proteção da vítima.^{11[2]}

A responsabilidade civil seria então, encarada sob o prisma objetivo, de forma que, o exercício de atividade perigosa ao oferecer perigo, acaba por representar um risco, que no momento em que o agente assume, ele também será obrigado a ressarcir eventuais danos que venham a atingir a terceiros. É o caso, e.g, do operário, vítima de acidente de trabalho decorrente da utilização de uma máquina em que ele costumava trabalhar, ou do caso do transporte de pessoas, sendo este último objeto de estudo do presente trabalho.

3. A responsabilidade civil dos transportadores

Conforme o atual Código Civil Brasileiro, a responsabilidade contratual encontra-se disposta no art. 389 em diante, e, entre diversas espécies de contratos, existe o contrato de adesão, aplicado no caso do transporte de passageiros.

Neste tipo de contrato as partes envolvidas não discutem de forma aprofundada as cláusulas dispostas no mesmo, visto que tais cláusulas são previamente estipuladas por uma das partes, às quais a outra simplesmente adere.

Destarte, no momento em que alguém toma um ônibus, ao efetuar o pagamento da passagem, celebra um contrato com a empresa responsável pelo transporte, de forma que a mesma assume a obrigação de transportar o passageiro ao seu destino, são e salvo. No entanto, caso ocorra algum acidente, ocorre o inadimplemento contratual, ensejando a responsabilidade civil de indenizar o passageiro.

A responsabilidade do transportador pode ser quanto aos seus empregados, em relação a terceiros ou em relação aos passageiros.

3.1 – Quanto aos empregados

No caso de empregados da empresa transportadora como o cobrador, a responsabilidade será decorrente da relação de emprego existente.

3.2 – Quanto a terceiros

A responsabilidade será extracontratual, visto que não há vínculo contratual entre os envolvidos, sendo, portanto, responsabilidade objetiva, podendo ser afastada somente no caso do transportador demonstrar ter ocorrido fato exclusivo de terceiros, caso fortuito, força maior ou culpa exclusiva da vítima.^{12[3]}

11[2] LOPES, João Batista. Perspectivas atuais da responsabilidade civil. RJTJSP, 57:14

12[3] Este é o entendimento da doutrina de Carlos Roberto Gonçalves, in Responsabilidade Civil. De acordo com o Novo Código Civil. Pág. 277. O art. 37, §6º, da Constituição Federal de 1988, entende ser caso de responsabilidade objetiva, uma vez que se encontra fundada no risco administrativo.

Além disso, o dispositivo já mencionado aplica-se, somente no caso de responsabilidade extracontratual, visto que envolvem terceiros, isto é, aqueles que não possuem relação jurídica contratual com o causador do dano.

3.3 – Quanto aos passageiros

Como se trata de relação contratual, a responsabilidade será objetiva, quando ocorrer o inadimplemento contratual, ensejando a responsabilidade indenizatória, à qual passaremos a analisar mais detalhadamente.

4. Do transporte de passageiros

O transporte de pessoas passou a ser regulado com o advento do Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, que buscava regular a responsabilidade civil das estradas de ferro, sendo tal idéia, posteriormente, transferida para os ônibus e demais tipos de transportes, tais como táxi e automóveis.

O instituto do contrato de transporte, disciplinado pelo art. 730 do Código Civil, comporta compatibilização com a legislação especial, tratados e convenções internacionais, desde que estas não contrariem o que dispõe o Código Civil.

Assim, é assegurada a observação do disposto no Código de Defesa do Consumidor, Código Brasileiro de Aeronáutica, entre outros.

Havendo transporte cumulativo, isto é, cuja responsabilidade seja de mais de uma empresa, aplica-se o art. 733, caput, do Código Civil que afirma que:

“Cada transportador se obriga a cumprir o contrato relativamente ao respectivo percurso, respondendo pelos danos nele causados a pessoas e coisas.”

Ocorrendo, porém, substituição de algum dos transportadores, a responsabilidade será solidária entre ambos.^{13[4]}

5. Dos pressupostos para a configuração do dever de indenizar

A responsabilidade do transportador é objetiva, e, sendo o transporte um contrato de adesão, basta que a vítima prove somente dois requisitos para que haja a configuração do inadimplemento contratual: fato do transporte e o dano.

No momento em que o passageiro concorda com o contrato de adesão estabelecido pelo transportador, ocorre a celebração do contrato por meio do acordo de vontades. Desta feita, a obrigação do transportador inicia no momento em que a viagem passa a ocorrer, iniciando, pois, a execução do contrato.

O transportador assume não somente a responsabilidade de transportar, mas também é incumbido de obrigação secundária que estabelece que isso seja feito com segurança, - visto que os transportadores têm “obrigação de resultado” -, do contrário, acarretará no inadimplemento contratual ensejando a reparação por meio da responsabilidade civil.

Os pressupostos que ensejam a responsabilidade civil decorrentes do inadimplemento contratual por parte do transportador, que não conseguiu cumprir com o que pactuou, devendo ser responsabilizado pelos eventuais danos ocorridos são dois: fato do transporte e dano.

5.1 – Fato do transporte

O fato do transporte é o nexa causal, pressuposto essencial para a configuração da responsabilidade civil e do dever de indenizar. A relação de causalidade é o liame entre o ato lesivo do agente e o dano ou prejuízo sofrido pela vítima. Se o dano sofrido não for ocasionado por ato do agente, inexistente a relação de causalidade.

Sílvio de Salvo Venosa definiu o nexa causal como:

“O conceito de nexa causal, nexa etimológico ou relação de causalidade deriva das leis naturais. É o liame que une a conduta do agente ao dano. É por meio do exame da relação causal que concluímos quem foi o causador do dano. Trata-se de elemento indispensável. A responsabilidade objetiva dispensa a culpa, mas nunca dispensará o nexa causal. Se a vítima, que experimentou um dano, não identificar o

^{13[4]} Código Civil, Art. 733, §2º.

nexo causal que leva o ato danoso ao responsável, não há como ser ressarcida”.14[5]

Assim, no caso de transporte de pessoas na qual a responsabilidade é objetiva, é indispensável a comprovação do nexo causal, conforme preleciona doutrina de Sérgio Cavalieri Filho:

*“Lembramos, então, que os princípios da responsabilidade objetiva são aplicáveis à responsabilidade objetiva. Também aqui serão indispensáveis a conduta ilícita, o dano e o nexo causal. Só não será necessário o elemento culpa. Esta pode ou não existir, mas será sempre irrelevante para a configuração de indenizar. **Indispensável será a relação de causalidade, porque, mesmo em sede de responsabilidade objetiva, ninguém poderá ser responsabilizado por aquilo que não tiver dado causa.**”15[6]*

Em relação ao tema que ora estudamos, o nexo de causalidade é requisito indispensável, relacionando-se com o vínculo entre a conduta e o dano, ou seja, o dano deve decorrer diretamente da conduta praticada, de forma que é correto afirmar que o nexo causal é a relação da ação com o dano sofrido, isto é, a relação que une a causa ao efeito.

Exemplo clássico é o caso de alguém que teve a perna quebrada em um acidente de trânsito. O fato é a perna quebrada. O nexo causal é o acidente de trânsito que provocou o fato já mencionado.

O fato do transporte é o nexo que comprova que se ele não tivesse ocorrido, o dano não tinha sido causado, sendo o liame entre o fato e a consequência.

5.2 – Dano16[7]

A conduta do agente para acarretar responsabilidade civil deve, comprovadamente, causar dano ou prejuízo à vítima. Sem o dano não há que se falar em responsabilidade civil, pois, sem ele não há o que reparar.

A Carta Magna assegura no art. 5º, caput, e no inciso X o direito à reparação do dano, seja ele moral ou material.

*Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:
[...]*

X – são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;”

Assim, o dano é o prejuízo resultante da lesão a um bem ou direito.

É a perda ou redução do patrimônio material ou moral do lesado em decorrência da conduta do agente, gerando para o lesado o direito de ser ressarcido para que haja o retorno de sua situação ao estado em que se encontrava antes do dano para que seja compensado caso não exista possibilidade de reparação.

O dano pode ser material, moral, estético, perda de uma chance, etc.

Nesta linha, somente a alegação de culpa não o isentará das consequências advindas de sua ação, salvo nos casos abaixo.

6. Dos pressupostos que afastam o dever de indenizar

14[5] VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito Civil: Responsabilidade Civil. Vol.4. 3ºed. São Paulo: Atlas S.A., 2003, pág. 39.

15[6] CAVALIERI FILHO, Sérgio. Comentários ao Novo Código Civil. Volume XIII. Da Responsabilidade Civil. Das preferências e Privilégios Creditórios. Rio de Janeiro: Forense, 2004, pág. 145.

16[7] Maria Helena Diniz conceitua dano como a “lesão (diminuição ou destruição) que, devido a certo evento, sofre uma pessoa, contra sua vontade, em qualquer bem ou interesse jurídico, patrimonial ou moral.” Ver mais em DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. Vol.7. 17ºed. São Paulo: Saraiva, 2003.

Como já mencionado, a responsabilidade do transportador é objetiva, sendo pressupostos que afastam o dever de indenizar: caso fortuito, força maior e culpa exclusiva da vítima.

O art. 734 do Código Civil afirma com maestria:

“O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.”

Conforme o autor, Carlos Roberto Gonçalves, mesmo que as excludentes da culpa exclusiva da vítima e do fato exclusivo de terceiro, não se encontram dispostas no art. 734, as mesmas devem ser admitidas, porquanto, extinguem o nexo de causalidade.^{17[8]}

6.1 – Caso fortuito interno e externo

O **caso fortuito interno** se caracteriza por toda situação causada pela *imprevisibilidade*, e, portanto, inevitável que se encontra relacionada aos riscos da atividade desenvolvida pelo transportador, ligado à pessoa ou à coisa. É o caso, e.g, do estouro de um pneu de um carro, mal estar do motorista, incêndio do veículo, quebra da barra de direção e demais defeitos mecânicos.

No caso do *caso fortuito externo*, este se caracteriza como sendo imprevisível e inevitável, porém, não guarda ligação com a empresa, como é o caso dos fenômenos da natureza, entendidos como acontecimentos naturais, tais como os raios, a inundação e o terremoto.

Somente o fortuito externo exclui a responsabilidade de indenizar, demonstrando a forte presunção da responsabilidade do transportador.

6.2 – Fato exclusivo do passageiro

Havendo culpa exclusiva do passageiro, esta exonera o transportador de arcar com eventuais indenizações decorrentes de responsabilidade civil.

Isto porque, quem dá causa ao evento é o próprio passageiro, e não o transportador. O passageiro deve se sujeitar às normas estabelecidas pelo transportador^{18[9]}, e, caso concorra para o evento trágico, a indenização será fixada conforme a gravidade de sua culpa, observando-se a culpa do autor do dano também.^{19[10]}

Neste contexto, havendo culpa do passageiro, não poderá mais haver a concessão de indenizações integrais às vítimas, como nos casos envolvendo pessoas que se dependem nos vagões.

6.3 – Fato exclusivo de terceiro

Por último, mas não menos importante, constitui-se como causa que exclui o dever de indenizar o fato exclusivo de terceiro, isto é, o fato cometido por toda pessoa que não possui nenhum vínculo com o transportador.

Conforme dispõe a Súmula 187 do Supremo Tribunal Federal:

“A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva”.

Destarte, a jurisprudência tem entendido que disparos efetuados por terceiros, pedras que são atiradas nas janelas, e que acabam por ferir passageiros, se constituem como causas estranhas ao transporte, sendo, inclusive, equiparados aos casos fortuitos externos, não podendo haver responsabilização.

No entanto, essa posição é controversa, como pode ser visto por decisão do Superior Tribunal de Justiça que entendeu o seguinte:

“ESTRADA DE FERRO. MORTE DE PASSAGEIRO EM DECORRÊNCIA DE ASSALTO NO

17[8] GONÇALVES. Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. De acordo com o novo Código Civil, pág. 281.

18[9] Código Civil. Art. 738, Caput.

19[10] Código Civil. Art. 738, § único.

INTERIOR DE COMPOSIÇÃO FERROVIÁRIA. OBRIGAÇÃO DE INDENIZAR. *O caso fortuito ou a força maior caracteriza-se pela imprevisibilidade e inevitabilidade do evento. No Brasil contemporâneo, o assalto à mão armada nos meios de transporte de cargas e passageiros deixou de revestir esse atributo, tal a habitualidade de sua ocorrência, não sendo lícito invocá-lo como causa de exclusão da responsabilidade do transportador.”20[11]*

Na mesma linha, segue a posição do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro:

“AÇÃO DE INDENIZAÇÃO PROPOSTA POR VIÚVO E FILHOS MENORES DE PASSAGEIRA DE ÔNIBUS MORTA EM RAZÃO DE QUEDA DO VEÍCULO OCASIONADA DURANTE UM ASSALTO. *Responsabilidade da transportadora face o entendimento de que a frequência com que ocorrem os assaltos no interior dos coletivos da linha afasta a hipótese de caso fortuito, só é admissível quando se trata de eventos imprevisíveis, o que não é o caso.”21[12]*

E prossegue-se a discussão sobre o assunto:

“Embora tenha o transportador, em face do contrato de transporte, obrigação de levar o passageiro, são e salvo, até o seu destino, o assalto ao coletivo consubstancia fato de terceiro, alheio ao transporte em si, rompendo a responsabilidade da transportadora. Não há causalidade entre o assalto, fato estranho à exploração do transporte, aos riscos normais deste, e o contrato de transporte, devendo, pois, ser havido como fator excludente da responsabilidade da transportadora.”22[13]

Para reflexão fica o trecho do voto vencido do Des. Ademir Paulo Pimentel:

“O fato era e é perfeitamente previsível e faz parte do risco da atividade econômica. A culpa é contratual. Temos condenado os bancos nos assaltos praticados em seu interior. Qual o motivo de não se aplicar às empresas de ônibus o mesmo critério? Os riscos na reação não são semelhantes?”23[14]

Assim, o transportador assume uma obrigação de resultado, devendo transportar o passageiro incólume ao seu destino.

Caso contrário, ocorrerá o inadimplemento das obrigações assumidas quando do contrato de adesão, gerando a responsabilidade pelo dano ocorrido.

Destarte, o transportador não poderá deixar de ser responsabilizado somente pela prova da inexistência de culpa, incumbindo o ônus de demonstrar que o evento ocorreu por conta de caso fortuito, força maior culpa exclusiva da vítima ou por fato exclusivo de terceiro.

7. O transporte de bagagem

No momento em que o passageiro se locomove em um meio de transporte, o contrato de transporte envolve a obrigação do transporte de bagagem do passageiro, seja no compartimento em que o passageiro irá viajar, ou em local apropriado para o devido despacho da bagagem, devendo o transportador fornecer uma “nota de bagagem”,

20[11] REsp 50.129-6, 4ª T., Rel. Min. Torreão Braz, j. 29-8-1994, DJU, 17 out. 1994, p. 27899, Seção I, ementa, Boletim da AASP, n. 1.872, p. 131-e.

21[12] Rel. Dês. Valéria Maron, RT, 742:139.

22[13] TJDF, Rel. Dês. Mário Machado, Boletim da AASP, nº 2.061, p.50.

23[14] GONÇALVES. Carlos Roberto. Responsabilidade Civil. De acordo com o Novo Código Civil, pág. 287.

para que ao chegar são e salvo, em seu destino o passageiro possa retirá-la.

Assim, o art. 734 do Código Civil, afirma que:

“O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.”

Nesse contexto, no momento em que o viajante compra a sua passagem, recebe o direito ao transporte de sua bagagem, e, caso houver excesso de peso, poderá ser cobrado um acréscimo financeiro.

O Decreto nº 68.961/71 tem regulado o transporte de bagagem em ônibus, o qual, além de ser aplicado em nível internacional e interestadual, vem sendo aplicado nos casos de transporte intermunicipal.

No caso de extravio de bagagem, a indenização que vem sendo aplicada é de até dois salários mínimos, exigindo-se, declaração do excesso do valor dos bens.^{24[15]}

Há que se atentar para o Código de Defesa do Consumidor, que prevê a inversão do ônus da prova, como forma de proteger o consumidor, não havendo no referido diploma legal a tarifação da indenização, entendendo que a mesma deve ser completa, caso haja prova dos valores transportados na bagagem.

Mister se faz mencionar decisão do Tribunal de Justiça do Espírito Santo:

“TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS. VIA RODOVIÁRIA. EXTRAVIO DE BAGAGEM. INDENIZAÇÃO. Responsabilidade da empresa, vez que se obriga necessariamente a garantir a segurança do bem. Nulidade, portanto, da cláusula que coloca o consumidor em desvantagem exagerada. Verba devida. Inteligência do art. 51 do Código de Defesa do Consumidor.”^{25[16]}

Destarte, em razão do transporte de bagagem se constituir em uma relação de consumo, abrangido pelo Código de Defesa do Consumidor, não há mais que se falar em regime tarifado, visto que não houve limitação para a indenização conforme Nelson Nery Júnior, de modo que, “havendo danos o fornecedor deve indenizá-los em sua integralidade.”^{26[17]}

8. O transporte gratuito

Muito tem sido discutido sobre a responsabilidade decorrente do transporte gratuito, o qual teceremos alguns breves comentários.

Envolve o transporte gratuito, os casos de “carona” tanto nas cidades quanto fora delas, muitas vezes buscadas por estudantes em razão do valor estimado da gasolina e de transporte coletivo e universitário.

O mesmo ocorre nos casos em que motociclistas cedem o assento traseiro para outras pessoas, constituindo-se como transporte gratuito.

Afinal, seria o transporte gratuito contratual ou extracontratual?

Conforme doutrina de Cunha Gonçalves:

“A relação de cortesia é voluntária; o homem cortês não está isento de causar danos, até no exercício de sua amabilidade, porque a cortesia não é incompatível com a negligência ou a imprudência; tanto basta para que a sua responsabilidade seja exigível.”^{27[18]}

^{24[15]} Decreto nº 68.961/71. Art. 33.

^{25[16]} RT, 697:140.

^{26[17]} Revista do Advogado, 33:78, ob.cit in Responsabilidade Civil. Carlos Roberto Gonçalves. Pág.304.

^{27[18]} GONÇALVES, Cunha. Tratado de Direito Civil, 2ª Ed., vol. 13, p.253.

O argumento acima estampou decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo, que no caso de um acidente envolvendo a imprudência e imperícia do motorista de uma motoneta que deu carona à autora, condenou o motorista ao pagamento de indenização.

O art. 736 do atual Código Civil afirma que:

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

O referido artigo acima citado vai de encontro com a posição de diversos doutrinadores como Silvio Rodrigues e Wilson Melo da Silva, que entendem que como o transporte gratuito não traz nenhuma vantagem ao transportador, não sendo favorecido pelo contrato, só deve ser responsabilizado quando houver dolo²⁸[19] ou culpa gravíssima²⁹[20].

Em razão das freqüentes decisões judiciais entendendo que, nos casos de culpa leve ou levíssima, o transportador não seria responsabilizado juridicamente, surgiu a Súmula 145 dispondo que:

“No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave.”

Essa posição que afirma que a responsabilidade do transportador no transporte gratuito só poderá ocorrer quando houver dolo ou culpa grave, é decorrente do entendimento de que a cláusula de garantia existe somente nos contratos onerosos de pessoas, isto é, a garantia decorre da contraprestação do preço pago pelo passageiro.

Como não ocorre contraprestação no transporte gratuito, incide a aplicação do art. 392 do Código Civil, o qual exige a prova do dolo ou culpa grave por parte do transportador, prevalecendo a tese da responsabilidade aquiliana.

Ocorre, porém, que é preciso analisar também que aquele que transporta em seu meio de transporte qualquer pessoa, mesmo fazendo isso como favor, deve executar esta ação sem colocar em risco a segurança do passageiro.

Por esta razão, José Raimundo Gomes entende que o transporte gratuito é de natureza extracontratual, ensejando a obrigação do transportador, prestar indenização até por culpa.³⁰[21]

Analisando o direito comparado italiano, observamos que existe distinção entre o transporte de cortesia ou benévolo e o transporte gratuito.

O *transporte de cortesia* é aquele entendido como estritamente gratuito e que o transportador não possui interesse no transporte, efetuando o mesmo por simples cordialidade e cortesia, sendo regido pela responsabilidade extracontratual.

O *transporte gratuito*, também denominado de transporte aparentemente e pseudamente gratuito, é aquele no qual existe algum interesse na condução, podendo o transporte estar vinculado a outras relações entre os envolvidos como é o caso do corretor de imóveis, que, após informar as diversas casas que se encontram disponíveis para a venda, se prontifica a mostrar, pessoalmente, as casas ao futuro comprador, que colabora com uma quantia para pagar o combustível ou na ausência de veículo próprio, paga as despesas decorrentes do transporte efetuado pelo táxi.

28[19] Um exemplo clássico disso é o do transportador, que por motivo não justificado, atira o carro contra um caminhão.

29[20] É o caso, e.g., do transportador que deseja efetuar uma ultrapassagem perigosa, e, em tal situação, emprega alta velocidade que acaba por vitimar a pessoa que estava na carona da moto.

30[21] Para maiores informações, ler o artigo “Transporte gratuito e responsabilidade civil”, publicado na RJTJSP, 106, de autoria de José Raimundo Gomes da Cruz.

Este tipo de transporte é regido pelas regras atinentes à responsabilidade contratual.^{31[22]}

Nesse contexto, nos casos decorrentes do transporte gratuito, a responsabilidade do transportador é de culpa presumida, aplicando-se as disposições do art. 730 e do art. 734 do Código Civil, sendo pressupostos para a exclusão da responsabilidade de indenizar, somente, os casos de culpa exclusiva da vítima ou caso fortuito e força maior.

Esse entendimento vem se consolidando de forma intensa como pode ser visto pelas recentes decisões jurisprudenciais:

“No caso em exame, é fato incontroverso que, diariamente, o Sr. Henrique de Oliveira Prado, dirigindo o seu veículo VW Brasília, na qualidade de empregador, buscava, em suas respectivas residências, os funcionários Rodolfo José dos Santos e Luiz Antônio de Oliveira, conduzindo-os ao trabalho. No dia 06.06.2007, ao percorrer este trajeto, houve o acidente de trânsito que vitimou fatalmente os Srs. Henrique e Rodolfo.

Nessa linha, não há como negar que houve efetivo acidente de trabalho, quando do transporte efetivado pelo empregador.

Nesses casos, em que o empregado é transportado pelo empregador, a doutrina é unânime em afirmar que a responsabilidade deste é objetiva, isto é, configura-se independentemente da demonstração da culpa, bastando aprova do dano e do nexo de causalidade.

Isso porque o transporte do empregado efetivado pelo empregador não pode ser considerado gratuito, já que há nítido interesse, ainda que indireto, por parte deste último, no que tange à prestação do serviço. Sendo assim, aplicam-se as regras do contrato de transporte, previstas no [Código Civil](#), segundo as quais a responsabilidade do transportador só é elidida se verificados motivo de força maior, fortuito externo e culpa exclusiva da vítima, sendo certo que a culpa de terceiro não afasta o seu dever de indenizar.”^{32[23]}

Prossegue-se o mesmo firme entendimento em apelação cível do TJDF:

“Não se considera gratuito o transporte se o passageiro o utiliza, embora sem desembolsar qualquer quantia, em virtude de acordo feito por sua empresa empregadora e a responsável pelo transporte, devendo esta última indenizar pelos danos decorrentes do acidente, independentemente da existência de culpa.”^{33[24]}

9. Decisões jurisprudenciais

Conforme pesquisa jurisprudencial constatou-se que por se tratar de relação de consumo, a responsabilidade do transportador é objetiva. (Caso 1)

31[22] Carlos Roberto Gonçalves, in Responsabilidade Civil – De acordo com o Novo Código Civil, pág. 337, menciona alguns exemplos pertinentes aos casos de transporte gratuito o caso do vendedor de automóveis, que conduz o comprador para lhe mostrar as qualidades do veículo e o caso do amigo que viaja junto para fazer companhia ao motorista e conversar durante a viagem, com o objetivo de afastar o sono.

32[23] EMENTA: EMBARGOS DE DECLARAÇÃO - PRIMEIROS REJEITADOS - AUSÊNCIA DE VÍCIOS QUANTO ÀS QUESTÕES LEVANTADAS - SEGUNDOS ACOLHIDOS COM EFEITOS INFRINGENTES, EM PARTE - OMISSÃO VERIFICADA QUANTO AO PEDIDO DE PAGAMENTO DA PENSÃO MENSAL, EM VERBA ÚNICA, E QUANTO À FORMA DE REAJUSTE DO PENSIONAMENTO. (Embargos de Declaração nº 1.0043.07.012475-5/003 – MG. Relator: Eduardo Marine da Cunha. Data de julgamento: 11.02.2010. TJMG).

33[24] REPARAÇÃO DE DANOS. ACIDENTE DE TRÂNSITO. TRANSPORTE COLETIVO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. ALEGAÇÃO DE TRANSPORTE GRATUITO DE PASSAGEIRO. NÃO DEMONSTRAÇÃO. DANO MATERIAL. AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO. DANO MORAL. POSSIBILIDADE. (Apelação Cível nº 12171220058070009 – DF. Relator: Lecir Manoel da Luz. Data de julgamento: 03.10.2007. TJDF – 5ª Turma Cível)

9.1 – Caso 1 34[25]

Trata-se de caso em que a autora pretendia que a sentença de indenização por danos morais e materiais fosse reformada, para que fossem reconhecidos os transtornos causados. A autora aduziu que, no dia 27 de agosto de 2008, contratou a ré para o transporte de Assis/SP a Sertãozinho/SP. No entanto, foi obrigada a desembarcar em Jaboticabal/SP, sob a alegação de que o ônibus que a transportava estava com problemas mecânicos e, em razão disso, por conta própria e sem qualquer assistência da ré, embarcou em ônibus de outra empresa, para que pudesse chegar ao seu destino.

Três dias após, contratou, novamente, o serviço da ré, adquirindo passagem para Assis/SP, e, desta vez, após amargar três horas de espera, foi embora para sua residência sem conseguir embarcar.

Inconformada com o descaso e desrespeito da ré, pleiteou o ressarcimento pelas passagens e pelos danos morais. O TJ-SP entendeu que, clara está a ocorrência de danos morais, visto que os transtornos e aborrecimentos sofridos pela autora são inegáveis, além de que, a ré é contumaz no mau atendimento aos clientes conforme a quantidade de reclamações registradas na Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Assim, a sentença foi parcialmente reformada, reconhecendo os transtornos causados à autora, emergindo o dever da ré de pagar a indenização correspondente, fixada em R\$ 1.000,00, corrigidos da data do arbitramento (prolação do acórdão), ficando mantidos os danos materiais já arbitrados.

9.2 – Caso 2 35[26]

Neste caso, a empresa de transporte recorreu de decisão que a condenou ao pagamento de R\$18.600,00, em decorrência de acidente de trânsito.

Em grau recursal, alegou a ré, S(...) Transportes Urbanos Ltda, que ocorreu por culpa exclusiva de terceiro, requisito o qual, seria causa excludente de responsabilidade, pois o fato ocorreu por imprudência de outro veículo automotor, inexistindo dano moral a indenizar.

O TJ-SP entendeu que o transporte de pessoas é regulamentado pelos artigos 734 e seguintes, do Código Civil, que prevê a responsabilidade objetiva do transportador pelos danos causados às pessoas transportadas, ou seja, a indenização é decorrência natural do dano, cabendo ao responsável ingressar com ação regressiva contra o culpado. É o que dispõe o art. 735 do Código Civil, reforçada pela Súmula 187 do Supremo Tribunal Federal: “A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.”

Assim, independente da verificação de eventual culpa de terceiro, no caso, o veículo GM-Astra que sequer foi identificado, que teria “fechado” o ônibus, a responsabilidade civil da transportadora persistiria.

10. Conclusões

O transporte de pessoas é assunto de suma importância, porquanto, se constitui em um fato corriqueiro do cotidiano, atingindo todas as pessoas da sociedade, que utilizam meios de transporte para a sua locomoção.

Assim, o ordenamento jurídico buscou abranger a responsabilidade decorrente dos acidentes envolvendo transporte de pessoas, bem como, a responsabilidade atinente ao transporte de bagagem.

Como pôde ser visto no desenvolvimento do trabalho, a responsabilidade civil do transportador é objetiva, podendo haver a exclusão da responsabilidade de indenizar no caso fortuito e de força maior, por fato de terceiro e por fato exclusivo do passageiro.

Devemos no decorrer do exercício de nossa profissão, examinar a disciplina do ordenamento jurídico em sua

34[25] RESPONSABILIDADE CIVIL - TRANSPORTE DE PESSOAS - DANOS MORAIS - OCORRÊNCIA - DESCASO DA TRANSPORTADORA -SENTENÇA REFORMADA EM PARTE - RECURSO PROVIDO.(Apelação 990093384680 – SP. Relator: Edgard Jorge Lauand. Data de julgamento: 31.08.2010. TJSP. 15ª Câmara de Direito Privado).

35[26] APELAÇÃO CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE DE PESSOAS. CULPA DE TERCEIRO QUE NÃO ELIDE A RESPONSABILIDADE CONTRATUAL DO TRANSPORTADOR POR ACIDENTE COM PASSAGEIRO. ART. 735 DO CÓDIGO CIVIL. DANO MORAL. (Apelação 990102785505 – SP. Relator: Mauro Conti Machado. Data de julgamento: 17.08.2010. TJSP. 19ª Câmara de Direito Privado)

ampla magnitude, não baseando-nos, somente a dispositivos isolados, mas sim à ampla gama de conhecimento disponível com o intuito de aplicarmos de forma correta o direito.

Bibliografia

CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Comentários ao Novo Código Civil. Volume XIII. Da Responsabilidade Civil. Das preferências e Privilégios Creditórios*. Rio de Janeiro: Forense. 2004.

DINIZ, Maria Helena. *Curso de Direito civil Brasileiro: Responsabilidade Civil*. Vol.7. 17ªed. São Paulo: Saraiva. 2003.

GALO, Fabrini Muniz. *Responsabilidade civil do transportador no transporte de pessoas*. Jus Navigandi, Teresina, ano 6, n. 52, 1 nov. 2001. Disponível em: <<http://jus.uol.com.br/revista/texto/2297>>. Acesso em: **20 nov. 2010**.

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade Civil. De acordo com o Novo Código Civil*. 8. Ed. São Paulo: Saraiva. 2003.

GONÇALVES, Luiz da Cunha. *Tratado de Direito Civil*. 2ª ed. Vol. 13. São Paulo, Max Limonad. 1955.

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

LOPES, João Batista. *Perspectivas atuais da responsabilidade civil*. RJTJSP, 57:14

SARAIVA. *Constituição da República Federativa do Brasil*. 41. Ed. atual. E ampl. São Paulo: Saraiva. 2008

VENOSA, Sílvio de Salvo. *Direito Civil: Responsabilidade Civil*. Vol.4. 3ªed. São Paulo: Atlas S.A. 2003.

DADOS DE CATALOGAÇÃO

SILVA, Débora Bós e. A responsabilidade civil no contrato de transporte de pessoas. in *Cognitio Juris*, João Pessoa, Ano I, Número 2, agosto 2011 – Pág. 19-29.

A Revista Cognitio Juris não se responsabiliza pelos ideários, conceitos, apreciações, julgamentos, opiniões e considerações lançados nos textos dos artigos. Os textos são de inteira e exclusiva responsabilidade de seus autores.

¿CÓMO SE HACE? UNA APROXIMACIÓN AL PROBLEMA DEL MÉTODO EN EL DERECHO Y EN EL
TEATRO*