



Escola de Magistratura do Estado do Rio de Janeiro

Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Pessoas

Juliana Cavalcante Sampaio

Rio de Janeiro

2013

JULIANA CAVALCANTE SAMPAIO

Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Pessoas

Artigo Científico apresentado como exigência de conclusão de Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* da Escola de Magistratura do Estado do Rio de Janeiro em Direito do Consumidor e Responsabilidade Civil.

Professora Orientadora: Maria Fátima Alves São Pedro.

Rio de Janeiro

2013

RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE PESSOAS

Juliana Cavalcante Sampaio.
Graduada em Direito pela Universidade
Cândido Mendes. Advogada.

Resumo:

A responsabilidade civil das empresas de transporte público rodoviários é o tema do presente trabalho científico, que tem como objetivo apontar os direitos das vítimas envolvidas em acidentes ocasionados no interior ou fora do coletivo, esclarecendo o modo como as empresas transportadoras respondem em cada caso, mitigando suas obrigações e limitações quanto ao dever de indenizar, bem como a análise das possibilidades de exclusão de sua responsabilidade civil.

Palavras-chave: Transportador. Responsabilidade Civil. Transportador Rodoviário de Pessoas.

Sumário: Introdução. 1. A Evolução Histórica da Responsabilidade Civil. 2. O Contrato de Transporte. 3. A Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Pessoas. Conclusão. Referências

INTRODUÇÃO

O trabalho apresentado enfoca um tema essencial na rotina diária do consumidor do transporte coletivo de pessoas, trazendo elucidações advindas das diversas situações jurídicas decorrentes do contrato de transporte celebrado diariamente pela população.

Com o passar dos anos, fez-se necessária a evolução das normas para melhor enquadramento dos litígios surgidos na sociedade. Neste sentido, vieram as alterações trazidas pelo Código de Defesa do Consumidor e pelo Código Civil de 2002, abandonando a ideia de culpa para adotar uma visão mais humanizada do Direito, sob o fundamento de que se deve assumir e responder pelos riscos provocados pela atividade desenvolvida pelo transportador.

Com a abordagem do tema procura-se trazer à tona a discussão sobre os limites da responsabilidade do transportador, face às inúmeras situações de conflito decorrentes deste ramo de prestação de serviço, sempre buscando a solução destes casos com amparo na lei, princípios, conceito e fundamentos.

É imprescindível ressaltar que a responsabilidade do transportador recai não só aos seus usuários, mas também à terceiros não consumidores diretos do transporte.

Deste modo, serão analisados os aspectos objetivos e subjetivos da responsabilidade civil do transportador, a relação contratual entre transportador e passageiros e a relação extracontratual entre transportador e terceiros e a aplicação da cláusula de incolumidade do transportado.

Evidencia-se que a falta de investimento no meio de transporte público resultou no aumento do tráfego de veículos particulares, ocasionando extensos engarrafamentos e aumento de reclamação por parte dos usuários que rotineiramente dependem desta modalidade de transporte.

O quadro atual é resultado da falta de investimento do poder governamental decorrente de um desenvolvimento insustentável e desordenado. Como resultado desta problemática, o crescimento de problemas decorrentes de acidentes e falha na prestação do serviço é evidente.

É importante registrar que o transporte coletivo rodoviário é um serviço público e que sua prestação é feita através da delegação do Estado às empresas privadas que, desta forma, se tornam concessionárias ou permissionárias desses serviços. Com o presente trabalho objetiva-se despertar a atenção para as mudanças das concepções anteriores no campo da responsabilidade civil do Transportador rodoviário de pessoas.

1. A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Para início da análise da responsabilidade civil do transportador rodoviário de pessoas, faz-se necessária breve explanação acerca do surgimento da responsabilidade Civil nos primórdios da humanidade, bem como a sua evolução histórica decorrente da mutabilidade dos costumes, aplicação de princípios e necessidade de adequação da norma à sociedade atual.

Uma das principais características da evolução da Responsabilidade Civil é a forma de responsabilização do indivíduo causador do dano.

No início da civilização o homem ao sofrer um dano fazia justiça com as próprias mãos, fundamentados na Lei de Talião, conhecida como “olho por olho, dente por dente”. Nesta época o Estado apenas intervinha para determinar como e quando o lesado poderia praticar contra o seu ofensor até mesmo dano idêntico ao sofrido¹.

A grande mudança adveio com a introdução da *Lex Aquilia de Dammo* (Responsabilidade Aquiliana), conceito este advindo dos jus-romanísticos, que sedimentou a idéia de reparação pecuniária pela ofensa sofrida².

A concretização da Responsabilidade se deu por intermédio da doutrina francesa, como, por exemplo, a doutrina desenvolvida pelo jurista francês Portier. O próprio Código de Napoleão, que influenciou os códigos modernos existentes, teve sua construção baseada na construção doutrinária francesa., teve sua construção baseada na construção doutrinária francesa.³

Mais especificamente no direito brasileiro podemos destacar três fases distintas, a primeira com o Direito Romano que tinha influência direta nas ordenações do Reino; a segunda fase adveio com Código Criminal de 1830 que propagou a idéia de satisfação e/ou ressarcimento do ofendido e na terceira fase houve a separação da responsabilidade da esfera penal e da responsabilidade da esfera civil, havendo a concentração da satisfação do prejuízo na legislação civilista⁴.

Com o passar dos anos, fez-se necessária a evolução das normas para melhor enquadramento dos litígios surgidos na sociedade. Neste sentido, a mutabilidade da legislação evidencia o abandono da idéia de culpa para adotar uma visão mais humanizada do Direito,

1 STOCO. Rui. *Tratado de Responsabilidade Civil*. 7.ed. Rio de Janeiro: Revista dos Tribunais, 2007. p .59.

2 GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. *Novo curso de Direito Civil*. 2. ed. rev., atual. e ampla. São Paulo: Saraiva, 2004. p.11.

3 LIMA, Alvino. *Culpa e Risco*. 2 ed. São Paulo. Revista dos Tribunais, 1999. p.21

⁴ DIAS, José de Aguiar. *Da Responsabilidade Civil*. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1987. p.26.

sob o fundamento de que se deve assumir e responder pelos riscos provocados pela atividade desenvolvida pelo causador do dano.

Deve-se chamar a atenção para o fato de que as mudanças de concepções anteriores, nos vários campos das relações sociais, que avançaram rumo ao ideal de equidade abraçado pelo legislador e traduzido através da ampla utilização de importantes institutos, a exemplo da boa-fé objetiva que agora permeia todos os contratos, sejam eles pautados em relação de consumo ou não, além da própria responsabilidade objetiva que, no caso dos contratos de transporte, em específico, somente veio a demonstrar que essa espécie de pacto tem natureza especial, reclamando de imediato sua inclusão no rol dos serviços contemplados pela proteção instituída na legislação vigente.

Atualmente, com as alterações trazidas pelo Código de Defesa do Consumidor e pelo Código Civil, observou-se o esforço do legislador no sentido de sistematizar um novo fundamento para responsabilidade civil no ramo do transporte, abandonando-se a regra geral da aplicabilidade subjetiva para aplicação da responsabilidade objetiva.

O atual Estado Democrático de Direito, tem como base estrutural os princípios constitucionais, com os quais as relações sociais são regulamentadas no intuito de assegurar os direitos fundamentais dos cidadãos e, garantir a eles, segurança quando se sentirem lesados.

Nesse sentido, é importante explicar que os princípios constitucionais possuem papel essencial dentro do direito, pois funcionam como base para a construção, interpretação e aplicação dessas leis infraconstitucionais, a fim de que estejam sempre em concordância e harmonia com as garantias asseguradas pela Constituição Brasileira.

Assim é o entendimento de Celso Antônio Bandeira de Mello⁵, a seguir, colacionado:

⁵ BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de Direito Administrativo*. 11. ed. São Paulo: Malheiros, 1998. p 629.

Violar um princípio é muito mais grave que transgredir uma norma qualquer. A desatenção ao princípio implica ofensa não apenas a um específico mandamento obrigatório, mas a todo o sistema de comandos. É a mais grave forma de ilegalidade ou inconstitucionalidade, conforme o escalão do princípio atingido, porque representa insurgência contra todo o sistema, subversão aos seus valores fundamentais, contumélia irremissível a seu arcabouço lógico e corrosão de sua estrutura mestra. Isto porque, com ofendê-lo, abatem-se as vigas que os sustentam e alui-se toda a estrutura neles esforçada.

O Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor, matérias que disciplinam o presente estudo, são leis infraconstitucionais e, como tais, atendem às diretrizes constitucionais, em especial, o princípio da dignidade da pessoa humana, previsto no art. 1º, III da Constituição Federal de 1988⁶, abaixo transcrito:

A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

...
III – a dignidade da pessoa humana.

A proteção da dignidade da pessoa humana é um direito fundamental e o princípio mais importante do plano Constitucional, pois garante os valores essenciais da existência humana e os resguarda no ordenamento jurídico.

Uma vez entendida a importância dos princípios constitucionais para a manutenção e garantia dos direitos assegurados na norma originária, cabe direcionar o debate ao principal assunto do estudo que é analisar a responsabilidade civil do transportador nos casos em que ocorrem acidentes envolvendo transportes coletivos rodoviários.

Nesses casos, especificamente, o já mencionado princípio da dignidade da pessoa humana vigora no sentido de resguardar as vítimas desses acidentes evitando que elas arquem com o ônus gerado pelos danos a eles atinentes, garantindo-lhes o direito a devida reparação e ou justa indenização.

No entanto é necessário informar que outros princípios de direito também envolvem o tema em discussão, quais sejam: o princípio da boa fé; princípio da segurança; princípio da

⁶ BRANDÃO DE OLIVEIRA, Claudio. *Constituição da República Federativa do Brasil*. 4. ed. Rio de Janeiro: Roma Victor, 2004. p. 13.

indenização integral e, o princípio da adequação, eficiência e da continuidade dos serviços públicos essenciais.

Primeiramente destaca-se o princípio da boa fé, pois conforme dito anteriormente, se o princípio da dignidade da pessoa humana é o mais importante na esfera constitucional, merece o princípio da boa fé o mesmo destaque na esfera infraconstitucional, pois figura como princípio norteador das relações contratuais.⁷

Possui previsão legal nos artigos 4º, inciso III, *in fine* e 51, inciso IV do Código de Defesa do Consumidor, nos artigos 113 e 422 do Código Civil vigente, bem como não somente nas relações contratuais e de consumo, como também, em todo e qualquer negócio jurídico como é de pacífico entendimento entre os doutrinadores de referência no assunto. Sua abrangência é o reflexo da função que exerce, uma vez que tem como finalidade além do adimplemento das obrigações inerentes ao negócio jurídico, garantir a ética dos participantes antes, durante e após a sua celebração.⁸

Daí a sua importância na configuração da responsabilidade civil do transportador nos casos em que ocorrem acidentes envolvendo os meios de transportes coletivos rodoviários, uma vez que essa responsabilidade nem sempre decorre apenas com relação ao consumidor final, no caso o passageiro, como também, com relação aos funcionários dessas empresas transportadoras e com relação aos terceiros ou transeuntes, no caso desses últimos, não existe relação de consumo e nem contratual, no entanto a responsabilidade do transportador permanece intacta. Mas esse é um assunto a ser tratado detalhadamente adiante.

Em seguida, aparece o princípio da segurança que é de enorme relevância nos casos em que a responsabilidade do transportador é analisada sob a ótica do Código de Defesa do Consumidor. Pois nesses casos, uma vez verificada a relação de consumo, o transportador responderá de forma objetiva, conforme o artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor.

⁷ CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de Direito do Consumidor*. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2010. p. 35.

⁸ *Op. Cit.*, p. 37.

Esse princípio defende a segurança acima de tudo, assim, o transportador tendo ou não culpa quanto à ocorrência do evento danoso, *in casu* o acidente, responderá pela reparação dos danos causados aos passageiros de forma objetiva e, aos terceiros, subjetivamente.

Isso porque, um serviço que não fornece segurança é considerado um serviço defeituoso, assim disposto no artigo 14, parágrafo 1º do Código de Defesa do Consumidor e, não atende as expectativas do consumidor, desta forma resulta no dever de indenizar.⁹

Com relação ao princípio da indenização integral, previsto no artigo 6º, inciso VI do Código de Defesa do Consumidor, o objetivo é prevenir e reparar os danos patrimoniais e morais, no qual se compreende também o dano de ordem estética, pois com o seu advento foi afastado o uso das cláusulas que limitavam o *quantum* indenizatório quando ocorriam acidentes causados por transportes terrestres.¹⁰

Por fim, o princípio da adequação, eficiência e da continuidade dos serviços públicos essenciais, determina que as concessionárias de serviço público de transporte terrestre prestem um serviço de transporte coletivo eficaz, adequado, contínuo e seguro.

Deste modo, após breve exposição sobre os limites da responsabilidade do transportador, face a aplicação dos princípios norteadores e às inúmeras situações de conflito decorrentes deste ramo de prestação de serviço, faz-se necessária buscar amparo na lei, conceito e fundamentos, conforme será exposto nos tópicos a seguir.

2. O CONTRATO DE TRANSPORTE

O contrato de transporte coletivo rodoviário é a modalidade de contrato de transporte mais utilizada na sociedade moderna, haja vista a constante necessidade de locomoção da população, na condição de passageiros, até o destino por elas contratado.

⁹ *Op. Cit.*, p. 233.

¹⁰ *Op. Cit.*, p. 234.

Para que seja caracterizada a relação contratual advinda do fornecimento e consumo do serviço de transporte, deve-se observar as seguintes características: bilateralidade, onerosidade, consensualismo, comutativo, típico, não solene e, em razão de suas cláusulas serem previamente estipuladas pelo transportador e aderidas pelo passageiro no momento da celebração é, também, um contrato de adesão.¹¹

No entanto, a característica mais importante do contrato de transporte é a cláusula de incolumidade, na qual o transportador tem o dever de conduzir o passageiro em segurança, ou seja, são e salvo ao lugar de destino.¹²

Tem início com o embarque do passageiro no coletivo, momento em que também se inicia a vigência da cláusula de incolumidade e, só termina com o seu efetivo desembarque, no qual sua vigência é igualmente cessada.

Por se tratar de um serviço exercido mediante concessão ou permissão do Poder Público, o artigo 731 do Código Civil prevê que os contratos de transporte coletivo rodoviário sejam regidos conforme os dispositivos legais¹³, discriminando a competência da União, Estado e Municípios.

Para a existência do contrato é necessário que o mesmo se faça mediante retribuição ao transportador, caso contrário configura-se transporte gratuito, pois o pagamento do transporte constitui principal obrigação do passageiro, assim como transportar incólume é a principal obrigação do transportador.

Contudo, não há a necessidade de que o transporte seja feito apenas mediante pagamento em espécie, já que o Código Civil, no parágrafo único do artigo 736, considera como contrato oneroso o que, ainda que feito sem remuneração, traga vantagens indiretas ao transportador, uma contraprestação, como é o caso do transporte aparentemente gratuito¹⁴.

¹¹ CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2010, p. 333.

¹² *Ibid.*, p.333.

¹³ *Ibid.*, p. 198.

¹⁴ VENOSA, Sílvio de Salvo. *Direito Civil: Contratos em espécie*. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2005. p. 353.

Já o puramente gratuito é o transporte realizado apenas com base no interesse do transportado, por liberalidade ou cortesia do transportador.

Por fim, cabe ressaltar que, além dos contratos de transportes legalizados e, acima abordados, também não se pode esquecer de mencionar os meios de transportes alternativos ou clandestinos, muito utilizados pela sociedade, conforme será melhor elucidado a seguir.

O transporte coletivo rodoviário é um serviço público e, como tal, só pode ser exercido pelo próprio Estado ou por seus delegados, respondendo os mesmos de forma objetiva, como preceitua o artigo 37, § 6º da CRBF/88.

As pessoas jurídicas de Direito Público e as de Direito Privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurando o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Desta forma, o Estado confere aos usuários destes serviços segurança jurídica, responsabilizando os concessionários de seus serviços em caso de acidentes ocasionados por seus agentes.

Cabe consignar que o inciso II do artigo 2º da Lei 8.987/95 só permite outorgar concessão ou permissão de serviço público a pessoa jurídica ou consórcio de empresas, excluindo as pessoas físicas, em virtude do caráter empresarial do instituto.¹⁵

Logo, no sistema jurídico vigente, não pode a concessão ser contratada por pessoa física.

A regra legal que proíbe a concessão de serviço público ao particular se sobressai quando se trata do transporte coletivo, pois, a transferência da responsabilidade para terceiros pressupõe a autonomia econômica destes que, ao assumirem tal prestação, deverão realizá-la com base no interesse público, administrando-a com rentabilidade suficiente para investimentos, manutenção de frotas e instalações adequadas, além de lucratividade razoável.

¹⁵ ANTUNES ROCHA, Carmen Lúcia. *Estudo Sobre Concessões e Permissões de Serviço Público no Direito Brasileiro*. Saraiva, 1996, p. 52.

Tal complexo de garantias pressupõe a segurança jurídica para quem presta serviços e para quem os recebe

Além de estabelecer que a prestação de quaisquer serviços públicos, por concessão ou permissão, deve ser obrigatoriamente precedida de regular licitação, conforme o art. 37, parágrafo 6º, da Constituição Federal que disciplinou a Responsabilidade Civil do Estado.

As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.¹⁶

Como se pode ver, o transporte coletivo de passageiros é um direito fundamental do cidadão e dever do Estado, sendo o Poder Público Municipal responsável, na área de sua jurisdição, pelo seu gerenciamento, operação, fiscalização e punição, nos termos da lei.

Do exposto se conclui que a atividade desenvolvida pelas vans e demais transportes coletivos rodoviários alternativos não configura serviço de lotação, nem tampouco transporte individual de passageiros, que também só pode ser efetuado por taxis.

Marcada pela inconstitucionalidade e caracterizada pela ilegalidade e ilicitude, a atividade desenvolvida pelos perueiros só pode ser encarada como um serviço clandestino de transporte coletivo de passageiros.

Uma vez entendidas as peculiaridades dos contratos de transporte coletivo rodoviário, bem como esclarecida a diferença entre o transporte legal e o ilegal, cabe direcionar o estudo a compreensão da responsabilidade a qual o transportador legalizado está sujeito sempre que, no percurso de sua prestação de serviço, ocorrer algum acidente envolvendo-o.

¹⁶ CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2010, p. 335.

3. A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE PESSOAS

Primeiramente cumpre dizer que é possível analisar a responsabilidade do transportador rodoviário em, pelo menos, três aspectos: com relação a terceiros, aos seus empregados e aos passageiros.

Com relação a terceiros a responsabilidade do transportador é extracontratual. Não há entre eles nenhuma relação jurídica contratual até o momento em que ocorre o acidente, dele decorrendo o vínculo jurídico que enseja o dever de indenizar¹⁷.

O art. 37, § 6º, da Constituição Federal preconiza que esta é uma responsabilidade objetiva, embasada na teoria do risco administrativo.

Esse dispositivo constitucional só se aplica à responsabilidade extracontratual porque o texto fala em terceiros e terceiro é quem não tem relação jurídica contratual com o causador do dano.

A doutrina e o entendimento jurisprudencial reconhecem a responsabilidade objetiva do transportador fundada na teoria do risco por ser a única compatível com a cláusula de incolumidade, característica dos contratos de transporte.¹⁸

A responsabilidade do transportador para com seus funcionários caracteriza-se pelo acidente de trabalho, uma vez que entre a empresa e o empregado existe uma relação contratual trabalhista.

Quaisquer eventuais reparações ou indenizações, nesses casos, deverão ser pleiteadas junto ao Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS. Mas, havendo dolo ou culpa do empregador, poderá ser também pleiteada uma indenização de Direito comum, com base no art. 7º, XXVIII, da Constituição Federal.

Por fim, com relação aos passageiros a responsabilidade do transportador é

¹⁷ GREVETTI, Rodrigo Binotto. *Contrato de Transporte e Responsabilidade Civil à Luz do Novo Código Civil*. Jus Navigandi, Teresina, ano 10, n. 596, 24 fev.2005. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/6297>>. Acesso em: 25 jul. 2013.

¹⁸ STOCO. Rui. *Op. Cit.*, p. 267.

contratual, derivada do contrato de transporte, pois na figura de prestador de serviços se submete a regra específica do Código de Defesa do Consumidor.

Sendo assim é tratado como fornecedor de serviços e as vítimas de acidentes se equiparam aos consumidores, mediante aplicação do artigo 17 e, assim, responde objetivamente, ou seja, independentemente da existência de culpa, pela má prestação ou defeito do serviço de transporte conforme preceitua o artigo 14, caput do mesmo documento legal.

Se ficar demonstrado o fato, o dano e a relação de causalidade, o transportador assume a obrigação de prestar ao consumidor a devida reparação ou indenizá-lo.

O artigo 734 do Código Civil¹⁹ dispõe que “o transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente de responsabilidade”.

Ou seja, atribui ao transportador responsabilidade objetiva ainda que qualquer cláusula exclua tal responsabilidade, pois deverá a mesma ser considerada nula. E também é esse o entendimento do STF por intermédio da sumula 161²⁰ que diz: “Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar”.

Logo, em virtude de sua natureza objetiva, o transportador responde pelos danos causados aos passageiros durante o percurso contratado, pois a obrigação assumida pelo transportador, além de objetiva, é também de resultado, não se exigindo do passageiro, em caso de dano, a prova sobre quem, culposa ou dolosamente, deu causa ao evento danoso, bastando para tanto, que seja provado pelo vitimado o contrato de transporte, o dano e o nexo de causalidade.

O art. 735, também do Código Civil²¹, vem para reforçar a atribuição da responsabilidade objetiva ao transportador, ao afirmar que, “a responsabilidade contratual do

¹⁹ BRASIL. *Código Civil*. 7.ed. Rio de Janeiro: Revista dos Tribunais. p.950.

²⁰ CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2010. p. 307.

²¹ *Ibid*, p.951.

transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva”.

Sendo assim, o transportador só se exonera do dever de indenizar provando uma das causas excludentes de responsabilidade civil que rompem o nexo de causalidade enumeradas na lei e que serão abordadas a seguir.

Com relação à responsabilidade objetiva do transportador rodoviário, prevê o Código de Defesa do Consumidor como causas excludentes de sua responsabilidade a quebra do nexo causal, a culpa exclusiva da vítima e o caso fortuito interno ou força maior.

No que se refere à culpa exclusiva da vítima, quem dá causa ao evento é o próprio passageiro, ou seja, a vítima e não o transportador.

O transporte é apenas a ocasião em que ocorreu o evento danoso e, desta forma é rompido o nexo de causalidade e afastada a responsabilidade civil. Por outro lado, se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulares, o juiz poderá reduzir a indenização, na mesma proporção em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano, conforme preceitua o artigo 738 do Código Civil.

Da mesma forma, se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização poderá ser fixada levando-se em consideração a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano, de acordo com o artigo 945 do Código Civil.

A culpa concorrente nada mais é do que uma concorrência de causas, ou de responsabilidade, embora a culpa concorrente não queira dizer que a parcela de responsabilidade que venha a ser atribuída pelo juiz à vítima, seja reconhecidamente tão intensa a ponto de romper o nexo de causalidade, excluindo, assim, a responsabilidade do transportador rodoviário.

O fato exclusivo de terceiro, desde que comprovadamente doloso, também é causa de exclusão da responsabilidade civil do transportador de passageiros.

Muito embora a Súmula 187 do Supremo Tribunal Federal faça expressa referência a não exclusão da responsabilidade contratual do transportador por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva prevista no artigo 735 do Código Civil, a doutrina e a jurisprudência sustentam que, por estar ligado ao risco do transportador e, conseqüentemente, relacionado a organização do seu negócio, o fato culposo de terceiro, por se tratar de fortuito interno, não afasta a responsabilidade que ao transportador é atribuída.

De acordo com o entendimento de Sergio Cavalieri Filho²², “de fato, a ação dolosa de terceiro estranho à relação contratual é, além de absolutamente imprevisível, também inevitável, já que não guarda qualquer ligação com os riscos inerentes ao transporte rodoviário de passageiros”.

Em razão da responsabilidade objetiva do transportador e da obrigação de resultado característica do contrato de transporte, os grandes juristas dividem o caso fortuito em fortuito interno e fortuito externo.

Assim, o fato que ocasiona o dano imprevisível e inevitável, mas que esteja ligado à organização da empresa transportadora e relacionado aos riscos da atividade que ela desenvolve caracteriza o caso fortuito interno.

E esse, por ter ligação direta ao risco do negócio, não afasta a responsabilidade civil pelos danos dele decorrentes.

Já o caso fortuito externo, embora igualmente imprevisível e inevitável, afasta a responsabilidade civil, pois não possui qualquer relação com a atividade da empresa transportadora, aproximando-se assim, do conceito de força maior, como nos casos em que ocorrem eventos da natureza²³.

O fato doloso e exclusivo de terceiro, por se tratar de fortuito externo, rompe o nexo de causalidade, exonerando a responsabilidade civil do transportador.

²² *Op. Cit.*, p. 317.

²³ GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade Civil. De acordo com o novo Código Civil*. 2003. p. 281.

O transporte coletivo rodoviário é um serviço público e, como tal, só pode ser exercido pelo próprio Estado ou por seus delegados, respondendo os mesmos de forma objetiva, como preceitua o artigo 37, § 6º da CF, abaixo transcrito:

As pessoas jurídicas de Direito Público e as de Direito Privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurando o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Desta forma, o Estado confere aos usuários destes serviços segurança jurídica, responsabilizando os concessionários de seus serviços em caso de acidentes ocasionados por seus agentes. Cabe consignar que o inciso II do artigo 2º da Lei 8.987/95 só permite outorgar concessão ou permissão de serviço público a pessoa jurídica ou consórcio de empresas, excluindo as pessoas físicas, em virtude do caráter empresarial do instituto.²⁴

No sistema jurídico vigente, não pode a concessão ser contratada por pessoa física. A regra legal que proíbe a concessão de serviço público ao particular se sobressai quando se trata do transporte coletivo, pois, a transferência da responsabilidade para terceiros pressupõe a autonomia econômica destes que, ao assumirem tal prestação, deverão realizá-la com base no interesse público, administrando-a com rentabilidade suficiente para investimentos, manutenção de frotas e instalações adequadas, além de lucratividade razoável.

Tal complexo de garantias pressupõe a segurança jurídica para quem presta serviços e para quem os recebe. Além de estabelecer que a prestação de quaisquer serviços públicos, por concessão ou permissão, deve ser obrigatoriamente precedida de regular licitação o art. 37, parágrafo 6º da Constituição Federal²⁵ disciplinou a responsabilidade civil do Estado dispondo que:

²⁴ ANTUNES ROCHA, Carmen Lúcia. *Estudo sobre Concessões e Permissões de Serviço Público no Direito Brasileiro*. São Paulo: Saraiva, 1996. p. 52.

²⁵ BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. São Paulo: Saraiva. p.51.

As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Como se pode ver, o transporte coletivo de passageiros é um direito fundamental do cidadão e dever do Estado, sendo o Poder Público Municipal responsável, na área de sua jurisdição, pelo seu gerenciamento, operação, fiscalização e punição, nos termos da lei.

CONCLUSÃO

À luz de todas as considerações esposadas, destaca-se a importância da cláusula de incolumidade presente nos contratos de transportes, especialmente nos contratos de transporte coletivo rodoviário de pessoas, o qual embasa o estudo do presente artigo científico.

A cláusula em alusão é responsável por determinar a verdadeira finalidade do contrato de transporte, que nada mais é do que realizar o deslocamento de pessoas ao destino contratado sem que haja para as mesmas qualquer tipo de abalo ou risco à sua integridade física e psicológica.

A responsabilidade civil do transportador será examinada sob três aspectos distintos: em relação aos seus empregados, em relação aos transeuntes e, em relação aos passageiros, podendo apenas ser afastada uma vez que seja comprovada uma das causas excludentes de responsabilidade civil capazes de romper o nexo de causalidade.

Entende-se igualmente que a responsabilidade civil abordada ao longo do presente trabalho refere-se tão somente as empresas transportadoras rodoviárias legalizadas, cuja prestação do serviço tenha sido delegado pelo Poder Público por meio de concessão ou permissão, mediante processo licitatório, o que não se aplica aos meios de transporte alternativos e ilegais.

Nessa mesma vertente, o dever de indenizar do transportador legal é uma garantia constitucional enquanto que o dever de reparação por parte do transportador ilegal, embora

seja igualmente devido, não possui qualquer garantia jurídica, razão pela qual a vítima não encontra o respaldo legal necessário para pleitear seus direitos e, efetivamente alcançá-los.

Por conseguinte, é preciso que os órgãos públicos fiscalizem os serviços dos quais são competentes originariamente e que, por força da possibilidade de descentralização do Poder Público, delegam a terceiros, para que a sociedade possa exercer o seu direito ao acesso digno e legítimo aos meios de transportes rodoviários coletivos seguros e de qualidade.

Nesse ínterim chega-se à conclusão de que, para que as vítimas possam, de fato, exercer o seu direito à reparação quanto aos danos oriundos desses acidentes se faz necessário que as mesmas façam uso, única e exclusivamente, dos transportes coletivos rodoviários legalizados, o quais serão objetivamente responsabilizados.

REFERÊNCIAS

- ANTUNES ROCHA, Carmen Lúcia. *Estudo Sobre Concessões e Permissões de Serviço Público no Direito Brasileiro*. São Paulo: Saraiva, 1996.
- BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de Direito Administrativo*. 11. ed. São Paulo: Malheiros, 1998.
- BRANDÃO DE OLIVEIRA, Claudio. *Constituição da República Federativa do Brasil*. 4. ed. Rio de Janeiro: Roma Victor, 2004.
- BRASIL. *Vade Mecum. Lei nº 8.987 de 1995*. Organização dos textos, notas remissivas e índices por Antônio Luiz de Toledo Pinto, Marcia Cristina Vaz dos Santos Windt e Livia Céspedes. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.
- CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- STOCO. Rui. *Tratado de Responsabilidade Civil*. 7. ed. Rio de Janeiro: Editora Revista dos Tribunais, 2007.
- GAGLIANO. Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. *Novo Curso de Direito Civil*. 2. ed. rev., atual. e ampla. São Paulo: Saraiva, 2004.p.11.
- LIMA. Alvino. *Culpa e risco*. 2 ed. São Paulo. Revista dos Tribunais, 1999.
- DIAS, José de Aguiar. *Da Responsabilidade Rivil*. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1987.
- VENOSA, Sílvio de Salvo. *Direito Civil: Contratos em Espécie*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2005.
- GREVETTI, Rodrigo Binotto. *Contrato de Transporte e Responsabilidade Rivil à Luz do Novo Código Civil*. Jus Navigandi, Teresina, ano 10, n. 596, 24 fev.2005. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/6297>>.
- GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade Civil. De Acordo com o Novo Código Civil*. 8. ed. São Paulo: Saraiva. 2003.