



Escola de Magistratura do Estado do Rio de Janeiro

A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR NOS TRANSPORTES  
URBANOS DE PESSOAS

Gustavo Eyer Martins

Rio de Janeiro  
2016

GUSTAVO EYER MARTINS

A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR NOS TRANSPORTES  
URBANOS DE PESSOAS

Artigo apresentado como exigência de conclusão de Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* da Escola de Magistratura do Estado do Rio de Janeiro.

Professores Orientadores:

Mônica C. F. Areal

Néli L. C. Fetzner

Nelson C. Tavares Júnior

Ubirajara da Fonseca Neto

Rio de janeiro  
2016

## A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR NOS TRANSPORTES URBANOS DE PESSOAS

Gustavo Eyer Martins

Graduado pela Faculdade Brasileira de Ciências Jurídicas da Sociedade Brasileira de Ensino Superior e Cultura.

**Resumo:** Este ensaio visa analisar as relações jurídicas conflitantes entre os usuários, consumidores de serviços de transportes públicos e o transportador, fornecedor dos serviços, quando estes permitem ou por ação ou omissão a lesam aos usuários consumidores. Assim como a responsabilidade estatal nos casos que deveria agir com precaução, controle, fiscalização e atos relacionados à outorga, à concessão, à permissão ou à autorização dos serviços públicos de transportes urbanos de pessoas. Visa analisar os motivos e as alegações dos responsáveis que levam aos conflitos nestes serviços assim como identificar a responsabilidade civil dos transportadores e do estado pelos danos causados a seus usuários consumidores destes serviços.

**Palavras-chave:** Responsabilidade Civil. Responsabilidade do Estado. Consumidor. Serviços de transporte. Transporte urbano. Transporte de pessoas.

**Sumário:** Introdução. 1. A responsabilidade civil dos serviços de transportes urbanos de pessoas. 2. A legislação e o controle público dos transportes como garantidores da incolumidade do transportado. 3. A responsabilidade do transportador e do poder público. Conclusão. Referências.

### INTRODUÇÃO

O presente estudo enfoca a aplicabilidade do CDC, como disciplina determinante da responsabilidade civil do transportador e do Estado na atividade de transportes públicos urbanos de pessoas. Visa, especificamente, analisar as situações em que há conflitos entre usuários e permissionários ou concessionárias de serviços de transportes que são contraditórios aos princípios constitucionais e às leis de ordem pública.

O Direito encontra-se presente na sociedade, baseado nos costumes e sempre evoluindo conforme as necessidades político-sociais. Portanto, o crescimento populacional suscita uma necessidade jurídica que o acompanhe, estabelecendo regras para um convívio social mais justo. Esta pesquisa pretende analisar a responsabilidade civil do transportador, no âmbito do transporte de pessoas relacionando as obrigações contratuais, e suas responsabilidades legais para com os passageiros. É devida, notadamente, à revolução industrial a necessidade de locomoção das pessoas de maneira mais rápida e mais coletiva, fazendo surgir, dentro do seu devido tempo, novas formas de locomoção, que gera graves acidentes de trânsito e de trabalho, sobretudo pelo despreparo de funcionários e da população

para lidar com as novidades. A responsabilidade civil, então, passa a oferecer a devida proteção às pessoas lesadas.

Nesse contexto, revelam-se os riscos inerentes a atividade de transporte, assumidos pelos transportadores e seus respectivos compromissos de cumprirem as leis, os princípios da boa-fé objetiva, da dignidade da pessoa humana e da função social do contrato, quando do atendimento ao transportado consumidor. Assim, o ensaio identificou as principais ocorrências, destacando a responsabilidade civil do transportador que se revelam nas responsabilidades dos agentes dos operadores de serviços de transporte urbano de pessoas, injustificavelmente, com risco à saúde ou à vida do consumidor, ou a permitir prejuízo econômico ao usuário do serviço.

A exposição do estudo será feita em três capítulos. No primeiro capítulo é apresentada uma visão geral da Responsabilidade Civil do Transportador relacionando-a com o transporte de passageiros.

O segundo capítulo abrange um estudo que descreve as excludentes da responsabilidade Civil do Transportador. O terceiro capítulo conceituará a Cláusula de incolumidade nos contratos do transporte coletivo de pessoas e sua aplicação.

A metodologia prosseguiu em caráter de ensaio parcialmente exploratório-descritivo e qualitativo, consubstanciado em coleta e agregação de dados preliminares de jurisprudência obtidos em site de busca da Web, além da consulta à doutrina atual, capaz de proporcionar observação específica, a facilitar a correta interpretação do tema.

## 1. A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES URBANOS DE PESSOAS.

De acordo com os direitos e deveres individuais e coletivos é livre a locomoção em todo território nacional, conforme a Constituição Brasileira de 1988. O transporte de pessoas teve início com o Decreto nº 2.681, de 07 de dezembro de 1912, que buscava regular a responsabilidade civil das estradas de ferro, o que foi posteriormente transferido para os ônibus e demais tipos de transportes. A norma de contrato de transporte, encontra-se disciplinada, atualmente no art. 730 do Código Civil. É fato também que o contrato de transporte faz lei entre as partes, mas se devem respeitar as normas constitucional e infraconstitucional. Para garantir os direitos fundamentais dos usuários, conforme entendimento na doutrina, especialmente o que revela Claudia Lima Marques<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup> MARQUES, Claudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais*. 8. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016, p. 510.

Quanto ao transporte de passageiros, é sempre importante lembrar que a prestação contratual e o regime, especialmente o conteúdo contratual imposto pelo fornecedor, envolvem indiretamente (e podem violar) direitos fundamentais dos indivíduos, tais como o direito à liberdade e livre movimentação e o direito a vida e à integridade. Este ponto de contato entre o direito constitucional e o direito civil ou comercial influenciará a relação entre particulares (a chamada *Drittwirkung* da doutrina alemã), impondo um exame mais agudo da razoabilidade das cláusulas, da sua necessidade para aquele tipo de transporte e da possibilidade de impor qualquer limite direto de ressarcimento.

Neste entendimento, não cumprindo a obrigação pactuada, responde quem descumpri. Há de ser observada a existência das cláusulas ambíguas, ou conflitantes, que mesmo antes de serem nulas devem ser entendidas a interpretação mais favorável ao aderente. O contrato de adesão é consensual, a manifestação da vontade pode ser manifestada por simples gesto, indicando o passageiro sua vontade de aderir ao serviço prestado pelo transportador, conforme explicam Gagliano e Pamplona Filho<sup>2</sup>:

Finalmente, é bom que se diga que este tipo de contrato é essencialmente consensual, contratado por adesão. Vale dizer, torna-se perfeito com a simples manifestação da vontade concordante dos envolvidos, a exemplo do passageiro que, no ponto, faz um simples gesto para que o ônibus para. Naquele momento já há contrato, independentemente de qualquer instrumento escrito ou outra formalidade. Aliás, em havendo um acidente ali mesmo, na rua, a responsabilidade do transportador já é contratual.

O exercício da liberdade do contrato é exercido na razão e nos limites da função social do contrato, portanto ao adentrar em um veículo de transporte, e celebrado tacitamente um contrato de adesão e com o pagamento concordância das cláusulas do contrato. Neste contrato, somente uma das partes, o transportador estipula as cláusulas do contrato e a outra parte simplesmente adere, daí o nome de contrato de adesão.

Portanto, nesse contexto, o contrato de adesão é o viés de estudo, segundo Carlos Roberto Gonçalves<sup>3</sup>.

A partir do momento em que um indivíduo acena para um veículo de transporte público, já o contrato teve início, diante da oferta permanente em que se encontra o veículo em trânsito. A responsabilidade pela integridade da pessoa do passageiro, só inicia, porém, a partir do momento em que esse mesmo passageiro incide na esfera

---

<sup>2</sup> GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. *Novo Curso de Direito Civil: Contratos em Espécie*. rev. ampl. atual. 9 ed. São Paulo: Saraiva, 2016, p. 460.

<sup>3</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade civil brasileira: contratos e atos unilaterais*. 11. ed. Vol. 3. São paulo: Saraiva, 2014, p. 476.

da direção do transportador. Segue-se que o próprio ato do passageiro galgar o veículo já o faz entrar na esfera da obrigação de garantia.

No transporte de pessoas, o transportador fica submetido a transportar os passageiros bem como seus pertences, de um local até o seu destino, valendo-se de uma remuneração.

A natureza jurídica do contrato de transporte é bilateral, gerando direitos e deveres proporcionais para cada uma das partes, contratando e contratado, conforme dispõe o Código Civil, acompanhado pela doutrina, na forma indicada pelo ilustre doutrinador Flávio Tartuce<sup>4</sup>:

Ao contrato de transporte aplica-se o Código Civil e, havendo uma relação jurídica de consumo é comum, o CDC ( Lei 8.078/1990). Desse modo deve-se buscar um diálogo das fontes entre as duas leis no que tange a esse contrato, sobretudo o diálogo de complementariedade. Quanto á natureza jurídica, o contrato de transporte é bilateral ou sinalagmatico, pois gera direitos e deveres proporcionais para ambas as partes. Isso tanto para o transportador (que deverá conduzir a coisa ou a pessoa de um lugar para outro) quanto para o passageiro ou expedidor (que terá a obrigação de pagar o preço convencionado pelas partes).

Consoante a Constituição Brasileira, em seu artigo 1º, III. Isto posto, a dignidade da pessoa e os direitos e deveres individuais. Neste sentido, pode ser conclusivo que os direitos e garantias individuais estão também presentes na constituição no artigo 60, paragrafo 4, inciso IV, no caso uma cláusula pétrea. Em síntese, no transporte urbano de passageiros, o Código Civil e Código do Consumidor se comunicam, conforme a sentença TJRJ:<sup>5</sup>

APELAÇÕES CÍVEIS. AÇÃO INDENIZATÓRIA. CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. Autor sofreu lesão em acidente envolvendo coletivo no qual viajava. Laudo pericial conclusivo de incapacidade total por dez dias. Ocorrência de danos morais in re ipsa apenas, não merecendo alteração o quantum debeat. RECURSOS DESPROVIDOS.

O Contrato de transporte encontra-se dividido em três seções no Código Civil brasileiro de 2002: “Disposições gerais” (arts. 730 ao 733), “Do transporte de pessoas” (arts. 734 ao 742) e “Do transporte de coisas” (arts. 743 ao 756).

---

<sup>4</sup>TARTUCE, Flávio. Direito Civil – *Teoria geral dos contratos em espécie*: volume 3. 11 ed. São Paulo: editora Forense, 2017, p. 632.

<sup>5</sup>BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Apelação 0021336-62.2013.8.19.0208. Des(a). LEILA MARIA RODRIGUES PINTO DE CARVALHO E ALBUQUERQUE - Julgamento: 19/01/2017 - VIGÉSIMA QUINTA CÂMARA CÍVEL CONSUMIDOR. Disponível em: <<http://www4.tjrj.jus.br/ejud/ConsultaProcesso.aspx?N=2017.001.02427>>. Acesso em: 22. jan.2017.

Elencado nas disposições gerais preceitua o art. 730 do Código Civil de 2002, que o “contrato de transporte é aquele onde alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”.

Há de ser visto a existência de três enfoques relacionados em um contrato de transporte: os passageiros, seus empregados e os terceiros, que por ventura surjam em alguma ocasião.

Caso ocorra algum evento durante o percurso com o veículo de transporte, a relação com os empregados se encontra no artigo 444 da CLT, transportador é responsável pelos seus empregados, motorista e cobrador, haja vista a existência de uma relação contratual de trabalho. Juntamente com a da Responsabilidade Civil em alguns casos. Quanto a terceiros a reponsabilidade do transportador é extracontratual, pois não existe nenhuma inclusão contratual com terceira pessoa, todavia, no artigo 734 do Código Civil são estranhos até o momento do acidente, pois decorrendo algum vínculo jurídico é suprimida do transportador o dever de reparar o dano de indenizar independente de culpa conforme o paragrafo único do artigo 927 do Código Civil. Quanto a terceiros a temos o risco administrativo, fundado na responsabilidade objetiva disposta no art. 37, § 6º, da Constituição Federal. Na qual e aplicado à responsabilidade extracontratual porque se fala de terceiros que não tiveram relação jurídica contratual com o causador do dano. Neste sentido o artigo 735 do Código Civil responsabilidade por acidente, onde há culpa de terceiros para com os passageiros, não exclui o transportador. Podendo sim, haver ação regressiva. A indenização aludida no artigo 945 do código civil equitativamente será na medida em que a vítima tiver concorrido culposamente para a ocorrência do dano confrontando-a com a do autor do dano.

A rescisão do contrato de transporte do artigo 740 código civil informa o direito do passageiro em rescindir o contrato é deve ser feita em tempo antes de iniciar-se a viagem em tempo a permitir renegociação da passagem. Entretanto, no art.740, § 1 é permitido desistir do transporte, mesmo depois de iniciada a viagem, sendo devida a restituição no valor correspondente ao trecho não utilizado, contudo há de ser provado que outro passageiro ocupara o seu lugar, no veículo. Não obstante, há de ser observado que o §3 do artigo 740, em caso de reembolso da passagem, existe o direito do transportador de reter até 5% (cinco por cento) da importância a ser restituída ao passageiro, a título de multa compensatória.

Nas disposições gerais de transporte encontramos no artigo 741 outra obrigação do transportador para com os passageiros. Cessando a viagem por qualquer motivo estranho à vontade do transportador, ainda que seja de fato, com resultado inesperado, fica o

transportador obrigado a concluir o transporte contratado em outro veículo da mesma categoria ou com a anuência do passageiro por modalidade diferente de transporte, por sua custa, correndo também por sua conta as despesas de estada, bem como alimentação, no período de espera de outro transporte. O art.742 do código civil despesas oriundas do transporte ora executadas é o transportador não tendo auferido o valor da passagem desde o início ou durante o percurso, o transportador tem o direito de reter as bagagens bem como os objetos pessoais, para garantir o pagamento.

A Constituição Federal de 1988, em seu art. 175. Incumbiu ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. Nesta seara o artigo 731 O transporte exercido em virtude de autorização permissão ou concessão rege-se pelas normas regulamentadas e pelo que foi estabelecido naqueles atos. Há de ser visto que no contrato de transporte, a empresa transportadora fica compelida ao transporte de pessoas ou coisas de um local ao destino pretendido, ficando o transportador com a responsabilidade pelos danos que por ventura venha acontecer, tanto às pessoas como a seus pertences. E diante dessa responsabilidade que o § único do art.734 é solicitado que seja declarado o valor da bagagem ou dos objetos que se encontram no interior do veículo transportador, no intuito de ser fixado um limite de indenização.

## 2. A LEGISLAÇÃO E O CONTROLE PÚBLICO DOS TRANSPORTES COMO GARANTIDORES DA INCOLUMIDADE DO TRANSPORTADO

A ordem econômica vislumbrada na Constituição da República Federativa do Brasil, assegura os princípios sobre a soberania nacional, propriedade privada, função social e livre concorrência neste sentido aduz o seu art. 175 incumbe ao poder público, na forma da lei diretamente ou sob regime de concessão e permissão de serviços públicos, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos, em seu parágrafo único.

Assim, há o transporte aeroviário, hidroviário, terrestre e fluvial, cada modalidade é regulada por leis próprias. Há de ser comentado que o transporte coletivo também se encontra de modo intermunicipal, interestadual, internacional. A constituição Federal também faculta no artigo 30, inciso V a competência do Município, em matéria de transportes, aduzindo que lhe compete: organizar a prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter



essencial. O transporte urbano de pessoas reflete-se ao transporte de massa em ônibus, apesar de existir outros modelos de transporte de massa tais como: metrô, trens urbanos, VLT, BRT, taxi, transporte escolar, transporte compartilhado, dentre outros. A legislação deste segmento é ampla e vai desde normas constitucionais a regramento de órgãos.

O Código Civil<sup>6</sup> traz normas legislativas sobre transporte em geral no artigo 730, consoante o artigo 734 ao 742 para transporte de pessoas e o artigo 743 ao 756 para transporte de coisas. As normas civilistas iniciadas no artigo 730 indica a fora contratual de realizar os transportes, de forma geral, literalmente pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para o outro, pessoas ou coisas. Nesse diapasão leciona Cavalieri<sup>7</sup> que:

De todos os contratos nenhum terá maior relevância social e jurídica na atualidade, do que o contrato de transporte. Milhões e milhões de pessoas são transportadas diariamente de casa para o trabalho e vice-versa, principalmente nos grandes centros urbanos, gerando um grande número de problemas sociais e jurídicos, alguns até insolúveis.

Vê-se que este artigo regulamenta os contratos de transportes onerosos, isto é, aquele que mediante a uma restituição transporta outrem de um lugar para outro. Mas existem os contratos gratuitos, e esses também impõem obrigações no campo do direito nas relações jurídicas atinentes, vide as expressões do artigo 392 do Código Civil.

O Código Civil também regula de forma geral a utilização dos serviços públicos de transporte coletivo conforme disciplina o artigo 731.

Aplica-se também o Código de Defesa do Consumidor caso venha ocorrer algum evento durante o transporte. Relembre-se, todavia, que a responsabilidade objetiva presente.

O Instituto da Concessão de Serviços Públicos, implantado pós ditadura militar, trouxe a privatização de diversos serviços públicos conforme insculpido na Constituição Federal e leis específicas e direcionadas, controladas e fiscalizadas por normas da administração pública executiva, quanto a este instituto que dentre outro liberou a iniciativa privada a execução dos transportes de pessoas, principalmente nos grandes centros urbanos brasileiros, nesse sentido aponta o doutrinador Montagnoli<sup>8</sup>:

---

<sup>6</sup> BRASIL. Presidência da República. Lei 10.405 de 11 de janeiro de 2002. Código Civil. Disponível em: <[http://WWW.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406compilada.htm](http://WWW.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406compilada.htm)>. Acessado em: 28 jul. 2016.

<sup>7</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2015, p. 393.

<sup>8</sup> MONTAGNOLI, Joel da Silva. *Aspectos Jurídicos das Concessões de Serviços Públicos*. Espaço Jurídico. Rio de Janeiro, 2012, p.38.

Cabe ressaltar que este instituto fundamenta-se, primeiramente nos preceitos dos artigos constitucionais. Assim, preceitua o artigo 21, incisos XI e XII, alíneas “a” até “f” e XXIII, alínea “b”, que compete a União explorar os serviços públicos elencados diretamente ou mediante concessão, permissão ou autorização. Preceitua também o artigo 25, §2º que a competência ampla, na forma do artigo 175. Eis que incumbe ao Poder Público, a prestação de serviços públicos, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, na forma da lei e sempre através de licitação, estes regulamentados especificamente.

Nos instrumentos de descentralização abordam-se suas características básicas e distintivas entre si, a fim de que, a partir deles, se alcance o entendimento da descentralização dos serviços de transporte de pessoas, stricto sensu, que aqui se deseja destacar.

Dessa forma, reporta-se a pontos que dizem a respeito de delegação e outorga de serviços públicos concedidos, conforme expressa o professor Diogo de Figueiredo Moreira Neto<sup>9</sup>:

A terceira técnica geral de delegação vem a ser a de legalização, oriunda do conceito desenvolvido na doutrina francesa de *délégation de matières*, adotado na jurisprudência do Conselho de Estado em dezembro de 1997 (...) qual, modificando postura tradicional, no sentido de que o titular de um determinado poder não tem dele disposição, mas tão somente, o exercício, passou a aceitar, como fundamento da delegação, a retirada pelo próprio legislador, de certas matérias do domínio da lei (*dominante de la loi*) passando-as ao domínio do regulamento (*domaine de l'ordonnance*).

Assim, cabe ainda acerca da delegação de serviços públicos de transportes, entre outros o instituto da Concessão. Ressalta-se, ainda, que não são diversos os autores que comungam com a ideia de descentralização por delegação dos serviços públicos possíveis de serem executados pela iniciativa privada. Portanto, é certo que todos têm opinião apropriada ao assunto. Neste sentido, vale apontar as lições de Aragão<sup>10</sup>, que, especificamente, estudou as relações jurídicas a respeito dos serviços públicos, conforme o seguinte texto do autor:

(...) Pela concessão, o poder público se desonera da prestação de serviços públicos de sua titularidade em relação aos quais não tem condições financeiras ou não entende ser conveniente a sua prestação direta. O seu exercício é, então, transferido a um agente privado que se remunerará, via de regra, pelas tarifas que os usuários lhe pagarão em razão da fruição do serviço, mantendo o Estado a titularidade e os controles públicos sobre ele.

<sup>9</sup> NETO, Diogo de Figueiredo Moreira. *Direito Regulatório*. Rio de Janeiro: Renovar, 2003, p.122.

<sup>10</sup> ARAGÃO, Alexandre Santos de, *Direito dos Serviços Públicos*. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2008. p.568.

Outrossim, relata ainda Montagnoli<sup>11</sup> que outro instituto capaz de abrigar a descentralização de serviços públicos é o da permissão. Como referencia a este instituto expõe claramente:

Já o instituto da permissão, doutrinariamente, vem sendo aceito, há muito, como o ato administrativo unilateral, discricionário e precário, gratuito ou oneroso, pelo qual a Administração Pública defere ao particular interessado a prestação de um determinado serviço público ou ainda a utilização de determinado bem público por terceiros. Assim sendo, o que se depreende é que a permissão pode tanto compreender a execução de um serviço público ou a utilização pelo particular de um bem público. A permissão, identicamente à concessão, está contemplada nos mesmo artigos constitucionais. É expressa no art.21, inc. XI e XII e art.175 da CRFB/88.

A lei n. 9.074/95 apenas se reporta à Constituição da República, sem maiores disposições. Mas, é definido na Lei Federal n 8.987/95, especificamente no artigo 2º, inciso IV. Este define e diferencia o instituto da concessão do instituto da permissão. Porém, o artigo 405 da mesma lei dispõe que a permissão será formalizada mediante contrato de adesão. O que se verifica, assim, é a atribuição, por força legal, de uma nova concepção da permissão, que modifica as concepções doutrinárias anteriores. Isto posto, este instituto pode aplicar a um substancial, dando a ele o caráter contratual e não mais unilateralmente e a revogabilidade por ato do poder pertinente, como antes. Tais modificações criaram dúvidas a respeito da formalização dos contratos de permissão. Eis que a adesão é principio de contratos privados, que visam à lucratividade ao particular, enquanto os contratos públicos visam, prioritariamente, ao interesse público.

Quanto à extinção dos contratos de concessão ou de permissão de serviços públicos relacionados a serviços de transportes de pessoas de forma coletiva ou não, a lei concessiva aponta de forma geral como a administração deve agir a interromper um serviço que não atenda ao fim público pelo qual se estabeleceu a delegação com outorga do serviço, neste diapasão também aponta o ilustre escritor Montagnoli<sup>12</sup> em sua obra.

A Lei 8987/95, no artigo 35, aponta algumas formas de extinção do contrato administrativo de concessão de serviço público, e ainda especifica cada uma delas nos artigo 36 a 39. Entre elas tem-se, como forma normal de extinção, o fim do

---

<sup>11</sup> MONTAGNOLI, op.cit, p. 41.

<sup>12</sup> op.cit, p.55.

prazo contratual; e, mais por ato administrativo motivado, se tem a encampação, que é a retomada unilateral dos serviços públicos pela Administração Pública, por ter a concessionária descumprido obrigação; a rescisão, que é o pedido de extinção por parte da concessionária, por via judicial, ao atribuir culpa à Administração Pública, no descumprimento de suas obrigações contratuais; e por último, a anulação que se expressa pela existência de vício legal no contrato ou no procedimento licitatório, passíveis de anulação pela Administração Pública ou pelo Judiciário.

Quanto às garantias aos usuários de serviços públicos de transporte de pessoas, dentre as varias opções do o usuário exigir seus direitos, cabem as concessionarias e as permissionárias respectivas observarem, além das leis específicas, o código de defesa do consumidor, que protege a vulnerabilidade do usuário dos serviços inadequados e a incolumidade do transportado. Ressalta-se que a responsabilização das concessionárias de serviços públicos, referido no artigo 22 do Código de Defesa do Consumidor, decorrem da obrigação dessas entidades, de fornecerem serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos. Em igual sentido, leciona Montagnoli<sup>13</sup>:

Assim, por exemplo, a paralisação dos serviços de transporte coletivo, a suspensão dos serviços de comunicação, a interrupção o do fornecimento de energia elétrica ou do corte do fornecimento de água á população, ensejam a responsabilidade civil da concessionária, pelos prejuízos daí decorrentes, por serem serviços essenciais à população. Ressalte-se ainda que os serviços dito essenciais são enumerados pelo artigo 10 da Lei 7.783/89 ( Lei da greve), de onde se infere, também, que entre as diversas formas de serviço público, alguns não são susceptíveis à delegação por concessão.

Os transportes de pessoas, principalmente os coletivos terrestres, por serem serviços públicos essenciais são subsidiados pelo Estado. Mesmo assim, as concessionárias destes serviços são objeto de muitas críticas, pela má qualidade dos serviços prestados e pelo aumento abusivo das tarifas cobradas aos usuários. Assim aponta Montagnoli<sup>14</sup>, referindo-se às concessões e permissões de serviços de transportes:

Essas são informações colhidas das reportagens que foram analisadas neste texto, que apontaram ainda os principais conflitos entre o Poder Público, concessionárias e usuários: tarifas com reajustes superiores a inflação: processos licitatórios por concorrência duvidosa; deficiência na lida com os usuários por parte dos motoristas de ônibus coletivos; desrespeitos aos direitos dos idosos, dos portadores de necessidades especiais e dos estudantes; superlotação de trens e metrô e má a

<sup>13</sup>MONTAGNOLI, op.cit, p.82 e 83.

<sup>14</sup> op.cit, p.94.

conservação dos aparelhos públicos. Isto é atestado pelas reclamações dos usuários aos meios de comunicação de massa, no período de outubro de 2010 a maio de 2011.

Portanto, os serviços de transportes de pessoas, pela sua vulnerabilidade de erros, provocadores de sérios acidentes e lesão à incolumidade dos passageiros, requerem constantes e apurados acompanhamentos pelo Poder Público, de forma a garantir aos usuários sua utilidade, tanto aos trabalhadores, turistas e aos que se utilizam racionalmente desses serviços. É neste entendimento, sempre presente o princípio da Razoabilidade e o Princípio da proporcionalidade.

### 3. A RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR E DO PODER PÚBLICO

Sabe-se que a atividade de transporte de um modo geral é lucrativa, porém ao se debater o assunto do transporte de massa, algumas observações devem ser analisadas. O lucro deve ser limitado aos serviços condignamente prestados, sem a ganancia do capitalismo.

Nesse sentido, deve o Poder Público ser o mediador dessa relação, transportador/transportado. Por isso a Administração Pública deve entender que existe a necessidade do transportador, pela razão do próprio desenvolvimento da sociedade e também entender que tais serviços devem ser efetivados de uma forma digna, preservando a incolumidade do transportado e as demais condições a salvaguardar a vida do transportado sem ganancia da exploração do serviço com prestação de péssima qualidade.

Assim, deve o transportador atentar para estabelecer condições de transporte que atenda ao público alvo, em todas as suas peculiaridades, tratando os iguais dentro de sua igualdade e os desiguais igualmente dentro de suas desigualdades.

Portanto, uma vez colocado o serviço à disposição do consumidor, deve-se atender ao padrão exigível de qualidade, independentemente de se tratar serviço ofertado na forma onerosa ou com benefício adicional de gratuidade. Um exemplo é a dificuldade de locomoção imposta à pessoa portadora de necessidades especiais, que às vezes deixa de usar o serviço ofertado em virtude das condições do próprio meio de transporte que não atende a demanda

por serviços diferenciados. Nesse sentido, segue julgado do Tribunal de Justiça do Distrito Federal, na relatoria do desembargador Antônio Fernandes da Luza<sup>15</sup>:

JUIZADO ESPECIAL CÍVEL. DIREITO DO CONSUMIDOR TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS SERVIÇO DE TRANSLADO GRATUITO QUALIDADE ACESSIBILIDADE FLHA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS RESPONSABILIDADE DO FRONECEDOR CONFIGURAÇÃO DANOS MORAIS CABIMENTO DO VALOR REDUÇÃO POSSIBILIDADE. (...) Portanto, uma vez colocado o serviço à disposição do consumidor, deve-se atender ao padrão exigível de qualidade, independentemente de se tratar serviço ofertado na forma de benefício adicional gratuito. (...) constata-se que no caso o serviço foi prestado de forma deficiente, uma vez que o veículo disponibilizado para o transporte não era apto ao transporte de passageiros com necessidades especiais de acessibilidade, (...).

Também a acessibilidade deve ser garantida nos serviços de transporte. Eis que a Justiça já firmou entendimento acerca desse tema, conforme julgado do STJ<sup>16</sup>.

AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL Nº 574.704 - RJ (2014/0221647-6) RELATOR: MINISTRO HERMAN BENJAMIN. DECISÃO em 07 de abril de 2015. (...) 19. Entretanto, deve a sentença de procedência ser reformada em parte, à luz do princípio da congruência, uma vez que o pedido inicial é no sentido de impor a reconfiguração interna dos micro-ônibus, com reserva de assento aos deficientes e pessoas com dificuldade de locomoção antes da roleta, enquanto o provimento.

O art. 17, I, da Lei n. 6.538/1978 exclui a responsabilidade objetiva do transportador pela perda ou danificação de objeto que transporta em caso de força maior, cuja extensão conceitual abarca a ocorrência de roubo das mercadorias transportadas. Atualmente, a força maior deve ser entendida como espécie do gênero fortuito externo, do qual faz parte também à culpa exclusiva de terceiros, os quais se contrapõem ao chamado fortuito interno.

O roubo mediante uso de arma de fogo é fato de terceiro equiparável à força maior, que deve excluir o dever de indenizar, mesmo no sistema de responsabilidade civil objetiva, por se tratar de fato inevitável e irresistível que gera uma impossibilidade absoluta de não ocorrência do dano. Assim, não é razoável exigir que os prestadores de serviço de transporte

<sup>15</sup> BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. ACJ: 20140110781073DF. Relator: ANTÔNIO FERNANDES DA LUZ, julgamento: 07/10/2014. Disponível em: <<http://tj-df.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/144660511/apelação-civil-do-juizado-especial-acj-20140110781073-df-0078107-9820148070001>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

<sup>16</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp. n. 574.704.RJ. Relator Ministro Herman Benjamin. Disponível em: <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/184016761/agravo-em-recurso-especial-aresp-574704-rj-2014-0221647-6>>. Acesso em: 8 ago. 2016.

de cargas alcancem absoluta segurança contra roubos, uma vez que a segurança pública é dever do Estado, também não havendo imposição legal obrigando as empresas transportadoras a contratar escoltas ou rastreamento de caminhão e, sem parecer técnico especializado, nem sequer é possível presumir se, por exemplo, a escolta armada seria eficaz para afastar o risco ou se o agravaria pelo caráter ostensivo do aparato, conforme a clara jurisprudência do STJ<sup>17</sup>:

RESPONSABILIDADE CIVIL. RECURSO ESPECIAL. CORREIOS. ROUBO DE CARGAS. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA. EXCLUSÃO. MOTIVO DE FORÇA MAIOR. 1. A empresa de Correios é de natureza pública federal, criada pelo Decreto-lei n. 509/69, prestadora de serviços postais sob regime de privilégio, cuja harmonia com a Constituição Federal, em parte, foi reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal, no julgamento da ADPF n. 46/DF, julgada em 5.8.2009, relator para acórdão Ministro Eros Grau. Os Correios são, a uma só tempo empresa pública prestadora de serviço público em sentido estrito, e agente inserido no mercado, desempenhando, neste caso, típica atividade econômica e se sujeitando ao regime de direito privado.

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 configurado alguma causa excludente da responsabilidade civil, notadamente o caso fortuito, a força maior ou a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro, conforme julgado da Corte Superior da Cidadania<sup>18</sup>.

(...) Afasta a responsabilidade objetiva da ré o fato de terceiro, equiparado a caso fortuito, que não guarda conexão com a exploração do transporte. (..) 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... Ante o exposto, nego provimento ao agravo.

<sup>17</sup> BRASIL. Superior tribunal de Justiça. REsp nº 976564 / SP. Min. Luis Felipe Salomão. Julg. 20/009/2012. Disponível em: < [https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.2&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&num\\_registro=200701996887](https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.2&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&num_registro=200701996887)>. Acesso em: 8 ago. 2016.

<sup>18</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. AREsp 560.803 - RJ. Ministro Antonio Carlos Ferreira. Decisão Monocrática. Data de publicação: 02/12/2014. Disponível em <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/154877984/agravo-em-recurso-especial-aresp-560803-rj-2014-0197962-6/decisao-monocratica-154877995>>. Acesso em: 8. ago. 2016.

Por isso a Administração Pública deve entender que existe a necessidade do transportador, pela razão do próprio desenvolvimento da sociedade, que tais serviços devem ser efetivados de uma forma digna, preservando a incolumidade do transportado e as demais condições, a salvaguardar a vida do transportado sem a ganância da exploração do serviço com prestação de péssima qualidade.

## CONCLUSÃO

Conclui-se com esse ensaio, que o estudo enfoca a aplicabilidade do CDC, como disciplina determinante da responsabilidade civil do transportador e do Estado, na atividade de transportes públicos urbanos de pessoas. Analisa-se a Responsabilidade Civil do Transportador, no âmbito do transporte de pessoas relacionando-as as obrigações contratuais, e suas responsabilidades legais para com os passageiros. Nesse sentido, se revela os riscos inerentes à atividade de transportes e também aos princípios da boa-fé objetiva, da dignidade da pessoa humana e da função social do contrato, quanto do atendimento ao consumidor transportado.

Pode-se concluir desta forma, que no contrato de transporte, a empresa transportadora fica compelida, após o pagamento, ao transporte de pessoas ou coisas de um local ao destino pretendido, ficando o transportador com a responsabilidade pelos danos que por ventura venha acontecer, tanto às pessoas como a seus pertences. Sendo assim, é solicitado que seja declarado o valor da bagagem ou dos objetos que se encontram no interior do veículo transportador, no intuito de se fixar um limite de indenização.

Portanto, os serviços de transportes de pessoas, pela sua vulnerabilidade de erros, provocadores de sérios acidentes e lesão à incolumidade dos passageiros, requerem constantes e apurados acompanhamentos pelo Poder Público, de forma a garantir aos usuários sua utilidade, tanto aos trabalhadores, turistas e aos que se utilizam racionalmente desses serviços.

Uma vez colocado o serviço à disposição do consumidor, deve-se atender ao padrão exigível de qualidade, independentemente de se tratar serviço ofertado na forma onerosa ou com benefício adicional de gratuidade.

Outro assunto inerente ao tema é a dificuldade de locomoção imposta à pessoa portadora de necessidades especiais, que às vezes deixa de usar o serviço ofertado em virtude das condições do próprio meio de transporte que não atende a demanda por serviços diferenciados, deixando a inclusão que promovam a igualdade entre os direitos dos usuário ao



se debater o assunto do transporte de massa, algumas observações devem ser analisadas. Pois o lucro deve ser limitado aos serviços condignamente prestados, sem a ganancia do capitalismo. Deve o Poder Público ser o mediador dessa relação entre transportador e transportado.

Por isso a Administração Pública deve entender que existe a necessidade do transportador, pela razão do próprio desenvolvimento da sociedade, e também entender, que tais serviços devem ser efetivados de uma forma digna, preservando a incolumidade do transportado e as demais condições, a salvaguardar a vida do transportado sem a ganância da exploração do serviço com prestação de péssima qualidade.

## REFERÊNCIAS

ARAGÃO, Alexandre Santos de, *Direito dos Serviços Públicos*. 2. ed. Rio de Janeiro: Ed. Forense, 2008.

AVELAR, Leticia Marquez de. *A Cláusula de Não Indenizar: Uma Exceção do Direito Contratual à Regra da Responsabilidade Civil*. Curitiba: Juruá, 2012.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. REsp. n. 574.704.RJ. Relator Ministro Herman Benjamin. Disponível em <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/184016761/ agravo-em-recurso-especial-aresp-574704-rj-2014-0221647-6>>. Acesso em: 8 ago. 2016.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Lei 10.405 de 11 de janeiro de 2002

GONÇALVES, Carlos Roberto. Responsabilidade Civil.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. ACJ: 20140110781073DF. Relator: ANTÔNIO FERNANDES DA LUZ, julgamento: 07/10/2014. Disponível em <<http://tj-df.jusbrasil.com.br/jurisprudência/144660511/apelação-civil-do-juizado-especial-acj-20140110781073-DF-0078107-9820148070001>>. Acesso em 29. jul.2016.

\_\_\_\_\_. Superior tribunal de Justiça. REsp nº 976564 / SP. Min. Luis Felipe Salomão. Julgamento. 20/009/2012. Disponível em <[https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.2&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&num\\_registro=200701996887](https://ww2.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.2&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&num_registro=200701996887)>. Acesso em 8. ago. 2016.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. Resp. n. 574.704.RJ. Relator Ministro Herman Benjamin. Disponível em <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/184016761/agravo-em-recurso-especial-aresp-574704-rj-2014-0221647-6>>. Acesso em 8. ago. 2016.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. AREsp 560.803 - RJ. Ministro Antonio Carlos Ferreira. Decisão Monocrática. Data de publicação: 02/12/2014. Disponível em <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/154877984/agravo-em-recurso-especial-aresp-560803-rj-2014-0197962-6/decisao-monocratica-154877995>>. Acesso em: 8. ago. 2016.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de Responsabilidade Civil*. São Paulo: Atlas, 2015

DIAS, José de Aguiar. *Cláusula de Não Indenizar: chamada cláusula de irresponsabilidade*. Rio de Janeiro: Forense, 1980.

\_\_\_\_\_. *Responsabilidade civil*, volume I. Rio de Janeiro: Editora Forense, 1994.

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade civil brasileira: contratos e atos unilaterais*. 11. ed. Volume 3. São Paulo: Saraiva, 2014.

MONTAGNOLI, Joel da Silva. *Aspectos Jurídicos das Concessões de Serviços Públicos*. Rio de Janeiro. Ed. Espaço Jurídico, 2012.

MARQUES, Claudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais*. 8. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016.

NETO, Diogo de Figueiredo Moreira. *Direito Regulatório*. Rio de Janeiro: Ed. Renovar, 2003.

TARTUCE, Flávio. *Direito Civil. Teoria geral dos contratos em espécie: volume 3*. 11 ed. São Paulo: editora Forense, 2017.