

A Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário Urbano

José Carlos Maldonado de Carvalho
*Desembargador da Primeira Câmara Cível
do TJ/RJ. Professor-Coordenador de Direito do
Consumidor da EMERJ. Professor Titular de
Direito Civil e Direito do Consumidor da
Universidade Estácio de Sá.*

É de inegável evidência, como faz ver SERGIO CAVALIERI FILHO, que, em razão do número de pessoas transportadas diariamente nos grandes centros urbanos, o transporte coletivo de pessoas tornou-se instrumento fundamental para o cumprimento das funções sociais e econômicas do Estado moderno, apesar das deficiências que, por razões também diversas, se fazem presentes.¹

Mesmo sendo uma das atividades negociais de forte natureza jurídica, o Código Civil de 1916, todavia, dela não cuidou; o Código Comercial de 1850 apenas fez breve referência ao tema, no capítulo relativo aos condutores de Gêneros e Comissários de Transporte (arts. 730 a 756).

Já o Código Civil de 2002, em seus artigos 730 a 756, tratando de forma mais abrangente, regula, de um lado, o transporte de pessoas (arts. 734 a 742), e, de outro, o transporte de coisas (arts. 734 a 756).

¹ Programa de Responsabilidade 3, p. 287. Civil. 4ª edição. São Paulo: Malheiros Editores, 2003.

Na dicção do art. 730 do Código Civil em vigor, “pelo contrato de transporte, alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”.

Dispõe, ainda, que “aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais” (art. 731).

Mesmo antes da vinda a lume do Código Civil de 2002, ratificando o caráter inovador que o caracterizava quando de sua edição, o Código de Proteção e de Defesa do Consumidor – CDC, por sua vez, já regulava a relação entre o transportador-fornecedor e o consumidor-usuário em seu artigo 14.

A responsabilidade do transportador pelos danos causado a terceiro e os ocorridos com os passageiros durante o transcurso contratado, mantido o desafio à argúcia dos operadores do direito, é causa ainda de acaloradas divergências, com posições doutrinárias e jurisprudenciais no mais das vezes inconciliáveis, apesar de sedutoras.

Nas grandes metrópoles brasileiras, onde a violência e a insegurança campeiam, os incêndios causados em ônibus por ações criminosas, assim como os objetos lançados da rua com o intuito de causar danos aos passageiros e a reiterada prática do crime de roubo, com emprego de arma de fogo, vêm, de forma assustadora, fazendo parte do cotidiano de cada cidadão brasileiro.

São questões que merecem a atenção redobrada dos aplicadores do direito, em especial no que se refere à fixação da responsabilidade civil e mensuração do valor indenizatório pelos danos decorrentes.

Atento à complexidade que o tema apresenta, é de rigor que o exame seja feito mediante a separação entre a responsabilidade do transportador urbano pelo dano causado ao pedestre por atropelamento, daquela cujo dano se verificou durante a viagem.

Na primeira hipótese, é questão incontroversa que a responsabilidade do transportador rodoviário pelos danos causados aos pedestres, por atropelamento, tem natureza extracontratual, já que entre o veículo atropelador e a vítima não havia, até então, vínculo jurídico anterior.

Mesmo reconhecida como extracontratual, tanto a doutrina como a jurisprudência não divergem ao considerar que a responsabilidade civil do transportador de pessoas é objetiva, fundada na teoria do risco.²

De fato, fundada no risco administrativo, a responsabilidade extracontratual tem amparo no art. 37, parágrafo 6º, da Constituição Federal de 1988, considerando-se que o transporte coletivo de pessoas é serviço público concedido ou transferido através de permissão, sendo aplicável, porém, apenas em relação a terceiros.

Refere-se CAVALIERI FILHO à possibilidade de aplicação do Código de Proteção e de Defesa do Consumidor – CDC nessas hipóteses, tendo-se em mira que a lei consumerista em seu art. 14, *caput*, atribui responsabilidade objetiva ao fornecedor de serviços, equiparando ao consumidor, em seu art. 17, todas as vítimas do evento.³

Penso, todavia, que a manutenção da dicotomia existente, apesar da enebriante proposta de sua não aplicação, ainda mantém especial relevância e elevada praticidade, como, por exemplo, na fixação do termo inicial para a contagem dos juros e da correção monetária, pois, em se tratando de responsabilidade extracontratual, conta-se a partir do evento danoso; sendo contratual, a contagem se inicia a partir da citação, como assim sinalizado através de remansosa jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça.⁴

Diante também de sua natureza objetiva, na responsabilidade contratual, ainda que comprovada a culpa de terceiro, responde o transportador pelos danos causados ao passageiro durante o percurso contratado.

Trata-se, como é cediço, de contrato de adesão, em que ao passageiro só é facultado, no momento do embarque, aderir às cláusulas previamente estipuladas pelo transportador.

Como assinalam os estudiosos da matéria, a espécie reúne as características de um contrato consensual, bilateral, oneroso e comutativo.

² DIAS, José de Aguiar. *Responsabilidade Civil*, v. I. 9ª edição. Rio de Janeiro: Editora Forense, 1994, p. 318.

³ CAVALIERI FILHO, Sergio. *Ob. cit.* p. 290/292.

⁴ REsp's 826.491/CE, 747.475/RJ, 657.026/SE, 485.801/RS, 281.941/RJ (extracontratual) e 728.314/DF, 826.491/CE e 797.836/MG, dentre outros.

Daí, para a sua implementação e efetivação, basta o simples encontro de vontades, que, por gerar direitos e obrigações para ambas as partes, mantém na sua execução o necessário equilíbrio econômico entre as respectivas prestações.⁵

Inicia-se com o embarque do passageiro e só termina com o seu efetivo desembarque sem que se alterem as condições de incolumidade do transportado. Basta, portanto, que o passageiro inicie o seu ingresso no ônibus, com o que se tem manifestada, ainda que tacitamente, a sua vontade em aderir ao contrato. O pagamento da passagem não é, conseqüentemente, elemento essencial para a validade do negócio jurídico.

Destaca-se, portanto, como característica mais importante do contrato de transporte, a cláusula de incolumidade do passageiro, que nele se encontra implícita.⁶

Por certo, e sem qualquer dúvida, tem o transportador o dever de zelar pela integridade física e psíquica do passageiro, após o seu embarque e durante todo o trajeto contratado.

A cláusula de incolumidade é, como aduz JOSÉ DE AGUIAR DIAS, inerente ao contrato de transporte de pessoas, pois quem utiliza um meio de transporte regular celebra com o transportador uma convenção cujo elemento essencial é a sua incolumidade, isto é, a obrigação, que assume o transportador, de levá-lo são e salvo ao lugar do destino.⁷

Daí porque, fácil é concluir, 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; basta que seja provado pelo vitimado o contrato de transporte, o dano e o nexo de causalidade.

Por se tratar de prestação de serviços, a relação contratual se submete, ao contrário daquela que não está assentada em uma relação jurídica antecedente, ao regramento específico do Código de Defesa do Consumidor.

⁵ CAVALEIRI FILHO, Sergio. Ob. cit. p. 292.

⁶ CAVALIERI FILHO, Sergio. Ob. cit. p. 292.

⁷ Da Responsabilidade Civil. V. I, 9a edição. Rio de Janeiro: Editora Forense, 1994, p. 185.

Responde, pois, o transportador também nessa hipótese objetivamente, ou seja, independentemente da existência de culpa, pela má prestação ou defeito do serviço de transporte (art. 14, *caput*, do CDC).

Assim, uma vez demonstrados o fato, o dano e a relação de causalidade, assume o transportador a obrigação de indenizar o consumidor integralmente.

Em contraponto à responsabilidade objetiva do transportador rodoviário, prevê o Código de Defesa do Consumidor como causas excludentes da responsabilidade do prestador de serviços: I – que, tendo prestado o serviço, o defeito inexistiu; II – a culpa (fato) exclusiva do consumidor ou de terceiro, e, por entendimento doutrinário-jurisprudencial, razão pela qual não se indica no CDC, o caso fortuito e a força maior (art. 14, parágrafo 3º, incisos I e II, do CDC).

No que se refere ao fato exclusivo do passageiro, como esclarece CAVALIERI FILHO, “quem dá causa ao evento é o próprio passageiro, e não o transportador. O transporte, ou melhor, a viagem, não é causa do evento, apenas a sua ocasião”.⁸

Rompido, pois, o nexo de causalidade, por afastada se tem a responsabilidade civil do transportador.

Por outro lado, “se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulares, o juiz reduzirá equitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano” (art. 738, Código Civil).

Da mesma forma, “se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano” (art. 945, Código Civil).

Apesar da crítica doutrinária⁹, a expressão “culpa concorrente”, ao contrário do que é apregoado, não deve ser interpretada em seu sentido estrito, mas sim no seu sentido mais abrangente, ou seja, como concorrência de causas, ou de responsabilidade.

⁸ CAVALIERI FILHO, Sergio. Ob. cit. p. 299.

⁹ STOCCO, Rui. Tratado de Responsabilidade Civil. 6ª edição. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2004, p. 302.

A culpa concorrente, ou concorrência de causas, não quer 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.

Com efeito, comprovada a participação efetiva do passageiro também como causa determinante do resultado lesivo, tem-se por admitida a concorrência de causas, trazendo como consequência a redução do valor indenizatório, de acordo com a gravidade de sua conduta, em confronto com a conduta do autor do dano (art. 945, CC).

O Superior Tribunal de Justiça, por seu turno, assim vem se posicionando: "havendo culpa concorrente, as indenizações por danos materiais e morais devem ser fixadas pelo critério da proporcionalidade" (REsp 773.853/RS).

Sob o mesmo fundamento, assim se mostram os REsp 704.307/RJ, 257.090/SP, 555.468/ES, 705.859/SP e EDRESP 705.959/SP.

Também o fato exclusivo de terceiro, desde que comprovadamente doloso, é causa de exclusão da responsabilidade civil do transportador de passageiros urbanos.

Muito embora a súmula nº 187 do Supremo Tribunal Federal faça expressa referência à não exclusão da responsabilidade contratual do transportador por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva, o que veio a ser positivado no novo Código Civil (art. 735), a doutrina e a jurisprudência continuaram a sustentar 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.

Entendemos, todavia, que a razão ainda permanece com o ilustre desembargador SERGIO CAVALIERI FILHO.¹⁰

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.

¹⁰ Ob. cit. p. 301.

Os modernos doutrinadores, em razão da responsabilidade objetiva do transportador e da obrigação de resultado que se reconhece como ínsita em todo contrato de transporte, fazem a divisão do caso fortuito em fortuito interno e fortuito externo.

Apregoam, com a nossa adesão, que, sendo o fato causador do dano imprevisível e, por conseguinte, inevitável, ligado, porém, à organização da empresa transportadora e relacionado aos riscos com a atividade por ela desenvolvida, como, por exemplo, o rompimento de um pneu ou a pane do veículo transportador que dê causa a um incêndio por problemas elétricos, caracteriza o fortuito interno que, ligado ao risco do empreendimento, não afasta a responsabilidade civil pelos danos daí decorrentes.

Já o fortuito externo, por não guardar qualquer relação com a atividade da empresa transportadora, afasta a obrigação de cunho reparatório, já que, como conclui SERGIO CAVALIERI FILHO, citando AGOSTINHO ALVIM¹¹, se aproxima da força maior.

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

No que se refere a assaltos em ônibus, hoje, lamentavelmente, ocorrência tão comum no noticiário nosso de cada dia, apesar de algumas posições contrárias, ainda se mantém no cenário doutrinário-jurisprudencial como causa exonerativa da responsabilidade civil do transportador.

De fato, não é dever das empresas transportadoras combater o crime, já que a sua prevenção é dever exclusivo do Estado.

Poder-se-ia, como assim conduz o saudoso desembargador LUIZ ROLDÃO DE FREITAS GOMES, “quando muito, cogitar-se de responsabilidade da transportadora, quando, ciente de sua reiterada prática em determinados locais, nada houvesse feito no sentido de denunciá-los à autoridade pública, pleiteando medidas de sua prevenção e ainda insistindo em se deter naqueles lugares”.¹²

Em diversas oportunidades, o Superior Tribunal de Justiça tem se posicionado no mesmo sentido, consolidando o entendimento de

¹¹ CAVALIERI FILHO, Sergio. Ob. cit. p. 298.

¹² Elementos de Responsabilidade Civil. São Paulo: Editora Renovar, 2000, p. 198.

que “o transportador só responde pelos danos resultantes de fatos conexos com o serviço que presta” (REsp 468.900/RJ).

Ainda sobre o tema, convém remarcar, equipara-se o roubo com arma de fogo, como afirmado pela Corte Superior, ao fortuito externo, que, por ser equiparado à força maior, se apresenta como fato totalmente estranho ao serviço de transporte (REsps 286.110/RJ e 435.865/RJ).

Daí a conclusão de que a força maior, por ser produzida por terceiro, é inevitável, ainda que previsível.

Da mesma forma, o arremesso de qualquer objeto por transeunte contra ônibus no curso da viagem, também configura fortuito externo, o que também exclui a responsabilidade do transportador rodoviário.

Em recente manifestação de vandalismo e desprezo à pessoa humana, determinada facção criminosa promoveu o incêndio doloso em diversos ônibus no Estado de São Paulo, fato também ocorrido, em menor proporção, no Estado do Rio de Janeiro.

Apesar das críticas lançadas pela mídia no que se refere à possibilidade de serem evitadas tais ocorrências, é certo que a previsibilidade sobre o dia e o local em que cada uma delas ocorreria deixou claro a inevitabilidade daqueles resultados danosos.

O transportador urbano, diante da permanente obrigatoriedade de manutenção do serviço concedido, não poderia, em todos esses casos, evitar o dano, que se mostrou inevitável, mantendo incólume o lado físico e psíquico dos passageiros.

Como solução, de *lege ferenda*, propõe SERGIO CAVALIERI FILHO a criação de um seguro social do qual participariam os empresários do transporte de passageiros, os passageiros e o Poder Público concedente do serviço, através do qual se constituiria um fundo para indenizar as vítimas de fatos externos ao transporte.¹³

A fórmula do DPVAT é atraente, em termos de parâmetro, para a instituição de seguro obrigatório, tendo as seguradoras, em conjunto, como partícipes da providência, disciplinando-se, via atuarial, um campo tão difuso e maléfico aos empresários do ramo. ☐

¹³ Ob. cit. p. 307.