

Responsabilidade Civil no Contrato de Transporte: A Problemática do Crime de Roubo Perpetrado Durante o Percurso

Renato Lima Charnaux Sertã¹

Na atualidade, mercê do avanço tecnológico e da revolução nas comunicações, observa-se a crescente necessidade de prover o deslocamento de pessoas e coisas de forma adequada, rápida e eficiente.

Atento a essa realidade, coube ao legislador do Código Civil de 2002, inovando em relação ao diploma de 1916 – que era silente a respeito –, disciplinar o contrato de transporte, o que fez em seus artigos 730 a 756.

Na ambiência das grandes cidades, o serviço de transporte atrai a incidência da responsabilidade civil objetiva, a dispensar a perquirição de culpa na configuração do ato ilícito, e, dessa forma, facilitar a busca da indenização para as vítimas de acidentes ou falhas no serviço. Há tríplice fundamento para tal aplicação:

Em primeiro lugar, o transporte urbano subsume-se ao regime do artigo 37, parágrafo 6º, da Constituição Federal, que impõe esse tipo de responsabilidade e remete às demais regras atinentes ao desempenho do serviço delegado, objeto aliás de expressa menção do artigo 731 do Código Civil, *verbis*: “o transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código”.

Em segundo lugar, tratando-se, como se trata, de prestação contínua de serviços mediante remuneração, a atividade se enquadra no artigo 3º e seu parágrafo 2º do Código de Proteção e Defesa do Consumidor, e a falha

¹ Juiz de Direito Titular da 8ª Vara da Fazenda Pública.

na sua prestação atrai também a responsabilidade objetiva, seja por vício do serviço (artigo 20), seja por fato do serviço (artigo 14).

Last but not least, o Código Civil aponta por igual a responsabilidade objetiva ao transportador, em razão da natureza da atividade desenvolvida, perigosa na sua essência – daí o dever de incolumidade ínsito ao contrato de transporte – a atrair a regra do parágrafo único do artigo 927 daquele diploma.

Conforme acentua com precisão Sergio Cavalieri Filho, o Código Civil ali estabeleceu “*uma cláusula geral de responsabilidade objetiva pelo desempenho de atividade perigosa – fato do serviço – cobrindo área mais abrangente do que a do artigo 14 do Código do Consumidor, embora fundado nos mesmos princípios.*”²

Embora objetiva a responsabilidade, comporta, como cediço, excludentes do nexo causal que tem o condão de afastá-la em alguns casos. Em matéria de transporte, destaquem-se a força maior, o caso fortuito, ou ainda o fato exclusivo de terceiro ou mesmo da vítima.

Quanto às duas primeiras excludentes, malgrado certa confusão entre os doutrinadores, mostra-se precisa a distinção estabelecida por Sergio Cavalieri Filho: “*estaremos em face do caso fortuito quando se tratar de evento imprevisível e, por isso, inevitável; se o evento for inevitável, ainda que previsível, por se tratar de força superior às forças do agente, como normalmente são os fatos da Natureza, como as tempestades, enchentes, etc., estaremos em face da força maior...*”³

Entrementes, quanto ao caso fortuito, faz-se hoje uma outra distinção, extremando as hipóteses de fortuito interno daquelas de fortuito externo. As primeiras correspondem a fatos imprevisíveis (e por isso inevitáveis), porém relacionadas com os riscos da atividade desenvolvida pelo transportador. Em casos tais, mesmo sendo imprevisíveis, os eventos não têm o condão de afastar a responsabilidade, eis que a empresa optou por desenvolver suas atividades naquele ramo mais arriscado, e portanto não

2 CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. São Paulo: Malheiros Editores, 2003, p. 293.

3 CAVALIERI FILHO, Sergio, *op. cit.*, p. 84.

pode alegar tais circunstâncias para livrar-se de assumir suas consequências. O jurista cita o clássico exemplo do piloto aéreo que sofre um infarto em pleno vôo, ocasionando a queda do avião com os danos daí decorrentes. Fato imprevisível, porém ligado à atividade escolhida, fortuito interno, portanto; a empresa não poderia afastar sua responsabilidade frente aos passageiros⁴.

Já o fortuito externo, apesar de imprevisível (e também inevitável), é estranho à organização do negócio, e nesse aspecto se aproxima e até se confunde com a força maior, o que também é acentuado por Agostinho Alvim⁵.

O fortuito externo tem o dom de ser excludente da responsabilidade civil, posto que seus fatores, por alheios à atividade, assemelhados ou correspondentes às grandes catástrofes, rompem inexoravelmente o nexo causal entre atividade e dano, desmontando a possibilidade de responsabilização civil.

A PROBLEMÁTICA ESPECÍFICA DOS EPISÓDIOS DE VIOLÊNCIA NO TRANSPORTE COLETIVO

Postas essas premissas, desenha-se na essência o desafio do julgador nas demandas que envolvem a chamada violência urbana.

É que vem crescendo nas estatísticas o número de casos de roubos a mão armada, ocorridos no interior dos coletivos que operam em linha regular nas cidades. Malgrado algum progresso que se verificou em termos da atuação policial, o fato é que os episódios, que antes eram raros, passaram a ser assustadoramente frequentes.

A questão reside em saber se tais episódios constituem fortuito externo (assemelhados a força maior), ou não passam de fortuito interno.

A frequência em alta sugere que, nos dias atuais, os roubos em veículos de transporte coletivo, enquanto casos fortuitos, tendem a migrar de categoria (de externos para internos), já que a violência passou a fazer

4 CAVALIERI FILHO, Sergio, *op. cit.*, p. 300.

5 ALVIM, Agostinho. **Da Inexecução das Obrigações**. São Paulo: Editora Saraiva, 4ª ed., p. 314-315, *apud* CAVALIERI FILHO, Sergio, *op. cit.*, p. 301.

parte do cotidiano daquela atividade.

Entretanto, é mister considerar que a escalada da violência – levando ao ocaso o argumento da imprevisibilidade do assalto – abriu a possibilidade de tornar as empresas de transporte verdadeiras parceiras do Poder Público no enfrentamento do problema. Já não se admite que estejam alheias a ele.

A uma porque tais empresas, como se frisou acima, são verdadeiras delegatárias do serviço público, atuando como *longa manus* do próprio Estado, tendo por isso chance de estabelecer com o ente público uma relação muito mais estreita do que qualquer cidadão comum.

A duas porque podem elas, em tese, optar por deixar de operar a linha notadamente perigosa, devolvendo a concessão ou permissão ao Poder Público, o qual ficará instado a prover o serviço, seja diretamente, seja através de outra empresa que a tanto se disponha. Na interação entre tais posturas, na negociação que se dê em razão dessa nova ordem de coisas, provavelmente mais medidas haverá de ser tomadas para elevar o nível de segurança da população.

Diante desse quadro, em permanente mutação, intensa tem sido a discussão em sede doutrinária, e mais ainda no âmbito da jurisprudência: responsabilizar-se-á ou não as empresas pelos roubos perpetrados contra os passageiros ocorridos durante o percurso?

A discussão prossegue nos Tribunais Estaduais, e também no Superior Tribunal de Justiça. Nessa Corte, houve considerável período de dissenso, digladiando-se duas correntes:

A primeira, capitaneada entre outros pelo Ministro Ruy Rosado de Aguiar Junior, posicionava-se pela responsabilização da empresa transportadora. Consta da ementa do acórdão da 4ª Turma, no Recurso Especial nº 175794-SP, julgado em 5.11.1998: “*Responsabilidade Civil. Transporte coletivo. Assalto. Responsabilidade da empresa transportadora. O assalto a cobrador de ônibus não é fato imprevisível nem alheio ao transporte coletivo, em zona de frequentes roubos, razão pela qual não vulnera a lei a decisão que impõe à empresa a prova da excludente da responsabilidade pela morte de um passageiro.*”

Cita ainda o referido acórdão precedente da mesma Turma, no RESP nº 50.129-RJ, tendo sido relator o Ministro Torreão Braz.

No mesmo sentido, acórdão da lavra do Ministro César Asfor Rocha, da 4ª Turma, no RESP nº 232649-SP, julgado em 15.08.2002: *“Responsabilidade Civil do Transportador. Assalto no interior de ônibus. Lesão irreversível em passageiro. Recurso especial conhecido pela divergência, mas desprovido pelas peculiaridades da espécie. Tendo se tornado fato comum e corriqueiro, sobretudo em determinadas cidades e zonas tidas como perigosas, o assalto no interior do ônibus já não pode ser genericamente qualificado como fato extraordinário e imprevisível na execução do contrato de transporte, ensejando maior precaução por parte das empresas responsáveis por esse tipo de serviço, a fim de dar maior garantia e incolumidade aos passageiros.”*

Todavia, em reunião da Segunda Seção daquele Tribunal, ocorrida em outubro de 2002, decidiu-se por sufragar a tese segundo a qual não há qualquer responsabilidade da empresa transportadora em sinistros com uso de violência, passando a prevalecer o entendimento esposado pelo Ministro Barros Monteiro no RESP nº 435865-RJ, julgado em 09.10.2002, *verbis*: *“Responsabilidade Civil. Transporte Coletivo. Assalto à mão armada. Força Maior. Constitui causa excludente da responsabilidade da empresa transportadora o fato inteiramente estranho ao transporte em si, como é o assalto ocorrido no interior do coletivo”*.

Em julgamento posterior, o próprio Ministro Ruy Rosado curvou-se à posição vencedora, embora ressaltando sua opinião pessoal. Colhe-se da ementa do acórdão no RESP nº 325575-RJ, de 25.11.2002:

“Responsabilidade Civil. Transporte urbano, Assalto a Ônibus. A empresa transportadora não responde pela morte de passageiro, resultante de assalto. Precedente da Segunda Seção, superando divergência entre as duas Turmas de Direito Privado. Ressalva do relator. Recurso não conhecido”. Consta da íntegra do aresto a referência a vários julgados que responsabilizavam as transportadoras, registrando-se porém a prevalência de orientação diversa pela Seção de Direito Privado, segundo a qual *“a simples circunstância de serem comuns hoje, no Brasil, delitos*

de natureza semelhante à versada nesta causa, não é o bastante para atribuir-se responsabilidade á transportadora, que não deu causa alguma ao fato lesivo, sabido que a segurança pública dos cidadãos se encontra afeta às providências do Estado.”

No Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro a jurisprudência ainda não se pacificou. A título de exemplo, enquanto algumas Câmaras Cíveis têm votado pela exclusão da responsabilidade das empresas, outras se manifestam em sentido contrário, isto é, pela responsabilização das transportadoras.

Quanto à corrente que isenta de responsabilidade a transportadora, seu argumento tem se centrado no fato de o assalto a mão armada constituir atividade totalmente estranha ao transporte, o que impossibilitaria as empresas de adotar quaisquer medidas eficazes que preservem a segurança dos passageiros. Colhe-se a respeito, a ementa do acórdão da 8ª Câmara Cível, proferido na AC 2004.001.05471, sendo Relator o Desembargador Marco Aurélio Froes:

“Em regra, o assalto a mão armada no interior de coletivo não guarda qualquer relação com a atividade prestada pela operadora, de molde a afastar a sua responsabilização com base na teoria do risco do empreendimento.....se trata de fortuito externo, ou seja, não guarda qualquer conexão com o serviço prestado.”

E mais recentemente:

“... Exclui a responsabilidade do transportador o fato de terceiro que não guarda conexão com o contrato de transporte. Rompido o nexó causal, exclui-se a responsabilidade do transportador. Roubo perpetrado no interior de vagão de metrô. Fato de terceiro. Questão de segurança pública e não de segurança no transporte. Conhecimento e desprovimento do recurso.” (Apelação 0336792-91.2008.8.19.0001, julgamento em 20/03/2012 – 9ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça – Relator: Des. Rogério de Oliveira Souza)

Já na vertente que tende a responsabilizar a empresa de transportes pelos danos ocorridos em virtude de roubos no interior dos veículos, duas linhas de argumentação têm sido utilizadas.

A primeira identifica no caso concreto a existência de algum deslize ou imprudência do motorista do ônibus que tenha de alguma forma colaborado para o desfecho lesivo ao passageiro; por exemplo, na hipótese de o motorista, de forma temerária, parar em local escuro ou perigoso, fora do ponto, etc... Daí se infere que, a *contrario sensu*, o julgador teria concluído pela ausência de responsabilidade da transportadora, não fosse o deslize especificamente cometido por seu preposto.

A segunda linha de argumentação, esta sim, visceralmente oposta à tese da exclusão da responsabilidade, aborda o dilema considerando que, nos dias atuais, já não se há de falar em imprevisibilidade e inevitabilidade dos assaltos, tão numerosos e frequentes se tornaram. E, portanto, embora não possam as empresas evitar tais eventos, podem colaborar para diminuir sua incidência.

Entre outros arestos, merecem registro os proferidos na Apelação Cível 2003.001.35802, 17ª Câmara Cível, Apelação Cível 2002.001.25591, 9ª Câmara Cível, bem assim a preciosa lição que se colhe do voto do Desembargador José Carlos de Figueiredo, na Apelação Cível 2003.001.02461, 11ª Câmara Cível:

“Não se quer aqui asseverar a necessidade do transportador transformar seus veículos em fortalezas indevassáveis. O que se pretende é deixar, tão somente, claro que o passageiro não pode ficar entregue à própria sorte. O responsável pelo seu transporte deve diligenciar também na sua segurança, solicitando as providências junto às autoridades e instalando mecanismos que dificultem a atuação de meliantes, tudo isso com inexpressiva onerosidade ante a capacidade econômica das empresas”.

Na mesma linha de princípio, destaca-se aresto que recentissimamente concluiu:

“...O furto ou o roubo praticados no interior do coletivo inserem-se na previsibilidade do fortuito interno. A responsabilidade das

empresas de transporte coletivo é objetiva, vez que devem adotar meios para impedir a ocorrência de fatos que tais. Cabe ao transportador assumir os riscos de seu negócio. Reparação moral devida face à situação vivenciada pela autora pela perda de pessoa querida.” (Apelação 0043644-30.2007.8.19.0038, julgamento em 14/02/2012 – 8ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça – Relatora Des. Gilda Carrapatoso)

CONCLUSÃO

De todo o exposto, pode-se concluir não ser mais tolerável a omissão dos atores envolvidos na prestação de serviços de transporte público, sendo dever de todos colaborar na solução do problema da violência contra os passageiros ocorrida durante o percurso. Sejam quais forem os posicionamentos da jurisprudência a respeito, eles hão de se assentar na necessidade de mobilização de todos no combate à insegurança. Fazer com que o Poder Público, mesmo que por via transversa, encare o problema de frente e se disponha, juntamente com a sociedade civil a resolvê-lo, constitui atualmente um dos mais relevantes papéis a serem desempenhados pelos operadores do Direito. ♦