



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE  
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS  
UNIDADE ACADÊMICA DE DIREITO  
CURSO DE DIREITO**

**PAULO ÍTALO DE OLIVEIRA VILAR**

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR POR  
ASSALTO A PASSAGEIRO NO TRANSPORTE TERRESTRE**

**SOUSA - PB**

**2007**

**PAULO ÍTALO DE OLIVEIRA VILAR**

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR POR  
ASSALTO A PASSAGEIRO NO TRANSPORTE TERRESTRE**

**Monografia apresentada ao Curso de  
Direito do Centro de Ciências Jurídicas e  
Sociais da Universidade Federal de  
Campina Grande, como requisito parcial  
para obtenção do título de Bacharel em  
Ciências Jurídicas e Sociais - Direito.**

**Orientador: Professor Esp. Anrafel de Medeiros Lustosa.**

**SOUSA - PB**

**2007**



V697r Vilar, Paulo Ítalo de Oliveira.  
Reponsabilidade civil do transportador por assalto a passageiro no transporte terrestre. / Paulo Ítalo de Oliveira Vilar. - Sousa - PB: [s.n], 2007.

50 f.

Orientador: Professor Esp. Anrafel de Medeiros Lustosa.

Monografia - Universidade Federal de Campina Grande; Centro de Formação de Professores; Curso de Bacharelado em Ciências Jurídicas e Sociais - Direito.

1. Responsabilidade civil. 2. Assalto de passageiros. 3. Transporte terrestre – assalto de pessoas. 4. Contrato de transporte. 5. Responsabilidade contratual. 6. Excludentes da responsabilidade civil  
I. Lustosa, Anrafel de Medeiros. II. Título.

CDU: 343.91(043.1)

**Elaboração da Ficha Catalográfica:**

Johnny Rodrigues Barbosa  
Bibliotecário-Documentalista  
CRB-15/626

PAULO ÍTALO DE OLIVEIRA VILAR

RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR POR ASSALTO AO  
PASSAGEIRO NO TRANSPORTE TERRESTRE

Monografia apresentada ao Curso de Ciência Jurídicas e Sociais, da Universidade Federal de Campina Grande, em cumprimento dos requisitos necessários para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais.

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Esp. Anrafel de Medeiros Lustosa  
(Orientador)

---

Prof. Membro da Banca

---

Prof. Membro da Banca

Dedico ao meu pai, Paulo como eu, que sempre me ensinou a erguer a cabeça mesmo que tudo e todos digam o contrário, e a minha mãe, exemplo inigualável de amor, força e dedicação à família

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, sustentáculo maior das nossas vidas.

Ao meu irmão Achilles, que a cada dia me mostra como é importante a obstinação e a fé na busca dos nossos sonhos.

A minha irmã Fátima que nos escolheu como família

As tias: Leda e Zélia de quem recebo carinho maternal, bem como aos tios Josemar e João sempre presentes e prontos a dar a mão, pessoas sem as quais não teria forças para conseguir.

Aos também irmãos Luanna, Antônio, Flaviana, João Fábio, Léo, Júnior, Érica e Neuricélia, por me darem a certeza que família é mais que laços de sangue, é sorrir e chorar junto, é olhar para o lado e saber que tem alguém por quem chamar e principalmente pronto para atender.

A toda a minha família e a todos os amigos com os quais sempre pude contar em todas as horas, e que são tantos que seria impossível nominar um a um, mas dos quais nunca esquecerei em nenhum momento de minha vida.

A Suyane, pelo amor e por sempre me ensinar a acreditar em mim.

*“Os juizes devem viver com sua época, se não querem que esta viva sem eles”*

Planiol

## RESUMO

Em um mundo globalizado é preeminente a necessidade de locomoção sendo uma das formas mais utilizadas para este deslocamento o transporte terrestre dado o seu menor custo e a sua maior velocidade. Busca-se conceituar os aspectos gerais da responsabilidade civil contratual, desde o histórico do contrato de transporte, situando o leitor nas diferentes épocas em que tal contrato foi concebido, bem como fornecendo os caracteres jurídicos desta espécie de contrato mostrando de forma clara os deveres e obrigações tanto do transportador quanto do transportado. A verdade, é que a partir do momento em que surge um conflito causado por um evento danoso, é de interesse das partes e principalmente do Estado, já que tal evento pode apresentar-se como elemento de inquietação social, que tal conflito seja resolvido e que a parte que sofreu os prejuízos sem ter contribuído diretamente para ele, seja levada a uma situação ao menos próxima do estado em que se encontrava antes do fatídico episódio, conforme preceitua o nosso Código Civil. Busca-se a apreciação das causas que configuram as excludentes da responsabilidade civil do transportador, pois embora o legislador vendo a posição de inferioridade do consumidor frente ao poder econômico do fornecedor do serviço público, não será em todos os casos que este terá obrigação de indenizar, podendo alegar: caso fortuito ou de força maior, culpa exclusiva da vítima, ou fato de terceiro. Com as excludentes da responsabilidade, o que se busca é a exclusão do nexa causal, é provar que o suposto agente causador do dano em nada contribuiu para que este se efetivasse e pelo contrário agiu com toda cautela possível tomando todas as medidas cabíveis e possíveis para evitar eventual dano. Essa responsabilidade é regulada pelo Código Civil, pelo Código de Defesa do Consumidor e pelo Decreto 2.681/1912, que embora vetusto, veio sendo renovado pela jurisprudência. Como afirma a doutrina, o transportador, assume uma obrigação tácita de conduzir o passageiro e seus pertences em perfeita ordem ao seu destino, denominando-se esta obrigação tácita, de cláusula de incolumidade. Com relação à responsabilidade do transportador, é apresentado posições antagônicas, os partidários da corrente contrária a responsabilização afirmam que embora o assalto seja por vez previsível, nada pode fazer os transportadores para evitá-los ou coibi-los já que a responsabilidade pela segurança pública, é privativa do Estado, enquanto que os defensores da responsabilização afirmam que ao isentar o transportador de responsabilidade, transfere-se os riscos da atividade econômica, ao consumidor transportado, deveras a parte mais frágil da relação, ferindo frontalmente princípios basilares do nosso ordenamento jurídico como a hipossuficiência do consumidor. Objetiva-se realizar discussão a respeito da possibilidade ou não de ser o transportador responsabilizado pelos assaltos que ocorrem dentro dos veículos, pois é tema de profundo interesse e inquietação social.

**Palavras chave: Responsabilidade. Transporte terrestre. Assalto**



## ABSTRACT

In a world of globalization it is pre-eminent the locomotion need being one in the ways more used for this displacement the given terrestrial transport your smallest cost and your largest speed. It is looked for to consider the general aspects of the contractual civil responsibility, from the report of the transport contract, placing the reader in the different times in that such a contract was become pregnant, as well as supplying the juridical characters of this contract species showing in a clear way the duties and obligations so much of the transporter as of the transported. The truth, is that starting from the moment in that a conflict appears caused by a harmful event, it is of interest of the parts and mainly of the State, since such event can come as element of social inquietude, that such a conflict is solved and that the part that suffered the damages without having contributed directly to him, be taken at least to a situation close of the state in that met before the fatidical episode, as it sets down our civil code. The appreciation of the causes is looked for that configure the excluding of the civil responsibility of the transporter, because although the legislator sells the inferiority position of the consumer front to the economical power of the supplier of the public service, it won't be in all the cases that this will have obligation of compensating, could allege: in case fortuitous or of larger force, it accuses exclusive of the victim, or fact of third. With the excluding of the responsibility, which she look for it is the exclusion of the causal connection, it is to prove that the supposition agent that causes of the damage in anything contributed so that this if it executed and on the contrary he/she acted with every possible caution taking all the reasonable and possible measures to avoid eventual damage. That responsibility is regulated by the Civil Code, for the Code of Defense of the Consumer and for the Ordinance 2.681/1912, that although old, vein being renewed by the jurisprudence. As he/she affirms the doctrine, the transporter, it assumes a tacit duty of leading the passenger and your belongings in perfect order to your destiny, being called this tacit obligation, of safety clause. With relationship the responsibility of the transporter, it is presented antagonistic positions, the supporting of the contrary current the responsibility affirm that although the assault is for time previsible, nothing can make the transporters to avoid them or to restraint them since the responsibility for the public safety, is private of the State, while the defenders of the responsibility affirm that when exempting the transporter of responsibility, it is transferred the risks of the economical activity, to the transported consumer, really the most fragile part of the relationship, hurting of front basic beginnings of our juridical precepts as the consumer's hipossufficiency. It is aimed at to accomplish discussion regarding the possibility or not of being the transporter made responsible by the assaults that happen inside of the vehicles, because it is theme of deep interest and social inquietude.

**Words key: Responsibility. Transport terrestrial. Assault**

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	09
CAPÍTULO 1 CONTRATO DE TRANSPORTE E LINHAS GERAIS DA RESPONSABILIDADE CIVIL .....	12
1.1 Origem do contrato de transporte.....	12
1.2 Conceito e caracteres jurídicos do contrato de transporte.....	14
1.3 Obrigações e deveres das partes.....	16
1.4 Conceito e pressupostos da responsabilidade civil.....	18
1.5 Responsabilidade civil subjetiva e objetiva.....	20
1.6 Responsabilidade contratual e extracontratual.....	21
1.7 O transporte de pessoas e a responsabilidade civil do transportador.....	22
CAPÍTULO 2 - DAS EXCLUDENTES DA RESPONSABILIDADE CIVIL.....	27
2.1 Nexo causal.....	27
2.2 Culpa da vítima.....	28
2.3 O fato de terceiro.....	29
2.4 Caso fortuito ou de força maior.....	32
2.4.1 Fortuito externo e fortuito interno.....	34
2.5 Cláusula de não indenizar.....	35
CAPÍTULO 3 RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR POR ASSALTO A PASSAGEIRO NO TRANSPORTE TERRESTRE .....	39
3.1 Responsabilidade do transportador: argumentos e jurisprudências contrárias.....	39
3.2 Responsabilidade do transportador: argumentos e jurisprudências favoráveis .....	42
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	47
REFERÊNCIAS.....	50

**UFCG - CAMPUS DE SOUSA**  
**BIBLIOTECA SETORIAL**

## INTRODUÇÃO

Em um mundo globalizado em que cada vez mais a velocidade da comunicação dita o ritmo de nossas vidas, é preeminente a necessidade de locomoção para os mais diversos pontos do nosso país e do mundo, sendo uma das formas mais utilizadas para este deslocamento o transporte terrestre, seja de ônibus seja de trem, dado o seu menor custo em relação ao transporte aéreo e a sua maior velocidade em relação ao transporte fluvial e ou marítimo.

A verdade é que centenas de milhares de brasileiros diariamente utilizam desses meios de transporte, e num cenário cada vez mais comum de violência em que o Estado simplesmente queda-se silente diante do avanço da criminalidade, é fundamental a discussão, no sentido de saber de quem é a responsabilidade e a quem caberão os prejuízos pelos assaltos ocorridos nos meios de locomoção terrestre.

Com este trabalho, buscar-se-á fornecer critérios objetivos ao leitor, para que este entenda as minúcias que permeiam o contrato de transporte deixando claro, os direitos e obrigações que lhe assistem, principalmente no caso de algum evento danoso.

No primeiro capítulo, será trazido à baila os aspectos históricos fornecendo dados dos primórdios das atividades de transporte, enfocando de maneira objetiva a evolução que sofreu este tipo de contrato de acordo com o desenvolvimento da humanidade.

Logo após apresenta-se o conceito e os caracteres jurídicos do contrato de transporte, para em seguida focar as obrigações e deveres que assistem as partes envolvidas no negócio jurídico.

Ainda no primeiro capítulo, focar-se-á a responsabilidade civil de uma maneira genérica, apresentando seu conceito bem como os caracteres jurídicos que ela apresenta, tratando também da responsabilidade objetiva e subjetiva e da distinção doutrinária que elas

apresentam, estabelecendo também a diferença entre responsabilidade contratual e extracontratual para em seguida finalizar enfocando a responsabilidade civil pelo transporte de pessoas.

E como às vezes obrigações assumidas pelas partes não são cumpridas por fatos alheios a vontade de qualquer ser humano diligente, ante a sua imprevisibilidade ou inevitabilidade, em capítulo próprio, será feita a análise das situações que não ensejam a responsabilidade do eventual causador do dano, ou seja, serão analisadas as excludentes da responsabilidade, estas situações que desvinculam a ação ou omissão do agente do dano sofrido pela vítima.

Será mostrado o conceito e os caracteres do caso fortuito e a força maior, dando especial atenção à distinção oferecida pela doutrina e pela jurisprudência no que diz respeito ao fortuito interno e ao fortuito externo, cuja compreensão apresenta-se como fundamental para a caracterização da responsabilidade do transportador.

Serão abordados ainda, a culpa exclusiva da vítima, o fato de terceiro, bem como a possibilidade de inclusão no contrato de transporte de uma cláusula excludente da responsabilidade.

Finalmente, será oferecido aos leitores, os mais modernos posicionamentos doutrinários e jurisprudenciais a respeito da possibilidade de ser o transportador responsabilizado pelos assaltos ocorridos dentro dos veículos de transporte terrestre, fornecendo uma base fática e jurídica, inclusive próxima da nossa realidade, exemplificando com jurisprudência local que o tema base deste trabalho, salto aos olhos de qualquer brasileiro, qualquer que seja a região do país que resida, desta forma instiga-se o leitor a decidir qual corrente acredita ser a mais condizente com a mensagem do legislador bem como com a realidade que vivemos.

Todo o estudo foi elaborado utilizando os métodos: histórico-evolutivo, com foco na

evolução da responsabilidade civil no que diz respeito ao contrato de transporte; também se utilizou o método de estudo comparado, a fim de delinear os pontos traçados no estudo; utilizando por fim o método exegético-jurídico, para análise dos textos legais concernentes ao tema.

A metodologia utilizada foi a bibliográfica, através do estudo da legislação, doutrina e jurisprudência.

## CAPÍTULO 1 – CONTRATO DE TRANSPORTE E LINHAS GERAIS DA RESPONSABILIDADE CIVIL

No presente capítulo, busca-se conceituar os aspectos gerais da responsabilidade civil contratual, desde o histórico do contrato de transporte, situando o leitor nas diferentes épocas em que tal contrato foi concebido, bem como fornecendo os caracteres jurídicos desta espécie de contrato mostrando de forma clara os deveres e obrigações tanto do transportador, quanto do transportado.

Conceituar-se-á, também, a responsabilidade objetiva, para enfim tratar da responsabilidade civil que advém do contrato de transporte.

### 1.1. Origem do contrato de transporte

Antes de adentrar propriamente, no tema da presente pesquisa, é necessário, que primeiramente, se identifique e se conheça as nuances que envolvem o contrato de transporte.

Contrato este que começou a aflorar na história a partir do momento em que a humanidade passa a ter a necessidade de romper os limites de sua pequena vila, que não mais era capaz de suprir todas as necessidades dos seus moradores.

Na verdade, a história do contrato de transporte confunde-se com a história do desenvolvimento comercial, e da necessidade que passou a surgir dos homens levarem seus produtos aos mais longínquos, espaços do planeta.

Como observa Venosa em sua obra *Contratos em Espécie* (2005, p. 350), os transportes representavam grande importância para as cidades gregas, e com os romanos ganha importância a *Lex Rhodia de iactu*, originalmente grega, que dispunha sobre as avarias e sobre a hipótese de se jogar mercadorias ao mar em caso de perigo de naufrágio.

No Brasil um país de proporções continentais, o desenvolvimento passa preponderantemente pelos transportes nas suas mais variadas formas, desde os tempos de colônia, em que grande parte das mercadorias chegavam ao Brasil em barcos, e eram distribuídas nas províncias através de animais, e posteriormente com a chegada das ferrovias que integraram em parte esse país de proporções continentais, chegando aos tempos de hoje, em um país predominantemente dominado por rodovias, a integração através dos transportes foi algo tratado com relevância pelos diversos governos e diversas legislações se sucederam para tratar do tema.

Na verdade, até 1850, os contratos de transporte eram regidos apenas pelos princípios básicos do Direito das Obrigações, e só nessa data é que o Código Comercial regulamentou pela primeira vez uma espécie de contrato de transporte, que foi o transporte marítimo, principal meio de integração da época, tratando apenas, de forma efêmera, das outras espécies, o que era natural, já que estas quase não existiam à época.

Nos idos do ano de 1859 entrou em vigor o Decreto 1.930 que regulava o transporte ferroviário, porém somente com o Decreto 2.681 de 07 de dezembro de 1912, é que surge a primeira Lei Nacional que tratava da responsabilidade civil objetiva.

Embora esta lei tenha nascido para regular os transportes ferroviários, a sua excelência foi aplaudida pela doutrina, que na falta de uma legislação específica no Código Civil de 1916, que não tratou do contrato de transporte, alargou a competência desta lei analogicamente aos demais meios de transporte. A referida lei é de tal excepcionalidade, que

mesmo hoje, com o Novo Código Civil de 2002, e com o Código de Defesa do Consumidor, tal lei ainda não caiu em desuso, embasando várias decisões em todos os tribunais do país.

## 1.2. Conceito e caracteres jurídicos do contrato de transporte

Como afirmado anteriormente o contrato de transporte não era regulado pelo Código Civil de 1916, omissão que foi suprida pelo atual código, que conceituou tal espécie de contrato, em seu artigo 730, como sendo aquele em que “alguém se obriga mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”.

Por esta espécie de contrato identificam-se duas partes: a parte que se dispõe a transportar oferecendo seus serviços para obter lucro, e outra parte que se dispõe a pagar um preço, para com isso ter direito a ser transportada junto com sua bagagem ao destino convencionado, ou ainda a parte que convencionada que sejam levadas mercadorias suas a determinado destino (contrato oneroso).

Embora defina o contrato de transporte em capítulo próprio, o atual Código Civil não afastou a aplicação de normas regulamentares (tratando-se de concessão, autorização ou permissão do poder público), e a aplicação da legislação especial, claro, desde que não contrariem as suas normas (arts. 731 e 732 do CC).

Quanto aos caracteres jurídicos Diniz, (2002, p. 413-414) diz que esta espécie de contrato é “*bilateral, oneroso, comutativo e consensual*”.

*Bilateral*, pois gera obrigações para ambas as partes; *Oneroso*, pois as duas partes obtêm vantagens; *Comutativo*, pois as partes já estipularam suas prestações e, portanto não



dependem de nenhum evento futuro e incerto; **Consensual**, pois as duas partes assentiram na realização do contrato.

Cezar Fiúza (2003, p. 481- 482) apresenta outros caracteres jurídicos, divergindo em alguns pontos de Diniz, pois afirma que tal contrato é:

**Típico**, pois que tipificado nos artigos 730 a 756 do CC e em várias leis esparsas;  
**Puro**, uma vez que não resulta da combinação de dois ou mais outros contratos;  
**Consensual**, porque se considera celebrado pelo simples acordo de vontades;  
**Oneroso ou gratuito**, dependendo de o transportador cobrar ou não por seus serviços;  
**Se oneroso será Bilateral**, por gerar obrigações para ambas as partes”. Mas sendo gratuito, será unilateral, de vez que obrigações serão todas do transportador;  
**Pré-estimado**, uma vez que as prestações das partes são de antemão conhecidas;  
**De execução futura**, pois se celebra num momento, executando-se em outro;  
**Individual**, por obrigar somente aqueles individualmente envolvidos;  
**Negociável**, porque ao menos em tese permite a negociação de cláusulas;  
**Impessoal**, pois que a pessoa das partes tem importância secundária. Em outras palavras, ao transportador pouco importa quem sejam os passageiros ou o expeditor desde que pessoas idôneas. Tampouco ao expeditor ou ao passageiro interessa quem seja o transportador desde que confiável.

Quanto ao fato de ser negociável, há dúvida por parte de outros doutrinadores como Gonçalves, (2005, p.283), que atesta que tal contrato é de adesão conforme citação abaixo.

Quem toma um ônibus, ou qualquer outro meio de transporte, tacitamente celebra um contrato de adesão com a empresa transportadora. Com o pagamento da passagem, o transportado aderiu ao regulamento da empresa. Esta implicitamente assume a obrigação de conduzi-lo ao seu destino, são e salvo. Se no trajeto, ocorre um incidente e o passageiro fica ferido, configura-se o inadimplemento contratual, que acarreta a responsabilidade de indenizar, nos termos dos arts. 389 e 734 do Código Civil.

Quanto ao fato de ser impessoal analisando a posição do doutrinador referido, vê-se que o mesmo não foi feliz, no que diz respeito ao passageiro, pois nos casos em que há a

possibilidade de escolha de por qual companhia quer viajar, este exerce seu direito, escolhendo a companhia que porventura lhe apresentar mais conveniente. Conveniência esta que pode dizer respeito à segurança, higiene, conforto, pontualidade e preço de forma que não há impessoalidade com relação a este aspecto, pois escolhida determinada empresa pelos critérios supramencionados, há uma relação de pessoalidade que se maculada gerará responsabilidades.

### 1.3. Obrigações e deveres das partes

Por tratar esta espécie de contrato, de avença bilateral, emerge para ambas as partes, certas obrigações que podem resumir-se em duas vertentes: para o transportador há o direito de receber o valor cobrado pela passagem e para o transportado, há o direito de ser transportado incólume, juntamente com sua bagagem.

Embora em linhas gerais, estes sejam os principais direitos das partes, outros direitos e deveres emergem deste contrato. Como elenca Diniz, (2002, p.455-456), o transportador tem a obrigação de:

- *Concluir o transporte contratado, se ele se interromper por fato imprevisível (CC, art. 741).*
- *Transportar o passageiro de um local para outro, no tempo e no modo convencionados (CC, art. 737).*
- *Efetuar o transporte com cuidado, exatidão e presteza.*
- *Responder pelos danos oriundos de desastre não provocado por força maior, caso fortuito ou culpa do viajante (Dec. n. 2.681/12, arts. 17, 20, 21, 22 e 23; CC, arts. 948 a 950).*
- *Responsabilizar-se pelos prejuízos resultantes em virtude de atraso do transporte (Dec. n. 2.681/12, art. 24).*
- *Indenizar o passageiro se lhe causar dano por suspender, interromper o tráfego ou por ter-lhe recusado lugar no veículo, apesar de ele ter adquirido o bilhete de*

*passagem (Dec. n. 2.681/12, art. 25).*

- *Cumprir o contrato, se o transporte for cumulativo, relativamente ao seu percurso, respondendo pelos danos pessoais que nele se derem (CC, art. 733).*
- *Conduzir a bagagem.*
- *Não lançar coisas ou objetos do veículo.*
- *Não efetuar vôos de acrobacias.*
- *Promover substituição de bilhete de passagem se houver alteração no itinerário.*
- *Não cobrar diferença de preço se houver mudança de serviço inferior para superior.*

Continua a mestre dizendo, ainda que pode o transportador:

- *Reter a bagagem para garantir o pagamento do preço (CC, art. 742).*
- *Reter a importância a ser restituída ao passageiro a título de multa compensatória, na hipótese do art. 740, § 3º, do Código Civil.*
- *Exigir a declaração do valor da bagagem para fixar o limite da indenização (CC, art. 734, parágrafo único).*
- *Restituir a diferença de preço se houver mudança de classe de serviço superior para inferior.*
- *Impedir embarque de passageiro sob dependência de droga ou alcoolizado e fazer desembarcar passageiro de comportamento inconveniente.*

Por outro lado continua lecionando Diniz (2002, p.455) quanto ao transportado que a este é cabível

- *Exigir o transporte (CC, art. 739).*
- *Ser transportado com cuidado, presteza e exatidão.*
- *Ocupar o lugar mencionado no seu bilhete, ou, se o bilhete não mencionar local certo, ocupar qualquer um do veículo.*
- *Rescindir o contrato no caso do art. 740, § 1º, do Código Civil.*
- *Desistir do transporte, mesmo depois de iniciada a viagem, com direito à devolução do valor correspondente ao trecho não utilizado, desde que comprove que outro foi transportado em seu lugar (CC, art. 740, § 1º).*
- *Receber a restituição do valor do bilhete não utilizado se deixar de embarcar, e provar que outro foi transportado em seu lugar (CC, art. 740, § 2º).* - *Usufruir os serviços oferecidos pelo transportador.*
- *Usar e exigir franquia de bagagem.*
- *Acionar o transportador.*
- *Fazer reserva.*

E o dever de:

- *Pagar a importância determinada, relativa ao percurso da viagem.*
- *Apresentar-se no local de embarque antes da hora marcada para a partida (CC, art. 740, § 2º).*
- *Sujeitar-se às normas estabelecidas pelo condutor (CC, art. 738, parágrafo único).*
- *Não conduzir armas.*
- *Não debruçar-se fora das janelas, estando o veículo em movimento.*
- *Proceder de modo a não causar:*
  - a) perturbação aos demais passageiros (CC, art. 738);*
  - b) danos ao veículo;*
  - c) dificuldades na execução normal do serviço.*
- *Não transportar consigo animal ou objeto que cause perigo ou incômodo aos viajantes.*
- *Apresentar documento de identidade nos transportes de navio ou avião.*
- *Apresentar o bilhete de viagem sempre que lhe for pedido.*

Como visto são inúmeros os direitos e obrigações que assistem a ambas as partes do contrato de transporte, de forma que segui-las, é garantia para ambas as partes.

#### 1.4 . Conceito e pressupostos da responsabilidade civil

O renomado doutrinador Gonçalves (2005, p.18), apropriadamente a respeito do significado de responsabilidade civil, assevera: “A palavra “responsabilidade” origina-se do latim *re-spondere*, que encerra a idéia de segurança ou garantia da restituição ou compensação do bem sacrificado. Teria, assim, o significado de recomposição, de obrigação de restituir ou ressarcir.”

E é justamente esta segurança, esta restituição ou compensação do bem sacrificado que busca o lesado, ao mover uma ação de responsabilidade civil.

É necessário frisar, que em primeiro momento, todo dano, deve ser reparado, porém dada a circunstância em que se deu o dano, a forma de reparação pode ocorrer de diversas

formas, ou até mesmo nem ocorrer ante a imprevisibilidade e inevitabilidade do evento causador, de forma que a responsabilidade civil abrange os princípios, normas e valores, que buscam a reparação dos danos sofridos por alguém.

A verdade, é que a partir do momento em que surge um conflito causado por um evento danoso, é de interesse das partes e principalmente do Estado, já que tal evento pode apresentar-se como elemento de inquietação social, que tal conflito seja resolvido e que a parte que sofreu os prejuízos sem ter contribuído diretamente para ele, seja levada a uma situação ao menos próxima do estado em que se encontrava antes do fatídico episódio, conforme preceitua o nosso código civil:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Desta forma pode-se conceituar responsabilidade civil como a obrigação de indenizar dano sofrido por alguém, por fato praticado pelo agente causador do dano, ou por quem este seja responsável, ou por simples determinação legal.

Quanto aos pressupostos da responsabilidade civil, estes podem ser identificados como:

- a) Ação ou omissão do agente: esta ação pode ser de fato próprio ou de terceiro e pode ou não depender da culpa (regra geral) ou basear-se em norma legal.
- b) Dano: o dano experimentado pela vítima pode ser tanto de natureza moral como patrimonial, e sem ele não há que se falar em responsabilidade pelo

simples fato de que se não houver dano, não há o que ser reparado

c) Nexó de causalidade: é o vínculo que liga a ação ou omissão do agente ao dano sofrido pela vítima.

### 1.5. Responsabilidade civil subjetiva e objetiva

Antes de tratarmos da responsabilidade do transportador em si levando em consideração que esta responsabilidade apresenta-se como objetiva, faz-se necessário conceituar o que seria tal responsabilidade e fazer sua distinção com a responsabilidade subjetiva.

Afirma Rodrigues (2003, p.11) que não se tratam de espécies diversas de responsabilidade, mas sim de formas diferentes de encarar a obrigação de reparar o dano.

Gonçalves (2005, p.21) define bem as duas responsabilidades:

Diz-se, pois, ser "subjetiva" a responsabilidade quando se esteia na idéia de culpa. A prova de culpa do agente passa a ser pressuposto necessário do dano indenizável. Dentro desta concepção, a responsabilidade do causador do dano somente se configura se agiu com dolo ou culpa.

A lei impõe, entretanto, a certas pessoas, em determinadas situações, a reparação de um dano cometido sem culpa. Quando isto acontece, diz-se que a responsabilidade é legal ou "objetiva", porque prescinde da culpa e se satisfaz apenas com o dano e o nexó de causalidade.

Como visto a idéia de culpa é primordial na distinção das duas espécies de responsabilidade de forma que na responsabilidade objetiva às vezes a culpa é presumida e em outros casos por determinação legal ela é prescindível bastando o binômio dano, nexó causal para que aflore a obrigação de indenizar, enquanto que na responsabilidade subjetiva,

regra geral do nosso código civil, é necessário que se demonstre que o agente causador do dano agiu com culpa.

Na modalidade de culpa presumida ou objetiva imprópria, apenas inverte-se o ônus da prova que não mais caberá ao autor ante a sua fragilidade e maior dificuldade de consegui-la. Na modalidade de responsabilidade objetiva ou teoria do risco o que é levado em consideração é o simples fato de uma atividade ser potencialmente lesiva, de forma que aquele que auferir lucros ou bônus com determinada atividade, também está sujeita aos ônus que podem advir, é irrelevante se o agente causador do dano agiu com dolo ou culpa, havendo um dano haverá uma obrigação de indenizar.

A tese da responsabilidade objetiva, embora a cada dia ganhe mais força e vigor na doutrina pátria não é a regra geral, e sua aplicabilidade está adstrita aos limites atribuídos pela lei, como demonstra Caio Mário da Silva Pereira, apud Gonçalves (2005, p.24).

... a regra geral, que deve presidir à responsabilidade civil, é a sua fundamentação na idéia de culpa; mas, sendo insuficiente esta para atender às imposições do progresso, cumpre ao legislador fixar especialmente os casos em que deverá ocorrer a obrigação de reparar, independentemente daquela noção. Não será sempre que a reparação do dano se abstrairá do conceito de culpa, porém quando o autorizar a ordem jurídica positiva. É neste sentido que os sistemas modernos se encaminham, como, por exemplo, o italiano, reconhecendo em casos particulares e em matéria especial a responsabilidade objetiva, mas conservando o princípio tradicional da imputabilidade do fato lesivo. Insurgir-se contra idéia tradicional da culpa é criar uma dogmática desafinada de todos os sistemas jurídicos. Ficar somente com ela é enterrar o progresso.

#### 1.6. Responsabilidade contratual e extracontratual

A regra do nosso Código Civil é a do artigo 186, que baseia a responsabilidade em um ato culposo ou doloso atribuível ao agente causador do dano.

Tal responsabilidade, denominada extracontratual ou aquiliana, distingue-se da

chamada responsabilidade contratual, que se fundamenta em uma avença entre as partes, que se não cumprida, gera responsabilidades para aquele que a descumpriu, salvo se provar alguma das hipóteses que exoneram a responsabilidade.

O Código Civil distingue pontualmente as duas responsabilidades, quando estatui a responsabilidade extracontratual nos artigos 186 e seguintes, bem como nos artigos 927 e seguintes, e a contratual no artigo 389 e seguintes.

Dado o fato de que a responsabilidade contratual tem como fundamento um contrato, para que este venha a existir é necessário que as partes sejam capazes.

#### 1.7. O transporte de pessoas e a responsabilidade civil do transportador

Embora a responsabilidade do transportador, apresente três vertentes: quanto a terceiros, quanto aos funcionários e quanto aos passageiros, neste trabalho, interessará o estudo da responsabilidade em relação a estes últimos.

Como dito anteriormente, essa responsabilidade, é regulada pelo Código Civil, pelo Código de Defesa do Consumidor e pelo Decreto 2681/1912, que embora vetusto, veio sendo renovado pela jurisprudência, e mesmo regulando apenas a Responsabilidade das Estradas de Ferro, teve sua abrangência alargada a todo tipo de transporte terrestre, desde os ônibus até os táxis passando até mesmo pelos transportes alternativos, que embora não autorizados pelo Estado, não podem ficar incólumes a eventuais danos que porventura causem aos seus passageiros.

Doravante a Constituição Federal tenha tornado objetiva a responsabilidade das pessoas jurídicas de direito público e de direito privado prestadoras de serviço público,



(concessionárias e permissionárias) na forma de risco administrativo, tal responsabilidade é aplicável apenas a terceiros como mostra Carlos Roberto Gonçalves (2005, p.284).

Como o referido dispositivo constitucional prevê a responsabilidade objetiva das permissionárias de serviço público por danos que causarem a terceiros, entendendo-se por essa expressão os que não têm com elas relação jurídica contratual, a sua aplicação está restrita aos casos de responsabilidade extracontratual, só podendo ser afastada se o transportador provar caso fortuito ou força maior e culpa exclusiva da vítima, bem como de terceiros.

Porém o objetivo deste trabalho é analisar as nuances apenas da responsabilidade contratual, e quanto a esta o Código Civil é peremptório quando no seu artigo 734 diz que “O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade”.

Tal artigo é corroborado pelo Decreto 2681/1912, que traz em seus artigos 1º e 17 normas revolucionárias, que transmitem para o transportador, a responsabilidade por qualquer dano, furto ou avaria as mercadorias e aos passageiros, conforme se depreende da redação desses artigos *in verbis*.

Art. 1º, As estradas de ferro serão responsáveis pela perda total ou parcial, furto ou avaria das mercadorias que receberem para transportar.

Será sempre presumida a culpa e contra esta presunção só se admitirá alguma das seguintes provas:

- 1.ª) caso fortuito ou força maior;
- 2.ª) que a perda ou avaria se deu por vício intrínseco da mercadoria ou causas inerentes à sua natureza;
- 3.ª) tratando-se de animais vivos, que a morte ou avaria foi conseqüente de risco que tal espécie de transporte faz naturalmente correr;
- 4.ª) que a perda ou avaria foi devida ao mau acondicionamento da mercadoria ou a ter sido entregue para transportar sem estar encaixotada, enfardada, ou protegida por qualquer outra espécie de envoltório;
- 5.ª) que foi devida a ter sido transportada em vagões descobertos, em conseqüência de ajuste ou de expressa determinação do regulamento;
- 6.ª) que o carregamento e descarregamento foram feitos pelo remetente, ou pelo destinatário ou pelos seus agentes e disto proveio a perda ou avaria;

7.<sup>a</sup>) que a mercadoria foi transportada em vagões ou plataforma especialmente fretada pelo remetente, sob a sua custódia e vigilância, e que a perda ou avaria foi consequência do risco que essa vigilância devia remover.

Art. 17 As estradas de ferro responderão pelos desastres que nas linhas sucederem aos viajantes e de que resulte a morte, ferimento ou lesão corpórea.

A culpa será sempre presumida, só se admitindo em contrário alguma das seguintes provas:

I – caso fortuito ou força maior

II – culpa do viajante, não concorrendo culpa da estrada.

A despeito da redação destes artigos, conterem a expressão “culpa presumida”, na verdade a interpretação pretoriana que foi dada, é a de que tais artigos estabelecem a responsabilidade objetiva das empresas de transporte, conforma jurisprudência abaixo:

**Responsabilidade civil** – Acidente ferroviário – contrato de transporte – usuário que cai de plataforma sendo atropelado por trem - responsabilidade objetiva da transportadora reconhecida – Necessidade de inversão do ônus da prova – Não demonstração da culpa da vítima, ou ocorrência de caso fortuito ou de força maior – Aplicação do Decreto-lei 2681/12, CDC e CF (art. 37, parágrafo 6º) – Indenizatória parcialmente procedente – Recurso Provido Parcialmente (1º TACIVSP – Ap. 797529-9, 17-5-2000, 8ª Câmara – Rel. Antônio Carlos Malheiros).

Essa observação é de extrema importância, tendo em vista que na modalidade de culpa presumida apenas inverte-se o ônus da prova, de forma que provando o transportador que não agiu com culpa, este ficará desobrigado de indenizar, como nos casos de culpa exclusiva da vítima (a culpa concorrente não exonera), caso fortuito ou força maior.

Para corroborar o entendimento doutrinário e jurisprudencial, neste mesmo diapasão, surge o CDC, que em seu art. 14 também consagra a responsabilidade objetiva, pelo simples fato do defeito do serviço, bastando demonstrar o dano e onexo causal.

**UFCG - CAMPUS DE SOUSA**  
**BIBLIOTECA SETORIAL**

Art. 14. O fornecedor de serviços responde independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos

à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

A conclusão a que se chega destes dispositivos legais, é a de que ao oferecer seus serviços, o transportador está ciente de todo o ônus que isto pode gerar, que as condições das estradas são em sua grande maioria insatisfatórias, que a qualquer momento pode ocorrer um acidente ou assalto, e que em suas mãos, encontram-se as vidas de pessoas que necessitam ser transportadas e que para isto, pagam tarifas por vezes exorbitantes.

Como afirma a doutrina, o transportador, assume uma obrigação tácita de conduzir o passageiro e seus pertences em perfeita ordem ao seu destino, denominando-se esta obrigação tácita, de *cláusula de incolumidade* (GONÇALVES, 2005, p.291).

Diniz, (2003, p.479), diz que quanto à responsabilidade do transportador, este:

Responde pelos danos sofridos pelos viajantes e suas bagagens, oriundos de desastres não provocados por força maior (CC art. 393 parágrafo único), pagando uma indenização variável conforme a natureza ou extensão dos prejuízos.

E afirma ainda quanto à eventual cláusula de não indenizar, que:

O dever do transportador de responder pela incolumidade do viajante e de conduzi-lo são e salvo ao seu destino não poderá ser afastado por estipulação que exonere o transportador de sua responsabilidade que é objetiva, por ter assumido obrigação de resultado, ou seja, de conduzir o passageiro são e salvo ao local de destino (RT, 728:262). Daí considerar-se nula qualquer cláusula excludente de responsabilidade (RTJ, 125:307, Súmula n. 161 do STF).

No caso de transporte cumulativo, aquele em que cada transportador se obriga a cumprir parcela do percurso mediante o pagamento de um único bilhete, (art. 733 do CC) a responsabilidade por eventual dano sofrido pelo passageiro, será solidária como bem

observa Gonçalves (2005, p.287) “A redação do §2º do dispositivo em epígrafe não deixa dúvida de que foi estabelecida a **solidariedade passiva** entre todos os obrigados.”(grifo nosso)

Tal afirmação encontra guarida no art. 756 do *novel* diploma *in verbis*.

Art. 756 No caso de transporte cumulativo, todos os transportadores respondem solidariamente pelo dano causado perante o remetente, ressalvada a apuração final da responsabilidade entre eles, de modo que o ressarcimento recaia, por inteiro, ou proporcionalmente, naquele ou naqueles em cujo percurso houver ocorrido o dano.

Em relação ao início do contrato de transporte, como afirma Serpa Lopes, apud Gonçalves (2005, p.295):

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 incide na esfera 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.

Quanto ao passageiro clandestino, entende a doutrina que para com este, não haverá responsabilidade, já que o mesmo é considerado como inexistente, de forma que o transportador não tendo ciência do mesmo, não pode celebrar o contrato e, portanto não pode ser responsabilizado. Porém, o fato de ainda não ter sido paga a passagem não isenta o transportador da responsabilidade, desde que haja ciência, tendo em vista que é comum a passagem ser recebida no decorrer da viagem.

## CAPÍTULO 2 - DAS EXCLUDENTES DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Neste capítulo busca-se a apreciação das causas que ensejam as excludentes da responsabilidade civil do transportador, pois embora o legislador vendo a posição de inferioridade do consumidor frente ao poder econômico do fornecedor do serviço público, não será em todos os casos que este terá obrigação de indenizar.

Em verdade o que se busca com a alegação de alguma das excludentes, é o rompimento do nexu causal, é eximir o causador do dano da responsabilidade, de forma que neste capítulo abrangeremos as excludentes da responsabilidade, tecendo considerações sobre cada uma delas, de forma a levar ao leitor a compreensão desses fenômenos que eximem o causador do dano da obrigação de indenizar

### 2.1. Nexu causal

Antes de examinar as excludentes da responsabilidade propriamente ditas, é necessário primeiro tecer alguns comentários sobre o nexu causal, ou seja, essa relação que liga a conduta omissiva ou comissiva do agente ao dano experimentado pela vítima, e que sem o qual não se pode falar em responsabilidade.

Como afirma Venosa (2005, p.53):

Trata-se de elemento indispensável. **A responsabilidade objetiva dispensa a culpa, mas nunca dispensará o nexu causal.** Se a vítima, que experimentou um dano, não identificar o nexu causal que leva o ato danoso ao responsável, não há como ser ressarcida. (grifo nosso)

Na verdade, com as excludentes da responsabilidade, o que se busca é a exclusão do nexo causal, é provar que o suposto agente causador do dano em nada contribuiu para que este se efetivasse e pelo contrário agiu com toda cautela possível tomando todas as medidas cabíveis e possíveis para evitar eventual dano.

A lei e a doutrina apresentam como situações que podem excluir o nexo causal, a culpa exclusiva da vítima, o fato de terceiro, o caso fortuito e a força maior, além da cláusula de não indenizar no campo contratual, porém como será tratado adiante algumas delas não são suficientes para eximir a culpa do transportador, dado a existência de norma expressa em sentido contrário.

Estabelecer o nexo causal é trabalho árduo e não há uma fórmula precisa para estabelecer se tal evento foi suficiente para gerar o prejuízo, de forma que a aferição do nexo causal mostra-se como questão que dependerá do fato e da sensibilidade do julgador.

## 2.2. Culpa da vítima

A culpa da vítima mostra-se como fato que exime a responsabilidade, pois afasta o nexo causal, desaparece o liame de causalidade, ou seja, a relação que liga o dano ao evento causador do dano.

Por exemplo, quando alguém querendo suicidar-se se atira em baixo de um carro que passa por uma avenida, vê-se que em nada pode o motorista do veículo ser responsabilizado, na verdade como aponta a doutrina, neste caso o causador do dano atua apenas como “mero instrumento do acidente” (GONÇALVES, 2005, p.741).

O código Civil não trata desta hipótese diretamente, porém ao tratar no art. 945 da culpa concorrente da vítima, afirmando que a indenização será reduzida proporcionalmente a sua parcela de culpa, por dedução pode-se afirmar categoricamente que se a culpa é exclusiva da vítima não restará responsabilidade alguma para o suposto causador do dano que em nada contribuiu para o evento danoso sendo como afirmado acima “mero instrumento” da desídia alheia.

Embora a interpretação da norma do Código Civil não deixe dúvidas quanto a existência desta excludente a doutrina bem como a legislação extravagante também são assentes no sentido da existência dela.

Em alguns casos, a lei deixa bem claro que só a culpa exclusiva da vítima é capaz de exonerar a responsabilidade, de forma que a indenização será devida mesmo havendo concorrência de culpa. É o caso do Decreto 2.681/1912 em seu artigo 17.

Neste dispositivo deixa-se bem claro que a concorrência de culpa não é atenuante da obrigação de indenizar e que a culpa do transportador ainda que levíssima, não atenua a obrigação de indenizar que será integral. “Entretanto para que isto ocorra, mister se faz disposição de lei em tal sentido” (RODRIGUES, 2003, p.169).

### 2.3. O fato de terceiro

Antes de qualquer minúcia a respeito da excludente, é necessário primeiramente que identifiquemos quem é o terceiro, que num arremedo de conclusão bem sucinto pode ser identificado como pessoa além da vítima e do eventual causador do dano.

Na verdade, quando se alega que a causa do dano foi fato atribuído a terceiro, o que se tenta é quebrar o nexo causal, diante da afirmativa de que o causador direto do dano embora estivesse procedendo com toda cautela possível, foi levado a praticar determinado ato, dada a conduta transloucada de terceiro, ou seja, tem-se a idéia de que o causador direto do dano não agiu mais foi “agido”, de forma que se não fosse a conduta do estranho, nada teria acontecido, portanto é este terceiro o único responsável e o apto a indenizar os prejuízos, pois desaparece a relação de causalidade entre o causador direto e o dano.

É o caso de pedestre que é atropelado por carro que apesar de na velocidade e direção certas, é obrigado a proceder de maneira brusca para não bater em ônibus desgovernado.

Porém a jurisprudência e a doutrina pátria são relutantes em aceitar tal justificativa como exonerativa da responsabilidade, o que predomina é a obrigação do causador direto do dano de indenizar .

Neste sentido assevera Gonçalves (2005, p.745) que “Em matéria de responsabilidade civil, no entanto, predomina o princípio da obrigatoriedade do causador direto em reparar o dano. A culpa de terceiro não exonera o autor direto do dano do dever jurídico de indenizar”.

O que a lei expressamente admite no artigo 930 do Código Civil é a ação regressiva que pode mover o autor do dano contra o terceiro que foi o culpado, pelas eventuais quantias que tenha desembolsado o autor direto para ressarcir o lesado.

Conforme lição extraída de Gonçalves (2005, p. 745-746):

Segundo entendimento acolhido na jurisprudência, os acidentes, inclusive determinados pela imprudência de terceiros, são fatos previsíveis e determinados pela imprudência de terceiros, são fatos previsíveis e representam um risco que o condutor de automóveis assume pela só utilização da coisa, não podendo os atos de terceiros servir de pretexto para eximir o causador direto do dano do dever de indenizar (cf. RT, 416:345)



Quando, no entanto, o ato de terceiro é a causa exclusiva do prejuízo, desaparece a relação de causalidade entre a ação ou a omissão do agente e o dano. **A exclusão da responsabilidade se dará porque o fato de terceiro se reveste de características semelhantes às do caso fortuito, sendo imprevisível e inevitável. Melhor dizendo, somente quando o fato de terceiro se revestir dessas características, e, portanto, equipara-se ao caso fortuito ou à força maior, é que poderá ser excluída a responsabilidade do causador direto do dano.** (grifo nosso)

Portanto, consoante lição doutrinária, fica bem claro que no nosso sistema de responsabilidades, é o causador direto do dano que tem o dever de indenizar, dever que só será eximido quando o ato de terceiro revestir-se de características tais que equiparem-se ao caso fortuito ou de força maior.

No nosso caso específico da responsabilidade advinda do contrato de transporte a jurisprudência é assente no sentido de não admitir tal excludente. Tal fato é de fácil compreensão, pois tendo um motorista de ônibus ou de qualquer outro meio de transporte em suas mãos a vida de dezenas de pessoas, deve este proceder com o máximo de cautela possível, nesse sentido a Súmula 187 do STF que foi transformada no artigo 735 do Código Civil que manteve a redação da referida Súmula: “Art. 735. A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro contra o qual tem ação regressiva”.

Tal artigo não encontra paralelo no Código de 1916, da interpretação do artigo, pode-se tirar a conclusão, que quaisquer que tenham sido as causas do acidente deve o transportador indenizar a vítima podendo mover ação regressiva contra o terceiro responsável pelo dano, tal conclusão deriva da obrigação que assume o transportador de levar incólume o passageiro ao destino convencionado.

#### 2.4. Caso fortuito ou de força maior

Tratando-se de excludente da responsabilidade, o caso fortuito ou força maior, vem como as outras excludentes já apontadas eximir o devedor de uma obrigação de reparar os prejuízos sofridos pela vítima, com base em não ter concorrido com dolo ou culpa para o evento danoso.

Na doutrina pátria, travam-se duelos a respeito do conceito e da diferença das expressões caso fortuito ou força maior, de forma que há autores que defendem a sinonímia das expressões, enquanto que outros (e aí está a grande maioria) defendem significados diversos.

É tão polêmica a conceituação dessas expressões, que em uma análise pelas doutrinas chega-se a observar que não é raro autores trazerem significados completamente opostos para as mesmas expressões.

Como exemplo, Gonçalves (2005, p.760) aponta: “O caso fortuito geralmente decorre de fato ou ato alheio à vontade das partes: greve, motim, guerra. Força maior é a derivada de acontecimentos naturais: raio, inundação, terremoto”.

Já o insigne Venosa, (2005, p.57) aponta exatamente o contrário:

O caso fortuito (*act of God*, ato de Deus no direito anglo-saxão) decorreria de forças da natureza, tais como o terremoto, a inundação, o incêndio não provocado, enquanto a força maior decorreria de atos humanos inelutáveis, tais como guerras, revoluções, greves e determinação de autoridades (fato do príncipe).

Porém, a despeito de tal polêmica a doutrina é assente no sentido de que tal discussão quanto ao significado das expressões embora academicamente relevante, não tem

conseqüências práticas tendo e vista que são aplicadas como sinônimos e, portanto seus efeitos são os mesmos.

Na verdade foi o próprio legislador, que desde o código de 1916 estabeleceu essa sinonímia que hoje se encontra alocada no artigo 393, parágrafo único do novo Código Civil, que assevera: “O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.”

Como é possível observar da redação do artigo, o efeito pretendido ao se alegar caso fortuito ou força maior é isentar o devedor da obrigação de indenizar, que se funda na imprevisibilidade ou inevitabilidade sempre com ausência de culpa, pois por lógico quando esta está presente não há o rompimento do nexos causal e não há que se falar em excludente. O fato deve ser ainda irresistível, ou seja, fora das possibilidades humanas que mesmo empreendendo toda cautela, presteza e reflexão possíveis dificilmente poderiam evitar o evento danoso.

Esta responsabilidade é aplicável tanto a responsabilidade contratual quanto a aquiliana, pois o prejuízo é estranho ao contrato que embora reserve responsabilidades objetivas ao devedor, não pode simplesmente imputar a este fatos apenas ao acaso atribuíveis. Em relação à responsabilidade aquiliana a compreensão é mais fácil tendo em vista que esta se baseia na culpa, ou seja, na ação ou omissão voluntária, na imprudência ou negligência como assevera o Código Civil em seu artigo 186, de forma que havia a possibilidade de o agente causador do dano agir de outra forma excluída a culpa de qualquer forma, não há que se falar em reparação.

#### 2.4.1 Fortuito externo e fortuito interno

Moderna discussão com relação ao caso fortuito e a força maior foi trazida à baila por Agostinho Alvim, que passou a empreender a discussão entre *fortuito interno e fortuito externo*.

Entende-se por fortuito interno, o fato inerente ao negócio e, portanto previsível. Tal conceito é ligado à cláusula de incolumidade assumida pelo transportador ao celebrar contrato com o transportado, e abrange eventuais vícios que possam surgir tanto em relação à máquina, como por exemplo, estouro de um pneu, rompimento do burrinho de freios, trancamento por outro veículo que leva a um abalroamento, de forma que o fortuito interno compreende todos os fatos previsíveis a uma situação negocial e desta forma não exclui da obrigação de indenizar.

Nesse sentido vejamos orientação jurisprudencial (GONÇALVES, 2005 p.765)

Quem põe em circulação veículo automotor assume, só por isso, a responsabilidade pelos danos que do uso da coisa resultarem para terceiros. Os acidentes, inclusive os determinados por defeitos da própria máquina, são fatos previsíveis e representam um risco que o condutor de automóveis assume, pela só utilização da coisa, não podendo servir de pretexto para eximir o autor do dano do dever de indenizar (RT, 416:345)

Quanto ao fortuito externo, este é representado pelos aspectos estranhos ao contrato, ligados à natureza e que nada tem a ver com a máquina ou com o agente, e, portanto por ser fato estranho a qualquer previsibilidade é capaz de eximir a responsabilidade principalmente no âmbito contratual, fundado no risco, já que ilide o nexu causal.

Conforme lição de Gonçalves (2005, p.764):

Hoje, no entanto, em razão dos novos rumos da responsabilidade civil, que caminha no sentido da responsabilidade objetiva, buscando dar melhor proteção à vítima de modo a não deixá-la irressarcida, valendo-se para alcançar este desiderato, dentre outras da teoria do exercício da atividade perigosa, considerando-se como tal o uso de veículos para cômodo do proprietário, observamos uma tendência cada vez maior no sentido de não se admitir a exclusão da responsabilidade em acidentes automobilísticos em casos de fortuito interno (problemas e defeitos ligados à máquina e ao homem).

**Somente o fortuito externo, isto é, a causa ligada à natureza, estranha à pessoa do agente e à máquina, exclui a responsabilidade, por ser imprevisível. (grifo nosso)**

Mais uma vez, é assente a doutrina no sentido de que ante a previsibilidade de um evento não há que se falar em caso fortuito.

## 2.5. Cláusula de não indenizar

Compreende-se por cláusula de não indenizar, o acordo em que uma das partes com a anuência da outra, isenta-se da reparação de eventual dano que possa advir da execução errônea ou inexecução do contrato.

Na verdade tal figura jurídica, só pode existir no âmbito contratual, e a sua finalidade é transferir para o lesado, ou seja, para a vítima os prejuízos da inexecução do contrato.

Embora tal cláusula seja admitida e bastante usada no direito alienígena, ela encontra grande resistência no direito brasileiro, principalmente pelo fato do nosso legislador não a ter contemplado no Código Civil.

São antagônicas as posições doutrinárias no sentido de admiti-la ou rejeitá-la, de forma que aqueles que a admitem, o fazem com fulcro na liberdade que pessoas capazes têm em convencionarem a respeito de objeto lícito, posto que tal caso por não ser vedado é permitido, e como adverte Rodrigues (2002, p.180)

Ademais, além de lícita, a cláusula seria conveniente ao interesse social, pois como ela diminui os riscos do empreendimento, representa um barateamento de custos e assim constitui elemento de desenvolvimento dos negócios.

Quanto àqueles que pregam a não aplicação desta cláusula, o fazem baseados na tese de que tal convenção mostrar-se-ia como contrária ao interesse social, já que normalmente, a parte mais frágil em uma relação contratual, o consumidor, sempre fica a mercê do poder econômico do fornecedor do produto ou do serviço, além disso, tal estipulação poderia levar a má qualidade da prestação do serviço, já que não restaria punição para aquele que o prestasse de maneira pífia.

No âmbito do contrato de transporte, tanto o Decreto 2.681 de 1912, que regula a responsabilidade das estradas de ferro, quanto o próprio Código Civil em seu artigo 734, vedam a aplicação desta cláusula.

Nesse sentido, um elevado número de decisões inadmitindo a cláusula de não indenizar, levou o Supremo Tribunal Federal, a emitir a Súmula 161, que assevera: “Em contrato de transporte é inoperante a cláusula de não indenizar.”

Tal súmula embora se refira ao contrato de transporte, se coaduna com os artigos 24, 25 e 51, I do Código de Defesa do Consumidor, *in verbis*:

Art. 24. A garantia legal de adequação do produto ou serviço independe de termo expresso, vedada a exoneração contratual do fornecedor.

Art. 25. É vedada a estipulação contratual de cláusula que impossibilite, exonere ou atenuie a obrigação de indenizar prevista nesta e nas Seções anteriores.

Art. 51. São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que:

I – impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor-pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada em situações justificáveis;

Estes artigos vedam a aplicação da cláusula de não indenizar nas relações consumeristas, admitindo-a apenas em certas situações em que o consumidor é pessoa jurídica, e que nesse caso, portanto, imagina-se que a hipossuficiência não exista, ou seja, branda.

A verdade é que esta cláusula pode ser admitida desde que livremente convencionada pelas partes, e nos casos em que não é vedada por lei, (contratos de adesão, Código de Defesa do Consumidor, etc.) de forma que o aviso em estacionamentos “não nos responsabilizamos por objetos deixados dentro do veículo”, bem como a declaração do hoteleiro dizendo que “não se responsabiliza pelos objetos dos hóspedes”, são ineficazes, já que não houve uma convenção entre as partes e também por ferir norma legal (artigo 649 do Código Civil)

Nesse sentido é assente a jurisprudência:

RESPONSABILIDADE CIVIL – estabelecimento de banho turco – Jóia guardada em armário por cliente – Desaparecimento – Ação contra o proprietário – Procedência.

O proprietário de estabelecimento de banho turco responde pelo furto de jóia que cliente deixou guardada em armário fechado a chave.

**É ineficaz aviso afixado nas paredes de que o dono não se responsabiliza por pertences de usuários (RT, 533:76) (grifo nosso)**

A jurisprudência apresentada ilustra bem o entendimento doutrinário, que é veemente em não admitir tal imposição.



## CAPÍTULO 3 RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR POR ASSALTO A PASSAGEIRO NO TRANSPORTE TERRESTRE

No presente capítulo chega-se ao âmago deste estudo. Nele serão apresentadas, as posições antagônicas que permeiam a doutrina e a jurisprudência em relação ao tema que está em constante ebulição no mundo jurídico ante a sua relevância para os milhares de cidadãos que se utilizam dos transportes públicos. De forma que aqui não se pretende chegar a uma verdade universal, coisa que não existe no mundo jurídico, o que se pretende é fornecer dados aos leitores para que estes tomem suas conclusões filiando-se a uma das correntes ou até mesmo pensando uma nova.

### 3.1 Responsabilidade do transportador: argumentos e jurisprudências contrárias.

É fato que em pesquisa jurisprudencial, percebe-se um número muito mais elevado de decisões no sentido da irresponsabilidade do transportador por assalto a ônibus (GONÇALVES, 2005, p.240), baseadas na tese de que o assalto é fato imprevisível ao contrato de transporte e, portanto, equipara-se ao já mencionado fortuito externo, ou seja, ante uma situação imprevisível e inevitável, não se pode responsabilizar aquele que foi apenas meio para a configuração do delito.

Os partidários desta teoria ( Gonçalves, Venosa, Diniz dentre outros) afirmam que embora o assalto seja por vezes previsível, nada pode fazer os transportadores para evitá-los ou coibi-los já que a responsabilidade pela segurança pública é privativa do Estado, conforme mandamento constitucional no seu artigo 144, *in verbis*:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

- I – polícia federal;
- II – polícia rodoviária federal;
- III – polícia ferroviária federal;
- IV – polícias civis;
- V – polícias militares e corpos de bombeiros militares.

Afirmam também que a transferência do dever de prestar segurança para os transportadores é inviável, pois estes não podem contratar seguranças armados para circular nos ônibus e composições ferroviárias, nem tão pouco, podem blindá-los, de forma que qualquer medida que vise coibir os assaltos, mostrar-se-ia por demais onerosa, o que aumentaria demais os custos do transporte rodoviário, sendo que tais custos não poderiam ser repassados ao transportado já que as tarifas são estipuladas pelo poder público.

Parte da doutrina elenca como fato que exclui a responsabilidade do transportador, o dolo de terceiro, por ser este, estranho aos riscos inerentes ao contrato de transporte.

Neste sentido, Sérgio Cavalieri Filho, apud Venosa (2005, p.166)

a melhor doutrina caracteriza o fato doloso de terceiro, vale dizer, o fato exclusivo de terceiro, como **fortuito externo**, com o que estamos de pleno acordo. Ele exclui o próprio nexos causal, equiparável à força maior, e, por via de consequência, exonera de responsabilidade o transportador. O transporte, em casos tais é a causa do evento; é apenas a sua ocasião. E mais: após a vigência do código do consumidor, esse entendimento passou a ter base legal, porquanto, entre as causas exonerativas da responsabilidade do prestador de serviços, o 3º, II do art. 14 daquele Código inclui o fato exclusivo de terceiro.

Sendo assim, entende essa parte da doutrina consultada, que o fato doloso de terceiro, não pode ser atribuído ao transportador que foi apenas instrumento da ação de outrem. Para exemplificar podemos usar o exemplo do revólver, que sozinho não é capaz de

lesionar ninguém, sendo apenas mero instrumento da vontade daquele que o impunha, que o arma e que o dispara.

Desta forma, entende-se que a empresa transportadora é apenas o instrumento do qual se vale o malfeitor, para surrupiar os bens de várias pessoas ao mesmo tempo.

Sendo assim segundo esta parte da doutrina, o assalto se equipara ao caso fortuito.

Os eminentes Gagliano e Pamplona (2003, p.325-326), afirmam quanto ao tema que:

Em nossa opinião, seria por demais injusto impor a companhia seguradora o ônus de assumir obrigação de indenizar os passageiros pelo roubo ocorrido, do qual também foi vítima, ainda mais em se considerando ser do Estado o dever constitucional de garantir a segurança pública

Vejamos algumas decisões pretorianas nesse sentido extraídas de Gonçalves (2005, p.293, 294 e 295).

Responsabilidade civil- Transporte municipal- Assalto praticado dentro do ônibus - Caso em que o fato de terceiro não guarda conexão com o transporte - Exoneração da responsabilidade do transportador, de acordo com precedentes do STJ: REsps 13.351, 30.992 e 35.436" (REsp 74.534-RJ, Rel. Min. Nilson Naves, j. 4-31997, v. u.).

Não responde o transportador por dano decorrente de causa estranha ao transporte, provocado por grupo de delinqüentes na prática do chamado *arrastão*. Tal fato, por ser inevitável e não guardar nenhuma conexão com o transporte equipara-se ao *fortuito externo* excludente do próprio nexo causal. O transporte, em casos tais, não é causa do evento, apenas a sua ocasião, pelo que não pode este ser incluído entre os riscos próprios do deslocamento (*Adeoas*, 8171736, Embs. 09/98 na Ap. 3.362/96-Capital, Rel. Des. Sérgio Cavalieri Filho).

A transportadora não é responsável pela morte de passageiro, atingido por disparo de arma de fogo produzido por assaltante não identificado, porque o ato de terceiro que não a exonera de responsabilidade é aquele que guarda conexão com o transporte (*Adeoas*, 8171871, Ap. 292/98-Capital, Rel. Des. Marlan de Moraes Marinho).

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

da transportadora (TJDF, Rel. Des. Mário Machado, *Boletim daAASP*, n. 2.061, p. 50).

Conforme análise da jurisprudência de diversos tribunais, o que se entende das decisões que irresponsabilizam o transportador, é que há a alegação de que o assalto praticado dentro de ônibus não guarda conexão com o transporte, e daí, não havendo nexos causal, não haverá obrigação de indenizar, já que o assalto, não faz parte dos riscos do transporte.

### 3.2. Responsabilidade do transportador: argumentos e jurisprudências favoráveis.

Chega-se com o presente tópico, ao cerne deste trabalho, ou seja a análise de se há ou não responsabilidade do transportador por assaltos ocorridos dentro de ônibus .

O principal argumento utilizado pelos partidários da corrente contrária a responsabilidade do transportador, é o de que o assalto é estranho ao contrato de transporte e por não guardar com este nenhuma conexão, sendo por vezes inevitável e imprevisível, rompe o nexos causal e exonera o transportador de qualquer responsabilidade, pois se encontra presente uma das excludentes da responsabilidade, o caso fortuito ou de força maior (Art. 17, I do Decreto 2.681/1912).

Na análise dos requisitos para se caracterizar o caso fortuito, a doutrina veementemente exige para que se caracterize esta excludente, que o fato seja: a) superveniente e inevitável; b) além de irresistível, fora do alcance do poder humano.

A própria redação do parágrafo único do artigo 394 do Código Civil, elenca estes requisitos, quando diz que “O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário,

cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.”

Também é evocado como excludente, o fato doloso de terceiro, que na verdade é equivalente ao caso fortuito ou de força maior.

Pois bem, os que defendem a responsabilidade do transportador, alegam que ante os requisitos supra mencionados, a simples previsibilidade do evento, já se mostra suficiente para afastar a excludente.

Em um país onde segurança pública há muito deixou as mãos do Estado, assolado pelas maiores barbáries, assaltos deixaram de ser fatos imprevisíveis, pelo contrário, tornaram-se algo tão corriqueiro, que é comum escutar de alguns passageiros, que estes escondem como podem as parcas quantias e objetos de valor que possuem, deixando como dizem “o dinheiro do ladrão” para evitar maiores retaliações de malfeitores que não se conformam em não obter dividendos durante uma investida.

Juridicamente, ao analisar situações como estas, vê-se que a cláusula de incolumidade, assumida pelo transportador, não está sendo cumprida, pelo contrário. Entende-se que ao isentar o transportador de responsabilidade, transfere-se os riscos da atividade econômica, ao consumidor transportado, deveras a parte mais frágil da relação, ferindo frontalmente princípios basilares do nosso ordenamento jurídico como a vulnerabilidade (Art. 4º, I da Lei 8.078/90) e a hipossuficiência do consumidor (Art. 6º, VIII da Lei 8.078/90).

Ao estabelecer a responsabilidade objetiva, o legislador mostra-se atento a desproporção que existe entre o prestador de serviço e o consumidor, o mais fraco da cadeia do consumo.

Uma observação importante quanto à cláusula de incolumidade, é a de que o consumidor deve ser levado incólume ao seu destino, sendo a empresa obrigada a oferecer serviço de qualidade e com segurança.

A verdade, é que há trechos rodoviários, em que a previsibilidade de um assalto é quase matemática, e mesmo assim as empresas transportadoras mostram-se inertes a qualquer tentativa de coibi-los.

É certo que a segurança pública é dever do Estado, porém é obrigação de todos oferecer condições para diminuição dos delitos, através de medidas que mesmo simples como a realização de comboios ou a instalação de câmeras no interior dos veículos, mostrem que a sociedade não está inerte, e pelo contrário, se levanta não aceitando mais a face repulsiva da violência.

No sentido da responsabilidade do transportador, é preciso citar trecho de voto vencido, proferido no Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, trazido por Gagliano (2003, p.326-327), onde o desembargador que o proferiu brilhantemente discorre sobre o Tema.

Se o caso fortuito é a expressão especialmente usada na linguagem jurídica, para indicar todo caso, que acontece imprevisivelmente, atuado por uma força que não se pode evitar, revela-se inócua o caso fortuito nos assaltos a ônibus numa região como a da Avenida Brasil em Bonsucesso onde, infelizmente os assaltos se sucedem. Relembrando Planiol, “os juizes devem viver com sua época, se não querem que esta viva sem eles”

o dolo de terceiro jamais se presta a elidir a responsabilidade do transportador, pois que é previsível, e passa a estar diretamente relacionado com o fato do transporte, diferentemente do que entende a d. maioria

Enquanto o judiciário, divorciado do seu real papel no contexto social, continuar entendendo que não são indenizáveis os assaltos no interior de coletivos, as empresas de ônibus, nababescamente, continuarão indiferentes às lágrimas, às dores, ao luto e ao desamparo daqueles que as sustentam através do contrato de transporte regamente retribuído – *ubi periculum, ibi et lucrum collocetur* – onde está o perigo, ai seja colocado o lucro. **Ou seja as vantagens e as comodidades devem tocar a quem se arrisca. O fato era e é perfeitamente previsível e faz parte do risco da atividade econômica.** (TJRJ, Apelação Cível 2001.001.15218, Rel. Des. Gilberto Fernandes, j. em 16-10-2002) (grifo nosso)

Corroborando com este entendimento, é cada vez mais comum na jurisprudência dos diversos tribunais do país, o entendimento de que ante a previsibilidade do assalto não há

que se falar em excludente.

Vejamos entendimentos e jurisprudências trazidas por Gonçalves (2005, p. 292-293)

A constante incidência de assaltos a ônibus em certas regiões do País, porém, como São Paulo, Rio de Janeiro, Baixada Fluminense e outras, sem que as transportadoras tomem qualquer providência prática para inibi-los, está a justificar a co-responsabilidade dessas empresas, como recomenda Luiz A. Thompson Flores Lenz em artigo publicado na RT, 643:51.

Estrada de ferro. Morte de passageiro em decorrência de assalto no interior de composição ferroviária. Obrigação de indenizar. **O caso fortuito ou a força maior caracteriza-se pela imprevisibilidade e inevitabilidade do evento. No Brasil contemporâneo, o assalto à mão armada nos meios de transporte de cargas e passageiros deixou de revestir esse atributo, tal a habitualidade de sua ocorrência, não sendo lícito invocá-lo como causa de exclusão da responsabilidade do transportador** (REsp 50.129-6, 4ª T., Rel Min. Torreão Braz, j. 29-8-1994, DJU, 17 out. 1994, p. 27899, Seção I, ementa, Boletim da AASP, n 1.872, p. 131-e). (grifo nosso)

A mesma 4ª Turma do referido Superior tribunal de Justiça, no julgamento do REsp 175.795, da Comarca de Ribeirão Preto, reiterou esse entendimento, responsabilizando empresa de ônibus por morte de passageiro, ocorrida durante assalto, por não ter sido comprovado que o fato ocorreu por força maior. Para o Min. Ruy Rosado de Aguiar, relator do processo, o fato só ocorreu por causa da existência do transporte, pois os assaltantes tinham interesse apenas no dinheiro do cobrador, o que caracteriza a responsabilidade da empresa. Aduziu que “nenhuma prova foi feita de que o cobrador e o motorista tenham agido corretamente no episódio no sentido de evitarem a morte da pequena vítima”. Acredita o relator que, como os assaltos a ônibus têm sido freqüentes em certos bairros de Ribeirão Preto, as transportadoras deveriam treinar seu pessoal para uma atuação calma e refletida nas situações de perigo.

Ação de indenização proposta por viúvo e filhos menores de passageira de ônibus morta em razão de queda do veículo ocasionada durante assalto – **Responsabilidade da transportadora face o entendimento de que a freqüência com que ocorrem os assaltos no interior dos coletivos da linha afasta a hipótese de caso fortuito, só admissível quando se trata de eventos imprevisíveis, o que não é o caso** ( Rel. Des. Valéria Maron, RT, 742:139). (grifo nosso)

Para demonstrar que o fato não é tão estranho ao nosso cotidiano e que entendimento pela responsabilização encontra eco nos nossos fóruns, trazemos à baila decisão do Eminentíssimo Juiz Ramonilson Alves, quando no exercício do segundo Juizado Especial Misto da comarca de Sousa, Paraíba, que vem corroborar com esse entendimento.

Ação de Indenização por Danos Materiais  
Processo nº 03720030143376  
Autor: GERALDO AGOSTINHO  
Réu: EXPRESSO GUANABARA S/A

**RESPONSABILIDADE CIVIL.** Indenização por danos materiais. Contrato de transporte. Delegação do Poder Público. Roubo de bagagem. Aferição objetiva da responsabilidade. Não reconhecimento do caso fortuito como excludente da responsabilidade. Valor indenizatório. Indemonstração do montante surrupiado. Aplicação da regra de equidade. Procedência parcial do pedido.

**Ante o caráter objetivo da responsabilidade do transportador, não se reconhece o assalto de ônibus, em perigoso trecho do percurso, como fortuito idôneo para eximir o dever indenizatório.**

Indemonstrado, satisfatoriamente, o efetivo valor do prejuízo suportado, pelo consumidor, aplica-se a regra de equidade do art. 6º, da Lei 9.099/95. (grifo nosso)

O Eminent Magistrado corrobora o entendimento de grande parte da jurisprudência, deixando bem claro em sua sentença, que ante a previsibilidade não há que se falar em caso fortuito, já que este exige justamente a imprevisibilidade do evento.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Foi visto, o quão abrangente e importante é a responsabilidade civil, sendo função primordial do Direito promover a pacificação dos conflitos para que a sociedade possa desenvolver-se.

Pelos fundamentos da responsabilidade busca-se conduzir as partes de uma lide a uma situação ao menos próxima da qual se encontravam antes do evento danoso, e é com fulcro nesse entendimento, que foram apresentados os caracteres, bem como o delineamento histórico do instituto, enfocando a responsabilidade contratual advinda dos transportes.

Transportes que como foi visto são fundamentais ao desenvolvimento do país, e que ante a dinamização do mundo moderno, e a necessidade preeminente de locomoção dos seres, mereceu disciplina própria no Código Civil, que tratou de prevê-lo nas suas mais variadas vertentes.

Foram examinadas as minúcias que compreendem o contrato de transporte, bem como os direitos e obrigações que assistem as partes envolvidas neste contrato, enfocando que o seu não cumprimento fere a cláusula de incolumidade assumida pelo transportador, no ato da celebração do contrato, ensejando assim a eventual reparação dos danos sofridos pela inexecução do contrato.

Buscou-se também situar o leitor nas hipóteses de excludente da ilicitude, já que não é qualquer dano que deve ser indenizado sendo possível a não realização do contrato por motivos alheios às partes, que não podiam prever ou evitar o evento danoso.

Especificamente em relação à possibilidade de poder ou não ser o transportador responsabilizado pelos danos ocasionados por assalto nos meios de transporte terrestre,

apresentou-se as posições antagônicas e os fundamentos que embasam esses posicionamentos.

Ficou veementemente demonstrado, que na situação calamitosa que se encontra o Brasil, no tocante a violência, é imperativo que se faça algo para coibir este levante da marginalidade.

Também ficou claro, que apesar de posições contrárias, não é justo que o transportado, mormente a parte mais fraca no contrato de transporte, arque com o ônus de tal atividade, e fique sem o ressarcimento, dos danos sofridos em assaltos cada vez mais previsíveis em determinadas regiões do país, e ante a letargia do Estado que há muito perdeu as rédeas da segurança pública, ficam as transportadoras em posição muito cômoda, já que por não terem que ressarcir os prejuízos dos transportados, não tem preocupação mínima com a segurança destes.

É neste sentido que vem se posicionando a nova jurisprudência, atenta a mola mestra do direito, que é a sociedade, e que cada vez mais procura com esta harmonizar-se, distanciando-se de “teorismos” que nada contribuem com o desenvolvimento social.

Com a cláusula de incolumidade assumida pelo transportador, este se obriga a prestar um serviço de qualidade longe de qualquer vício, principalmente da violência que é o mais arrasador de todos os vícios.

Já virou jargão jurídico a expressão “aquele que aufere o bônus, deve arcar com o ônus de uma atividade”, de forma que é exatamente o contrário que se está apregoando ao não se admitir a responsabilidade do transportador.

São milhões de reais, os lucros auferidos pelas transportadoras, e apenas centenas os investimentos em segurança, por estas realizados, de forma que continuar com a opção da não responsabilização das transportadoras, não as obrigará a maiores investimentos em segurança.

É impreterível que os juízes na análise do caso concreto, saibam balizar a aplicação das excludentes, mormente a aceitação do caso fortuito, já que na falta de critérios objetivos é a análise do caso concreto quem deverá dizer se há ou não responsabilidade da transportadora.

É também indubitável que ante a polêmica do tema, cabe ao legislador estabelecer regras mais claras, pois embora se trate de questão hermenêutica, o legislador como elaborador das normas deve deixar límpida a sua vontade, pois ao estabelecer a responsabilidade objetiva do transportador este fez uma opção que ante a falta de critérios mais objetivos leva a inúmeras interpretações gerando até mesmo certa insegurança jurídica desvirtuando-se do seu papel de proteção a parte mais fraca que é o consumidor.

O objetivo deste estudo foi dar critérios que possam embasar os operadores do direito na análise dos diversos casos que abarrotam o judiciário a respeito do tema, convidando a comunidade acadêmica a celebrar e lutar pela proteção a parte mais fraca de uma relação de consumo, os cidadãos que diuturnamente se utilizam dos transportes públicos.

## REFERÊNCIAS

Brasil, *Código Civil*. 55. ed. São Paulo: Saraiva, 2004

\_\_\_\_\_. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília: Senado Federal, 1988

\_\_\_\_\_. *Decreto 2.681*. São Paulo: Saraiva, 2004

\_\_\_\_\_. *Lei 8.069*. Brasília: Senado Federal, 1990.

DINIZ, Maria Helena. *Curso de Direito Civil Brasileiro. Teoria das Obrigações Contratuais e Extracontratuais*. Vol. 3. 17. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

\_\_\_\_\_. *Curso de Direito Civil Brasileiro. Responsabilidade Civil*. Vol. 7. 19. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

FIUZA, Ricardo. *Novo Código Civil Comentado*. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

\_\_\_\_\_. *Direito civil. Curso Completo*. 6. ed. Belo Horizonte: Del Rey, 2003

GAGLIANO, Pablo Stolze e PAMPLONA FILHO, Rodolfo. *Novo Curso de Direito Civil. Responsabilidade Civil*. Vol 3. 1. ed. São Paulo: Saraiva, 2003

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade Civil*. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

RODRIGUES, Sílvio. *Responsabilidade Civil*. 20 ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

VENOSA, Sílvio de Salvo. *Direito civil. Responsabilidade Civil*. Vol 1. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2005.

\_\_\_\_\_. *Direito Civil. Contratos em Espécie*. Vol. 3. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2005

<http://www.uj.com.br/publicacoes/doutrinas/default.asp?action=doutrina&iddoutrina=1848>  
consultado em 28/08/2007