

Reflexões sobre a responsabilidade civil do transportador rodoviário urbano

Sérgio Alves Boscaíni
Luiz Gonzaga Silva Adolfo

RESUMO

O artigo apresenta um estudo sobre a questão da responsabilidade civil do transportador rodoviário urbano, com a finalidade de agregar ao conhecimento do leitor um entendimento mais atualizado a respeito deste tema.

Palavras-chave: Direito Civil. Responsabilidade civil. Transporte de pessoas. Transportador rodoviário urbano.

Reflections on urban road drivers' civil liability

ABSTRACT

This paper presents a study on urban road drivers' civil liability, aiming to add to the reader's knowledge an updated understanding regarding this issue.

Keywords: Civil Law. Civil liability. Transportation of people. Urban road drivers.

1 NOÇÕES INTRODUTÓRIAS

Hoje, no Brasil, o modal rodoviário, com emprego do ônibus, chega a um percentual de 93%; já o transporte sobre trilhos, por não ter os investimentos necessários, participa com apenas 6% da demanda diária do transporte coletivo no País. Nos países desenvolvidos, o transporte urbano é feito preponderantemente sobre trilhos (trens, metrô, etc.), que são responsáveis por 60% da demanda, cabendo ao modo rodoviário algo em torno de 30%.

Outro dado importante é a questão dos investimentos. Na década de 1960, por exemplo, os investimentos em transporte coletivo representavam cerca de 40% da formação bruta do capital fixo do País. À época, embora com dificuldades, foram construídas algumas estradas de ferro dotadas de trens modernos, capazes de transportar milhares de passageiros de cada vez. Nas décadas de 80 e 90, os percentuais de investimentos despencaram para 10% e 1,7%, respectivamente.

Sérgio Alves Boscaíni é Bacharel em Direito pela Universidade Luterana do Brasil – ULBRA (Gravataí/RS). E-mail: sergioab64@hotmail.com

Luiz Gonzaga Silva Adolfo Advogado, Doutor em Direito pela UNISINOS (São Leopoldo/RS). Presidente da Comissão Especial de Propriedade Intelectual da OAB/RS na gestão 2010-2012. Membro da Associação Portuguesa de Direito Intelectual – APDI. Professor do PPG em Direito da Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC. Professor dos Cursos de Direito da Universidade Luterana do Brasil – ULBRA (Gravataí/RS) e do Instituto Brasileiro de Gestão de Negócios – IBGEN (Porto Alegre/RS). Idealizador e Coordenador do Curso de Especialização *Lato Sensu* em Direito da Propriedade Intelectual pela ESADE – Laureate International Universities (Porto Alegre/RS). E-mail: gonzagaadolfo@yahoo.com.br

Direito e Democracia	Canoas	v.12	n.1	p.21-40	jan./jun. 2011
----------------------	--------	------	-----	---------	----------------

É patente que a falta de disposição política é a grande responsável pelo estado caótico em que se encontra o transporte coletivo no Brasil, fazendo com que o trabalhador viaje em tempo demasiadamente longo por dia, muitas vezes, em condições desumanas, para ir e voltar de seu trabalho.

Cavalieri Filho (2008, pp.282-283) afirma que, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, para atender à demanda diária de 8 milhões de passageiros, os trens suburbanos respondem por apenas 7%, o “metrô” por 3%, as barcas por 2%, cabendo aos ônibus os restantes 88%. Atente-se ao fato de cerca de sete milhões de passageiros – a população toda da Bolívia – recorrerem diariamente aos ônibus para atender suas necessidades de trabalho, educação, consumo, saúde, lazer e se terá a ideia da enormidade dos problemas sociais e jurídicos que ocorrem a cada dia no campo do transporte coletivo.

Como consequência do grande número de acidentes de trânsito, a responsabilidade civil importa-se com essas lides e suas circunstâncias, que são peculiares a cada caso concreto. Atualmente, verifica-se que o grande número de ações de indenização das mais variadas espécies sobrecarrega o Poder Judiciário e, considerando que os danos que acarretam a responsabilidade são patrimoniais e extrapatrimoniais, torna-se um tema de grande relevância para os estudiosos e para o profissional do Direito.

2 RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO URBANO

A necessidade presente e constante de locomoção dos povos para os mais diversos fins exige a presença e eficiência constantes dos meios de transporte urbano. É evidente que o transporte pode apresentar maiores problemas por depender do mundo material: rodovias, estradas e ruas, além das condições logísticas, climáticas e de segurança, dentre outras.

No transporte de pessoas, o transportador assume a obrigação de levá-las incólumes, em perfeitas condições de segurança, até seu destino final. Note-se, porém, que o passageiro também deve se submeter às regulamentações próprias de segurança. Em outras palavras, a imposição de indenizar depende de culpa que se presume contra o transportador, o que não significa ser indiferente ao exame dos fatos se alguma atitude da vítima concorreu para o desenlace danoso. Haveria um grande descalabro nas finanças das firmas de transporte caso se ignorassem as repercussões da culpa da vítima na apreciação da responsabilidade (RIZZARDO, 2007, p.450).

2.1 Contrato de transporte: sua importância social e jurídica e seus elementos

O contrato de transporte de pessoas está disciplinado nos artigos 734 a 742 do Código Civil de 2002; pode ser definido como negócio bilateral, consensual e oneroso

pelo qual o transportador se obriga a, mediante remuneração, transportar a pessoa a um destino previamente convencionado (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2010, p.329). Têm-se como características deste contrato a informalidade, sua condição de adesão – já que as cláusulas não são discutidas livremente entre as partes – e a cláusula de incolumidade que lhe é implícita. Nesse sentido, Venosa (2008, p.156) alerta:

Trata-se de consequência da obrigação de resultado. O transportador assume a obrigação de levar a pessoa ou coisa incólume, em perfeitas condições de segurança, até seu destino final. Uma vez descumprida essa cláusula, ocorre o inadimplemento, aflora o dever de indenizar. Não basta a coisa ou pessoa chegar ao seu destino; deve chegar sã e salva.

Nenhum contrato terá maior relevância social e jurídica na atualidade do que o contrato de transporte de pessoas, principalmente, nos grandes centros urbanos. Entretanto, sua dívida social neste campo é enorme, porquanto o transporte coletivo no Brasil, apesar de algumas iniciativas em sentido contrário, ainda é deficiente e desumano (CAVALIERI FILHO, 2008, p.282).

As cláusulas restritivas, inclusive as regulamentações que impõem obrigações aos usuários, só têm validade e eficácia se estiverem escritas em algum lugar e se o passageiro tiver conhecimento prévio delas. Sem essas condições, o transportador não poderá contrapor o direito do transportado (STOCO, 2007, p.284).

À medida que a sociedade passou a experimentar um assustador avanço científico, a área de Transportes foi um dos setores da atividade humana que mais se beneficiou com esse esforço e evoluiu, nos últimos 100 anos, mais do que em todos os séculos precedentes. Todavia, o preço desse incremento tecnológico foi o aumento do risco e, conseqüentemente, do dano inserido na responsabilidade aquiliana. Aqui, percebe-se muito bem que os proventos e vantagens do mundo tecnológico são postos em um dos pratos da balança; no outro, a necessidade de o vitimado poder responsabilizar alguém (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2010, p.327).

Também por sua vez, o Código de Defesa do Consumidor estabeleceu a responsabilidade objetiva do fornecedor de serviços, absorvendo toda a relação passageiro-transportador. Muito importante, seu artigo 17¹ equipara todas as vítimas de um evento danoso ao consumidor. E, de acordo com o que traz Adolfo (2008, p.78),

Assim, o dano ocasionado ao passageiro durante a vigência do contrato, que pode ser na ocasião da compra do bilhete no guichê, na entrada na estação de embarque, no momento em que faz um sinal ao transportador, até o instante em que deixa o veículo e atravessa a estação de embarque, estará sob a responsabilidade do

¹ “Artigo 17. Para os efeitos desta seção, equiparam-se aos consumidores todas as vítimas do evento.”

transportador, estando este obrigado a indenizar qualquer dano sofrido pelo cliente, não sendo decorrente de força maior, e invalidando qualquer disposição contratual abdicatória desta disposição legal.

A sociabilidade é uma das principais características do vigente Código Civil, que deve ser instrumento para a construção de uma sociedade mais justa, igualitária e solidária. A função social do Contrato foi consagrada como cláusula geral de todos os contratos em seu artigo 421.² Com a nova ordem constitucional e o aprimoramento da teoria do risco administrativo, nasce a teoria da responsabilidade objetiva nos transportes públicos, por danos cometidos a terceiros, por meio de concessão ou permissão e explorados mediante contrato entre o prestador e o usuário.

Com o Código de Defesa do Consumidor, entendeu-se, ainda, de modo conflitante, tanto pelos doutrinadores quanto pelos Tribunais, que a exploração do transporte ficaria sob seu manto e proteção. Assim, ele teria revogado a legislação específica, ou seja, leis e tratados internacionais específicos (STOCO, 2007, p.283).

Surgiu, então, o vigente Código Civil, estabelecendo, no artigo 732,³ que os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais são aplicáveis aos contratos de transporte, desde que não contrariem suas disposições. Ao que parece, é o geral interferindo no particular, não obstante o princípio assente no ordenamento jurídico, o da especialidade, um princípio agasalhado na Lei de Introdução ao Código Civil.

Assim, a convivência de alguns atos normativos anacrônicos e antagônicos, e, ainda, com uma nova ordem civil, tornou-se um verdadeiro tormento. Para Stoco (2007, p.283):

Harmonizá-los todos, dar-lhes coerência lógica e descobrir seu significado e abrangência através dos critérios disponíveis de interpretação será uma tarefa hercúlea e um desafio incomensurável. [...]. Alguns anos, muita tinta e horas indormidas serão necessárias para tão ingente tarefa (que não é de um só), sem se descuidar do fato de que os entendimentos e os pontos de vista hoje expressados poderão não prevalecer amanhã.

Segundo Cavalieri Filho (2008, p.290), o Código de Defesa do Consumidor quase nada mudou no que diz respeito à responsabilidade civil do transportador de pessoas, pois essa já era tida como objetiva desde 1912. O que fez foi mudar o fundamento da obrigação que deixa de ser uma relação contratual e se torna uma relação de consumo.

² "Artigo 421. A liberdade de contratar será exercida em razão e nos limites da função social do contrato."

³ "Artigo 732. Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais."

3 A TRÍPLICE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR DE PESSOAS

Pelo menos três aspectos distintos podem ser estudados na responsabilidade civil do transportador de pessoas, quais sejam: responsabilidade civil em relação a seus empregados, responsabilidade civil em relação a terceiros e responsabilidade civil em relação aos passageiros.

Cavaliere Filho (2008, p.284) faz a indagação: “Suponhamos um acidente em que um pedestre é atropelado e morto, ficando ainda feridos um passageiro e o trocador, por ter o ônibus se desgovernado e batido em um poste”.

Veja-se o estudo a seguir.

3.1 Responsabilidade civil em relação a terceiros

No que tange aos terceiros, a responsabilidade do transportador é extracontratual, podendo-se exemplificar com o táxi que colide com outro veículo ou o ônibus que atropela um pedestre; nasce daí, entre ambos, respectivamente, uma obrigação decorrente de um ato ilícito de natureza extracontratual, pois não havia antes qualquer vínculo entre o autor e a vítima. Sob esse aspecto, a responsabilidade civil do transportador decorrente de ato ilícito é aquiliana, incidindo na regra geral do artigo 186 do Código Civil,⁴ que consagra a culpa como pressuposto da responsabilidade (STOCO, 2007, p.283).

Segundo Stoco, nos casos de atropelamento, é extracontratual a responsabilidade das empresas de ônibus com relação ao atropelado. São estranhos até a hora em que tem lugar o acidente, e dele decorre o vínculo jurídico ensejador do dever de indenizar dentro da seara da responsabilidade subjetiva. O autor ainda diz: “Ora, se o motorista de um ônibus atropela um pedestre, não se pode invocar o art. 734 do CC, que trata do transporte mediante contrato, e sim o art. 186, que conceitua o ato ilícito, em conexão com o art. 927, que dispõe sobre a responsabilidade decorrente do ato ilícito” (STOCO, 2007, p.290).

Com outro entendimento, baseando-se no parágrafo 6º do artigo 37 da Constituição Federal,⁵ Cavaliere Filho (2008, p.284) sustenta que a Constituição estabelece a responsabilidade dessas pessoas jurídicas como objetiva, que o transporte coletivo é

⁴ “Artigo 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito ou causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.”

⁵ “Artigo 37. *Caput*. A Administração Pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: [...].

§ 6º. As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.”

serviço público, concedido ou permitido, e terceiro é quem, como já visto, não tem relação jurídica contratual com o causador do dano. O autor ainda observa que

Esse dispositivo constitucional [...] só se aplica à responsabilidade extracontratual porque o texto fala em terceiros – “respondem pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros”, e terceiros é quem não tem relação jurídica contratual com o causador do dano. Tal como a responsabilidade do Estado, a do transportador em relação a terceiros só pode ser afastada por uma daquelas causas que excluem o próprio nexos causal – fato exclusivo da vítima, caso fortuito ou força maior e fato exclusivo de terceiros. (CAVALIERI FILHO, 2008, p.284)

Ao discordar de Cavalieri Filho, Cahali (2007, p.227) destaca que, até mesmo em casos de acidente de trânsito envolvendo veículos oficiais, o princípio da responsabilidade objetiva do Estado tem encontrado certa resistência por parte da jurisprudência. E enfatiza o autor:

Isso se compreende quando se considera que, trafegando nas vias públicas, tanto o veículo oficial como o veículo particular devem fazê-lo em igualdade de condições na observância dos regulamentos de trânsito, quando é certo, por outro lado, que também a responsabilidade do motorista particular tende a se definir como objetiva em função da teoria do risco que se representa na utilização de objeto perigoso como é o automóvel.

Stoco (2007, p.295) entende, por outro lado, que o objetivo do referido artigo constitucional foi apenas assegurar que as empresas delegatárias de serviço público essencial atuem conferindo aos usuários as mesmas garantias que a norma constitucional exige da Administração direta dos Estados. Todavia, em incidentes do transportador privado com terceiros – não usuários – surge a responsabilidade extracontratual. Nessa esteira, o autor ainda diz:

Mostra-se fundamental ponderar que, na hipótese de acidente de trânsito envolvendo veículo de transporte coletivo de pessoas pertencente a empresa concessionária ou permissionária de serviço público, não há relação contratual, como ocorre entre o transportador e o passageiro, quando se tem uma obrigação de resultado e, portanto, surge a obrigação de incolumidade do transportador. Apenas quando a concessionária exerce atividade típica e privada do Estado a ela delegada é que sua responsabilidade se rege pelo art. 37, § 6º, da CF. A exegese desse § 6º assume o sentido de que a responsabilidade objetiva ali prevista somente incide quando os danos causados a terceiro decorram dos serviços públicos a ele próprio prestados. Se a vítima não era destinatária desse serviço, a regra constitucional não encontra subsunção na hipótese fática. (STOCO, 2007, p.295)

Assim, dúvida não resta de que há fortes argumentos tanto para limitar a responsabilidade das concessionárias como para lhes dar um espectro de maior abrangência. Como se verifica, a questão não é pacífica e envolve situação complexa de difícil elucidação.

3.2 Responsabilidade civil em relação aos empregados

A responsabilidade civil do transportador com relação a seus empregados é contratual, havendo todo um sistema do acidente do trabalho a ser examinado (VENOSA, 2008, p.157). No que tange ao motorista, ao cobrador, ao fiscal e aos demais funcionários do transportador, a responsabilidade será fundada no acidente de trabalho por haver uma relação contratual trabalhista, cabendo ao INSS efetuar as indenizações devidas. Porém, se houver dolo ou culpa por parte do empregador, contra ele poderá ser pleiteada uma indenização de Direito comum (CAVALIERI FILHO, 2008, p.285) com base no inciso XXVIII do artigo 7º da Carta Magna.⁶

A existência de relação jurídica de seguro social é a base que sustenta a obrigação de reparação acidentária, que é impositiva. Trata-se de responsabilidade objetiva, baseada no risco integral, tendo como objetivo ressarcir ao segurado o prejuízo sofrido. Nesse sentido, Diniz (2008, p.501) assevera:

Como prevenção do risco de sua atividade empresarial, o empregador contribui para a Previdência Social para que esta atenda aos empregados acidentados, cobrindo despesas com tratamento e reabilitação, como o auxílio-doença. [...]. Consequente-mente, a responsabilidade do INSS é objetiva, pouco importando se houve ou não culpa pelo acidente de trabalho por parte do empregador ou do empregado. A concessão do benefício acidentário dar-se-á sempre que a vítima for empregado e que a causa do acidente estiver relacionada com sua atividade laborativa.

A natureza da responsabilidade por acidente do trabalho é contratual-legal e é subjetiva, fundando-se na culpa ou no dolo do patrão, porém a contribuição do empregador ao Instituto Nacional de Seguridade Social, que tem natureza impositiva, torna a responsabilidade civil do instituto objetiva; não importa, nesse caso, se houve culpa ou dolo por parte do empregador ou do empregado. Existe, no fato, exemplo de responsabilidade civil objetiva baseada no “risco integral”.

⁶ “Artigo 7º. [...]

XXVIII – São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social. Seguro contra acidentes de trabalho a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa.”

3.3 Responsabilidade civil em relação aos passageiros e a cláusula de incolumidade

No transporte de pessoas, há de se levar em conta a *cláusula de incolumidade*, que está implícita no contrato de transporte. Trata-se da consequência da obrigação de resultado, pois o transportador assume a obrigação de levar a pessoa incólume até seu destino final. Uma vez descumprida, ocorre o inadimplemento, aflora o dever de indenizar. Esse entendimento é muito bem demonstrado em decisão proferida pelo Magistrado Luiz Francisco Franco.⁷ É importante destacar que a interpretação dada pelo Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul é firme no sentido de que, sendo objetiva a responsabilidade do transportador em relação ao passageiro, desrespeitada a cláusula de incolumidade pelo transportador e não tendo ele provado a excludente de *culpa exclusiva da vítima*, a ofensa à integridade corporal da autora é suficiente para justificar a concessão de indenização.

Com base nessas premissas, a melhor doutrina e jurisprudência evoluíram no sentido de reconhecer ao transportador a responsabilidade objetiva, fundada na teoria do risco. Assim, embora o Decreto Legislativo nº 2.681, de 1912, falasse em presunção de culpa, esse diploma, realmente, já havia estabelecido uma presunção de responsabilidade contra o transportador que só poderia ser elidida por aquelas causas expressamente nele previstas.

Este mesmo princípio, enunciado há tantas décadas, veio previsto no Código de Defesa do Consumidor, em seu artigo 14,⁸ que prevê a responsabilização objetiva do fornecedor de serviços, facilitando, assim, a compensação devida à vítima.

Em pesquisa feita no Tribunal gaúcho, constatou-se referência ao artigo 735 do Código Civil, que dispõe que a responsabilidade contratual do transportador com seu passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.⁹

⁷ "EMENTA: Acidente de trânsito. Transporte coletivo. Responsabilidade objetiva. Danos causados a passageira que sofreu queda no interior do ônibus em virtude de frenagem brusca. Afastada a nulidade da sentença por cerceamento de defesa. Danos morais configurados. Lesões evidenciadas nos documentos acostados aos autos. Sentença mantida. Frise-se que a responsabilidade do prestador de serviços somente poderia ser elidida caso este demonstrasse a culpa exclusiva da vítima, hipótese que não se verifica, mostrando-se necessário, portanto, o dever de indenizar os danos experimentados pelo consumidor por força de serviço deficientemente prestado pela ré. Segundo a cláusula de incolumidade, o transportador de passageiros responde objetivamente pelos danos sofridos pelos passageiros, salvo se provar culpa exclusiva da vítima. Ademais, a Súmula nº 187 do STF prevê: 'A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.' Quanto aos danos morais postulados, estes, da mesma forma, mostram-se incidentes na hipótese. A ofensa à integridade corporal da autora é suficiente a justificar a concessão de indenização, a qual somente deve ser concedida quando demonstrada a lesão a atributos de personalidade, como o é a integridade física" (RIO GRANDE DO SUL, 2009a).

⁸ "Artigo 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 risco.

§ 1º. O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais: [...] II: o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam."

⁹ "EMENTA: Agravo de instrumento. Responsabilidade civil em acidente de trânsito. Responsabilidade objetiva da empresa transportadora de pessoas. Denúnciação à lide incabível. Em consonância com o disposto no art. 735 do CC/2002, a responsabilidade objetiva do transportador de pessoas não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação de regresso.

No voto da Relatora, a Desembargadora Judith dos Santos Mottecy, vê-se a tutela do princípio da celeridade ao aduzir o incabimento de denúncia à lide em se tratando de responsabilidade objetiva decorrente da quebra da cláusula de incolumidade.

Como se vê, essa obrigação de segurança é importante, podendo ser elidida apenas em situações excepcionais de quebra do nexo causal, não eximindo o transportador pelo fato de terceiro. Nos termos da Súmula 187 do Superior Tribunal Federal (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2010, p.335), tal preceito vem agora reproduzido no artigo 735 do Código Civil de 2002.¹⁰

4 TRANSPORTE PURAMENTE GRATUITO E APARENTEMENTE GRATUITO

Analisar-se-á o tema fazendo a devida distinção entre o transporte puramente gratuito e o aparentemente gratuito. Naquele, o transporte é feito no exclusivo interesse do transportado, por mera cortesia do transportador, e neste, o transportador tem algum interesse no transporte, ainda que indireto.

A questão do transporte puramente gratuito é um tema bastante interessante e amplamente discutido pelos doutrinadores e na jurisprudência, somente podendo ser considerado como gratuito o transporte de mera cortesia, a carona desinteressada por amizade ou outro sentimento íntimo (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2010, p.341). Esse é o sentido do artigo 736 do Código Civil e seu parágrafo único.¹¹

É puramente gratuito o transporte que é feito no exclusivo interesse do transportado, por mera cortesia do transportador, como no caso de quem dá uma carona a um amigo ou socorre pessoa que está na estrada, sem meio de condução ou ferida.

Não é possível aplicar as regras da responsabilidade contratual ao transporte puramente gratuito pela simples razão de não existir, nele, contrato de transporte, pois a onerosidade e a comutatividade são requisitos essenciais do contrato de transporte. Assim como o preço do transporte constitui a principal obrigação do passageiro, transportar incólume é a principal obrigação do transportador (CAVALIERI FILHO, 2008, p.303).

Há ponderáveis argumentos em favor dos que entendem que o transporte puramente gratuito gera responsabilidade aquiliana; a matéria acarreta profundas

Ademais, a eventual condenação da empresa proprietária do caminhão envolvido na colisão exigirá, para fins da apuração da conduta culposa, instrução probatória complexa, fato este que vai ao desencontro do princípio da celeridade, ou seja, introduzirá fato novo na medida em que a responsabilidade da demandada está calçada na responsabilidade objetiva, sendo que a empresa proprietária do caminhão depende de análise da culpabilidade" (RIO GRANDE DO SUL, 2009b).

¹⁰ "Artigo 735. A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva."

¹¹ "Artigo 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.

Parágrafo único: Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas."

dissensões na doutrina. Ao se admitir que a relação do carona é negocial, como entende parte da doutrina e da jurisprudência, aplicar-se-ia ao transporte puramente gratuito o artigo 392 do vigente Código Civil.¹² Venosa (2008, p.170) afirma: “Se o motorista que concede carona imprime velocidade excessiva ao veículo e assume o risco pelo dano, ou joga o auto propositalmente contra o outro, aflora o dever de indenizar”.

Como regra, atos de cortesia não podem ser admitidos como vontade contratual, visto constituírem a verdadeira índole do transporte totalmente desinteressado. Coroando esse entendimento, diz o atual Código Civil no artigo 736: “Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia”. Desse modo, a responsabilidade extracontratual é a que melhor se amolda ao transporte puramente gratuito (VENOSA, 2008, p.172).

É importante salientar que, em alguns de seus julgamentos, Cavalieri Filho (2008, p.305) sustentou que o transporte puramente gratuito era regulado pelo artigo 392 do Código Civil de 2002; posteriormente, meditando sobre outros casos igualmente submetidos a julgamento, foi levado a mudar de posição. O autor conclui:

Hoje estou convencido de que a solução justa e correta para o transporte puramente gratuito está na aplicação dos princípios da responsabilidade aquiliana. Na realidade, quando alguém transporta outrem por mera cortesia, não tem a menor intenção de formalizar um contrato. As circunstâncias que envolvem o fato não caracterizam uma relação contratual, nem configuram vínculo jurídico convencional. Há simples ato de liberalidade.

A discussão sobre a responsabilidade civil por danos de acidentes fatais ou com graves sequelas aos passageiros que são transportados por cortesia (carona) continua polêmica, apesar de sua antiguidade e dada sua recorrência no cotidiano dos motoristas que são solidários.

Nesse sentido, Zuliani (2005, p.71), Desembargador do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, expõe a seguinte reflexão:

Narrou-me um conhecido, até com uma ponta de orgulho, ter retrocedido sua viagem para resgatar uma senhora com uma criança de colo que se encontravam em um trevo de rodovia quando intui que chuva forte prenunciada não tardaria a cair. Felizmente, as criaturas indefesas foram salvas do aguaceiro e chegaram sãs e salvas ao destino. Porém, se o cortês motorista tivesse, no trajeto, perdido a direção por ter a visão prejudicada pela chuva ou por estar o vidro para-brisa embaciado, capotando o carro e ferindo a mulher e matando a criança, estaria

¹² “Artigo 392. Nos contratos benéficos, responde por simples culpa o contratante, a quem o contrato aproveite e por dolo daquele a quem não favoreça. Nos contratos onerosos, responde cada uma das partes por culpa, salvo as exceções previstas em lei.”

sujeito às indenizações do art. 948 do CC, apesar da culpa levíssima (deveria parar e aguardar a chuva acalmar, para seguir com segurança).

É perfeitamente pacífico que o sistema jurídico aceita gestos de boa vontade de motoristas que eventualmente se dispõem a efetuar o transporte desinteressado (carona) de pessoas. Será preciso valorar, caso a caso, acidentes com os viajantes de favor, evitando privilegiar os motoristas com indulgências, sem, contudo, praticar excessiva compensação a quem assumiu o risco da viagem do carona.

Entretanto, no transporte aparentemente gratuito, tem-se por lógico que não é gratuito, porquanto tem seu custo incluído no valor global da tarifa e repassado aos demais usuários do serviço, pois a empresa transportadora não opera com prejuízo. Seriam exemplos de casos de transporte aparentemente gratuito o assegurado pelo parágrafo 2º do artigo 230 da Constituição Federal de 1988¹³ aos maiores de 65 anos e o caso de alguns municípios oferecerem esse benefício social – assistencial – aos escolares de primeiro grau (CAVALIERI FILHO, 2008, p.303).

Haverá transporte aparentemente gratuito, igualmente, quando o transportador obtiver algum interesse patrimonial no transporte, ainda que indireto, como ocorre, por exemplo, do corretor que leva o cliente para ver o imóvel que está à venda. Nesse sentido, Gagliano e Pamplona Filho (2010, p.343) questionam:

Para não ser considerado gratuito, o referido “interesse” do condutor deve ser econômico? Uma carona motivada por interesse sexual, por exemplo, descaracterizaria a cortesia, fazendo incidir as regras do contrato de transporte e, por conseguinte, da responsabilidade civil objetiva? Em nosso sentir, segundo uma interpretação teleológica, *desde que não seja por amizade ou mera cortesia (art. 736, caput)*, o transporte motivado por qualquer interesse do transportador deve ser necessariamente pecuniário. Assim, uma carona dada apenas para fins sexuais (a famosa cantada em ponto de ônibus) autorizaria, em nosso entendimento, a incidência das regras do contrato de transporte, por força da “vantagem indireta” experimentada pelo condutor, nos termos do mencionado parágrafo único do art. 736. [...], concluímos que o legislador cuidou de determinar a aplicação das regras do contrato de transporte, afastando a alegação de mera cortesia, visando, dessa forma, facilitar a reparação da vítima.

Venosa (2008, p.174) também entende que o transporte aparentemente gratuito se enquadra no oneroso, mesmo que de modo indireto; deve, por exemplo, ser considerado aparentemente gratuito o transporte quando o caronista paga pelo combustível ou parte

¹³ “Artigo 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhe o direito à vida. [...] § 2º. Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.”

dele, porque, neste caso, se caracteriza modalidade de contraprestação e, afastada a gratuidade do transporte, o negócio é considerado oneroso e, como tal, vigora a responsabilidade objetiva do transportador.

Entendendo da mesma forma, Diniz (2008, p.487) aduz que será aparentemente gratuito o transporte sem remuneração que trouxer vantagens indiretas ao transportador. É o caso que se dá, por exemplo, com o hoteleiro que transporta passageiro de seu hotel até o aeroporto ou outro local qualquer, como um local de turismo. Tendo o transportador interesse (indireto) em transportar, o transporte será aparentemente gratuito, caracterizando a responsabilidade objetiva.

Assim, alguns doutrinadores entendem que, para que haja o contrato de transporte, é preciso existir o preço, negando a existência do contrato se esse preço não for representado em dinheiro. Outros, como visto, admitem distinção, considerando que a contraprestação poderá ser de qualquer natureza.

5 TRANSPORTE CLANDESTINO

No transporte clandestino, uma pessoa se introduz em um veículo sem o conhecimento do condutor. Não se pode responsabilizar o transportador por dano sofrido pelo viajante clandestino, somente se resultar provado que a omissão injustificada do transportador concorreu, efetivamente, para o evento; por falta de atenção e cuidado, poderá, eventualmente, ser concorrentemente responsabilizado.

Deve-se ter certo que a clandestinidade tem que ser provada; a quem alega cabe o ônus da prova, não se podendo falar em transporte gratuito em tais casos, porque o transportador, por não tomar conhecimento do viajante, conseqüentemente, não admite o transportado (CAVALIERI FILHO, 2008, p.307).

Gagliano e Pamplona Filho (2010, p.345) expõem seu entendimento no mesmo sentido ao aduzirem que o transporte clandestino não encontra amparo legal. É o caso, por exemplo, do viajante que sofre grave lesão ao adentrar, clandestinamente, o compartimento de cargas de um navio. Agiu com culpa exclusiva, não cabendo direito a indenização e, se viesse a falecer, seus familiares também não teriam, pelas mesmas razões, direito a indenização.

Venosa (2008, p.174) assevera que, no transporte clandestino, o transportador não tem conhecimento de que está levando alguém. Clandestino, por exemplo, é quem viaja nessas condições em trens, ônibus, caminhões, aeronaves, navios. Provada a clandestinidade, não há responsabilidade do transportador, nem do prisma da responsabilidade contratual nem do da responsabilidade aquiliana.

Para Diniz (2008, p.488), a responsabilidade contratual pressupõe um contrato de transporte; descoberto que, num eventual evento desastroso de que resultem danos aos passageiros, se encontra um passageiro clandestino, se provado, afasta-se tal responsabilidade.

6 CAUSAS DE EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR DE PESSOAS

Assentado que a responsabilidade civil do transportador em relação ao passageiro é objetiva e que, em face da cláusula de incolumidade, tem a obrigação de resultado, ou seja, a de chegar são e salvo a seu destino, pode o transportador excluir sua responsabilidade? Se analisar o artigo 734 do atual Código Civil, dirá ele que somente seria elidida pela força maior, inadmitidas as demais causas de exclusão do nexa causal, o que levaria a responsabilidade do transportador aos níveis do risco integral.

Todavia, é preciso atentar que o Código Civil disciplinou a responsabilidade do transportador em mais de um artigo. Por exemplo, o artigo 735 fala do fato culposo de terceiro e da ação regressiva, e o artigo 738, *caput* e parágrafo único,¹⁴ trata da culpa do próprio passageiro, o que caracterizaria a culpa concorrente por transgressão às normas regulamentares. Note-se que, nesse caso, não se trataria de exclusão de responsabilidade do transportador: ao provar a culpa concorrente do passageiro, apenas diminuiria equitativamente o valor da indenização.

Então, para se firmar uma conclusão neste ou naquele sentido, é preciso examinar a disciplina do Código em conjunto, não bastando a ideia extraída de um dispositivo isoladamente (CAVALIERI FILHO, 2008, p.291).

Os casos de exclusão da responsabilidade civil do transportador de indenizar, tanto para os modernos civilistas quanto pela jurisprudência, são os que se estudará no próximo ponto.

6.1 Caso fortuito, força maior e culpa exclusiva do passageiro

Para Cavalieri Filho (2008, p.291-292), não cabe discutir a diferença entre caso fortuito e força maior, tendo em vista não haver uniformidade entre os autores e tratar-se de um terreno minado de divergências que abrange até os que não mais admitem haver campo de aplicação para o *caso fortuito* como causa excludente de responsabilidade, porque, nos tempos hodiernos, tudo teria passado a ser previsível e evitável. Entretanto, tendo em vista a presunção de responsabilidade do transportador, os atuais civilistas dividem o *caso fortuito* em *interno* e *externo*. Por *fortuito interno*, entende-se o fato imprevisível e inevitável, mas que se liga à organização da empresa. O estouro de um pneu, o incêndio do ônibus, até mesmo o mal súbito do motorista, dentre outros, são exemplos de *fortuito interno*. Apesar de imprevisíveis, estão ligados à organização do negócio explorado pelo transportador.

¹⁴ “Artigo 738: A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo ou dificultem, ou impeçam a execução normal do serviço. Parágrafo único: Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá equitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano.”

A doutrina não é concorde com a definição e compreensão dos fenômenos *caso fortuito* e *força maior*. Aquele seria (ato de Deus no Direito anglo-saxão) decorrente de forças da natureza, tais como o terremoto e a inundação, enquanto este decorreria de atos humanos inelutáveis, como guerras e revoluções, dentre outros. De ressaltar que é grande a discricionariedade do julgador no acolhimento dos *casos fortuitos* e *da força maior* (CAVALIERI FILHO, 2008, pp.53-54).

Ao analisar o tema da eventual diferença entre as expressões *caso fortuito* e *força maior*, Rodrigues (2003, pp.174-175) opta por considerá-las sinônimas. Se a responsabilidade se fundar no risco, o simples *caso fortuito* não o exonerará. No caso, será *mister* haja *força maior* ou, como quer parte da doutrina, *fortuito externo*. Segundo esse autor, a jurisprudência também não é muito firme numa ou noutra direção. Já se entendeu, por exemplo, que o caso de rompimento dos freios de um ônibus não constitui *caso fortuito* capaz de liberar o transportador do dever de indenizar, como também já se proclamou que os defeitos mecânicos em veículos caracterizam ou a *força maior* ou o *caso fortuito*. Entende esse doutrinador (2003, p.176) que há excessiva severidade dos Tribunais na admissão do *caso fortuito* como exonerador da responsabilidade. Tal solução, em muitos casos, apenas transferirá a desgraça da pessoa vítima para a pessoa do agente, este também desmerecedor de tão pesada punição, principalmente, no Brasil, em que o seguro de responsabilidade ainda é pouco difundido.

Stoco (2007, p.298) defende que os “defeitos” não excluem o transportador da responsabilidade de indenizar por possíveis danos por serem decorrentes da falta ou da insuficiência de manutenção periódica e obrigatória do veículo e por deixar de dar o adequado tratamento aos equipamentos que, como consequência de sua inadequada manutenção e utilização, causam os acidentes.

Em pesquisa na página eletrônica do Tribunal gaúcho, verifica-se, no voto do Desembargador Orlando Hermann Júnior, que o fortuito interno, na maioria dos casos, não afasta a responsabilidade de indenizar do transportador.¹⁵

¹⁵ “EMENTA: Apelação. Responsabilidade civil em acidente de trânsito. Contrato de transporte. Estouro de pneu. Fortuito interno que não afasta a responsabilidade objetiva do transportador. 1. Está preclusa para a parte autora a reedição dos pedidos de antecipação de tutela, se tais foram indeferidos em decisão interlocutória, não recorrida, da qual intimada. Art. 473, CPC. 2. Legitimidade passiva. Mantida a legitimidade passiva da arrendatária, legítima possuidora e responsável pelo ônibus envolvido no acidente. 3. A responsabilidade da empresa transportadora de passageiros é objetiva, somente elidida em circunstâncias que envolvam caso fortuito, força maior ou culpa exclusiva da vítima, não caracterizadas no caso concreto. Desacolhimento da alegação de caso fortuito, estouro do pneu dianteiro esquerdo, fato que teria ocasionado a perda do controle do veículo. [...]. Ora, a ocorrência do acidente, independentemente da culpa do transportador, implica inadimplemento contratual e o consequente dever de indenizar. E não merece acolhida a alegação de que o acidente decorreria de caso fortuito, qual o seja estouro do pneu dianteiro direito, fato que ocasionou a perda do controle do veículo. Ocorre que doutrina e jurisprudência têm referido que somente o fortuito externo (causa ligada à natureza, estranha à pessoa do agente e à máquina) excluiria a responsabilidade. Mas o caso trata de fortuito interno (ligado à condição do veículo), de sorte que o estouro do pneu não afasta a responsabilidade, em face de evento previsível (basta observar o estado de conservação das rodovias brasileiras). Assim, deve ser mantida a conclusão do dever objetivo da parte ré em indenizar os danos derivados do evento danoso. Apelos parcialmente providos” (RIO GRANDE DO SUL, 2009c).

Outra questão interessante diz respeito ao assalto ocorrido dentro de ônibus, durante o transporte. Segundo o entendimento de Gagliano e Pamplona Filho (2010, p.336), seria por demais injusto impor à companhia transportadora o ônus de indenizar os passageiros pelo roubo ocorrido, ainda mais considerando que é do Estado o dever constitucional de garantir a todos a segurança pública. No caso, seria caracterizado fortuito externo, causa estranha ao serviço prestado que exclui o dever de indenizar. Ressalva-se, apenas, situação delituosa para a qual contribui a própria transportadora em virtude da atuação desidiosa ou negligente de seu preposto (que para o ônibus em local inseguro, por exemplo).

Percebe-se que, a pretexto do entendimento de alguns magistrados das Cortes Cíveis, quando caracterizado o descumprimento da obrigação de transportar ou do defeito de seu serviço, enseja-se o dever de indenizar os danos materiais e morais daí decorrentes. Basta o passageiro demonstrar, objetivamente, que sua incolumidade não restou assegurada. Ao transportador cumpre demonstrar que não faltou com sua obrigação, ou que o acidente se deu por *caso fortuito, força maior ou fato exclusivo do passageiro*.

Diniz (2008, p.487) entende que, como o transportador assume uma obrigação de garantia com relação ao passageiro, há para ele uma presunção de responsabilidade. Assim, se ocorrer um acidente cuja causa não restar esclarecida, responderá por isso, pois o simples fato da inadimplência contratual provaria a culpa do transportador, que só se eximirá do dever de ressarcir o dano se conseguir aduzir a seu favor as excludentes do *caso fortuito, força maior ou culpa exclusiva* do passageiro lesado. A autora diz ainda que, se o dano implicar ferimentos, deverá indenizar os prejuízos com o tratamento médico e os lucros cessantes durante o tratamento. Se houver lesão corporal ou deformidade que o invalide para o trabalho, deverá pagar o tratamento médico, o lucro cessante mais uma pensão arbitrada pelo juiz, conforme os artigos 949 e 950¹⁶ do atual Código Civil. Se houver morte, deverá indenizar o sepultamento da vítima e uma pensão àqueles a quem o óbito do passageiro privou de alimentos.

Segundo Carvalho (2006, pp.91-92), da mesma forma o arremesso de qualquer objeto de transeuntes contra o ônibus no curso da viagem também configurará, junto com o assalto, *fortuito externo*, o que exclui a responsabilidade do transportador rodoviário urbano. O autor também destaca a divisão que, hoje, os doutrinadores fazem do caso *fortuito – interno e externo –*, filiando-se à ideia de que o *caso fortuito interno* é o que está relacionado com a atividade desenvolvida, como o rompimento de um pneu e o incêndio por problemas elétricos, situações que não afastariam a responsabilidade civil por danos daí decorrentes.

¹⁶ "Artigo 949. No caso de lesão a outro ou ofensa à saúde, o ofensor indenizará o ofendido das despesas do tratamento e dos lucros cessantes até o fim da convalescença, além de algum outro prejuízo que o ofendido prove haver sofrido."

"Artigo 950. Se da ofensa resultar defeito pelo qual o ofendido não possa exercer o seu ofício ou profissão, ou se lhe diminua a capacidade de trabalho, a indenização, além das despesas do tratamento e lucros cessantes até o fim da convalescença, incluirá pensão correspondente à importância do trabalho para que inabilitou, ou da depreciação que ele sofreu."

Conclui-se, então, que, por não guardar qualquer relação com a atividade da empresa transportadora, o *fortuito externo* afasta a obrigação de cunho reparatório, já que se aproxima da *força maior*. Logo, por se tratar de fortuito externo, o fato doloso e exclusivo de terceiro rompe o nexu causal, exonerando também responsabilidade do transportador, embora se pudesse cogitar a responsabilização quando, ciente de sua reiterada prática em determinados locais, nada houvesse feito o transportador no sentido de denunciá-los à Autoridade Pública, pleiteando medidas de sua prevenção e, ainda, insistindo em se deter naqueles lugares.

7 CULPA CONCORRENTE DO PASSAGEIRO

A culpa concorrente do consumidor de serviços não foi considerada para causa de redução da indenização. Para o sistema consumerista, é indiferente que o passageiro tenha também contribuído com culpa, porém o vigente Código Civil veio modificar essa situação: embora tenha mantido a responsabilidade objetiva do transportador ao versar sobre os deveres do passageiro, o artigo 738¹⁷ e seu parágrafo único trataram do tema. Verifica-se, assim, que a culpa concorrente da vítima constitui redução do montante da indenização pleiteada proporcionalmente ao grau de culpa comprovado nos autos.

Assim, na incompatibilidade existente entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil, nesse particular, prevalecem as normas deste último. Logo, os Tribunais não mais poderão condenar as empresas de transporte a pagar indenização integral a vítimas de acidentes sempre que houver a culpa concorrente do passageiro (GONÇALVES, 2008, p.203). Tendo o passageiro sofrido danos, mas havendo concorrido para o fato por conduta transgressora das normas e instruções exigidas, reduz-se proporcionalmente a indenização por força do parágrafo único do artigo 738 do Código Civil.

Mas como proceder quando o transportado revela culpa no desencadear do evento? Primeiramente, deve-se atentar para o parágrafo único do artigo já citado. Há de se estudar a extensão da culpa de cada parte e graduar a responsabilidade concorrente. Transportador e passageiro concorrendo no acontecimento danoso, o juiz reduzirá equitativamente a indenização. Não cessa a obrigação de ressarcir do transportador, a qual é suscetível, somente, de mitigação (RIZZARDO, 2007, p.449).

¹⁷ "Artigo 738. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo ao passageiro, danifiquem o veículo ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço.
Parágrafo único: Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível a transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá equitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano."

A esse respeito, em pesquisa feita no Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul encontrou-se um caso bem elucidativo, demonstrado por decisão proferida pelo eminente Desembargador Dálvio Leite Teixeira.¹⁸

Diniz (2008, p.490) aduz que o passageiro deverá se sujeitar às normas estabelecidas pelo condutor, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, pois, se vier a sofrer danos por ter violado essas instruções regulamentares, a indenização deverá ser reduzida equitativamente pelo juiz à medida que ele tiver concorrido para o evento danoso. Assim, se o viajante sofrer prejuízo por culpa sua, como, por exemplo, ter-se debruçado para fora das janelas estando o veículo em movimento, se houver dano, haverá culpa concorrente.

José Carlos Maldonado de Carvalho (2006, p.90), Desembargador do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, assevera que o Superior Tribunal de Justiça, por seu turno, vem se posicionando no sentido de que, em havendo culpa concorrente, as indenizações por danos materiais e morais devem ser fixadas pelo critério da proporcionalidade.

Cavaliere Filho (2008, p.293) diz que a culpa concorrente está tipificada no parágrafo único do artigo 738 do vigente Código Civil. Segundo o autor, se a lei permite atenuar a responsabilidade do transportador em razão da culpa concorrente do passageiro, mais razão assiste para admitir a exclusão de sua responsabilidade se o dano decorrer de ação exclusiva da vítima. E narra:

Em um caso em que fui o relator, versando sobre passageiro que caiu e faleceu porque saltou do ônibus quando ainda estava em movimento, a empresa sustentou a tese da culpa exclusiva da vítima e, subsidiariamente, a da culpa concorrente. O tribunal, todavia, não acolheu nenhuma das teses sob a consideração de que a causa determinante do acidente foi estar o ônibus trafegando com a porta aberta, ou por tê-la aberto o motorista antes que o veículo parasse por completo. Sem esta circunstância, o passageiro jamais poderia ter saltado do ônibus ainda em movimento.

Com muita frequência, o deficiente serviço de transporte rodoviário urbano, no Brasil, permite que os veículos transitem com superlotação, portas abertas ou defeituosas, e com passageiros apinhados nos degraus, local de risco. Acidentes ocorridos nessas condições evidenciam um defeito do serviço e, como tal, responsabilizam o transportador, ainda que, por vezes, admita-se culpa concorrente do passageiro. Nesse sentido, posicionam-se julgados do Superior Tribunal de Justiça (VENOSA, 2008, p.163).

¹⁸ "EMENTA: Apelação Cível. Responsabilidade civil em acidente de trânsito. Transporte. Danos causados a passageiro. Queda no interior do ônibus. [...] Apelo do Autor. Dano Moral. *Quantum*. A contribuição da vítima para a gravidade dos seus danos (e não para a ocorrência do evento danoso), sem dúvidas, pode ser critério considerado pelo julgador para o arbitramento do *quantum* indenizatório devido. Além disso, a prova relativa ao dano e sua extensão é fraca (o autor desistiu da prova pericial). Ainda assim, merecedora de majoração a indenização. Acidente que causou à vítima grave lesão (fratura do úmero), a qual exigiu tratamento longo, com internação e cirurgia, que foi o que determinou a suspensão de seus estudos na faculdade. Além disso, decorre do próprio fato e, por isso, dispensa demonstração, a dor, o sofrimento, o incômodo, a perturbação e o transtorno decorrentes do acidente causado. [...]" (RIO GRANDE DO SUL, 2007).

8 NOTAS CONCLUSIVAS

No decorrer da pesquisa, paralelamente ao embasamento teórico, procurou-se investigar o posicionamento de alguns Tribunais na esfera da responsabilização civil por danos patrimoniais e extrapatrimoniais. Desse modo, parte-se do desenvolvimento realizado para elencar algumas considerações, estabelecidas conforme o posicionamento adotado em cada item enfrentado.

Pode-se afirmar que há ampliação dos danos extrapatrimoniais ressarcíveis, considerando que a utilização da responsabilidade civil como um instrumento para tutelar os interesses existenciais é o resultado de um longo caminho percorrido no Direito brasileiro somente a partir da Constituição Federal de 1988.

Foi possível perceber, no entanto, que, com as transformações ocorridas na sociedade, a teoria da responsabilidade civil também passou a sofrer crises e superações e se adaptou à nova realidade. Outrossim, diversos danos que outrora não recebiam indenização passaram a recebê-la, surgindo cada vez mais hipóteses legais de responsabilidade, independente de culpa.

Portanto, a partir do tema aqui proposto, com base no ordenamento jurídico brasileiro, entende-se que não há Direito absoluto; por conseguinte, todo exercício de direitos e prerrogativas deve respeitar os fins sociais e econômicos e os bons costumes. O princípio da eticidade como desdobramento do princípio constitucional da dignidade da pessoa humana dá sustentação ao instituto da responsabilidade civil do transportador de pessoas, prestigiado pelo Código Civil de 2002. Nesse sentido, é essencial ter firme a necessidade de enfrentar desafios, romper determinados conceitos e pensamentos absolutos e considerar que a mudança de atitude é essencial, pois o manejo das categorias fundamentais da Carta Magna é imprescindível para uma sociedade digna e solidária.

A verificação do caráter injusto de um dano, tanto para o *transportador quanto para o transportado*, demanda a análise das características próprias de cada situação concreta. A responsabilidade objetiva tem sido aplicada às situações em que é flagrante o desequilíbrio entre as partes, como é o caso do *transportador de pessoas com relação a seu passageiro*, em que a lei lhe atribui o dever de ressarcir o dano, independentemente da culpa de seu preposto, de terceiro ou de defeito do serviço.

A responsabilidade do transportador de pessoas só será elidida se comprovada alguma das excludentes, quais sejam, caso fortuito, força maior e culpa exclusiva do passageiro. Percebe-se, então, que, se de um lado a responsabilidade subjetiva traz em si a noção de culpa, a responsabilidade objetiva do *transportador de pessoas* não se volta para o agente, mas para a vítima.

Nesse sentir, os fatos do mundo real, em uma sociedade tão complexa como a atual, muitas vezes, “atropelam” o jurídico, que deve se renovar constantemente. Essa

constatação foi apresentada no decorrer dos capítulos deste trabalho. E, como notado até aqui, verificou-se que os tempos hodiernos reclamam, pelo filtro desta interpretação, novas formas de interpretação jurídica mediante a ampliação e sofisticação dos casos do mundo dos fatos.

REFERÊNCIAS

ADOLFO, Luiz Gonzaga Silva. *Obras privadas, benefícios coletivos: a dimensão pública do Direito Autoral na sociedade da informação*. Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris, 2008.

BRASIL. *Código Civil*. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2001. Obra coletiva de autoria da Editora Saraiva com a colaboração de Antonio Luis de Toledo Pinto, Márcia Cristina Vaz dos Santos Windt e Livia Céspedes. São Paulo: Saraiva, 2009. (*Vade Mecum Compacto*).

_____. *Código de Defesa do Consumidor*. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Obra coletiva de autoria da Editora Saraiva com a colaboração de Antonio Luis de Toledo Pinto, Márcia Cristina Vaz dos Santos Windt e Livia Céspedes. São Paulo: Saraiva, 2009. (*Vade Mecum Compacto*).

_____. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Obra coletiva de autoria da Editora Saraiva com a colaboração de Antonio Luis de Toledo Pinto, Márcia Cristina Vaz dos Santos Windt e Livia Céspedes. São Paulo: Saraiva, 2009. (*Vade Mecum Compacto*).

CAHALI, Yussef Said. *Responsabilidade civil do Estado*. 3.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

CARVALHO, José Carlos Maldonado de. A responsabilidade civil do transportador rodoviário urbano. *Revista da EMERJ – Escola de Magistratura do Estado do Rio de Janeiro*, v. 9, n. 36, pp.85-92, 2006.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 8.ed. São Paulo: Atlas, 2008.

DINIZ, Maria Helena. *Curso de Direito Civil brasileiro. Responsabilidade Civil*. 22.ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. *Responsabilidade civil*. V.3. 8.ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade Civil*. 3.ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

RIZZARDO, Arnaldo. *Responsabilidade Civil*. 3.ed. São Paulo: Forense, 2007.

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

STOCO, Rui. *Tratado de Responsabilidade Civil*. 7.ed. São Paulo, 2007.

VENOSA, Silvio de Salvo. *Responsabilidade Civil*. Vol. IV. 8.ed. São Paulo: Atlas, 2008.

ZULIANE, Ênio Santarelli. Responsabilidade Civil – Acidente de Trânsito – Transporte Cortesia – Ônibus – Morte do Carona – Seria presumida a culpa do transportador? *Revista Síntese de Direito Civil e Processual Civil*, Porto Alegre, Síntese, v. 6, n. 36, pp.69-78, jul./ago. 2005.