



Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro

A responsabilidade civil do transportador e a  
problemática do roubo a passageiro ocorrido no interior de coletivo

Julio Cesar Belmont Aiello

Rio de Janeiro  
2014

JULIO CESAR BELMONT AIELLO

**A responsabilidade civil do transportador e a  
problemática do roubo a passageiro ocorrido no interior de coletivo**

Artigo Científico apresentado como exigência de conclusão do Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* da Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro em Direito do Consumidor e Responsabilidade Civil.

Professores Orientadores:

Ana Paula Delgado

Maria de Fátima São Pedro

Nélson C. Tavares Júnior

Rio de Janeiro  
2014

## **A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR E A PROBLEMÁTICA DO ROUBO A PASSAGEIRO OCORRIDO NO INTERIOR DE COLETIVO**

Julio Cesar Belmont Aiello

Graduado em Direito pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ. Analista Judiciário do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro.

**Resumo:** O transporte coletivo urbano possui grande relevância para a sociedade, por ser responsável pelo deslocamento de enorme contingente da população. Assume o transportador uma obrigação de resultado, implícita no contrato, de transportar incólume o passageiro ao destino convencionado. Em decorrência do vertiginoso aumento de casos de assaltos ocorridos no interior dos coletivos, que têm resultado, inclusive, em dano à integridade física ou morte de passageiro, busca-se, por meio deste trabalho, despertar a atenção sobre a necessidade de mudança de paradigma do entendimento doutrinário e jurisprudencial de que o roubo a passageiro configura fato estranho à atividade explorada e, portanto, fortuito externo, de modo a responsabilizar o transportador pelo infortúnio verificado, caracterizando-o como fortuito interno.

**Palavras-chave:** Direito do Consumidor. Responsabilidade Civil Objetiva. Transporte Coletivo. Passageiro. Roubo. Excludentes do Nexo de Causalidade.

**Sumário:** Introdução. 1. Responsabilidade Civil Objetiva do Transportador. 2. Causas Excludentes do Nexo de Causalidade. 3. A Problemática do Roubo a Passageiro: Fortuito Interno ou Externo? Conclusão. Referências.

### **INTRODUÇÃO**

O trabalho enfoca a questão da responsabilidade civil objetiva do transportador sob a ótica do crime de roubo a passageiro, ocorrido no interior de coletivo, diante da problemática verificada na doutrina e jurisprudência quanto à configuração, ou não, da responsabilidade do transportador pelo infortúnio sobrevivendo na vigência do contrato de transporte.

De fato, em tempos atuais, o transporte coletivo urbano apresenta-se como mecanismo essencial para o desenvolvimento das funções sociais e econômicas do Estado

moderno, sendo previsto, inclusive, em sede constitucional – artigo 30, inciso V -, como atividade precípua do Estado.

Com base nessa realidade, verifica-se que a atividade prestada pelas empresas concessionárias do serviço público assume papel de grande relevância social e jurídica na atualidade, tendo em vista que a cláusula de incolumidade do passageiro, característica de maior relevo do transporte urbano, notadamente o modal rodoviário, confere ao usuário o direito ao transporte cômodo e seguro.

Com efeito, o descumprimento da obrigação de transportar incólume o passageiro ao destino convencionado gera para o transportador a obrigação de reparar os danos causados à vítima.

Há hipóteses, contudo, em que referida responsabilidade resta afastada pelas excludentes do nexo de causalidade, posicionando-se a jurisprudência no sentido de que o roubo a passageiro, perpetrado por terceiro no interior do coletivo, configura fato estranho ao contrato de transporte e, portanto, capaz de excluir a responsabilidade do transportador.

Em decorrência do vertiginoso aumento de casos de assaltos ocorridos no interior dos coletivos, que têm resultado, inclusive, em dano à integridade física ou morte de passageiro, busca-se, por meio deste trabalho, despertar a atenção sobre a necessidade de mudança de paradigma do entendimento doutrinário e jurisprudencial, de modo a responsabilizar o transportador e, por consequência, amparar materialmente o usuário do serviço e sua família pelo infortúnio verificado.

No desenvolvimento do estudo são analisadas a responsabilidade civil objetiva do transportador, as excludentes do nexo causal presentes no ordenamento jurídico e, ainda, avaliado o posicionamento jurisprudencial que inclui o roubo a passageiro dentre as excludentes de responsabilidade do transportador, demonstrando, em contrapartida, a existência de argumentos defensáveis, também na jurisprudência, em prol da redefinição

desse entendimento, de forma a se entender o assalto cometido contra o passageiro durante o percurso, ou seja, na vigência do contrato, como um risco inerente à atividade econômica desenvolvida pelo empresário, sendo, pois, indenizável.

O estudo tem por base a metodologia do tipo bibliográfica, qualitativa e parcialmente exploratória.

## **1. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA DO TRANSPORTADOR**

A análise da responsabilidade do transportador, esclarece Cavalieri Filho<sup>1</sup>, pode ser estudada sob três aspectos distintos: em relação a um terceiro, sob a ótica do vínculo que o une a seus empregados, e em relação ao passageiro.

No que diz respeito ao passageiro, objeto de análise deste trabalho, a responsabilidade do transportador será contratual, pois fundada no contrato de transporte firmado, por meio do qual o transportador se obriga, mediante retribuição, a levar o passageiro de um lugar para outro previamente determinado.

Assume o transportador uma obrigação de resultado, implícita no contrato, consubstanciada em diligenciar as medidas necessárias para promover o deslocamento seguro do passageiro ao seu destino. Segundo Dias<sup>2</sup>, “a cláusula de incolumidade é inerente ao contrato de transporte de pessoas. Quem utiliza um meio de transporte regular celebra com o transportador uma convenção cujo elemento essencial é a sua incolumidade [...]”

O contrato coletivo de transporte é de adesão, pois inexistente discussão acerca das cláusulas contratuais, previamente estipuladas pelo transportador, às quais adere o transportado no momento da celebração do contrato; consensual, já que se forma pelo simples encontro de vontade das partes; bilateral, porquanto cria direitos e obrigações para os

---

<sup>1</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de responsabilidade civil*. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2007, p.284/285.

<sup>2</sup> DIAS, José de Aguiar. *Da responsabilidade civil*. 12. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011, p.203.

contratantes; comutativo e oneroso, diante do equilíbrio econômico entre as prestações de cada um dos celebrantes do contrato, considerando-se que o transportador assume a obrigação de prestar o serviço a que se propõe, mediante o recebimento do preço, ao passo que o transportado tem o direito de ser conduzido a seu destino e o dever de pagar pelo serviço disponibilizado.

Cada passageiro transportado no mesmo veículo pactua, individualmente, um contrato com o transportador. Ressalte-se, todavia, que no transporte benévolo, assim considerado aquele em que o transportador não auferir benefício algum, sendo, pois, genuinamente gratuito, não há que se cogitar de contrato de transporte, visto que feito no estrito interesse do transportado.

No que toca à responsabilidade do transportador no transporte rodoviário urbano, a sua execução principia quando o usuário sinaliza para o motorista, manifestando o intento de ser trasladado. A partir do ingresso do usuário no veículo, começa a vigorar a responsabilidade do transportador pela integridade física do passageiro, situação que perdurará até o término da viagem, isto é, até o efetivo desembarque, apontando Cavalieri Filho<sup>3</sup> ser irrelevante a circunstância de ainda não ter sido paga a passagem, por dizer respeito à fase de execução da obrigação do passageiro.

A responsabilidade contratual do transportador é objetiva, o que significa dizer que não há a necessidade de comprovar a culpa, bastando, para tanto, que esteja presente o nexo de causalidade entre o dano e a conduta do agente para que nasça a obrigação de indenizar. Tem por fundamento a teoria do risco: aquele que se dispõe a explorar uma atividade perigosa tem o dever de assumir os riscos e reparar eventual dano dela decorrente, sendo desnecessário o fato de ter agido ou não com culpa.

---

<sup>3</sup> CAVALIERI FILHO, *op. cit.*, p.302.

No direito brasileiro, a responsabilidade contratual do transportador foi inicialmente regulada pelo Decreto n. 2681/1912, conhecido como a Lei das Estradas de Ferro. Parte da doutrina interpretava de forma literal o seu artigo 17 e, por dispor sobre a culpa presumida, em que se atribui ao réu o ônus de provar que não agiu com culpa, entendia-se que a responsabilidade do transportador era subjetiva. Contudo, uma leitura mais atenta ao mencionado dispositivo revela que o transportador somente poderia se eximir da responsabilidade se provasse a ocorrência de caso fortuito ou força maior, ou culpa do viajante, não concorrendo culpa da estrada, passando doutrina e jurisprudência a reconhecer, por consequência, que a responsabilidade do transportador era objetiva, inobstante o erro de terminologia do dispositivo legal.

A omissão do Código Civil de 1916 quanto ao contrato de transporte fez com que o referido decreto fosse aplicado, por analogia, a outros meios de transporte terrestre, face à identidade entre os contratos. Essa extensão da aplicação da Lei das Estradas de Ferro pelo Judiciário era denominada por Boulanger<sup>4</sup> de “poder de rejuvenescimento das leis; poder que consiste em fazê-las viver seguindo ou atendendo às exigências do tempo presente.”

Em 1991 entrou em vigor o Código de Defesa do Consumidor – Lei n.8078/90: uma lei ordinária, com vocação constitucional, eis que o direito do consumidor surgiu no ordenamento jurídico por força de expressa previsão na Carta Magna como um direito fundamental (direito humano de nova geração) – artigo 5º, inciso XXXII - e como princípio da ordem econômica nacional – artigo 170, inciso V -, tendo disposto o artigo 48 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias mandamento para que o legislador elaborasse normas protetivas desse novo sujeito de direitos: o consumidor, individual e coletivo.

É uma lei principiológica, vale dizer, estruturada sobre princípios – valores éticos e morais da sociedade - e cláusulas gerais que permeia todo o ordenamento jurídico, incidindo

---

<sup>4</sup> BOULANGER *apud* CAVALIERI FILHO, *op. cit.*, p.288.

sobre qualquer ramo do Direito quando identificados os elementos da relação de consumo: o consumidor, que adquire ou utiliza o produto ou serviço como destinatário final, e o fornecedor, que comercializa produtos ou presta serviços – artigos 2º e 3º -. Possui, portanto, natureza de sobre-estrutura jurídica multidisciplinar.

Desta forma, sendo o pacto de transporte um contrato de prestação de serviços, ostentando o transportador e o passageiro, respectivamente, a qualidade de fornecedor e usuário do serviço, também se aplica a legislação consumerista ao transporte coletivo de passageiros.

Não houve alteração da natureza objetiva da responsabilidade do transportador concebida desde o Decreto n. 2681/1912. Entretanto, o seu fundamento passou a ser a relação de consumo – prestação de serviço público -, e não mais o contrato de transporte, perdendo relevo o descumprimento da cláusula de incolumidade como seu fato gerador, dando lugar ao vício ou defeito do serviço, consoante preceituado nos artigos 12 a 25, dispondo expressamente o artigo 14 acerca da responsabilidade do fornecedor, independentemente da existência de culpa, pelos danos causados ao consumidor por defeitos relativos ao serviço por ele prestado.

A sua *ratio essendi* é a vulnerabilidade do consumidor e tem por finalidade estabelecer o equilíbrio e a harmonia entre os sujeitos da relação de consumo.

Esclareça-se, por oportuno, que apesar de datar do início do século passado, o STJ já se pronunciou, em julgamento ocorrido no mês de agosto de 2001, pela sobrevivência do Decreto n. 2681/1912 diante das disposições da Lei n.8078/90 (Resp. 293.292/São Paulo<sup>5</sup>).

O Código Civil de 2002 disciplinou o transporte de pessoas nos artigos 734 e 742, consolidando, no artigo 734, a responsabilidade objetiva do transportador. Mais uma vez a

---

<sup>5</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Resp. n.293.292. Relator Ministra Nancy Andrighi. Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo\\_visualizacao=null&livre=resp&processo=293292&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo_visualizacao=null&livre=resp&processo=293292&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO)>. Acesso em: 06 dez.2013.



cláusula de incolumidade está implícita no contrato, cabendo destacar que o parágrafo único, do artigo 927, previu uma cláusula geral de responsabilidade civil objetiva.

Aos contratos de transporte aplicam-se tanto o Código de Defesa do Consumidor quanto o Código Civil vigente. Essa aplicação simultânea e coerente das leis é denominada, pela doutrina, de Diálogo das Fontes, expressão esta criada por Erik Jayme, significando, segundo Benjamim *et al.*<sup>6</sup>, “a atual aplicação simultânea, coerente e coordenada das plúrimas fontes legislativas, leis especiais (como o CDC e a lei do seguro-saúde) e gerais (como o CC/2002), com campos de aplicação convergentes, mas não mais iguais.”<sup>7</sup>

Essa denominação se contrapõe à expressão anteriormente utilizada de “conflitos de leis no tempo”, que tem por conceito a colisão entre os campos de aplicação de duas leis, impondo a escolha da lei prevalente e conseqüente exclusão da outra do sistema.

De tudo o que se expôs, o descumprimento da obrigação de transportar o passageiro incólume ao seu destino faz surgir para o transportador a obrigação de indenizá-lo. Inobstante seja objetiva a responsabilidade do transportador, esta restará afastada quando verificada a presença das excludentes do nexó causal.

## 2. EXCLUDENTES DO NEXO DE CAUSALIDADE

As excludentes, na lição de Goulart de Sena *et al.*<sup>8</sup>, “são causas de irresponsabilidade que se consubstanciam em fatores exógenos sancionados pelo ordenamento jurídico, possuindo o condão de evidenciar a inexistência de elo entre o fato do suposto responsável e o dano [...]”, de modo a exonerá-lo, assim, da obrigação de reparar os prejuízos ocasionados.

---

<sup>6</sup> BENJAMIM, Antonio Herman V.; MARQUES, Cláudia Lima; BESSA, Leonardo Roscoe. *Manual de Direito do Consumidor*. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013, p.122.

<sup>7</sup> A teoria pós-moderna do diálogo das fontes foi incorporada pelo Supremo Tribunal Federal por ocasião do julgamento da ADin n.2591, já tendo o Superior Tribunal de Justiça – STJ - se manifestado pela aplicação da aludida teoria aos contratos de transporte (Recurso Especial - REsp - n.705.148/Paraná).

<sup>8</sup> SENA, Adriana Goulart de *et al.* *Responsabilidade civil contemporânea: em homenagem a Sílvio de Salvo Venosa*. São Paulo: Atlas, 2011, p.130.

São causas de exclusão do nexu causal o caso fortuito, a força maior, o fato exclusivo da vítima e o fato exclusivo de terceiro, cabendo salientar que, da análise isolada do artigo 734 do Código Civil, poder-se-ia considerar que, em matéria de contrato de transporte, a força maior seria a única causa excludente de responsabilidade do transportador.

No que diz respeito às duas primeiras excludentes, em que pese não ter o Código Civil vigente, assim como o anterior, diferenciado o caso fortuito da força maior, conforme se depreende da leitura do artigo 393, parágrafo único, conceituando ambos como sendo o fato necessário cujos efeitos não era possível evitar ou impedir, Cavalieri Filho<sup>9</sup> define, com maestria, o caso fortuito como sendo o fato imprevisível e, portanto, inevitável, ao passo que a força maior, também denominada de *act of God*, como o evento inevitável, mesmo que previsível, como são os fenômenos da natureza, concluindo que a imprevisibilidade e a inevitabilidade são os elementos indispensáveis para a caracterização, respectivamente, do caso fortuito e da força maior.

Goulart de Sena *et al.*<sup>10</sup> esclarece que a imprevisibilidade há de ser específica ao fato em análise, sob pena de se considerar qualquer evento como imprevisível, e quanto à inevitabilidade, referente à força maior, deve ser entendida dentro de certa relatividade, em função do que seria razoável exigir-se no caso concreto.

Doutrina e jurisprudência dividem o caso fortuito em fortuito interno e fortuito externo. Ambos são fatos imprevisíveis e inevitáveis, como visto acima, mas distinguem-se pela circunstância de o primeiro estar ligado à própria organização da empresa, aos riscos do negócio desenvolvido, enquanto que o segundo refere-se a um fato autônomo, estranho à organização do negócio explorado.

Diante da presunção de responsabilidade do transportador, apenas o fortuito externo, repita-se, o fato desvinculado à atividade desempenhada e inevitável, é capaz de exonerá-lo

---

<sup>9</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio. *op. cit.*, p.65.

<sup>10</sup> SENA, Adriana Goulart de *et al. op. cit.*, p.134.

do dever de indenizar o passageiro pelos danos advindos da execução do contrato, o que se compatibiliza com o preceituado no artigo 734 do Código Civil, eis que o fortuito externo é denominado, segundo leciona Agostinho Alvim<sup>11</sup>, de força maior, excludente de nexos causal a que alude o mencionado dispositivo legal.

Destaque-se, outrossim, que o Código de Defesa do Consumidor, também aplicável ao contrato de transporte, não previu o caso fortuito e a força maior como causas excludentes de responsabilidade do fornecedor de serviços, admitindo-se, em diálogo das fontes, apenas o fortuito externo como causa excludente de sua obrigação de indenizar.

Inobstante a redação do artigo 734 do Código Civil referir-se somente à força maior, o fato exclusivo do passageiro igualmente exonera o transportador de responsabilidade, pois é a própria vítima quem dá causa ao infortúnio.

Tal conclusão decorre da interpretação sistemática em relação ao artigo 738 e parágrafo único do mesmo diploma legal, ao impor ao passageiro o dever de se comportar de acordo com as regras estabelecidas pelo transportador e prever a redução equitativa da indenização quando demonstrado que a vítima concorreu para o resultado danoso, o que significa dizer que, se é possível minorar a responsabilidade do transportador caso configurada a culpa concorrente da vítima, não há que se cogitar de responsabilidade do transportador quando o comportamento do passageiro for a causa única e determinante do evento. Essa excludente já se verificava presente no Decreto n. 2681/1912 - Lei das Estradas de Ferro -, bem como no Código de Defesa do Consumidor.

O atuar de um terceiro, que não tem vínculo jurídico com o transportador e tampouco com o passageiro, pode configurar outra excludente de sua responsabilidade.

A súmula n.187 do Supremo Tribunal Federal, incorporada pela redação do artigo 735 do Código Civil, já dispunha que a responsabilidade contratual do transportador, por

---

<sup>11</sup> ALVIM *apud* CAVALIERI FILHO, *op. cit.*, p.292.

acidente com passageiro, não é excluída por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva. A culpa mencionada é a culpa em sentido estrito, hipótese que se verifica quando a causa do acidente ao veículo do transportador decorre da imperícia ou imprudência atribuível ao condutor de outro veículo, competindo àquele reparar o dano sofrido por seu passageiro, garantido o direito de regresso contra o responsável pelo evento danoso.

Configura fortuito interno o fato culposo de terceiro por guardar conexão com os riscos da atividade desenvolvida pelo transportador, isto é, está ligada à organização do negócio por ele explorado e, assim, não é causa excludente de responsabilidade, porquanto descumprida a obrigação de resultado, implícita no contrato, de transportar o passageiro incólume até o seu destino.

O mencionado artigo 735 do Código Civil, entretanto, não aborda a situação do fato doloso de terceiro. Nesta hipótese, o dano ao passageiro deve-se à circunstância alheia ao negócio, ao transporte em si, advém de um comportamento de terceiro inteiramente estranho aos riscos do transportador.

Logo, o fato doloso de terceiro, ou melhor, o fato exclusivo de terceiro, é reconhecido pela doutrina como fortuito externo que, por sua vez, equipara-se à força maior, disposta no artigo 734 do Código Civil como causa exonerativa de responsabilidade do transportador anteriormente estudada quando da distinção entre fortuito interno e fortuito externo, sendo, como corolário, excludente do nexo causal.

Tanto no fato exclusivo da vítima quanto no fato exclusivo de terceiro, o transporte não é causa do evento, apenas a sua ocasião, conforme leciona Cavalieri Filho<sup>12</sup>.

Observe-se que o fato exclusivo de terceiro está previsto no Código de Defesa do Consumidor como uma das excludentes da responsabilidade do fornecedor de serviços, quedando-se silente, a respeito, o Decreto n. 2681/1912.

---

<sup>12</sup> CAVALIERI FILHO, *op. cit.*, p.293.

### **3. A PROBLEMÁTICA DO ROUBO A PASSAGEIRO: FORTUITO INTERNO OU EXTERNO?**

Controvertem doutrina e jurisprudência sobre o tema da responsabilidade civil do transportador por danos oriundos de crimes praticados no interior dos veículos de transporte coletivo, residindo a divergência em apontar se o roubo a passageiro caracteriza fortuito interno ou fortuito externo.

Quando o Supremo Tribunal Federal detinha a competência para apreciar a matéria, predominava o entendimento de que o roubo a passageiro era fato estranho à atividade do transportador, equiparando-se o ato de terceiro ao caso fortuito (fortuito externo) e, por isso, inexistia a obrigação de indenizar, na forma do artigo 17, inciso I, do Decreto n. 2681/1912. (Recurso Extraordinário – RE - n.88.407<sup>13</sup> e RE n.109.223<sup>14</sup>).

O Superior Tribunal de Justiça perfilhava idêntico posicionamento, destacando que o fato de terceiro que não isenta o transportador de responsabilidade é aquele que com o transporte guarda conexão e insere-se nos riscos próprios do deslocamento, não sendo esta a hipótese de passageiro ferido em assalto (Resp. n.35.436/SP<sup>15</sup>, de 21.09.93, e Resp. n.38.277/RJ<sup>16</sup>, de 23.11.93).

---

<sup>13</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RE n.88.407. Relator Ministro Décio Miranda. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%2888407%2E+OU+88407%2EACMS%2E%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/awossxd>>. Acesso em: 09 jan.2014.

<sup>14</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. RE 109.223. Relator Ministro Djaci Falcão. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=%28109223%2E+OU+10923%2EACMS%2E%29&base=baseAcordaos&url=http://tinyurl.com/mr5fvlj>. Acesso em: 09 jan.2014.

<sup>15</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Resp.35.436. Relator Ministro Eduardo Ribeiro. Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo\\_visualizacao=null&livre=resp&processo=35436&b=A COR&thesaurus=JURIDICO](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo_visualizacao=null&livre=resp&processo=35436&b=A COR&thesaurus=JURIDICO)>. Acesso em: 10 jan.2014.

<sup>16</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Resp.38.277. Relator Ministro Nilson Naves. Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo\\_visualizacao=null&livre=resp&processo=38277&b=A COR&thesaurus=JURIDICO](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo_visualizacao=null&livre=resp&processo=38277&b=A COR&thesaurus=JURIDICO)>. Acesso em: 10 jan.2014.

Todavia, quando da apreciação do Resp. n.175.794/SP<sup>17</sup>, julgado em 05.11.98, houve uma reformulação do posicionamento da Corte, tendo por fundamento a assertiva de que o assalto à mão armada deixou de se revestir dos atributos da imprevisibilidade e inevitabilidade, características do caso fortuito e da força maior, em razão da habitualidade de sua ocorrência no Brasil, inserindo-se, portanto, na previsibilidade do fortuito interno, sendo ressaltado que as leis devem ser interpretadas de acordo com as transformações pelas quais a sociedade passa com o decorrer do tempo – método evolutivo-histórico de interpretação. Na mesma linha de raciocínio, o Resp. n.232.649/SP<sup>18</sup>, designado para lavratura do Acórdão o Ministro Cesar Asfor Rocha, julgado em 15.08.2002, cuja ementa assim dispõe:

Responsabilidade civil do transportador. Assalto no interior de ônibus. Lesão irreversível em passageiro. Recurso Especial conhecido pela divergência, mas desprovido pelas peculiaridades da espécie. Tendo se tornado fato comum e corriqueiro, sobretudo em determinadas cidades e zonas tidas como perigosas, o assalto no interior do ônibus já não pode mais ser genericamente qualificado como fato extraordinário e imprevisível na execução do contrato de transporte, ensejando maior precaução por parte das empresas responsáveis por esse tipo de serviço, a fim de dar maior garantia e incolumidade aos passageiros.

No final do ano de 2002, entretanto, restou superada a divergência em face do entendimento uniformizador da 2ª Seção do Superior Tribunal de Justiça (Resp.435.865/RJ<sup>19</sup>), pois que decidido que o assalto à mão armada, dentro de coletivo, constitui força maior a afastar a responsabilidade do transportador por infortúnio havido com o passageiro, sendo salientado que a habitualidade da prática do aludido delito não configura causa suficiente a impor ao fornecedor do serviço a responsabilidade pelo evento a que não dera causa, notadamente por ser a segurança pública dos cidadãos atribuição do Estado e por não se encontrar incluso na tarifa, cobrada pela remuneração do transporte, prêmio relativo ao

<sup>17</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Resp.175.794. Relator Ruy Rosado de Aguiar. Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo\\_visualizacao=null&livre=resp&processo=175794&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo_visualizacao=null&livre=resp&processo=175794&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO)>. Acesso em: 10 jan. 2014.

<sup>18</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Resp.232.649. Relator Ministro Cesar Asfor Rocha. Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo\\_visualizacao=null&livre=resp&processo=232649&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo_visualizacao=null&livre=resp&processo=232649&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO)>. Acesso em: 10 jan. 2014.

<sup>19</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Resp.435.865. Ministro Barros Monteiro. Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo\\_visualizacao=null&livre=resp&processo=435865&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo_visualizacao=null&livre=resp&processo=435865&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO)>. Acesso em: 10 jan. 2014.

seguro. Em outras palavras, não há que se confundir a questão de segurança pública com a de segurança no transporte.

Firmado esse posicionamento, cabe ponderar, por fim, que o Superior Tribunal de Justiça tem responsabilizado o transportador por fato de terceiro quando comprovada a participação ou a omissão de seus prepostos, isto é, a concorrência da empresa para o infortúnio por ato/omissão daqueles, por descaracterizar o fato como sendo exclusivo de terceiro, considerando-se, como já visto, que apenas o fato exclusivo de terceiro é causa excludente de responsabilidade. Colhem-se, como exemplos, respectivamente, quando o condutor faz parada em ponto irregular, ou seja, em ponto que não é parada de coletivo, possibilitando o ingresso de assaltantes e consequente agressão a passageiro (Resp. n.200.808/RJ<sup>20</sup>); e quando, após o assalto, o motorista mantém-se indiferente e alheio ao ocorrido, ou seja, não busca imediato auxílio da autoridade policial, agravando o evento decorrente de caso fortuito porque uma passageira fora obrigada a deixar a condução e sofrera violência sexual por parte dos meliantes (Resp. n.402.227/RJ<sup>21</sup>, julgado em 07.12.2004).

## CONCLUSÃO

Nos últimos anos, é fato incontroverso o aumento de casos de assalto a passageiros ocorridos no interior dos coletivos, tornando-se evento corriqueiro, comum à rotina do cidadão, que contrata o serviço de transporte sem ter a certeza de que chegará incólume ao seu destino.

---

<sup>20</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Resp.200.808. Ministro Ari Pargendler. Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo\\_visualizacao=null&livre=resp&processo=200808&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo_visualizacao=null&livre=resp&processo=200808&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO)>. Acesso em: 11 jan.2014.

<sup>21</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Resp.402.227. Ministro Aldir Passarinho Júnior. Disponível em: <[http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo\\_visualizacao=null&livre=resp&processo=402227&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO](http://www.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?tipo_visualizacao=null&livre=resp&processo=402227&b=ACOR&thesaurus=JURIDICO)>. Acesso em: 11 jan.2014.

O assalto à mão armada deixou de se revestir dos atributos da imprevisibilidade e inevitabilidade. Se previsível, não pode ser qualificado como um acontecimento estranho à atividade econômica explorada pelo empresário. Conspira, por óbvio, contra a noção de fortuito.

Não se desconhece que a segurança pública é obrigação do Estado. Todavia, o transportador limita-se a resguardar os seus interesses com a adoção de tecnologia que reduz a circulação de dinheiro em espécie – cartões eletrônicos -, de modo a otimizar a arrecadação da tarifa e evitar a perda de suas receitas, em decorrência de práticas delituosas perpetradas por terceiros, quando da execução do contrato de transporte. Não se tem notícias acerca da implantação de medidas que visem a minimizar os riscos à integridade física e patrimonial dos usuários, não se prestando, para tanto, as câmeras instaladas nos coletivos, muitas vezes inoperantes, posto que não interligadas com os órgãos de segurança.

Deixar de explorar linhas perigosas e devolver a concessão ao Poder Público, para que este passe a operá-las, não são medidas sequer cogitadas pelo transportador, que almeja o lucro, peculiaridade do sistema capitalista, que evidencia descompromisso com o desenvolvimento da sociedade.

Por outro lado, a cidade do Rio de Janeiro passa por um momento de revolução de mobilidade urbana: logradouros são fechados para o trânsito de veículos particulares, viadutos são demolidos... Incentiva-se, cada vez mais, o uso de transporte público. Sem opção, a população é obrigada a aderir a esse serviço e a cláusula de incolumidade do passageiro, característica de maior relevo no transporte urbano, vem perdendo força diante do entendimento jurisprudencial que afasta a responsabilidade do transportador em caso do infortúnio em debate.

Sob o aspecto jurídico, a responsabilidade civil, anteriormente fundada na culpa, passou a ter como fundamento principal a ideia de risco. E inexistente dúvida de que, na



atualidade, a exploração do serviço de transporte é uma atividade de risco. Assim, embora não haja previsão legal específica para imputar ao transportador, no caso de roubo, o dever de reparar o dano causado ao passageiro, a cláusula geral de responsabilidade objetiva, disposta no Código Civil, cumpre essa finalidade, visto que a lei deve ser interpretada de forma a atender as transformações sociais.

Não se pode ficar insensível a esta nova realidade. Sob um novo prisma deve ser reapreciado o tema do roubo a passageiro, de modo a considerá-lo como fortuito interno por guardar conexão com a atividade explorada pelo transportador, obviando-se, desta forma, que a vítima fique irressarcida, com flagrante violação ao princípio constitucional de proteção à dignidade humana.

## REFERÊNCIAS

- ALVIM *apud* CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2007.
- BENJAMIM, Antonio Herman V.; MARQUES, Cláudia Lima; BESSA, Leonardo Roscoe. *Manual de Direito do Consumidor*. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.
- BOULANGER *apud* CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2007.
- BRASIL. Código Civil, de 1º de janeiro de 1916. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l3071.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3071.htm)>. Acesso em: 21 set. 2013.
- BRASIL. Código Civil, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2002/L10406.htm)>. Acesso em: 21 set. 2013.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso em: 21 set. 2013.
- BRASIL. Decreto n. 2681, de 07 de dezembro de 1912. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D2681\\_1912.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2681_1912.htm)>. Acesso em: 21 set. 2013.
- BRASIL. Lei n. 8078, de 11 de setembro de 1990. *Código de Proteção e Defesa do Consumidor*. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8078.htm)>. Acesso em: 21 set. 2013.
- CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2007.
- DIAS, José de Aguiar. *Da responsabilidade civil*. 12. ed. rev., atual. e ampl. por Rui Berford Dias. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011.

SENA, Adriana Goulart de *et al.* *Responsabilidade civil contemporânea: em homenagem a Sílvio de Salvo Venosa*. São Paulo: Atlas, 2011.