

A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS POR ASSALTOS AOS SEUS PASSAGEIROS

THE BUS COMPANIES LIABILITY IN CASE OF ROBBERY TO THEIR PASSENGERS

Vinicius Salomão de Aquino¹

RESUMO

Os casos de assaltos a passageiros de transporte público, infelizmente, viraram rotina nos centros urbanos, tornando as suas viagens cada vez menos tranquilas. As empresas de ônibus são objetivamente responsáveis por transportar seus passageiros com segurança até o destino final, mas os assaltos permitiriam elidir a sua responsabilidade? Desta forma, o presente artigo estuda a responsabilidade das empresas de ônibus, a partir do código civil e do código de defesa do consumidor, conjugada com uma análise da jurisprudência dos tribunais pátrios para determinar se as empresas de ônibus devem indenizar seus passageiros que são vítimas de assaltos. Conclui-se que os assaltos a ônibus constituem caso fortuito externo, portanto, permitem eximir as empresas da responsabilidade de indenizar seus passageiros.

Palavras-chave: Responsabilidade civil; Contrato de transportes; Excludentes da responsabilidade civil.

ABSTRACT

Robbery to bus public transportation passengers, unfortunately, has become common in urban centers, making their journey every time more fearful. Bus companies are strictly liable for providing a safe transportation for their passengers until their arrival in the final destination, however would robberies be capable of eliminating this responsibility? Therefore, the present article aims to study the bus companies' civil liability from a legal stand point combined with the analysis of the Brazilian courts rulings to determine whether they should compensate their passengers or not. It is concluded that the robberies to bus passengers are an example of external force majeure, thus, make an exemption for the companies' strict liability.

Keywords: Civil liability; Transportation contract; Exclusion clauses.

1 INTRODUÇÃO

Os diversos tipos de transportes coletivos (ônibus, micro-ônibus, van, metrô, trem, bonde e barca) exercem um papel fundamental na dinâmica das cidades. Eles democratizam a mobilidade ao facilitar a locomoção da esmagadora maioria de pessoas que não possuem automóveis ou não podem dirigir, socializa os espaços públicos, alivia os congestionamentos, além de reduzir o uso indiscriminado de energia não renovável.

¹ Bacharel em direito pela UFPB. Pós-graduando em Direito Civil-Constitucional pela ESMA/UFPB. Contato: viniciusdeaquino@hotmail.com.

O ônibus é um dos principais meios de transporte utilizados pela população brasileira para se deslocar nas cidades. Segundo pesquisa da CNI/Ibope sobre a locomoção urbana no Brasil, para 34% dos moradores dos centros urbanos ele é o principal meio de transporte e 54% da população usam o ônibus como meio de deslocamento na cidade para atividades rotineiras.²

A qualidade dos serviços prestados pelas empresas concessionárias de transporte público, contudo, está longe do ideal. Superlotação, atrasos, frotas sucateadas, são alguns dos problemas enfrentados por aqueles que têm de pegar um ônibus para ir ao trabalho ou à escola. Esses problemas terminam por desestimular o seu uso, restando dependente apenas aqueles usuários pertencentes às camadas mais pobres da população. A mesma pesquisa citada no parágrafo anterior revela que entre os entrevistados com renda familiar acima de 10 salários mínimos, 63% utilizam o automóvel da família como meio de transporte principal e 22% usam o transporte coletivo, enquanto aqueles com renda familiar de 1 a 2 salários mínimos, 46% tem no transporte coletivo seu principal meio de transporte e 7% usam o automóvel da família.

Os assaltos no interior de ônibus, principalmente nas grandes metrópoles, vêm se tornando cada vez mais constantes. Os passageiros viajam com medo de que, a qualquer momento, seja anunciado um assalto ou arrastão e ter seus bens roubados e suas vidas ameaçadas, quando deveriam ter uma viagem tranquila até o seu destino.

Trata-se de um problema que assola todas as grandes cidades brasileiras. A Secretaria de Estado de Segurança do Rio de Janeiro constatou um aumento de 49,6% no número de roubos em coletivos no primeiro trimestre de 2014, foram 1.927 ocorrências contra 1.288 no mesmo período de 2013.³ O número de casos em Fortaleza também impressiona, ao total foram 581 assaltos segundo o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará nos três primeiros meses de 2014.⁴

A habitualidade da ocorrência desses incidentes levanta questionamentos sobre a aplicação da excludente de responsabilidade objetiva por caso fortuito, pois não estariam mais presente os componentes de imprevisibilidade e inevitabilidade do fato. Então, teria a empresa de ônibus o dever de indenizar os seus passageiros vítimas de assaltos pelas suas perdas materiais e até danos morais?

² CNI – IBOPE: *retratos da sociedade brasileira: locomoção urbana* – (agosto 2011) – Brasília: CNI, 2011.

³ RIO DE JANEIRO. *Resumo do Estado do Rio de Janeiro - Trimestre Móvel - JAN/FEV/MAR*. Disponível em http://arquivos.proderj.rj.gov.br/isp_imagens/Uploads/201403totalestado.pdf. Acesso em: 10 jul. 2014.

⁴ SINDÔNIBUS. *Ônibus registraram 581 assaltos até março*. Disponível em: <http://www.sindonibus.com.br/site/index.php/onibus-registraram-581-assaltos-ate-marco/>. Acesso em: 10 jul. 2014.

Essa questão vem gerando polêmica entre os operadores do direito. De fato, a questão é relativamente complexa, pois exige a ponderação de vários fatores como a natureza dos serviços prestados pelas empresas de ônibus que atuam em razão de um contrato de concessão pública, aplicação dos artigos do Código Civil e do Código de Defesa do Consumidor, bem como da teoria do exercício de atividade perigosa.

2 CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE OS CONTRATOS DE TRANSPORTE

O Código Civil de 1916 não continha nenhum dispositivo sobre o contrato de transporte. A sua regulamentação era feita por leis esparsas e pelo Código Comercial. No tocante a responsabilidade dos transportadores, o Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, que regula a responsabilidade civil das estradas de ferro, por uma ampliação jurisprudencial, teve a sua aplicabilidade estendida a qualquer outro meio de transporte: ônibus, táxis lotações, automóveis etc.⁵

Esta norma prevê a responsabilidade objetiva do transportador levar, são e salvo, o passageiro até o destino final. Sendo que a culpa por eventuais danos será presumida, podendo ser exonerada se for comprovado caso de culpa exclusiva do viajante, caso fortuito ou força maior. Portanto, a vítima precisa apenas provar o fato do transporte e o dano para se caracterizar a responsabilidade do transportador pelo inadimplemento contratual.

Com o advento da Constituição Federal de 1988, a responsabilidade em relação a terceiros passou a ser objetiva, em razão do seu art. 37 § 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.” Não olvidar que o transporte coletivo é serviço público, transferido às empresas de direito privado através de concessão ou permissão.

O Código de Defesa do Consumidor, que entrou em vigor no dia 11 de março de 1990, consagrou a nova tendência do ordenamento jurídico brasileiro e adotou a teoria da responsabilidade objetiva (art. 14). Conforme a definição de fornecedor dada pelo art. 3º dessa lei, fica claro que o fornecimento de transportes em geral constitui uma modalidade de prestação de serviços e, conseqüentemente, será regulado por suas normas.

Outra importante previsão do Código de Defesa do Consumidor está contida no seu art. 22: “Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob

⁵ GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade Civil*. 9. ed. rev. de acordo com o novo Código Civil (Lei nº 10.406, de 10-1-2002). São Paulo: Saraiva, 2005, p. 287.

qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos”. O parágrafo único do mesmo artigo estabelece que essas pessoas jurídicas estão obrigadas a reparar os danos que causarem em razão do descumprimento das suas obrigações.

O Novo Código Civil de 2002, embora mantendo a mesma estrutura do código de 1916, trata o tema da responsabilidade com mais profundidade e acrescentou a possibilidade de indenização pelo dano exclusivamente moral em consonância com o conteúdo do novo texto constitucional.⁶

Além disso, ele também traz um capítulo específico no título referente aos contratos em geral para regular o contrato de transporte. Estará caracterizado esse tipo de contrato quando uma pessoa ou empresa se obriga, mediante retribuição, a transportar de um lugar para outro, pessoas e as suas bagagens ou coisas.

Trata-se de um contrato de adesão. Isso fica ainda mais evidente nos transportes coletivos com cláusulas previamente impressas, em face de sua uniformidade para todos os passageiros que empreitam a mesma viagem preestabelecida pelo transportador sem ter a possibilidade de discutir as cláusulas do contrato.

O transporte da bagagem, por sua vez, é acessório do contrato de transporte. No momento que o passageiro comprar o seu bilhete adquire o direito de transportar consigo a sua bagagem e o transportador, tacitamente, assumirá a responsabilidade de efetuar esse transporte.

De acordo com o art. 734 do Código Civil “O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.”, pode-se concluir que o transportador assume uma obrigação de resultado. Caso o passageiro não chegue ao seu local de destino são e salvo com a sua bagagem, estará caracterizado o inadimplemento contratual e a responsabilidade pelo dano causado.

Sílvio de Salvo Venosa, sobre o momento em que se inicia a responsabilidade do transportador, esclarece que: “[...] sua responsabilidade inicia-se com o ingresso do passageiro no veículo. Também não se leva em conta o pagamento da passagem, ainda porque este com frequência se dá no interior do veículo. Desse modo, se ao tentar adentrar ao veículo, o motorista arranca repentinamente e ocasiona o acidente, o transportador será responsável.”⁷

⁶ VENOSA, Sílvio de Salvo. *Direito Civil*. Coleção Direito Civil; v.4, 8. ed. São Paulo: Atlas 2008, p. 2-3.

⁷ VENOSA, Sílvio de Salvo. *Direito Civil*. Coleção Direito Civil, v.4, 8. ed. São Paulo: Atlas, 2008, p.165.

Conforme a redação do art. 737 do Código Civil, salvo caso de força maior, o transportador responderá por perdas e danos caso despreze os horários ou os itinerários previstos.

O STF, em dezembro de 1963, editou a súmula nº187 “A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.” Essa redação foi posteriormente usada no art.735 do novo Código Civil. A transportadora cumpre então descobrir o terceiro causador do dano ao passageiro, para o exercício da ação regressiva visando à recuperação do dano que sofreu. Na mesma data, o egrégio tribunal aprovou a súmula nº 161: “Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar.”

Devido a sua responsabilidade objetiva, os transportadores são obrigados a assumir todos os danos originados de um acidente, mesmo que tenha acontecido involuntariamente. Porém, se o passageiro sofrer danos, mas concorrer para o fato por não respeitar as normas estabelecidas pelo transportador, abstendo-se ou praticando atos que causem incômodo, prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do veículo terá a sua indenização reduzida pelo juiz na medida em que concorreu para a ocorrência do dano.

Um caso interessante de culpa concorrente trazido pela doutrina é quando o passageiro, aberta a porta do veículo ainda em marcha e distante do ponto de parada normal, aproveita da circunstância para um desembarque desastrado, razões há para entender que a culpa é concorrente: do lado a empresa, por permitir que a porta do ônibus estivesse aberta, contra o regulamento e as cautelas recomendadas; e de parte da vítima, pelo fato de haver descido do veículo ainda em movimento e fora do local ordinário de suas obrigatórias paradas, para subida ou descida dos usuários.

3 RESPONSABILIDADE DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS COMO CONCESSIONÁRIAS DE SERVIÇO PÚBLICO

O dispositivo básico a respeito da prestação de serviços públicos é o Art. 175 da Constituição Federal, que reza o seguinte: “Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.”

Arnaldo Rizzardo classifica os transportes como um verdadeiro serviço de utilidade, perdendo o contrato o rigorismo legal para tornar-se mais uma questão de interesse coletivo⁸:

De modo que não está em função a celebração de um ato jurídico privado, sujeito a severas regras, mas pondera a concepção de um serviço tutelado e dirigido pelo Poder Público, tanto que as linhas de trajetos são autorizadas por concessões da autoridade administrativa competente.”

A Lei de greve (Lei nº 7.783) obriga os sindicatos, trabalhadores e empregados a garantir, durante a greve, a prestação de serviços indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade. O art. 10, da mesma lei, traz o rol de serviços ou atividades consideradas essências, dentre elas está o transporte coletivo.

Segundo as lições de Celso Antônio Bandeira de Mello: “Concessão de serviço público é o instituto através do qual o Estado atribui ao exercício de um serviço público a prestá-lo em nome próprio, por sua conta e risco, nas condições fixadas e alteráveis unilateralmente pelo Poder Público [...]”⁹.

Pessoas de direito privado prestadoras de serviço público, conforme a Lei nº 8.987, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, devem ofertar um serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários. Este requisito será cumprido quando se satisfizer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

A despeito da responsabilidade civil do Estado, o entendimento predominante é de que a sua incidência da responsabilidade objetiva em um alcance mais extenso, englobando os membros da administração direta e indireta, além de agentes delegados como concessionários e permissionários de serviço público. Sobre a temática, Hely Lopes Meirelles leciona que:

“[...] evoluímos no sentido de que também estas respondem objetivamente pelos danos que seus empregados, nessa qualidade causarem, a terceiros, pois não é justo e jurídico que só a transferência da execução de uma obra ou de serviço originariamente público a particular descaracteriza sua intrínseca estatal [...]”¹⁰.

Fica claro, então, a responsabilidade objetiva do concessionário em relação aos prejuízos causados pela prestação de serviço público, sendo afastada apenas quando presentes

⁸ RIZZARDO, Arnaldo. *Responsabilidade Civil*: Lei nº 10.406, de 10.01.2002. Rio de Janeiro: Forense, 2005, p. 443.

⁹ MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 27. Ed., rev. e amp. até a Emenda Constitucional 64, de 4.2.2010. São Paulo: Malheiros, 2010, p.701.

¹⁰ MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito Administrativo Brasileiro*. 32ª Ed., atual. até a Emenda Constitucional 51, de 14.2.2006, por Eurico de Andrade Azevedo, Délcio Balestero Aleixo e José Emmanuel Burle Filho . São Paulo, Malheiros Editores, 2006, p. 653.

as excludentes denexo causal: fato da vítima, fato de terceiro, além de força maior e caso fortuito.

No caso de uma concessionária vir a encontrar-se em situação de insolvência e for responsável por um evento danoso por força do próprio exercício da atividade que o Estado lhe concedeu terá de arcar com o ônus daí proveniente. Existe, portanto, uma responsabilidade subsidiária do poder concedente. O seu fundamento está no fato que o dano foi efetuado por quem agia no lugar do Estado e só pôde ocorrer em virtude de estar o concessionário no exercício de atividades e poderes incumbentes ao concedente.¹¹

Uma questão importante consiste na distinção que alguns fazem entre a relação jurídica firmada entre o concessionário e o terceiro não-usuário. O Supremo Tribunal Federal no RE 302.622-4-MG, por sua 2ª turma, chegou a afirmar que: “a responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço público é objetiva relativamente aos usuários do serviço, não se estendendo a pessoas outras que não ostentem a condição de usuário.” Negando, portanto, a aplicação do art. 37 § 6º constitucional, por exemplo, ao transeunte atropelado por ônibus de empresa concessionária de serviço público

Esse posicionamento foi amplamente criticado por vários doutrinadores por considerarem incorreta a sua interpretação do art. 37 § 6º. José dos Santos Carvalho Filho argumenta: “O que se deve realçar de fato, atuando em nome do Estado, por delegação, a pessoa está sujeita à teoria do risco administrativo, ou seja, deve indenizar os danos que causa em virtude de sua atividade, ainda que estejam despidas do elemento culpa.”¹²

Quando o tema foi levado novamente ao debate no Supremo Tribunal Federal, no julgamento do RE 591.874/MS, a corte alterou o entendimento anteriormente adotado para considerar que a responsabilidade das concessionárias de serviço público também é objetiva em relação aos não usuários que sofrem danos advindos da má prestação do serviço.

4 APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E AS EXCLUDENTES DA RESPONSABILIDADE OBJETIVA

A Lei 8.078/90 foi um marco na história da defesa do consumidor no Brasil, por buscar um reequilíbrio na relação entre o fornecedor parte e o consumidor, parte “hipossuficiente”. Assegurando-o direitos básicos contra riscos provocados no fornecimento

¹¹ MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 27. Ed., rev. e amp. até a Emenda Constitucional 64, de 4.2.2010. São Paulo, Malheiros, 2010, p.757.

¹² CARVALHO FILHO, José dos Santos. Responsabilidade das pessoas de direito público prestadoras de serviços públicos. In: FREITAS, Juarez. (Org.). *Responsabilidade civil do Estado*. São Paulo : Malheiros, 2006.

de produtos e serviços, proteção contra a publicidade enganosa e abusiva e prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais. A própria Constituição Federal de 1988 já incluía a defesa do consumidor no plano da política constitucional no seu art. 5º, XXXII: “o Estado promoverá, na forma da lei a defesa do consumidor”

Rizzatto Nunes destaca o fato de o CDC ser uma lei principiológica por atingir toda e qualquer relação jurídica que possa ser caracterizada como de consumo e também aqueles já regulados por outra norma jurídica infraconstitucional. Por exemplo: o contrato de transportes continua sendo regulado pelo Código Civil, entretanto está condicionada aos princípios da Lei 8.078/90, de tal modo que, havendo conflitos com estas, perderão a sua eficácia por se tornarem nulos de pleno direito.¹³

Como exposto anteriormente, os usuários dos serviços de empresas concessionárias devem ser considerados consumidores conforme a redação do art. 22 do Código de Defesa do Consumidor, devendo oferecer serviços adequados, eficientes e seguros. Acertou o legislador, por ter especificado essa hipótese, pois impediu que a pessoas jurídicas responsáveis pelo transporte urbano desenvolvessem teorias para tentar justificar a não aplicação do código.

O CDC estabeleceu, com base na teoria do risco do negócio, a responsabilidade civil objetiva dos fornecedores. O § 3º do art. 14, regulando a responsabilidade do prestador de serviços, caso das empresas concessionárias de transporte urbano, admite só duas excludentes de responsabilização: inexistência de defeito no serviço e culpa exclusiva de consumidor ou de terceiro.

Uma das maiores inovações trazidas pelo Código Civil de 2002 encontra-se no parágrafo único do art. 927 que, acolhendo a teoria do exercício da atividade perigosa, responsabiliza independentemente de culpa o autor quando a atividade por ele desenvolvida implicar por sua natureza, risco para os direitos de outrem. Os juízes podem, diante de um caso concreto, considerar determinada atividade como perigosa, mesmo que não exista previsão legal.

Ronaldo Bretas de Carvalho Dias afirma que “uma vez definida perigosa, em concreto, a atividade, responde aquele que a exerce, pelo risco, ficando a vítima obrigada apenas à prova do nexos causal, exonerando-se o autor do dano se comprovar que adotou todas as medidas idôneas ou preventivas e tecnicamente adequadas para evitá-lo, ou que o resultado

¹³ NUNES, Luis Antônio Rizzatto. *Curso de Direito do consumidor*: com exercícios. 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 2009, p. 65-66.

decorreu de caso fortuito.”¹⁴ Para vários doutrinadores como Carlos Alberto Bittar,¹⁵ as atividades relacionadas aos transportes estão inseridas na teoria do exercício de atividade perigosa, sendo assim as empresas teriam o dever de garantir a incolumidade de todos os passageiros. Contudo, há quem discorde desse posicionamento. Arnaldo Rizzardo entende que defender a plena aplicação da teoria do risco é ignorar que, no direito comum, a responsabilidade está ligada à culpa. Para fazê-la incidir sem ressalvas, seria necessária uma lei especial, assim como acontece nos acidentes de trabalho.¹⁶

O Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil adotam a responsabilidade objetiva do transportador, contudo este considera o caso fortuito e força maior como excludentes de responsabilidade por romperem com o nexos causal, além de admitir a redução da indenização devida quando existir culpa concorrente da vítima.

Ainda não há consenso entre os juristas para a classificação desses dois institutos, isso porque o caso fortuito também pode decorrer de um ato humano, o que o faz extrapolar os limites do fato jurídico *stricto sensu*. As normas jurídicas brasileiras não fazem a distinção entre força maior e caso fortuito, nem conceitualmente, nem quanto aos seus efeitos no caso concreto.

A característica básica da força maior, em regra decorrentes de um fato da natureza (tempestades, enchentes, terremotos), é a sua absoluta inevitabilidade, existirá caso fortuito quando o evento for imprevisível. Motivos pelos quais ambas são causas excludentes de responsabilidade.

Carlos Roberto Gonçalves discorrendo sobre o art. 734 do Código Civil, referente à responsabilidade do transportador, que coloca a força maior como excludente de responsabilidade, argumenta que a intenção do legislador em ter mencionado somente o fortuito externo (acontecimentos naturais, como raio, inundação) teriam força para tirar a responsabilidade do transportador. O fortuito interno não, este é ligado à pessoa, ou à coisa, ou à empresa do agente. Por exemplo: um ônibus invade a calçada e bate num muro porque o motorista não conseguiu fazer uma curva devido ao desgaste e falta de manutenção das pastilhas de freio.¹⁷

¹⁴ DIAS, Ronaldo Brêtas de Carvalho. *Responsabilidade civil e extracontratual*: parâmetros para o enquadramento das atividades perigosas. Revista Forense, v. 296, p.132.

¹⁵ Bittar, Carlos Alberto. *Responsabilidade civil nas atividades perigosas*. São Paulo: RT, 1984.

¹⁶ RIZZARDO, Arnaldo. *Responsabilidade Civil*: Lei nº 10.406, de 10.01.2002, - Rio de Janeiro : Forense, 2005, p. 450.

¹⁷ GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade Civil*. 9. Ed. rev. de acordo com o novo Código Civil (Lei nº 10.406, de 10-1-2002). São Paulo: Saraiva, 2005, p. 289.

Sobre o conflito entre o conteúdo entre as duas normas, o ex Ministro do STJ Ruy Rosado de Aguiar Júnior argumenta:

“Ora, todos sabemos que o transporte é uma relação de consumo estabelecida entre um fornecedor de serviço e um consumidor desse serviço. Embora o legislador tenha posto isso no Código Civil, na verdade, ele está regulando uma relação de consumo, à qual se aplica o Código Civil, não o Código de Defesa do Consumidor.”¹⁸

Seguindo este raciocínio, o Código Civil será aplicado porque se trata de lei mais recente. O Superior Tribunal de Justiça, ao se deparar com a questão, consolidou o entendimento de que a força maior e o caso maior podem elidir a responsabilidade do fornecedor, contudo a corte adotou outra linha de raciocínio para chegar a essa conclusão, como se pode depreender do seguinte trecho da decisão prolatada no REsp. 330.523/SP:

[...] o fato de o artigo 14, § 3º do Código de Defesa do Consumidor não se referir ao caso fortuito e à força maior, ao arrolar as causas de isenção de responsabilidade do fornecedor de serviços, não significa que, no sistema por ele instituído, não possam ser invocadas. Aplicação do artigo 1.058 do Código Civil.

Os Ministros argumentaram que as situações que constituem caso fortuito ou força maior exoneram a responsabilidade, uma vez que quebram o vínculo de causalidade. Seria paradoxal, admitir que a culpa exclusiva de terceiro tenha o condão de eximir o fornecedor do dever de indenizar enquanto um terremoto, para o qual não contribuiu para sua formação ou poderia prever sua ocorrência, não retirasse o dever de reparar os danos.

Destarte, nos casos onde for constatada a existência de fortuito externo, aquele fato inevitável estranho à organização do negócio, afastando assim a responsabilização objetiva pela teoria do risco empresarial, a exemplo de assaltos aos passageiros de ônibus, a empresa não será obrigada a indenizá-los.

Todavia, os princípios gerais do Código de Defesa do Consumidor, bem como as disposições da Lei nº 8.987 sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos continuam prevalecendo.

5 ANÁLISE DA JURISPRUDÊNCIA

A questão sobre responsabilização das empresas de ônibus decorrente de assalto aos seus passageiros, ainda não está totalmente pacificada nos tribunais brasileiros, ainda subsistindo decisões que responsabilizam os transportadores.

¹⁸ AGUIAR JÚNIOR, Ruy Rosado de. *O novo código civil e o código de defesa do consumidor: pontos de convergência*. Revista de Direito do Consumidor, n. 48, p. 55-68, out./dez. 2003

O renomado jurista e ex Ministro do Supremo Tribunal Federal Décio Miranda no RE nº 88.407-RJ foi um dos primeiros a defender a descaracterização do caso fortuito e a conseqüente responsabilidade das empresas de ônibus:

Assim, qualquer que seja o fato de terceiro, desde que não seja estranho à exploração, isto é, desde que represente risco envolvido na cláusula de incolumidade, a responsabilidade do transportador é iniludível, criando, entretanto, o direito de regresso em favor do transportador sem culpa no desastre. É essa, ademais, a lição dos doutrinadores. Sucede, porém, que, na espécie em exame, de fortuito, não se trata de que o fato não seja estranho à atividade da empresa que se dispõe a explorar o transporte de passageiros, na área já referida e cujos riscos, contra ela mesma, em sua arrecadação, e notadamente na incolumidade de seus passageiros, eram previsíveis, e assim, quando não de todo evitáveis, pelo menos reduzíveis ou atenuados. Todavia, apesar de tudo, não comprovou, como lhe impendia, qualquer providência pertinente que tenha tomado, seja para si mesma, diretamente, seja perante as autoridades policiais para as providências que lhe coubessem tomar. (RE nº 88.407-RJ, Rel. RE nº 88.407-RJ)

A jurisprudência do STJ chegou a se direcionar nesse sentido, destacando os crescentes índices de violência urbana que afastariam a imprevisibilidade dos assaltos e, conseqüentemente, a excludente de responsabilidade por caso fortuito. Como no julgamento da 4ª Turma do tribunal no REsp nº175.795/RS responsabilizando empresa de ônibus por morte de passageiro, ocorrida durante assalto, por não ter provado que o fato ocorreu por força maior. O Min. Ruy Rosado de Aguiar relator do caso ressaltou que, como os assaltos de ônibus são freqüentes em certos bairros de Ribeirão Preto, as transportadoras deveriam treinar o seu pessoal para uma atuação calma e refletida nas situações de perigo.

Contudo, em 2002, a 2ª seção do STJ, no julgamento do REsp. nº435.865/RJ (Rel. Min. Barros Monteiro) decidiu, por maioria, uniformizar o entendimento no sentido de que constitui força maior, excludente de responsabilidade da empresa transportadora, assalto a mão armada ocorrido dentro de veículo coletivo:

RESPONSABILIDADE CIVL. TRANSPORTE COLETIVO. ASSALTO À MÃO ARMADA. FORÇA MAIOR. - Constitui causa excludente da responsabilidade da empresa transportadora o fato inteiramente estranho ao transporte em si, como é o assalto ocorrido no interior do coletivo. Precedentes.
Recurso especial conhecido e provido

Mesmo assim, vários Tribunais de Justiça vem optando por responsabilizar as empresas de ônibus. A 4ª Câmara Cível Tribunal de Justiça do Ceará, na Apelação Cível nº 458190-49.2000.8.06.0000/0, por exemplo, decidiu, condenar a empresa de ônibus Viação Itapemirim a pagar R\$ 30 mil, como valor de indenização, aos dez passageiros que foram vítimas de assalto durante viagem interestadual, além de três mil reais cada por danos morais:

EMENTA: RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE COLETIVO. ASSALTO. PREVISIBILIDADE. CASO FORTUITO NÃO CONFIGURADO. RESPONSABILIDADE DA EMPRESA TRANSPORTADORA.

1. A controvérsia a ser dirimida nos presentes autos trata do direito a indenização por danos morais decorrente de assalto em transporte coletivo interestadual em face da empresa transportadora. **2. Quando o assalto a transporte coletivo é uma situação totalmente anômala e imprevisível de fato não há como responsabilizar a empresa transportadora. Todavia, no presente caso, considerando o local e o horário do acontecido, o assalto era um fato previsível, circunstância que afasta o caráter fortuito do mesmo. Portanto, a empresa agiu de maneira ilícita, uma vez que não tomou as medidas necessárias para a proteção dos passageiros.**

O tribunal entendeu que, tendo os assaltos se tornado fato comum e corriqueiro, sobretudo em determinadas cidades e zonas tidas como perigosas, o assalto já não poderia 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 com o propósito de dar maior garantia e incolumidade aos passageiros.

O próprio Superior Tribunal de Justiça vem, em alguns casos, afastando a excludente de responsabilidade por caso fortuito por conterem fatos que estabelecem um nexo causal entre a ação da empresa e o dano sofrido pela vítima.

No REsp nº 200.808/RJ, o Ministro Relator Ari Pargendler, mesmo entendendo que o assalto é efetivamente fato de exclusão da responsabilidade da transportadora, na medida em se demonstra irresistível ao homem médio, decidiu condenar a empresa de ônibus porque o local onde os assaltantes e criminosos embarcaram no coletivo não era parada regular. Essa ação é ilegal, pois a redação da alínea c, do artigo 83, do Código Nacional de Trânsito vigente à época, era clara no sentido de que o motorista deve atender ao sinal do passageiro, parando o veículo para embarque e desembarque somente nos pontos estabelecidos.

O Ministro Aldir Passarinho Junior foi relator da REsp nº 294.610/RJ dando-lhe provimento parcial em um caso que durante assalto à mão armada em ônibus, passageiros pediram para que o motorista abrisse as portas. Um deles saltou com o veículo em movimento, foi atingido pelas rodas traseiras e morreu. Os pais da vítima entraram na Justiça. Condenada, a empresa alegou, em recurso especial, que a morte decorreu do assalto, causado por terceiro, o que é excludente de responsabilidade da empresa transportadora.

O ministro relator entendeu que houve precipitação do rapaz, até compreensível nas circunstâncias, contudo aduziu: “Mas houve um outro ingrediente, e este atribuído à empresa: é que o motorista do coletivo, imprudentemente, abriu as portas para que os passageiros saltassem”. “Não importa se o fez para ajudar ou não. Relevante é que, ao fazê-lo, em situação de evidente perigo para aqueles que se atirassem na via pública com o ônibus em

movimento, assumiu o ônus das conseqüências, e, por via reflexa, a empresa recorrente da qual era preposto”, concluiu o ministro. A decisão foi pelo caso fortuito em relação ao assalto, mas culpa concorrente da empresa pelas conseqüências gravosas do ocorrido, desta maneira o valor devido pela empresa foi abatido em 50%.

Nesses casos, então, a vítima poderia entrar na justiça pedindo ressarcimento por eventuais danos materiais e morais. Em situação de insolvência da empresa, o Estado será responsável subsidiariamente porque o evento danoso foi produzido por força do próprio exercício da atividade que o ele concedeu a uma pessoa jurídica de direito privado.

Em outras situações de assalto em estabelecimentos de consumo, a jurisprudência do STJ é sólida ao afirmar a ampla responsabilidade civil de bancos e shopping centers, por exemplo, de garantir um ambiente seguro para a realização de compras e prestação de serviços. Nesse sentido, no REsp 355.050/GO, Rel. Ministro Sidnei Beneti:

AGRAVO REGIMENTAL - EMBARGOS DE DECLARAÇÃO - AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL - DANO MORAL - MORTE DO FILHO DOS AGRAVADOS VÍTIMA DE ASSALTO - AGÊNCIA BANCÁRIA - RESPONSABILIDADE OBJETIVA DA INSTITUIÇÃO BANCÁRIA - SÚMULA STJ/83.

1.- A jurisprudência desta Corte entende que há responsabilidade objetiva das instituições financeiras pela ocorrência de roubos no interior do estabelecimento bancário, pois esse tipo de evento caracteriza-se como risco inerente à atividade econômica desenvolvida pelos Bancos. Incide à espécie, o óbice da Súmula 83 desta Corte.

2.- Conforme apurado nos autos, a falha na segurança da instituição bancária permitiu a atuação dos criminosos em sua Agência, dando início à execução dos crimes, o que confirma o nexo de causalidade entre o ato defeituoso da Agravante e o resultado lesivo suportado pelos Agravados, ensejando a condenação à reparação dos danos morais.

3.- Agravo regimental improvido.

Ocorre que, nesses casos, os estabelecimentos referidos devem arcar os riscos da própria atividade econômica, onde eles tentam angariar clientes ofertando boas opções de serviços e segurança para maximizar os lucros. Porém, no transporte urbano o que importa para auferir a responsabilidade é a inevitabilidade e não a imprevisibilidade, não é plausível exigir que as empresas que tomem providências para evitar a propagação da violência urbana o que é dever do Estado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em vista dos argumentos apresentados, fica claro que os usuários dos serviços das empresas concessionárias de transporte público, na condição de consumidores, têm direito a uma prestação de serviços eficiente e de qualidade. A empresa, em relação aos usuários, tem

uma obrigação de resultado, devendo efetuar o transporte dos passageiros e das suas bagagens de maneira segura. A sua responsabilidade é objetiva segundo o Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil, este no seu capítulo destinado aos contratos de transporte também a relação de consumo existente nesse tipo de contrato, destarte as excludentes de responsabilidade nela previstas: culpa da vítima, caso fortuito e força maior devem ser aplicadas mesmo que elas não estejam previstas naquela norma.

Os altos índices de criminalidade nas principais regiões urbanas do país e os constantes assaltos às linhas de ônibus podem afastar o quesito da imprevisibilidade do fato, contudo, mesmo que a empresa saiba que existe uma grande probabilidade de um de seus ônibus serem assaltados numa determinada área, ela não pode prever quando ocorrerá uma tentativa de assalto, muito menos combater a criminalidade de uma localidade. O STJ acerta ao dar entendimento que o assalto aos ônibus constitui caso fortuito externo, portanto retirando a sua responsabilidade sobre o fato.

As empresas de ônibus ficam numa posição quase tão frágil quanto aos seus passageiros na ocorrência de assaltos ou arrastões, já que nada podem fazer frente aos bandidos que costumam estar sempre bem armados e seria inviável e até desaconselhável o armamento de seus funcionários. Caso o entendimento contrário prevalecesse, as empresas de ônibus teriam de tomar ações que poderiam acabar prejudicando a própria população: como o aumento das tarifas para cobrir os gastos com câmeras e seguranças privados nos ônibus e a extinção de linhas de ônibus que passam por áreas violentas. O Estado é que, conforme o art. 144 da Constituição, tem o dever de garantir a segurança pública.

No entanto, diante dos altos índices de assaltos e arrastões, as empresas de ônibus têm o dever de treinar os seus funcionários para administrar essas situações de risco, desencorajando qualquer reação contra o assaltante. Se ficar provado que a vítima teve o seu dano provocado ou elevado por imprudência ou até conivência de seus funcionários, a empresa será responsável, pois se verificaria um nexo de causalidade entre o dano da vítima e a ação de seus funcionários.

REFERÊNCIAS

AGUIAR JÚNIOR, Ruy Rosado de. *O novo código civil e o código de defesa do consumidor: pontos de convergência*. Revista de Direito do Consumidor, n. 48, p. 55-68, out./dez. 2003

BITTAR, Carlos Alberto. *Responsabilidade civil nas atividades perigosas*. São Paulo: RT, 1984.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Responsabilidade das pessoas de direito público prestadoras de serviços públicos. In: FREITAS, Juarez. (Org.). *Responsabilidade civil do Estado*. São Paulo: Malheiros, 2006.

CNI – IBOPE: *retratos da sociedade brasileira: locomoção urbana* – (agosto 2011) – Brasília: CNI, 2011.

DIAS, Ronaldo Brêtas de Carvalho. *Responsabilidade civil e extracontratual: parâmetros para o enquadramento das atividades perigosas*. Revista Forense, v. 296.

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade Civil*. 9. Ed. rev. de acordo com o novo Código Civil (Lei nº 10.406, de 10-1-2002). São Paulo: Saraiva, 2005.

MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito Administrativo Brasileiro*. 32ª Ed., atual. Até a Emenda Constitucional 51, de 14.2.2006 por Eurico de Andrade Azevedo, Délcio Balestero Aleixo e José Emmanuel Burle Filho. São Paulo: Malheiros, 2006.

NUNES, Luis Antônio Rizzato. *Curso de Direito do consumidor: com exercícios*. 4ª ed. São Paulo : Saraiva, 2009.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de, *Curso de Direito Administrativo*. 27ª Ed., rev. e amp. até a Emenda Constitucional 64, de 4.2.2010. São Paulo: Malheiros, 2010.

RIZZARDO, Arnaldo. *Responsabilidade Civil: Lei nº 10.406, de 10.01.2002*, - Rio de Janeiro: Forense, 2005.

RIO DE JANEIRO. *Resumo do Estado do Rio de Janeiro - Trimestre Móvel - JAN/FEV/MAR*. Disponível em http://arquivos.proderj.rj.gov.br/isp_imagens/Uploads/201403totalestado.pdf. Acesso em: 10 jul. 2014.

SINDÔNIBUS. *Ônibus registraram 581 assaltos até março*. Disponível em: <http://www.sindionibus.com.br/site/index.php/onibus-registraram-581-assaltos-ate-marco/>. Acesso em: 10 jul. 2014.