

DANOS CAUSADOS A USUÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO E O DEVER DE INDENIZAR

Diego Rodrigues Dantas¹

Henrique Batista de Araujo Neto²

RESUMO

Propõe-se o presente a investigar a responsabilidade civil decorrente de roubos a usuários de transporte coletivo. Enfrentaremos, inicialmente, a constitucionalização das relações privadas atrelada ao dever de indenizar e a socialização as perdas, sob o enfoque na dignidade da pessoa humana e na igualdade irradiante sob o pacto de consumo de serviço público prestado por particulares. Em seguida, analisamos as espécies da responsabilidade civil, os elementos aplicáveis, em especial, o fato ilícito danoso e suas excludentes. Nesta rota, enfrentaremos a incidência ou não do caso fortuito na hipótese de danos provocados por roubos a usuário do sistema de transporte público. Ao final apresentaremos nossas conclusões sobre a imposição do dever de indenizar e o real responsabilizado. Por fim, nos valem no método teórico-descritivo, a partir de análise bibliográfica e jurisprudencial.

Palavras-chave: Transporte Coletivo. Roubos a Usuário. Fato Ilícito Danoso. Caso Fortuito. Obrigação de Indenizar.

ABSTRACT

It is proposed to investigate the present civil liability arising from the theft of public transport users. We face initially constitutionalization of private relations linked to the duty to indemnify and socializing losses, with a focus on human dignity and equality under the radiant pact consumption of public service by individuals. Then we analyze the species of tort, the elements applicable, in particular, the fact that illicit and damaging their exclusive. On this route, we will face the incidence or absence of unforeseeable circumstances in the event of damage caused by the theft of user public transport system. At the end we present our conclusions on the imposition of the duty to indemnify and the real responsible. Finally, we rely on the theoretical method and descriptive, from literature review and case.

Keywords: Mass Transportation. User robberies. Illicit Harmful fact. Fortuitous event. Obligation to Indemnify.

¹ Discente do Curso de Direito do Centro Universitário do Rio Grande do Norte. E-mail: diegodantas@hotmail.com

² Docente do Curso de Direito do Centro Universitário do Rio Grande do Norte – UNIRN. E-mail: hbaneto@yahoo.com.br

1. INTRODUÇÃO

Com o advento da Constitucionalização das Relações Privadas no Século XX, o Estado foi inserido com o intuito de dirimir a visão egoísta existente nos pactos formalizados contratualmente, de modo a proporcionar um espírito de solidariedade e bem como de forma primordial assegurar um arbitramento para que ambas as partes lucrem e em caso de possíveis represálias que já estejam resguardadas garantias para cobrirem.

Pelo fato dessa inserção ter entrado em vigor, deve ser atrelado a isso o dever de os contratos formalizados com um intuito terem a obrigação de dar total tranquilidade e segurança, haja vista que não é apenas o cumprimento em si, mas todos os requisitos que fazem com que exista a devida efetivação do seu fim, e a partir do momento que são impostas barreiras ou violados os preceitos ínfimos, desecandeia em uma imposição para um dos entes em indenizar pelo fato de não conseguir cumprir com o combinado.

Ao que se refere ao contrato de transporte coletivo, se tem que para seja configurada tal responsabilidade para o transportador é necessário que estejam presentes os elementos como o ilícito, que nada mais é do que o fato de estar sendo violada a essencialidade do negócio, qual seja a segurança com a consubstanciação do roubo; o dano ocorre no instante que o resultado do ilícito, ou seja, a perda material por ter sido assaltado; o nexos causal, sendo esse o liame entre o cometimento do ilícito e a eventualidade do dano, partindo da ideia de que se fosse garantida a segurança dos passageiros não restaria o crime sofrido.

A presente pesquisa traz um estudo prévio sobre a realidade das excludentes, tendo em vista que os quesitos que a doutrina entende, é quando se tratar de um fato ter ocorrido por culpa exclusiva da vítima, em caso fortuito ou de força maior, e bem como as excludentes de ilicitude – estado de necessidade, legítima defesa e o exercício regular de um direito – todavia, existe uma minoria da doutrina que é contra os requisitos apontados na exclusão da responsabilidade do caso fortuito ou força maior já que para ser estabelecido é preciso a imprevisibilidade e a não eventualidade de tal acontecimento.

Portanto, é incontestável a relevância do assunto para o ordenamento jurídico, havendo a necessidade uma interpretação mais contundente da norma, pois boa parte da sociedade se vê desprotegida face aos acontecimentos da Contemporaneidade por não ter ocorrido a atualização na forma de enxergar os deveres de quem pactua um contrato.

Para isso, a realização do presente artigo é necessário o método dedutivo de pesquisa por meio de pesquisa bibliográfica, levantando-se conceitos básicos para percepção do instituto. O método de abordagem utilizado é o dialético, de forma que seja traçado uma nova análise acerca da previsibilidade e a eventualidade com que vem acontecendo assaltos dentro dos transportes coletivos, a partir do momento que resta configurado o aumento dos números resulta em exclusão de um caso fortuito, tornando-se assim algo corriqueiro e que deve ser sancionado.

Ao se manifestar sobre uma nova interpretação e ainda com teses conflituosas, o presente trabalho mostra-se de suma importância para o direito, sendo empregado por meio de trabalho científico, abrangendo no âmbito cível, o campo do dever de indenizar baseado na responsabilidade civil contratual objetiva.

2. A CONSTITUCIONALIZAÇÃO DAS RELAÇÕES PRIVADAS E SOCIALIZAÇÃO DAS PERDAS

A trajetória da Constitucionalização do direito civil teve início com a Revolução Francesa, pois ela deu a formação de uma Constituição escrita e ao direito civil o Código Napoleônico, que obstante não tinham comunicação alguma sendo preciso um processo de aproximação.

Inicialmente existia um aspecto de disparidade entre dois mundos, pautado na ideia que a Constituição regia a relação entre o Estado e o cidadão com um papel, no entanto limitado, sendo necessariamente dependente do legislador para ter a aplicação, no instante que o Código Civil regia as relações entre particulares, que dava uma segurança jurídica ao contratante e o proprietário.

Posteriormente, ao longo do século XX, o direito civil inicia a superação do individualismo, ou seja, retirar a autonomia da vontade que prevalecia em nome da solidariedade social, tendo o Estado interferência nas relações privadas introduzindo normas, que buscam proteger o lado mais fraco, proporcionando uma relação igualitária.

Nessa linha de raciocínio, enfatiza Luís Alberto Barroso (2005):

Nesse ambiente, a Constituição passa a ser não apenas um sistema em si – com a sua ordem, unidade e harmonia – mas também um modo de olhar e interpretar todos os demais ramos do Direito. Este fenômeno, identificado por alguns autores como *filtragem constitucional*, consiste em que toda a ordem jurídica deve ser lida e apreendida sob a lente da Constituição, de modo a realizar os valores nela consagrados. Como antes já assinalado, a constitucionalização do direito infraconstitucional não tem como sua principal marca a inclusão na Lei Maior de normas próprias de outros domínios, mas, sobretudo, a reinterpretação de seus institutos sob uma ótica constitucional.³

Outrossim, a constitucionalização do direito civil estruturou de modo que a Constituição fixou-se no topo do sistema jurídico, servindo para selecionar o que deve ser aproveitado do direito civil, incumbindo posicionamentos pautados no princípio da igualdade, da solidariedade social e razoabilidade, utilizando dois desenvolvimentos como marco dessa evolução.

O primeiro deles, um dos fundamentos da Carta brasileira foi o princípio da dignidade da pessoa humana que impôs limites e atuações ao Estado para proporcionar atendimento às necessidades, e uma no âmbito civil propôs um desenvolvimento do direito de personalidade. E o segundo foi à forma de aplicação do direito fundamental às relações privadas, tendo em vista a possibilidade de atuação da Constituição nas relações privadas, existindo divergência no tocante ao modo e intensidade dessa incidência, podendo ter eficácia direta e imediata ou eficácia indireta e mediata.

A realidade brasileira utiliza o perfil da eficácia direta e imediata, que leva em consideração os elementos do caso concreto, utilizando a igualdade e desigualdade material entre as partes, a manifesta falta de razoabilidade do critério utilizado, preferência para valores existenciais sobre os patrimoniais e o risco a dignidade da pessoa humana, desse processo resulta a inconstitucionalidade das normas incompatíveis com a Carta Constitucional, logo o jurista deve interpretar o Código Civil segundo a Constituição e não a Constituição, segundo o Código, como ocorria com frequência.

Analisando o procedimento, atenta-se que o Estado tem o dever de cuidar da saúde, educação e segurança da sociedade, ao mesmo tempo em que o setor privado com o adicional de empregos, produtos e entretenimento, mostrando essa dependência mutua entre ambos,

³ BARROSO, Luís Roberto. Neoconstitucionalismo e constitucionalização do Direito. O triunfo tardio do Direito Constitucional no Brasil

pois de certo modo há uma privatização dos lucros e socialização das perdas, em razão do afunilamento exercido pelo governo.

Portanto, é imprescindível o apoio do Estado para com as empresas privadas que desenvolvem essas atividades, tendo em vista que na ausência de pressupostos para arcar com seus compromissos, pois assim como se preceitua na Constitucionalização, será necessária uma ajuda como forma de auxílio para cumprimento das obrigações e sanar os danos, e bem como uma lei maior para que proporcione uma visão universal dos acontecimentos, para que não ocorra inadimplemento dos direitos previstos para os cidadãos.

Com a atual Constituição e o processo de constitucionalização do Direito, o princípio da dignidade da pessoa humana e a busca por uma sociedade justa e igualitária a lição de Aguiar Dias de que todo e qualquer dano deve ser indenizado foi enaltecida. Assim, busca-se a socialização das perdas, ou seja, transferir todo o risco e proveito para sociedade. Com isso foram enaltecidos os seguros obrigatórios para área de risco acentuado, como por exemplo: DPVAT que é um seguro que considera a potencialidade lesiva dos veículos terrestres, SH que trata do grande custo do imóvel financiado e a importância habitacional para o brasileiro. Destarte, caso ocorra desastre o imóvel que ainda estar sendo pago será coberto e o segurado terá a indenização do sinistro, seguro obrigatório para os veículos aquáticos, aéreos, acidente de trabalho, estádios de futebol, etc. Ou seja, o propósito é de que a vítima ou a família receba algo, mesmo que não tenha contribuído como ocorre com o pedestre atropelado que recebe indenização do DPVAT sem que tenha pago o prêmio, vez que não tem carro.

Com base nesses exemplos de seguros que são eficazes na sociedade, deve ser utilizado por analogia para a criação de um seguro para esse ambiente de risco existente, sendo esse com a imposição para as empresas permissionárias ou concessionárias, logo se trataria de existir uma licitação onde esteja presente um edital com detalhamento dos custos, incluindo o valor do seguro, que esse seria transferido indiretamente a todo o usuário por meio de uma tarifa cobrada, de modo que daria uma segurança ao passageiro, bem como proporcionando a minimização das perdas.

Silvio de Salvo Venosa explica que não é pacífico na jurisprudência a responsabilidade ou não das empresas nos casos de roubo a ônibus. Afirma o autor que não se espera que os veículos das empresas sejam transformados em tanques aprova de balas, mas assim o roubo à mão armada inibiria a responsabilidade de indenização, pois assim o roubo se equiparava a um caso fortuito. O autor continua explicando que a situação muda de figura, no entanto, quando se prova que o roubo se deu por quebra de segurança dentro da própria

empresa transportadora e que o evento ocorreu com a convivência de seus empregados ou prepostos. O autor cita jurisprudência que:

Considera-se causa estranha ao transporte, equiparável ao caso fortuito, assalto praticado dentro do ônibus durante a viagem, quando tal incidente não for freqüente, o que exime a empresa transportadora do pagamento da indenização para ressarcimento de prejuízos sofridos pelos passageiros (JTJSP, 190/96) (...) atividade dos transportes é aquela na qual mais se faz sentir a necessidade de cobertura securitária. Tendo em vista sua importante função social, o seguro deve resguardar todas as modalidades de transporte e cobrir todas as graduações de risco. Quanto mais se segurar, mais custoso ficará o transporte. Nesse seguro amplo, como percebe, há um custo atuarial que onera, em tese, toda seguridade.⁴

O mesmo autor evidencia uma solução para esses casos, que seria a implementação de um seguro, que não custaria muito aos cofres, pois apenas as linhas com maior incidência de roubos poderiam ser acobertadas pelo seguro e o custo poderia ser repartido por todos que utilizassem do serviço de ônibus.

Obstante, as empresas deveriam utilizar de equipamentos de segurança nos transportes, como a utilização de câmeras, fazer com que exista periodicamente depositada quantia de valores na empresa com o intuito de diminuir o atrativo ao assaltante que vê o caixa do cobrador como a busca principal e os passageiros a secundária, sem contar que poderia comunicar formalmente os fatos ao Estado para que fossem adotadas medidas.

3. A RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE COLETIVO

É expresso no Código Civil pautado no Capítulo VI e XIV, onde o primeiro faz menção “Das várias espécies de contrato” e o segundo fala “Do transporte”, sendo previstos nesses artigos que alguém se obriga a transportar outrem de um lugar para outro mediante retribuição e que responderá se por o caso existir danos às pessoas transportadas⁵.

⁴ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito Civil, Responsabilidade Civil. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2003. p. 117

⁵ Art. 730 – Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Todavia, é importante aduzir que o artigo 734 ⁶do presente Código informa que será nula cláusula excludente de responsabilidade, trazendo à tona a realidade que o transportador não há de se fazer valer da existência do contrato, para buscar vantagens do usuário.

Acerca do contrato de transporte, o professor Sérgio Cavaliere Filho pronuncia:

De todos os contratos, nenhum terá maior relevância social e jurídica na atualidade do que o contrato de transporte. Milhões e milhões de pessoas são transportadas diariamente de casa para o trabalho e vice-versa, principalmente nos grandes centros urbanos, gerando um grande número de problemas sociais e jurídicos, alguns deles até insolúveis.⁷

Conforme é nítido no campo dos transportes o Estado é ausente, restando ao transporte coletivo no País o descaso, tornando-se cada vez mais deficiente no que infringe principalmente a segurança, e por se tratar o de um contrato típico de adesão, que as partes não discutem as cláusulas, sendo logo essas estipuladas pelo transportador, cabendo-se a aderir ou não.

Restando demonstrada a dificuldade de ser provada a culpa e causalidade, há presunção em favor da vítima-passageira, conforme essa legitimidade o professor Arnaldo Rizzardo aduz que:

Embora prevaleça o sistema subjetivo da responsabilidade, há forte tendência de se aproximar, em favor da vítima, a presunção da culpa do autor do acidente. Isto porque não é fácil a demonstração da culpa. Caso fosse ela sempre obrigada a provar a culpa do responsável, raramente seria bem-sucedida na sua pretensão de obter ressarcimento.⁸

De acordo com o professor, não é sábio esquecer a utilização dos princípios da teoria da responsabilidade objetiva.

No transporte oneroso, no que infere a responsabilidade civil, consta no caput do artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor⁹ que o fornecedor de serviços

⁶ Art. 734 – O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.

⁷ CAVALIERE FILHO, Sérgio. Programa de responsabilidade civil. 6.ed. 2. tir. São Paulo: Malheiros, 2006, p. 312.

⁸ RIZZARDO, Arnaldo. Reparação nos Acidentes de Trânsito. 9.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002, p. 128.

⁹ Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

responderá, mesmo que não tenha culpa, para reparar os danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, além disso, em casos que as informações não são satisfatórias sobre o gozo e os riscos que são decorrentes.

Para Maria Helena Diniz o contrato de transporte será aquele em que uma pessoa ou empresa se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um local a outro, pessoas ou coisas animadas ou inanimadas, por via terrestre, assumindo os riscos decorrentes desse empreendimento, podendo ser complementado essa inteligência em outra obra da própria autora:

O fato de haver regulamentação legal não retira o caráter contratual da responsabilidade civil decorrente do contrato de transporte de passageiros, porque, ao estabelecer o contrato, transportador e passageiro nele incorporam as normas legais completivas dessa responsabilidade. Ter-se-á, portanto, uma responsabilidade, fundada num contrato que abrange, concomitantemente, um dever contratual e outro contratual-legal.¹⁰

Reforçando essa tese, Sergio Cavalieri Filho¹¹ ensina que o contrato de transporte é obrigação de resultado, isto é, uma obrigação não só de transportar, mas sim transportar são salvo o passageiro e a mercadoria, sem avarias ao destino.

Em relação às colocações, é possível concluir utilizando o artigo 144 da Constituição Federal de 1988¹², que mesmo sendo um direito de todos terem segurança, igualmente é incumbido responsabilidade a todos no que se refere à segurança pública, sendo incluídas nesse englobamento as empresas prestadoras de transporte público.

De forma cautelosa pode-se entender que a responsabilidade não pode ser única do Estado e bem como não ser apenas da prestadora de serviço, porém devem preencher o local de corresponsáveis por roubos dentro dos coletivos, tendo em vista, que no momento do pagamento da passagem o prestador de serviço será vinculado juridicamente ao passageiro, conforme assevera Maria Helena Diniz:

¹⁰ DINIZ, Maria Helena. Código Civil Anotado. 13 ed. São Paulo: Saraiva, 2008. p. 514.

¹¹ CAVALIERI FILHO, Sergio. Danos por omissão do Estado. In____. Programa de Responsabilidade Civil. 8 ed. São Paulo: Atlas, 2008. p 239 – 242

¹² Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: I - polícia federal; II - polícia rodoviária federal; III - polícia ferroviária federal; IV - polícias civis; V - polícias militares e corpos de bombeiros militares.

A responsabilidade objetiva do transportador requer que o dano ao passageiro ocorra durante a vigência do contrato, isto é, a partir do momento em que o indivíduo entra na estação de embarque, pede o bilhete no guichê ou faz um sinal ao transportador, até o instante em que deixa o veículo e atravessa o portão de saída da estação de desembarque.¹³

Conclui-se com base no artigo 22 e parágrafo do Código de Defesa do Consumidor¹⁴ que os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, além de serem obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes e seguros, respondem pelos danos que causarem aos usuários. Logo há uma compatibilidade entre o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor pelo fato de ambos utilizarem da responsabilidade objetiva do transportador, sendo excluída em casos fortuitos ou força maior ou de culpa exclusiva da vítima.

Conforme julgado abaixo o STJ vem dando seu posicionamento a respeito:

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. Recurso especial conhecido pela divergência, mas desprovido.¹⁵

O caso se trata de uma mulher que estava grávida, e que ao utilizar o transporte coletivo foi atingida por um tiro no momento em que houve uma tentativa de assalto ao ônibus em que estava, e devido ao ocorrido ficou paraplégica dos membros inferiores,

¹³ DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil brasileiro: Responsabilidade Civil. 20 ed. São Paulo: Saraiva, 2006. p. 496

¹⁴ Art. 22. Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.

Parágrafo único. Nos casos de descumprimento, total ou parcial, das obrigações referidas neste artigo, serão as pessoas jurídicas compelidas a cumpri-las e a reparar os danos causados, na forma prevista neste código.

¹⁵ REsp. 232.649, 4º T., Rel. Min. Ruy Rosado de Aguiar.

restando impedindo-a de exercer alguma atividade remunerada, por esse motivo carece de ajuda de terceiros até para os atos mais corriqueiros da vida cotidiana, pleiteando por esse motivo uma indenização contra a empresa.

Foi ajuizada ação e nela proferida sentença reconhecendo que prestador de serviço tem a obrigação legal e contratual como transportador de passageiros, de prezar seu cliente são e salvo durante todo seu destino.

A decisão foi mantida pelo TJ de São Paulo, momento em que a empresa recorreu, mas a 4ª Turma manteve a decisão de indenizar, pois por não ser mais uma ocorrência surpreendente, ou seja, estar alcançando um alto nível de previsibilidade em várias circunstâncias por esse motivo as empresas que proporcionaram esse tipo de transporte deveriam melhor se precaver, a fim de oferecer maior garantia e incolumidade aos passageiros, afirmou o ministro Cesar Asfor Rocha.

Nesse mesmo julgado o ministro Ruy Rosado de Aguiar alegou que a existência de dinheiro no caixa do cobrador é algo chamativo para os assaltantes, que muitas vezes, sendo responsável pela prática do delito, ainda relatou que por esse motivo, em outros países, já não se utiliza moeda para pagamento de transporte coletivo, logo, se a empresa não demonstrou que tomou as providências necessárias para evitar ou pelo menos diminuir o risco, que existe, se utiliza o pensamento que ela deverá responder.

Cumpram-se ressaltar que as implantações incubem em dar uma proteção maior, mas não se trata que será o Estado eximido de sua obrigação de dar um bem-estar a sociedade, mas sim serão minimizadas as perdas, e que ao mesmo tempo ocorrerá um equilíbrio tarifário, onde o valor englobará conforto, segurança, e proporcionará um passageiro mais satisfeito e tranquilo.

Conforme entendimento do STJ no REsp nº 175.794 o mesmo relator já tinha dado sua concordância conforme se revela abaixo:

RESPONSABILIDADE CIVIL. Transporte coletivo. Assalto. Responsabilidade da empresa transportadora. O assalto a cobrador de ônibus não é fato imprevisível nem alheio ao transporte coletivo, em zona de frequentes roubos, razão pelo qual não vulnera a lei a decisão que impõe à empresa a prova de excludente da responsabilidade pela morte de um passageiro. Precedente desta Quarta Turma (REsp. nº 50.129/RJ. Rel. Ministro Torreão Braz).¹⁶

¹⁶ REsp 175.794-SP. 4º T. Rel. Ministro Ruy Rosado de Aguiar

Outrossim, ainda confirmando a compreensão do ministro Ruy Rosado, o STJ com o relator Ministro Antônio de Pádua Ribeiro terminou por consolidar a harmonia do julgado, que pode ser visto por analogia o assalto no coletivo com base na situação de morte de passageiro.

Ação de indenização. Danos materiais e morais. Transporte rodoviário. Assalto à mão armada. Morte. Responsabilidade. Alegação de caso fortuito. Reexame de provas. Súmula 7.

I - No caso, demonstrada a negligência da empresa de transporte com a segurança dos passageiros, impõe-se sua responsabilidade, pois não caracterizado o caso fortuito. A adoção de conclusão diversa demanda reexame de prova, o que não se inclui no âmbito do recurso especial.

II - Recurso especial não conhecido. (REsp. nº 163-970/RS)¹⁷

Restando evidenciado que no STJ há convicção que estar configurada a responsabilização das empresas de transporte público em proceder com o devido agasalho aos seus consumidores, de modo que o não cumprimento incorrerá em dever de indenizar o lesado por sua má-prestação.

3.1 ELEMENTOS

A responsabilidade civil para ser estabelecida é indispensável que sejam desenhados alguns requisitos básicos como ilícito, o dano, nexo causal, dentre os quais com o estabelecimento da responsabilidade civil objetiva inclui um quarto, o qual seria a culpa.

O primeiro elemento será configurado no instante em que existe a violação ao seu direito essencial, no caso especificamente se trata do roubo dentro do transporte coletivo, ou seja, a segurança que é um das cláusulas que estão incumbidas no contrato celebrado é extraviada com tal acontecimento.

O segundo elemento é consubstanciado no instante que ocorre o ilícito, tendo em vista que na maioria das vezes são os pertences que possuía no momento do roubo configurando

¹⁷REsp 163.970-RS. 3º T. Rel. Ministro Antônio de Pádua Ribeiro

um dano material, e bem como o próprio fato de se sentir inferior, frágil e inseguro na hora da ação dos criminosos, resultando em um dano moral por tal prática.

Por terceiro, tem-se o nexo causal, que nada mais é do que a prova do liame entre o fato ilícito e o dano, partindo da ideia que se fosse garantida a segurança dos passageiros no transporte não teria ocorrido a concretização do dano sofrido.

Por derradeiro, o quarto elemento é desenvolvido com base na responsabilidade contratual objetiva sem excludente, que traz a ideia que a quantidade de vezes que uma prática é desenvolvida tira o critério de caso fortuito, pelo fato de acontecer reiteradamente e de forma previsível, trazendo assim a culpa por negligência, haja vista saber do perigo e não desenvolver métodos de coibir tais infrações.

Corroborando com esse concordância, Sílvio Salvo de Venosa aduz:

A responsabilidade no sistema consumerista objetiva, não mais com base em um ato ou em uma conduta do agente, mas porque houve defeito do serviço: o fornecedor de produto ou serviço é responsável, desde que se demonstre nexo causal e defeito de seu produto ou serviço ou acidente de consumo¹⁸.

Além dos requisitos especificados o transporte de pessoas ainda prevê a cláusula de incolumidade, que se traduz no dever de o transportador fazer chegar o passageiro, são e salvo, no local do destino, ou seja, essa responsabilidade é prevista no art. 734 do Código Civil e também no art. 14 do Código de Defesa do Consumidor, e tem ele o dever de zelar pela incolumidade do passageiro na extensão necessária a lhe evitar qualquer acontecimento funesto.

Assevera Cavalieri a relevância da cláusula de incolumidade face ao dever geral de cautela que o transportador deve ter com relação aos passageiros, importando em uma verdadeira obrigação de garantia:

Tem o transportador o dever de zelar pela incolumidade do passageiro na extensão necessária a lhe evitar qualquer acontecimento funesto, como assinalou Vivante, citado por Aguiar Dias. O objeto da obrigação de custódia, prossegue o Mestre, é assegurar o credor contra os riscos contratuais, isto é, pôr a cargo do devedor a álea do contrato, salvo, na maioria dos casos, a força maior (José de Aguiar Dias, ob. cit., v. I/130).¹⁹

¹⁸ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito Civil, Responsabilidade Civil. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2009. p. 159

¹⁹ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 6.ed. 2. tir. São Paulo: Malheiros, 2006, p. 316.

Portanto, o transportador só se exoneraria de tal dever de indenizar no momento que em provasse que houve culpa exclusiva da vítima, caso fortuito ou força maior, restando lembrar que apenas o fortuito externo tem o condão de afastar a responsabilidade.

3.2 EXCLUDENTES

As causas que levam a interferir na obrigação de ressarcir os danos que alguém suportou, assim sendo, fatores que tiram o dever de alguém de indenizar ou que rompem uma relação contratual ou casual existente entre a conduta do suposto causador e o dano provido desse ato.

Igualmente, tem-se que a culpa da vítima, o caso fortuito ou de força maior e as excludentes de ilicitude, quais sejam, o estado de necessidade, a legítima defesa e o exercício regular de um direito, terão função de afastar a responsabilidade da pessoa que, em um primeiro momento seria a responsável pelo dano.

A doutrina entende que a força maior estar relacionada com fenômenos da natureza que impedem o adimplemento das obrigações, tais como terremotos e desastres em geral, e que o caso fortuito estaria relacionado a fatos externos, inserindo-se aos atos humanos, tais como guerras e revoluções, e por derradeiro a violência existente nas metrópoles.

No tocante a responsabilidade civil do transportador é dada uma distinção entre o caso fortuito interno e externo, onde o primeiro encaixa-se em fatos imprevisíveis, como o risco do empreendimento, tais como acidentes causados por incêndio no transporte, mal súbito do motorista, e o segundo também se trata de algo imprevisível e inevitável, ainda assim é algo estranho à empresa, como os fenômenos naturais.

Com base em tal explanação tem-se que o externo é excludente de responsabilidade, por ser algo estranho à atividade empresarial, e o caso fortuito interno não desonera o transportador do dever de indenizar, pois, apesar de ser imprevisível, é evitável, logo faz parte do risco assumido pelo empresário quando se propôs a desempenhar uma atividade lucrativa.

Já o fato exclusivo da vítima onde o causador do dano é um instrumento do acidente, onde não existe ligação entre o fato deste e o prejuízo suportado pela própria, ou seja, a causa de tal acidente é devida a conduta única e exclusiva da vítima, um bom exemplo é no caso dos

passageiros que viajam pendurados nas portas dos ônibus, que infringem as vontades do transportador, colocando em risco a sua vida por si só, não correspondendo com o artigo 738 do Código Civil ²⁰ que relata que a pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários. Em contrapartida, há casos em que os passageiros ficam em pé e o ônibus estar lotado ao ponto de ser conduzido com as portas abertas, insurgindo assim em fato exclusivo da vítima, recaiando na responsabilidade do transportador pelo fato da cláusula de incolumidade, que estar implícita no contrato de transporte.

Finalmente, a legítima defesa, que trata-se do exercício regular de direito e o estado de necessidade, que não serão passíveis de indenização, contudo, se existirem excessos, o agente causador do dano deverá ser incumbido a ressarcir proporcionalmente os prejuízos causados por sua ação.

Após relatar todas as formas de excludentes percebe-se que o ato de terceiro não é excludente, mas sim sede de direito de ação de regresso ao verdadeiro causador dos danos, logo se tem que o transportador deverá ter fulcro com base na responsabilidade contratual por fato alheio, haja vista ter que garantir a reparação da vítima e dever de garantia tácita da obrigação substanciada na teoria objetiva do risco, que deve ser seguida no contrato de transporte. Logo é importante frisar que o assalto se um dia foi conceituado juridicamente como caso fortuito, não poderá ser mais considerado, tendo em vista que faltam os requisitos de imprevisibilidade, inevitabilidade e exclusividade da culpa do terceiro pelo evento.

4 – VIOLAÇÃO AO DEVER DE SEGURANÇA POR ROUBO: FORTUÍTO OU ILÍCITO DANOSO?

A doutrina e a jurisprudência são pacíficas no sentido em que caso fortuito, trata-se de evento imprevisível, inevitável, caracterizado como algo que jamais é esperado, algo alheio a vontade da parte, por esse motivo tem-se como exemplo uma máquina da empresa quebrar por um defeito oculto, o motorista de ônibus ser acometido por uma doença que não o permita dirigir ou até mesmo um incêndio, logo finda que não é um caso frequente.

²⁰ Art. 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.

Destarte, ilícito danoso serão atos que vão de encontro ao ordenamento jurídico, pois lesiona o direito subjetivo de alguém, para restar configurado o ato ilícito é preciso que haja um dano moral ou material à vítima, ou seja, uma conduta culposa, por parte do autor e um nexo causal entre o dano configurado e a conduta ilícita, gerando uma obrigação indenizatória pelos danos efetivos e, dependendo dos casos, será imputado pelo que a vítima tenha deixado de lucrar com o dano provocado que adveio de tal.

Para Orlando Gomes “o ato ilícito, trata-se de casos em que há uma ação ou omissão culposa com a qual se infringe, direta e imediatamente, um preceito jurídico do direito privado, causando-se dano a outrem”.

Conforme os conceitos expostos e com base no Brasil de hoje em dia, temos que o roubo em transporte público deixou de ser caso fortuito há muito tempo, para ser ter uma dimensão no Rio Grande do Norte de janeiro a agosto de 2013 ocorreram na faixa de 427 assaltos em ônibus ²¹, ou seja, em um cálculo rápido significa uma média de 1,75 assaltos por dia.

Com base nesses dados, a visão vem mudando a respeito, é tanto que no julgamento TARJ dos Embargos Infringentes na Apelação Cível nº 415/93, Primeiro Grupo, foi trazido à colação, o que é visto pelo relator Juiz Gustavo Leite com outros olhos esses acontecimentos, ou seja, “não é força maior capaz de excluir a responsabilidade da transportadora a ocorrência de assalto ao ônibus, ensejando as causalidades adequadas às lesões sofridas pela vítima, se tal fato, de tão repetido, é previsível e, com cautela, seria evitado”.

Completando esse pensamento a decisão do Superior Tribunal de Justiça que entendeu o seguinte:

ESTRADA DE FERRO. MORTE DE PASSAGEIRO EM
DECORRÊNCIA DE ASSALTO NO INTERIOR DE COMPOSIÇÃO
FERROVIÁRIA. OBRIGAÇÃO DE INDENIZAR. O caso fortuito ou
a força maior caracteriza-se pela imprevisibilidade e inevitabilidade do
evento. No Brasil contemporâneo, o assalto à mão armada nos meios de
transporte de cargas e passageiros deixou de revestir esse atributo, tal a
habitualidade de sua ocorrência, não sendo lícito invocá-lo como causa de
exclusão da responsabilidade do transportador.²²

²¹ Fonte: <http://www.unibusrn.com/2013/08/numero-de-assaltos-onibus-cresce-251-em.html>

²² REsp 50.129-6, 4ª T., Rel. Min. Torreão Braz, j. 29-8-1994, DJU, 17 out. 1994, p. 27899, Seção I, ementa, Boletim da AASP, n. 1.872, p. 131-e.

O Ministro Antonio Torreão Braz em um antigo precedente na Quarta Turma, manifestou por ocasião de tal julgamento do Recurso Especial que em caso fortuito ou de força maior será caracterizada a imprevisibilidade e o fator inevitável no caso em concreto, todavia no Brasil de hoje em dia, o número de assaltos aos meios de transporte de passageiros e cargas perdeu isso, se revestindo assim de outro atributo, sendo esse a habitualidade de sua ocorrência, logo não é correto invocar como exclusão de responsabilidade da transportadora algo que de forma cotidiana acontece no país.

Seguindo esse caminho a Desembargadora Valéria Maron que era relatora em acórdão do antigo Tribunal de Alçada Civil do Rio de Janeiro informou que “face o entendimento de que a frequência com que ocorrem os assaltos no interior dos coletivos da linha afasta a hipótese de caso fortuito, só admissível quando se trata de eventos imprevisíveis, o que não é o caso” (TACRJ 8. C. Rel. Valéria Maron j. 19.02.1997 RT 742/139).

Todavia, cumpre salientar que houve uma evolução negativa no quesito do número de assaltos em ônibus, e com esse aumento veio à tona o atraso na interpretação da lei seca, pois a continuidade dos eventos estar fazendo com que fique uma brecha de modo que as empresas ficam se escusando de indenizar, logo, é como se fosse uma batata quente que passa de mão em mão, que termina na mão do passageiro que tem sua segurança violada corriqueiramente, ao não introduzem nas excludentes da responsabilidade o que ocorre no dia-a-dia.

Contudo, é coerente dizer que os assaltos que ocorrem nos ônibus não é algo tão previsível como aparenta, todavia a eventualidade com que vem acontecendo estar se tornando uma afronta aos direitos que a própria Constituição almeja, pois no momento que o número de passageiros que são assaltados vão aumentando mostra a predominância do descaso e o menor índice de punibilidade para quem comete, no instante que o lesado vê que cumpriu com o contrato procedendo com o pagamento da passagem, buscando assim um deslocamento com segurança, e nesse momento em que é violado no percurso, nota-se uma falta de segurança fornecida pela prestadora.

Entretanto, a empresa como forma de defesa relata que se trata de um caso fortuito e que no caso a proteção é obrigação especificamente do Estado, e que o passageiro que formalizou um contrato deverá recorrer a tal classe para ser indenizado, mas ao mesmo tempo o amparo utilizado pelo Estado é alegar não poder ser onipresente em todas as situações, deixando o passageiro em uma encruzilhada ou até exemplificando melhor, sem saída e sem perspectiva de ser indenizado.

Pelo motivo de consistir em risco ligado à atividade ao sujeito que é responsável, o caso fortuito interno é geralmente considerado como insuficiente para proporcionar o afastamento da relação de causalidade existente entre a atividade desenvolvida e o dano, mesmo que esteja imprevisível e irresistível, logo: aos habituais requisitos da imprevisibilidade e irresistibilidade do caso fortuito, tem-se acrescentado uma terceira exigência – a externalidade ou externidade, sem a qual se conversa a responsabilidade.

Com essa concepção, ou seja, com essa interpretação mais voltada para a realidade dos fatos, o estabelecimento de um seguro traria segurança para ambas as partes do contrato de transporte coletivo, haja vista que o transportador teria a garantia que a segurança do passageiro ao ser violado não resultaria em sua obrigação em arcar, de modo que o resguardaria. No mesmo instante, o passageiro teria garantido o seu direito de ser ressarcido por algum assalto e não ficaria a ver navios com as perdas oriundas da prática de delitos dentro da utilização do transporte coletivo.

No entanto, se não for possível à inserção do seguro, que fossem inicialmente instaladas formas de sancionar a prática desses crimes, proporcionando mais segurança nos pontos de ônibus, instalação de detectores de metais, instalação de câmeras ou até mesmo a contratação de seguranças fornecidos pelo Estado de modo que assustassem os criminosos. Além disso, ha uma prática que é de pronto a mais rápida, que seria a obrigação de os cobradores em momentos da viagem fechassem o cofre para fazer a entrega de uma quantia para diminuir o atrativo.

Fixada a premissa de que o roubo a passageiros no transporte coletivo é evento absolutamente previsível no exercício da atividade de transporte, firma-se que, na linha de desdobramento dos fatos que redundam em ilícitos, encontra-se a prestação deficiente da segurança pelo serviço da transportadora, que, no mínimo, não agiu com a diligência necessária para impedir a atuação criminosa.

Nesse contexto, na perspectiva da empresa sub-rogada nos direitos do segurado nos termos do artigo 988 do CC/16²³ – cuja redação foi integralmente mantida pelo artigo 349 do CC/02²⁴ – a transportadora deve ser vista como causadora, ainda que indireta, do dano,

²³ Art. 988 - A sub-rogação transfere ao novo credor todos os direitos, ações, privilégios e garantias do primitivo, em relação à dívida, contra o devedor principal e os fiadores.

²⁴ Art. 349. A sub-rogação transfere ao novo credor todos os direitos, ações, privilégios e garantias do primitivo, em relação à dívida, contra o devedor principal e os fiadores.

inclusive para efeitos de interpretação da Súmula 288/STF²⁵, podendo ingressar com ação de regresso contra o Estado para reaver o valor indenizado.

É seguindo essa percepção que a 2ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia que condenou a empresa de ônibus ao pagamento de indenizações a pessoa que foi vítima de assalto no interior do ônibus da empresa. A transportadora inicialmente alegou que se tratava de um caso fortuito, asseverando não ser responsável pelos atos ilícitos cometidos por terceiros estranhos a sua atividade, levando em consideração esse motivo a magistrada determinou em sentença que o fato tratava-se de uma excludente de ilicitude, sendo nesse instante colocada a responsabilidade exclusiva do Estado.

Todavia, em fase de recurso, o Desembargador Isaias Fonseca Moraes relator, em seu voto relatou que situações como essa estão ocorrendo com maior frequência, merecendo, assim, uma reflexão quanto à previsibilidade, pois hoje em dia já é possível monitoramentos que tem capacidade de encabular ou confundir a prática dessa natureza, e não se tem notícia até o momento que as empresas estejam adotando tais procedimentos, e além disso, aproveitou e utilizou o ensejo para trazer a baila que a jurisprudência vem conferindo aos clientes de banco o direito de buscar a indenização em casos que são vítimas de violência no interior das agências, logo quis passar a ideia que mesmo correndo mais perigo todos os estabelecimentos devem prezar pela segurança dos clientes, restando assim a obrigação de prestar a segurança necessária, ou seja, aplica-se a mesma prerrogativa as transportadoras.

A seguir Isaias complementou dizendo que o assalto, hoje, insere-se nos riscos próprios do deslocamento, uma vez que as empresas para obterem a concessão para prestação de serviço público, que exploram de forma lucrativa, anteriormente, consciente e deliberadamente assumem a obrigação de transportar de forma segura o passageiro desde o momento da subida ao ônibus ao termino da viagem, ou seja, no momento em que firmam o contrato já sabem que vão assumir um risco contratual que as tornará responsável em caso de acidente no curso da viagem, não sendo possível se escusar do dever, atirando a responsabilidade sobre os ombros do terceiro.

Seguindo os passos do primeiro, mas com um pouco de cautela o Desembargador Marcos Alaor, relatou que as ocorrências de assaltos no interior do ônibus à mão armada dão a constatação e o devido reconhecimento da responsabilidade contratual do transportador,

²⁵ Súmula 288/STF -Nega-se provimento a agravo para subida de recurso extraordinário, quando faltar no traslado o despacho agravado, a decisão recorrida, a petição de recurso extraordinário ou qualquer peça essencial à compreensão da controvérsia.

porquanto não pode excluir a culpa de terceiro, uma vez que as empresas tem responsabilidade pela segurança dos passageiros.

Por fim resta apropriada, a concepção do Desembargador Mello Tavares, que integra a Décima Primeira Câmara Cível do TJ/RJ que relatou:

A matéria é palpitante e tem suscitado inúmeros pronunciamentos, até o advento da Carta Magna de 88, cujo artigo 37, § 6º impôs a chamada responsabilidade pelo risco, às empresas concessionárias de serviço público. Conforme dispõem o artigo 17, do Decreto nº 2681, o artigo 14 da Lei 8078, Código de Defesa do Consumidor e artigo 175, parágrafo único, inciso IV da Constituição Federal, a apelada, por ser prestadora de serviço público de caráter essencial, responde, independentemente de existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores, por ocasião da prestação do serviço.²⁶

É incompatível ao senso comum que um ente que é intitulado como representante do Estado, com a devida concessão deste, tenha mais interesse em obter ganhos financeiros do que com a segurança da integridade física de seus passageiros transportados, restando um conflito dessa visão, pois não há sistema jurídico que seja conivente que o interesse privado prevaleça sobre o interesse público, e consequentemente ao ser humano, qual seja o que mais a humanidade consagra como incorreto. Do contrário, o Estado Democrático de Direito, como a finalidade em si da ordem econômica, restaria completamente arruinada pela completa falta dos comandos da sociabilidade, de ética e moral, pois a aprovação que encobriria essa desaprovada conduta receberia a chancela da ganância, peculiar à honra da época de um Estado liberal.

Entretanto, as transportadoras não fornecem ferramentas aos seus ônibus, ou seja, utensílios mínimos para a garantia da rigidez física de seus clientes, para ter essa convicção só é preciso verificar que eles se quer oferecem um rádio comunicador, quanto mais qualquer rastreamento por satélite e, para completar não instalam câmeras dentro do interior dos veículos, acreditam que por terem colocado a placa “sorria você estar sendo filmado” estarão intimidando o assaltante.

Com esse cotidiano, o que se aparenta é que estar havendo o descumprimento da cláusula de garantia, que deveria ser observada por tal modalidade empresarial, tendo em vista que não estar sendo prezada a vida humana, o que vai de encontro aos preceitos constitucionais, pois no momento do recebimento do ticket não existem os devidos cuidados

²⁶ Apelação cível nº 99.001.3913

quanto à identificação de passageiros, prevalecendo apenas o interesse em lucrar esquecendo o que deveria ser o certo a proteção, buscando apenas que a pessoa adentre no veículo sem qualquer empecilho, o que colocando na porta de todos os ônibus um singelo detector de metal poderia proporcionar aos meliantes qualquer constrangimento ou até mesmo aversão ao tentar embarcar e serem desmarcados, impedindo assim que fossem vistos como se passageiros comuns fossem.

5. CONCLUSÃO

O transporte de pessoas é tem grande relevância, tendo em vista, que se constitui algo constante e corriqueiro do cotidiano, de modo que atingem todas as pessoas da sociedade, que buscam a utilização do meio de transporte para a sua locomoção.

Por esse motivo, é necessário no ordenamento jurídico a abrangência de uma visão que proporcione uma segurança aos que usufruem, de modo que as situações decorrentes no transcorrer do percurso como assaltos, seja previsto o dever da transportadora indenizar o passageiro pelo fato de não ter cumprido com que é previsto no contrato.

Como foi visto no transcorrer do trabalho, a responsabilidade civil do transportador poderá ser excluída a responsabilidade de indenizar em situações de caso fortuito e de força maior, por fato de terceiro e por fato exclusivo do passageiro.

Contudo é importante frisar que dentre as exclusões de responsabilidade o caso fortuito é consubstanciado por um fato alheio ao dia-a-dia, logo a empresa transportadora não teria perspectiva de acontecimento, todavia, não se pode passar despercebido que no Brasil contemporâneo a eventualidade com que vem acontecendo torna-se algo que ocorre constantemente, tirando assim totalmente esse fator imprevisível, e concomitantemente resulta em algo previsível que deverá ser contido por estar sujeito a acontecer, no mesmo instante, tornando a responsabilidade civil da transportadora em objetiva.

Logo, levando em consideração a clausula de incolumidade e a teoria do risco, tem que o transportador deverá zelar para que o percurso da viagem esteja livre de perigo, logo em decorrência da maior incidência de assaltos em ônibus é preciso mudar a forma de interpretar a exclusão prevista, e para tanto, o primeiro passo seria que as empresas criassem maneiras que buscassem pelo menos coibir o número de praticas, mas especificamente deveriam ser

tomadas medidas paliativas, pois desse modo será possível demonstrar que há interesse em diminuir e por último exaurir o número, não se colocando apenas como mais uma vítima.

Desse modo no instante que são estabelecidos alguns métodos de segurança por mínimos que sejam ou sendo criado um seguro para assegurar o passageiro, fica evidenciado o interesse das empresas em coagir a pratica criminosa, ou seja, deixará de se fazer de vítima e passará há pelo menos combater os números, dessa forma se unirá ao passageiro com o intuito de resguardar o que resta estabelecido no contrato.

Entretanto, cumpre ressaltar que no instante que as concessionárias fecham os olhos e adéquam a pratica reiterada de assaltos como um caso fortuito, atribui ao Estado a responsabilidade de estar presente em todos os locais, e em consequência resta um impasse de quem deverá indenizar o passageiro lesado.

Afinal, os assaltos continuam e a quantidade só aumenta, restando um fato do cotidiano das cidades, onde violar os usuários dos ônibus estar simples, nessa situação de buscar responsabilizar ninguém faz nada para pelo menos coibir o criminoso, sobrando para o passageiro que cumpriu com o contrato (pagamento da passagem) restando à prestadora de serviço cumprir a sua parte, que seria fornecendo a segurança adequada.

Portanto, no momento em que há previsibilidade da ocorrência do assalto em ônibus, passa a ser desconstituído como um caso fortuito, e logo essa habitualidade proporciona o que antes seria a exclusão da responsabilidade civil da empresa, em o direito do passageiro buscar seus direitos, por trata-se de obrigação da prestadora de serviço fornecer o que é pautado no contrato, e dentre tais se colaciona a segurança, para tanto com continuidade com que os fatos ocorrem é preciso pelo menos tentar conter que se prolifere.

VI. REFERÊNCIAS

BARROSO, Luís Roberto. Neoconstitucionalismo e constitucionalização do Direito. O triunfo tardio do Direito Constitucional no Brasil. Jus Navigandi, Teresina, Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/7547>>. Acesso em: 28 set. 2013.

DINIZ, Maria Helena. Código Civil Anotado. 13 ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil brasileiro: Responsabilidade Civil. 20 ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

RIZZARDO, Arnaldo. Reparação nos Acidentes de Trânsito. 9.ed. São Paulo: Revista dos

Tribunais, 2002.

JÚNIOR, José Antônio da Silva. Responsabilidade civil do transportador nos assaltos aos passageiros. Jus Navigandi, Teresina, Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/20238>>. Acesso em: 9 out. 2013.

TEIXEIRA, Volney Santos. Breves considerações a respeito da responsabilidade civil no Código Civil e no Código de Defesa do Consumidor. Jus Navigandi, Teresina, Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/19113>>. Acesso em: 9 out. 2013.

GONÇALVES, Roberto Carlos. Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. 6. ed. Saraiva, 2011.

CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 6.ed. 2. tir. São Paulo: Malheiros, 2006.

CAVALIERI FILHO, Sergio. Danos por omissão do Estado. In____. Programa de Responsabilidade Civil. 8 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

RIZZARDO, Arnaldo. Reparação nos Acidentes de Trânsito. 9.ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

VOIGT, Vivian Serpa e Silva. As causas de excludentes da responsabilidade civil do transportador. Disponível em: <http://www.egov.ufsc.br/portal/conteudo/causas-de-excludentes-da-responsabilidade-civil-do-transportador> . Acesso em: 9 out. 2013.

VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito Civil, Responsabilidade Civil. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2003.

VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito Civil, Responsabilidade Civil. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2009.

LEITE, Gisele Pereira Jorge. Algumas linhas sobre a responsabilidade civil do Estado. Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=2356. Acesso em: 12 out. 2013.

SANDIM, Emerson Odilon. O contrato de transporte de pessoa à luz da dignidade humana e a 2ª Seção do Superior Tribunal de Justiça: paradoxo interpretativo. Jus Navigandi, Teresina, ano 12, n. 1373, 5 abr. 2007 . Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/9700>>. Acesso em: 28 out. 2013.

DIREITO, Carlos Alberto Menezes. Contrato de Transporte : Responsabilidade Civil decorrente de Assalto. Brasília, DF, 2000. Disponível em: <<http://bdjur.stj.gov.br/dspace/handle/2011/9380>>. Acesso em: 30 out. 2013.

AGUIAR JÚNIOR, Ruy Rosado de. Contrato de Transporte de Pessoas e o Novo Código Civil. In: PEREIRA, Antônio Celso Alves; MELLO, Carlos Renato Duvivier de Albuquerque (Org.). Estudos em homenagem a Carlos Alberto Menezes Direito. Rio de Janeiro: Renovar,

2003. p. 617-633. Disponível em: [<http://bdjur.stj.gov.br/dspace/handle/2011/451>](http://bdjur.stj.gov.br/dspace/handle/2011/451). Acesso em: 01 nov. 2013.