

Novos rumos da responsabilidade civil decorrente de ato ilícito no transporte de pessoas

Oscar Silvestre Filho*

Resumo

Este artigo tem por objetivo a análise da responsabilidade civil decorrente de ato ilícito no transporte de pessoas e os novos paradigmas na aplicação da norma perante a sociedade contemporânea. Percebe-se, em decisões judiciais, que o artigo 735 do Código Civil aparenta estar sendo interpretado pelos juízes com certo exagero, ou seja, em caráter absoluto, entendendo que a responsabilidade no transporte de pessoas não pode ser elidida por culpa de terceiro. A finalidade também é a de promover a reflexão no que diz respeito ao direito de regresso em face do verdadeiro causador do ato ilícito, uma vez que, de início, a norma impõe a quem nada fez obrigação de reparar.

Palavras-chave: Responsabilidade; transporte; dano; reparação.

A evolução do direito está intimamente ligada aos acontecimentos sociais num determinado espaço territorial e temporal. A organização da vida leva em consideração a relação do homem com o meio que o circunda, procurando sempre estabelecer uma técnica jurídica eficiente que satisfaça a real necessidade social, na medida em que a sociedade avança no mundo contemporâneo.

O Código Civil de 2002 ostenta dispositivos que são decorrentes de uma herança clássica deixada pelos antigos legisladores romanos e que, ainda hoje, se aplicam a inúmeras relações privadas com certa eficiência. No entanto, em outras situações, como é o caso da responsabilidade civil pelo ato ilícito, aparenta deparar-se com uma grande dissonância entre o direito codificado e a real necessidade social, culminando no ordenamento mera imprestabilidade do arcabouço técnico jurídico em face da sociedade moderna que parece estar “engessada” na sua forma de pensar o país.

Em se tratando de avanço, dizemos que a responsabilidade civil experimentou, na sua evolução histórica, várias etapas distintas. Num primeiro momento, o instituto tinha como conotação a punição em caráter coletivo pelo ato ilícito. Punia-se, além do causador do dano, a sua própria família. Em fase seguinte, essa mesma responsabilidade passou do caráter coletivo para o pessoal, não mais se justificando punir aqueles indivíduos que não contribuíram para dar causa ao ato ilícito, permanecendo ainda a aplicação da pena sem limites. Num terceiro momento, ela aparece como a limitação de uma pena ao mal praticado em decorrência do surgimento da Lei de Talião, ou seja, olho por olho, dente por dente, o que caracterizava uma espécie de punição na medida exata da lesão provocada. Vale dizer que, nesse momento, a responsabilidade passou da fase privada para o caráter público. Contudo, vários problemas ainda existiam nessa época distante, pois, quando se tratava de um dano a um bem patrimonial, o lesado não possuía medidas cabíveis para resgatar o bem lesionado, fazendo surgir naquele instante, através da *Lex Aquilia*, a devida reparação pelo dano causado. No decorrer dos anos, por mais que a caracterização da responsabilidade civil se concretizasse com a infração a um dever jurídico, isso não era suficiente para resolver algumas das questões que apareciam num determinado momento, em especial na Revolução Industrial. Por essa razão criou-se a Teoria do Risco, instituto esse que acabou por divorciar a

* Graduado em Ciências Jurídicas e Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas. É pós-graduando em Direito Civil e Processual Civil pela Escola Paulista de Direito. É Advogado na cidade de Campinas/SP.

responsabilidade da culpa, uma vez que a própria legislação admite a atividade danosa do agente. O parágrafo único do artigo 927 do Código Civil assim estabeleceu: “Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem”.¹

É fácil de perceber que a evolução do instituto está diretamente relacionada ao progresso da humanidade, caminhando sempre para uma nova fase de transformação. Proporcionar a todos os lesados a reparação de seus direitos é uma medida considerada plausível. Ocorre que a proteção excessiva a um dos integrantes da relação jurídica pode ocasionar certas injustiças ao outro. A fobia e o exagero com que muitas pessoas procuram a reparação do dano têm mostrado posicionamento questionável em relação às decisões dos tribunais de justiça do país.

A jurisprudência, entretanto, não tem admitido a referida excludente em casos de transporte. Justifica-se o maior rigor, tendo em vista a maior atenção que deve ter o motorista que tem a seu cargo zelar pela integridade de outras pessoas. Dispõe, com efeito, a Súmula 187 do Supremo Tribunal Federal: “A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva”. A referida súmula de jurisprudência transformou-se no art. 735 do Código Civil, que tem a mesma redação (GONÇALVES, 2012, p. 633).

Note-se, entretanto, que o referido artigo, tal como a Súmula que lhe serviu de texto, só fala em *culpa de terceiro*, e não em dolo. Assim, por exemplo, ainda que o acidente entre um ônibus e um caminhão tenha decorrido da imprudência do motorista deste último, ao invadir a contramão de direção, as vítimas que viajavam no coletivo deverão se voltar contra a empresa transportadora. O fato culposo do motorista do caminhão não elide a responsabilidade da empresa transportadora. Este era o sentido da Súmula; e, agora, do art. 735 do Código. E assim se tem entendido porque o fato culposo de terceiro se liga ao risco do transportador, relaciona-se com a organização do seu negócio, caracterizando fortuito interno, que não afasta sua responsabilidade (CAVALIERI FILHO, 2010, p. 321).

Já decidiu o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo que a transportadora era responsável, em caso de acidente, porque o motorista do ônibus foi atacado por passageiro insano mental e perdeu a direção. Entendeu-se que havia relação com o fato do transporte e que houve falta de vigilância da empresa, “permitindo que um elemento nessas condições viajasse livremente em seu veículo” (*RJTJSP 41*, p. 113).

Para o ilustre professor da USP (Universidade de São Paulo) José Luiz Gavião de Almeida, a responsabilidade não pode ser reconhecida pelo simples fato de haver o transporte. E isso tem ocorrido. Há também precedentes jurisprudenciais de casos em que empresas de transporte, estando com seu ônibus parado em local permitido, são responsabilizadas porque veículo de terceiro o abalroa e fere passageiros. Esse entendimento abdica da necessidade de estarem presentes os elementos da responsabilidade civil, como o ato de alguém, para impor a quem nada fez obrigação de reparar. Não se argumente com o risco do negócio porque essa situação também não dispensa comportamento. Nem com a possibilidade da via de regresso. Uma empresa de ônibus que fique obrigada a pagar danos materiais e morais a todos os passageiros para só depois se ressarcir na via do regresso não precisa ser pequena para quebrar antes de recuperar o que pagou, o que caracteriza dessa forma uma verdadeira dissonância entre a teoria e realidade social brasileira.

¹ Entendimento extraído da obra do Professor José Luiz Gavião de Almeida, organizador, *Temas atuais de responsabilidade civil*, São Paulo: Atlas, 2007.

Referências bibliográficas

ALMEIDA, José Luiz Gavião de (Org.). *Temas atuais de responsabilidade civil*. São Paulo: Atlas, 2007.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de responsabilidade civil*. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade civil*. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.