

## DIREITOS HUMANOS E A CLÁUSULA DE INCOLUMIDADE NO CONTRATO DE TRANSPORTE:

### A Responsabilidade Civil do Transportador e o Dever de Reparação ao Passageiro Vítima de Bala Perdida em Área de Risco Conhecido à Luz dos Precedentes do Superior Tribunal de Justiça (STJ)

João Vicente Nunes Leal

Centro de Ensino Superior de Maringá – Cesumar, Maringá/PR, Brasil.  
<https://orcid.org/0009-0008-0934-8309>

Rodrigo Valente Giublin Teixeira

Centro de Ensino Superior de Maringá – Cesumar, Maringá/PR, Brasil. <https://orcid.org/0000-0001-6562-6731>

#### RESUMO

O artigo tematiza a responsabilidade civil do transportador e a cláusula de incolumidade no contexto do Direito Civil brasileiro, perspectivando o dano moral causado ao passageiro do transporte terrestre vítima de bala perdida em área urbana sabidamente perigosa à luz dos precedentes do Superior Tribunal de Justiça (STJ). Nesta ordem de ideias, pretende-se apontar quais os parâmetros legais adotados pelo STJ para afastar a excludente de responsabilidade do transportador, por ato ilícito de terceiro, na hipótese de dano causado a passageiro, vítima de bala perdida, em área sabidamente perigosa. O objetivo geral é, após analisar os precedentes do STJ sobre a responsabilidade civil do transportador, por ato ilícito de terceiro, identificar os fundamentos utilizados para condenar as empresas transportadoras por dano causado a passageiro vítima de bala perdida em área sabidamente perigosa. Nesse sentido, os objetivos específicos serão elencar os aspectos conceituais, estruturais e características do Contrato de Transporte de Passageiros e da Cláusula de Incolumidade inseridos no ordenamento brasileiro; em seguida examinar os pressupostos e requisitos legais da responsabilidade civil no contrato de transporte coletivo urbano de passageiros, no ordenamento jurídico nacional, identificando os fundamentos adotados pelo STJ para a fixação da responsabilidade civil do transportador por dano causado ao passageiro e mais adiante confrontar os pressupostos fáticos com os legais, a partir de julgados paradigmáticos do STJ, para identificar os elementos indispensáveis para fixar a responsabilidade civil do transportador por dano moral causado ao passageiro decorrente de bala perdida em área urbana sabidamente perigosa.

**Palavras-chave:** contrato de transporte; cláusula de incolumidade; responsabilidade civil do transportador; dano decorrente de ato de terceiro; precedentes do STJ.

#### HUMAN RIGHTS AND THE SAFETY CLAUSE IN THE CONTRACT OF CARRIAGE: THE CIVIL LIABILITY OF THE CARRIER AND THE DUTY TO REPAIR THE PASSENGER WHO WAS THE VICTIM OF A STRAY BULLET IN AN AREA OF KNOWN RISK IN LIGHT OF THE PRECEDENTS OF THE SUPERIOR COURT OF JUSTICE

#### ABSTRACT

The article discusses the civil liability of the carrier and the safety clause in the context of Brazilian civil law, putting in perspective the moral damage caused to the passenger of the land transport victim of a stray bullet in an urban area known to be dangerous in the light of the precedents of the Superior Court of Justice. In this order of ideas, it is intended to point out the legal parameters adopted by the STJ to remove the exclusion of liability from the carrier, for the unlawful act of a third party, in the event of damage caused to a passenger, victim of a stray bullet, in a known dangerous area. The general objective is, after analyzing the precedents of the STJ on the civil liability of the carrier, for the unlawful act of a third party, to identify the grounds used to condemn the transport companies for damage caused to a passenger victim of a stray bullet in a known dangerous area. On the other hand, the specific objectives will be to list the conceptual, structural and characteristic aspects of the Passenger Transport Contract and the Safety Clause inserted in the Brazilian legal system, then examine the assumptions and legal requirements of civil liability in the urban public transport contract of passengers, in the national legal system, identifying the foundations adopted by the STJ for establishing the civil liability of the carrier for damage caused to the passenger and later, confronting the factual assumptions with the legal ones, based on paradigmatic judgments of the STJ, to identify the indispensable elements to establish the civil liability of the carrier for moral damage caused to the passenger resulting from a stray bullet in an urban area known to be dangerous.

**Keywords:** contract of transport; safety clause; carrier liability; damage resulting from the act of a third party; STJ precedents.

Submetido em: 11/6/2023

Aceito em: 18/12/2023

## 1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O transporte urbano de passageiros constitui-se em uma das questões mais críticas e sensíveis da atualidade nos centros urbanos. Aspectos ligados à mobilidade urbana, fluxo cada vez maior de veículos nas ruas e avenidas, tempo de permanência em engarrafamentos, incremento das linhas, conservação da frota e emissão de gases, são algumas questões para serem resolvidas pelo setor público neste primeiro quarto de século.

Ao lado dessas temáticas também há aquela que envolve a segurança do usuário do serviço de transporte urbano coletivo de passageiros, notadamente quando, pela necessidade de deslocamento de casa para o trabalho, precisa utilizar uma determinada linha de transporte que trafega em área urbana de notório perigo, a exemplo de zonas marcadas pelo confronto entre facções criminosas e as forças de segurança pública, ocasionando, de forma cada vez mais recorrente, vítimas de bala perdida, com repercussões diretas no campo da responsabilidade civil do transportador.

Nas grandes cidades a mobilidade urbana e a segurança dos usuários ocupam a pauta de governos, sendo cada vez mais recorrentes as notícias envolvendo usuários desse serviço vítimas de bala perdida no interior dos coletivos. A propósito deste tema, no *site* de notícias G1<sup>1</sup>, recentemente, foi veiculado mais um caso de morte de passageiro do serviço de transporte coletivo na cidade do Rio de Janeiro.

Segundo a reportagem, no dia 3 de fevereiro de 2023, Alessandro Adão estava no interior de um ônibus coletivo, retornando do trabalho, quando foi atingido por uma bala de fuzil nas costas, sendo causa suficiente da sua morte. Consta da matéria que o ônibus trafegava na Avenida Brasil, nas imediações do Complexo da Maré, zona norte da cidade do Rio de Janeiro e que no momento estaria ocorrendo um confronto entre policiais e criminosos, sendo desconhecida a origem do tiro que vitimou o passageiro.

O Instituto Fogo Cruzado apresenta números alarmantes sobre a vulnerabilidade do passageiro do transporte urbano coletivo na cidade do Rio de Janeiro. Segundo a pesquisa, entre julho de 2016 a novembro de 2022, ao tratar de vítimas de bala perdidas no transporte coletivo, 18 pessoas foram atingidas dentro de transportes públicos, com uma morte e 17 feridas (Instituto Fogo Cruzado, 2023).

Diante desses dados, uma questão deve ser reavaliada: a extensão do dever de incolumidade ou de segurança, inerente ao contrato de transporte, fruto da natureza da obrigação de resultado, e a responsabilidade civil do transportador em caso de dano ao passageiro decorrente de bala perdida ocorrido em área de notório risco ou perigo.

Ao abordar essa temática, o artigo analisará, especificamente, aspectos relacionados ao contrato de transporte, a responsabilidade civil do transportador e da cláusula de incolumidade e os impactos no campo da responsabilidade civil, traduzido no dever de reparação pelo dano moral causado ao passageiro do transporte urbano terrestre vítima de bala perdida em área urbana sabidamente perigosa à luz dos precedentes do Superior Tribunal de Justiça (STJ).

<sup>1</sup> A matéria na íntegra está disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/02/06/familia-de-morto-por-bala-perdida-em-onibus-na-avenida-brasil-busca-recursos-para-o-sepultamento.ghtml>. Acesso em: 4 abr. 2023.

Como problema de pesquisa o artigo buscará responder à seguinte questão: Quais os parâmetros legais adotados pelo STJ para afastar a excludente de responsabilidade do transportador, por ato ilícito de terceiro, na hipótese de dano causado a passageiro, vítima de bala perdida, em área sabidamente perigosa?

Parte-se da hipótese inicial de que o atual arquétipo da responsabilidade civil no Código Civil funda-se em quatro pilares: conduta,nexo, dano e culpa. Em algumas hipóteses, contudo, a culpa é desconsiderada, tendo-se o que se convencionou denominar “responsabilidade civil objetiva”. Em determinadas situações a ação ilícita de terceiros rompe o liame existente entre a ação e o resultado danoso, mitigando ou até mesmo afastando o dever de reparar eventual dano. No contrato de transporte urbano e oneroso de passageiros, amparado nas disposições dos artigos 186, 736 e 927, todos do Código Civil, e na cláusula de incolumidade do contrato de transporte, surge, em tese, o dever de reparação civil da empresa transportadora por dano causado à vítima de bala perdida, em área de risco ou de perigo conhecido.

Este trabalho terá como objetivo geral analisar os precedentes do STJ sobre a responsabilidade civil do transportador, por ato ilícito de terceiro, identificar os fundamentos utilizados para condenar as empresas transportadoras por dano causado a passageiro vítima de bala perdida em área sabidamente perigosa, tendo como objetivos específicos elencar os aspectos conceituais, estruturais e características do contrato de transporte de passageiros e da cláusula de incolumidade inseridos no ordenamento brasileiro; examinar os pressupostos e requisitos legais da responsabilidade civil no contrato de transporte coletivo urbano de passageiros, no ordenamento jurídico nacional, identificando os fundamentos adotados pelo STJ para a fixação da responsabilidade civil do transportador por dano causado ao passageiro e, ao final, confrontar os pressupostos fáticos com os legais, a partir de julgados paradigmáticos do STJ, para identificar os elementos indispensáveis para fixar a responsabilidade civil do transportador por dano moral causado ao passageiro decorrente de bala perdida em área urbana sabidamente perigosa. Esses objetivos específicos encontram-se espelhados na estrutura do artigo.

Quanto aos aspectos metodológicos, foi adotado para a consecução da pesquisa que deu origem ao artigo o método hipotético-dedutivo, baseado na técnica de pesquisa bibliográfica de obras e artigos de referências sobre o tema, combinada com a pesquisa documental do acervo jurisprudencial do STJ, objetivando apresentar ao leitor os parâmetros utilizados pelo STJ sobre o tema proposto e as suas consequências.

## **2 O PERFIL DO CONTRATO DE TRANSPORTE NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO E A ANÁLISE DA CLÁUSULA IMPLÍCITA DE INCOLUMIDADE DO PASSEGEIRO**

É inquestionável que a atividade remunerada de transportar pessoas e coisas foi e continua sendo imprescindível para o desenvolvimento econômico e social da sociedade, fazendo a roda da economia girar. Ao longo do tempo e com o incremento das relações sociais, essa atividade passou de um modelo simples, fruto da constatação fática da sua existência, para um estágio de peculiar e complexa engenharia jurídica, com reflexos diretos no campo da responsabilidade civil, citando-se, como exemplo, a distinção entre o transporte genuinamente gratuito e o contrato gratuito.

Outro ponto de relevo é a previsão expressa dessa modalidade de negócio jurídico no rol dos contratos, conferindo assim maior estabilidade social e segurança jurídica para aqueles que o celebrarem. Nesse cenário, ao contrário do revogado Código Civil de 1916, a codificação civil atual normatiza o contrato de transporte, valendo-se das lições de Pontes de Miranda (1972, p. 8), dispondo no seu artigo 730, com bastante similitude ao conceito elaborado pelo mencionado jurista, que, “pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.”<sup>2 3</sup>

Muito embora haja referência expressa no dispositivo, a doutrina aponta como objetivo peculiar dessa modalidade de contrato a obrigação de deslocamento de uma pessoa ou grupo ou, ainda, de coisas de um lugar para outro, constituindo, assim, categoria de obrigação classificada como de resultado<sup>4</sup>, desincumbindo-se o devedor/transportador apenas quando o credor/passageiro ou a mercadoria chegam ao seu destino.

Diante dessa especificidade, o contrato de transporte não se aperfeiçoa apenas com o deslocamento do passageiro ou da mercadoria, pouco importando a distância percorrida. O foco é transportar até o destino, em segurança, uma vez tratar-se de genuína obrigação de resultado, sendo essa a posição de Humberto Theodoro Junior (2003, p. 1):

O que constitui o objeto específico dessa modalidade contratual é a obrigação de deslocar uma pessoa ou um objeto de um lugar para outro. O contrato, nesse sentido, é da categoria dos contratos que geram obrigação de *resultado*: somente se cumpre quando a mercadoria ou a pessoa transportada chega ao seu destino.

Desse aspecto é possível evidenciar que o contrato de transporte tem como base a confiança que o usuário deposita no transportador, bem como outros deveres anexos ao negócio. Como bem sublinha Bruno Miragem (2014, p. 35):

Não promete o transportador, contudo, apenas o transporte. São decisivas outras condições. O dever de custódia da coisa implica que se assegure sua integridade. Assim, também, o dever de garantir a segurança pessoal do passageiro. Compromete-se, igualmente, o transportador, como regra, por dia e horário da partida e chegada. Há obrigação de pontualidade, incluindo horário de início e fim, com a chegada ao destino, e esta pode estar diretamente associada ao interesse útil daquele que contrata o transporte.

<sup>2</sup> O artigo 730 do Código Civil de 2002 possui redação muito próxima ao conceito proposto na obra de Pontes de Miranda: “Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas” (Brasil, 2002).

<sup>3</sup> Outro dado curioso sobre o contrato de transporte é que o Código Brasileiro de Aeronáutica (Brasil, 1986), também o prevê, sendo, contudo, específico para a modalidade de transporte aéreo, sem prejuízo de reforçar o conceito apresentado pelo atual estatuto civil. A legislação aeronáutica disciplina o contrato de transporte aéreo no seu artigo 222, com a seguinte redação: “Pelo contrato de transporte aéreo, obriga-se o empresário a transportar passageiro, bagagem ou carga, por meio de aeronave, mediante pagamento”.

<sup>4</sup> A propósito, Álvaro Villaça Azevedo (2019, p. 72-75) leciona que as obrigações civis podem ser classificadas em obrigações de meio e obrigações de resultado, explicando que as obrigações de meio são aquelas em que o devedor se compromete a empregar todos os meios, todos os esforços, todos os cuidados necessários à obtenção do objetivo pretendido pelo credor, deixando, contudo, de assegurar o efetivo resultado, que pode não ocorrer. De outro lado, ao tratar das obrigações de resultado, o mesmo autor assevera que nesta modalidade o devedor deve, além dos cuidados, zelo e conhecimento, o devedor somente exaure o objeto da obrigação com a sua efetiva entrega e cita como exemplo mais eloquente o contrato de transporte remunerado.

Ao contrário do Código Civil de 1916 (Brasil, 1916), que se valia dos métodos de integração da regra para normatizar o negócio jurídico de transporte, realidade que sempre acompanhou a economia nacional, a atual legislação codificada (Brasil, 2002) tipificou o contrato de transporte, normatizando-o entre os artigos 730 a 756, conferindo maior segurança jurídica ao tema.

Dessa espécie típica de contrato aponta-se algumas características básicas, com destaque para o seu perfil bilateral, consensual, não solene, oneroso, comutativo, empresarial e de execução instantânea ou diferida<sup>5</sup>.

De igual forma, no dispositivo constata-se a presença de três elementos essenciais, quais sejam, a figura do transportador, o passageiro e o efetivo transporte. Importante anotar que a figura do passageiro também mostra-se presente na hipótese de ser pessoa distinta daquela que adquiriu a passagem ou bilhete e quanto ao efetivo transporte. É necessário, ainda, que se opere a real transferência ou remoção do passageiro, para pontos geográficos distintos, sendo secundária qualquer indagação quanto à distância geográfica percorrida.

O transporte oneroso de pessoas e mercadorias constitui-se uma das mais antigas tarefas do homem, servindo como força motriz para diversas economias, desde as mais remotas eras. Diante desta constatação, questionou-se a natureza jurídica desta modalidade de contrato, ora equiparando-o ao contrato de mandato mercantil, ora equiparando-o ao contrato de depósito, ambas rechaçadas pela doutrina por ignorarem o seu elemento fundamental, qual seja, o traslado material de pessoas e bens, que sufoca em importância a finalidade de custódia, própria daquelas modalidades.

Assim, Humberto Theodoro Junior (2003, p. 2) ressalta que:

Dentro dessa tipicidade negocial, pode-se definir a natureza jurídica do contrato de transporte como a de um negócio sobre a realização de uma obra especial, em que se assume a obrigação de resultado, ficando a cargo do transportador os riscos do empreendimento.

Seguindo essa ordem de ideias, pode-se afirmar que a natureza dessa modalidade de contrato é de obrigação de resultado, uma vez que o transportador se compromete, além dos meios empregados, com o resultado material da prestação, traduzido pelo traslado do passageiro e/ou mercadoria, com segurança e incólume, ao seu destino.

Nessa perspectiva de não apenas trasladar o passageiro ou a mercadoria ao seu destino, assumindo o dever de resultado, no contrato de transporte ainda se reconhece o dever ínsito de transportá-los com segurança, ao que se denominou dever de incolumidade do transportador.

<sup>5</sup> Ao tratar das principais e mais recorrentes características do contrato de transporte, indicou-se somente aquelas mais recorrentes, sem prejuízo de outras tantas, apenas com o objetivo de se manter fiel ao escopo deste trabalho. Para auxiliar o leitor, diz-se *bilateral* o contrato que define obrigações para ambos os contratantes; *consensual* é a propriedade jurídica que alguns negócios derivam do encontro das declarações de vontade dos seus celebrantes; *não solene* seria a dispensa de fórmulas ou modelos especiais, definidos em lei, para a sua formação; *oneroso* revela-se pela necessidade de se retribuir, pagando o preço pela prestação executada; *comutativo* é a característica segundo a qual se espera dos contratantes executarem a prestação e a contraprestação pactuada; *empresarial* deriva da qualidade do transportador, que será sempre uma empresa mercantil que presta um serviço profissional e especializado, na busca de lucro; por *execução instantânea ou diferida* tem-se o contrato cuja execução ou cumprimento pode ou não se prolongar no tempo, conforme as suas peculiaridades.

Aurélio Buarque de Holanda Ferreira (2010, p. 1.142) registra a origem latina do vocábulo e como semântica indica como sendo aquilo que se encontra livre de perigo; são e salvo; inato ou ileso, além do sentido de algo que se encontra bem conservado. Desse significado a doutrina contratualista mantém-se fiel, porque não basta transportar o passageiro ou o bem ao seu destino, há também o dever de fazê-lo em segurança, conforme se anota do trecho do Recurso Especial nº 1.833.722/SP, relator ministro Raul Araújo<sup>6</sup> a seguir parcialmente transcrito:

CIVIL E CONSUMIDOR. RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. ATO LIBIDINOSO PRATICADO POR USUÁRIO CONTRA PASSAGEIRA NO INTERIOR DE ESTAÇÃO DE TREM METROPOLITANO. AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR. FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO E ESTRANHO AO CONTRATO DE TRANSPORTE. FORTUITO EXTERNO. NEGADO PROVIMENTO AO RECURSO ESPECIAL. 1. A responsabilidade decorrente do contrato de transporte de pessoas é objetiva (CC, arts. 734 e 735), sendo obrigação do transportador a reparação do dano causado ao passageiro quando demonstrado o nexo causal entre a lesão e a prestação do serviço, pois o contrato de transporte acarreta para o transportador a assunção de obrigação de resultado, impondo ao concessionário ou permissionário do serviço público o ônus de levar o passageiro incólume ao seu destino. *É a chamada cláusula de incolumidade, que garante que o transportador irá empregar todos os expedientes que são próprios da atividade para preservar a integridade física do passageiro contra os riscos inerentes ao negócio, durante todo o trajeto, até o destino final da viagem.* Essa responsabilidade, entretanto, não é por risco integral [...]. [grifou-se]

Em linha de arremate, no atual cenário instituído pelo vigente Código, o contrato de transporte passou a ser típico, com as suas bases alicerçadas das obrigações de resultado, com a adição da cláusula de incolumidade, que assegura não apenas o traslado do objeto da prestação, mas também fazê-lo com segurança, com importantes impactos no campo da responsabilidade civil. É com este tema que se ocupa a seção subsequente deste estudo.

### 3 O PERFIL DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR NO TRANSPORTE URBANO COLETIVO NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO

Constitui premissa para a compreensão do objeto deste trabalho lembrar que somente os fatos com repercussão na esfera jurídica têm relevância, porque detêm a aptidão para criar, modificar, conservar ou extinguir direitos e deveres jurídicos.

De igual maneira, e sem prejuízo dos efeitos esperados, adotando-se como critério de classificação a intervenção da vontade humana, tem-se que os Fatos Jurídicos em sentido amplo são divididos em *Fatos Jurídicos em sentido estrito, ordinários e extraordinários*, marcados pelo papel secundário da vontade. De outro lado, identifica-se o *Ato Jurídico* ou *Ato Humano em sentido amplo*, caracterizado pela necessária e indispensável intervenção

<sup>6</sup> A Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça possui entendimento pacífico quanto à natureza da obrigação do transportador e a existência da cláusula de incolumidade inerente ao contrato de transporte, segundo a qual a responsabilidade do transportador tem natureza objetiva, portanto não se investiga a culpa pelo sinistro ou evento ilícito. Nesse sentido, para conferir a íntegra do acórdão, basta acessar o site eletrônico do Superior Tribunal de Justiça em <https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp> ou <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/1205679664>. Ambos os acessos em: 28 abr. 2023.

da vontade, regulando a capacidade de autorregulamentação dos atos da vida civil. Este último, por sua vez, pode ser dividido em *Ato Jurídico em Sentido Estrito* e *Negócio Jurídico*<sup>7</sup> (Pamplona Filho; Gagliano, 2022; Diniz, 2022; Gonçalves, 2023).

Ainda nesse cenário e dadas as suas repercussões no campo da responsabilidade civil, há outro critério que distingue os atos humanos quanto à sua adequação ao ordenamento, classificando-os em ato lícito e ilícito. Tem-se como lícita aquela conduta humana, voluntária ou não, que se ajusta aos comandos definidos pelo ordenamento jurídico vigente, não gerando, por efeito, qualquer implicação de natureza sancionatória ao sujeito de direito que os praticar.

De outro lado, há também o ato humano ilícito ou, simplesmente, o ato ilícito, cuja definição é ponto de histórico debate e divergência, principalmente quanto à presença da culpa na sua estrutura<sup>8</sup>. Pelos objetivos deste trabalho, no entanto, e por se tratar o ato ilícito de fonte de obrigação, apresenta-se o conceito elaborado por Rosa Maria de Andrade Nery (2019, p. 170):

A inclusão de tal categoria como elemento da classificação, qual seja, a dos atos ilícitos no rol dos atos jurídicos, dá à classificação dos atos jurídicos a extensão lógica de reunir sob o epíteto “ato jurídico”, não apenas aqueles que estão conforme o sistema jurídico, ou se produzem para gerar efeitos queridos, ou tolerados, pelo sistema, mas também, os que são produzidos para causar efeitos nefastos (intencionalmente buscados pelo dolo) ou não (culpa ou ilicitude objetiva), contrários ao sistema e prejudiciais à segurança das relações. Neste sentido, os atos jurídicos em sentido lato são fenômenos, derivados da vontade que causam efeitos jurídicos, ainda que ilícitos.

Muito embora se afirme ser complexa a análise da estrutura da relação jurídica de crédito e da responsabilidade civil, avizinha-se como secundário o apego à discussão em torno da culpa ou, como salienta Sergio Cavalieri Filho (2012, p. 8), comentando as lições de Caio Mario da Silva Pereira sobre o tema:

No entender do insigne mestre a doutrina não poderá aclarar devidamente a teoria do ato ilícito enquanto se preocupar com a diversificação das noções de dolo, culpa, culpa leve e levíssima, e outras diferenciações sem utilidade prática. Embora sustente que o caráter antijurídico da conduta e o seu resultado danoso constituem o perfil do ato ilícito – violação de uma obrigação preexistente – reconhece o notável civilista que a noção de culpa está presente na composição do esquema legal do ato ilícito.

<sup>7</sup> Importante anotar que o objetivo deste trabalho não é esmiuçar a Teoria Geral dos Fatos Jurídicos, e sim colher as bases e informações necessárias para a compreensão do perfil da Responsabilidade Civil do transportador naquelas hipóteses em que ocorre dano ao usuário decorrente de acidente envolvendo bala perdida em áreas de notório risco de segurança pública. De todo modo, Caio Mario da Silva Pereira (2002, p. 303) sublinha a diferença entre o Ato Jurídico em Sentido Estrito e o Negócio Jurídico, afirmando que “os negócios jurídicos são declarações de vontade destinadas à produção de efeitos jurídicos queridos pelo agente; os atos jurídicos em sentido estrito são manifestações de vontade obedientes à lei, porém geradores de efeitos que nascem da própria lei”.

<sup>8</sup> É inegável que os atos ilícitos são fontes de obrigações e, por efeito, causa suficiente para gerar o dever de reparação, com base nas regras da responsabilidade civil. Ocorre que este reconhecimento foi obtido apenas no século 19, fruto das contribuições dos pandectistas alemães, que ao reestruturarem o Código Civil alemão – BGB 1897 – lançaram as suas bases teóricas, suficientes para superar a tradicional classificação romana do delito e do quase-delito, sendo ela replicada em todos os ordenamentos que sofreram ou ainda sofrem com as suas interferências, a exemplo da legislação nacional, como bem pontua Álvaro Villaça Azevedo (2019, p. 54-62)

O vigente Código Civil, adotando o modelo importado da Alemanha, apresenta, no artigo 186, o conceito de ato ilícito, nos seguintes termos: “aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”. De igual forma, o legislador equiparou os efeitos do “abuso de direito” àqueles inerentes ao do ato ilícito, ao dispor, no artigo 187, que “também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes”, sendo evidente a opção de incluir a culpa na sua estrutura (Brasil, 2002).

Desta forma e sem a pretensão de se esgotar o assunto, apresenta-se, como primeira proposta para se equacionar a questão, a compreensão mais larga do elemento culpa, significando toda modalidade de comportamento humano contrário às normas e valores estabelecidos pelo ordenamento, de causa voluntária ou não, passível de ser imputada a uma pessoa, que responderia, por si ou por terceiro, pelo dano causado<sup>9</sup>.

Ao apresentar essa proposta de definição, importante destacar também o duplo perfil do ato ilícito, qual seja, o seu aspecto *objetivo* e o *subjetivo*. O primeiro é caracterizado pela inadequação da conduta ou do fato ao ordenamento. Dito de forma mais clara, sob a perspectiva *objetiva*, o ato ilícito indica a antijuridicidade da conduta ou a objetiva violação de um dever jurídico preexistente. O segundo avança sobre a necessidade de avaliar se a conduta, derivada de uma ação ou omissão humana voluntária e consciente, desafiou um valor que a norma buscava tutelar, o que somente será possível após a realização de um juízo de valor que defina, em suma, se o comportamento objetivamente ilícito for também culposos.

De forma semelhante, o Código Civil brasileiro também define os contornos legais da responsabilidade civil subjetiva ou fundada na culpa, estatuidos, no artigo 927, que “aquele que, por ato ilícito (artigos 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo”. No parágrafo único do mesmo dispositivo o legislador firma as bases da denominada responsabilidade civil objetiva, ou sem culpa, nos seguintes moldes: “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” (Brasil, 2002).

A partir do exposto evidencia-se que o modelo adotado pelo atual Código harmonizou as duas mais importantes modalidades de responsabilidade civil, quais sejam, as denominadas responsabilidade civil subjetiva e a objetiva, sublimando as discussões estéreis sobre a necessidade ou não de incluir a culpa na espinha dorsal da responsabilidade civil. É ponto incontroverso que o vigente Código destinou um campo muito estreito para a responsabilidade civil pautada na culpa, regulamentando, por outro lado, diversas hipóteses em que a

<sup>9</sup> A proposta apresentada não se afasta daquela traçada por Sergio Cavalieri Filho (2012, p. 11) que sintetiza esse entendimento explicando que o ato ilícito, sob o enfoque estrito, seria o conjunto de pressupostos da responsabilidade, também conhecida como obrigação de indenizar; de outra banda e sob o enfoque amplo, o mesmo fenômeno indicaria a ilicitude do ato, a conduta humana antijurídica, contrária ao Direito, imune a qualquer referência ao elemento subjetivo ou psicológico.

responsabilidade civil objetiva<sup>10</sup> se faz presente, entre eles o denominado abuso de direito, assentado no artigo 187 (Brasil, 2002).

Com a finalidade de apresentar maiores elementos para a compreensão do tema e respeitando as fronteiras deste trabalho, julga-se importante traçar algumas linhas sobre o ato ilícito derivado do abuso de direito.

Definido como o exercício antissocial de um direito subjetivo, o abuso de direito fundamenta-se na ideia de que o exercício de uma posição não pode se afastar da ética e da finalidade social, econômica e social do direito. Ou, como prefere Sergio Cavalieri Filho (2012, p. 173):

O fundamento principal do abuso do direito é impedir que o direito sirva como forma de opressão, evitar que o titular do direito utilize seu poder como finalidade distinta daquela a se destina. O ato é formalmente legal, mas o titular do direito se desvia da finalidade da norma, transformando-o em ato substancialmente ilícito. E a realidade demonstra ser isso perfeitamente possível: a conduta está em harmonia com a letra da lei, mas em rota de colisão com os seus valores éticos, sociais e econômicos – enfim, em confronto com o conteúdo axiológico da norma legal

É certo que a doutrina e a jurisprudência reconhecem a natureza de ilícito civil na conduta daquele que, ao exercer um direito subjetivo, age fora dos limites axiológicos impostos pela norma. De igual forma, eles admitem o alinhamento do artigo 187 do CC/02 (Brasil, 2002) à teoria objetiva-finalística<sup>11</sup>, sendo, portanto, dispensada a prova do dano para caracterizá-lo, o que culminou com a elaboração do Enunciado nº 37 da Jornada de Direito Civil promovida pelo Centro de Estudos do Conselho da Justiça Federal – CJF – realizado em setembro de 2002, na capital federal do país<sup>12</sup>.

Como já salientado anteriormente, o artigo 187 do CC/02 dispõe que pratica ato ilícito quem, ao exercer um direito, excede de forma deliberada os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes (Brasil, 2002). Da redação desse dispositivo percebe-se que um dos limites para balizar o exercício lícito de um direito é a

<sup>10</sup> O Código Civil de 1916 (Brasil, 1916), com forte influência do Código Napoleônico, tinha um perfil individualista, sendo o elemento culpa o protagonista para se desenhar a responsabilidade civil. Diante, contudo, da complexidade das relações jurídicas e distanciamento da realidade fática no campo socioeconômico iniciado no século 20, foi sendo construída uma sólida base da responsabilidade civil objetiva, para não só limitar os poderes do Estado, mas também para impedir o exercício antissocial de um determinado direito subjetivo. Nessa ordem de ideias, o atual Código trouxe para dentro do seu corpo regras claras sobre responsabilidade civil objetiva, reduzindo muito o espectro da responsabilidade com culpa, com destaque para o abuso de direito, o exercício de atividade de risco ou perigosa, danos causados por produtos, responsabilidade pelo fato de outrem, responsabilidade pelo fato da coisa e do animal, responsabilidade dos incapazes.

<sup>11</sup> A discussão em torno das teorias justificadoras do abuso de direito, ao tempo da entrada em vigor do atual Código Civil, polarizaram em dois segmentos, o primeiro, de perfil mais conservador e tradicional, fundado no aspecto subjetivo, o que desembocaria na análise da intenção do seu autor em prejudicar alguém e, de outro lado, aquela adotada pelo atual Código, chamada objetiva, que segundo Sergio Cavalieri Filho (2012, p. 173), não se mostra necessário o exame da consciência, bastando verificar se ao exercer um determinado direito sobreveio excesso aos limites impostos pela boa-fé, bons costumes ou pelo fim social ou econômico do direito.

<sup>12</sup> Ao tratar da responsabilidade civil, o CC/02 (Brasil, 2002) inovou ao prever expressamente a figura do ato ilícito decorrente do abuso de direito, em torno do qual orbitaram dúvidas quanto à natureza do critério adotado pelo legislador. Pois bem, foi nesse contexto histórico que foi editado o enunciado nº 37, definindo o critério objetivo-finalístico, nos seguintes termos “A responsabilidade civil decorrente do abuso do direito independe de culpa e fundamenta-se somente no critério objetivo-finalístico”. Disponível em: <https://www.cjf.jus.br/enunciados/enunciado/698>. Acesso em: 3 jun. 2023.

boa-fé, que deve ser interpretada como padrão ético de conduta, portanto objetiva ou normativa, revelando a sua função de controle.

Aquela função, todavia, é preponderante, sendo perfeitamente adequado incluir, no alcance da boa-fé, também a função integrativa, funcionando como fonte de deveres anexos dos contratos, tal como previsto no artigo 422 do CC/02 (Brasil, 2002). O dever de traslado em segurança do passageiro, inerente ao contrato de transporte, é cláusula implícita ao negócio e, uma vez violado, ainda que não esteja expressamente previsto, desencadeia o dever de indenizar do transportador nas hipóteses de dano ao usuário.

Pois bem, como já anotado, o artigo 927 do Código Civil (Brasil, 2002) estabeleceu a base legal da responsabilidade civil. Neste diapasão e respeitando os limites propostos neste trabalho, é ponto pacífico na doutrina. Esta é, por exemplo, a posição de Carlos Roberto Gonçalves (2023, p. 17-21), segundo o qual a reponsabilidade civil traduz-se na ideia de restauração do equilíbrio, contraprestação, de reparação de um dano, colocando o responsável pelo comportamento objetivamente ilícito e culposo, causador deste desequilíbrio, na posição de responder, com o seu patrimônio, pelo prejuízo decorrente da violação de um dever jurídico preexistente.

Nota-se que o fundamento da responsabilidade civil repousa não mais na figura do agente provador do prejuízo, base de um pensamento em que não haveria responsabilidade sem culpa – *pas de responsabilité sans faute* – para se adotar um modelo plasmado na questão de justiça, paz, ordem e de segurança das pessoas, decorrente da complexidade das relações sociais, em que se multiplicaram os riscos de danos, passando a se falar em responsabilidade decorrente do risco-proveito, do risco criado, do risco profissional, do risco da empresa. Assim, no atual estágio em que se encontra a responsabilidade civil, o seu fundamento repousa na premissa de que “quem cria os riscos deve responder pelos eventuais danos aos usuários”, conforme preleciona Carlos Roberto Gonçalves (2023, p. 42-44).

De igual forma, extrai-se do mesmo dispositivo os elementos da responsabilidade civil, quais sejam: a conduta humana, voluntária e consciente, o nexo de causalidade entre a conduta e o dano experimentado, o prejuízo decorrente da violação de um dever preexistente e, quando for exigido, a culpa. Trata-se de elementos que ensejam a principal classificação do instituto, entre a responsabilidade civil subjetiva, fundada na culpa e aquela dita objetiva, em que se dispensa o exame da culpa.

Da mesma forma, agora com a atenção voltada para a fonte do dever violado, fonte da obrigação de indenizar, a doutrina, a exemplo de Maria Helena Diniz (2022, p. 256-261), identifica a chamada responsabilidade contratual, decorrente do inadimplemento de deveres previstos em um negócio jurídico bilateral ou unilateral e, de outro lado, a chamada aquiliana ou extracontratual, fruto do descumprimento de um dever normativo. Dito de forma mais clara, trata-se do inadimplemento decorrente da lesão a um direito, sem a necessidade de existir uma relação jurídica preexistente entre a vítima e o causador do prejuízo.

Feitas essas anotações, tem-se o terreno preparado para o exame da responsabilidade civil do prestador do serviço de transporte urbano coletivo.

A responsabilidade civil do transportador, na hipótese vertida neste trabalho, é de natureza objetiva, não se perquirindo a existência da culpa na conduta do agente causador

do evento lesivo. Basta, para sua configuração, aventar-se como fundamento a vedação do exercício ilícito de um direito, amparado na boa-fé que o passageiro deposita na empresa transportadora, que irá levá-lo ao seu destino são e salvo.

A posição do STJ, contudo, mitiga a posição adotada neste artigo, por admitir que a ação criminosa de terceiro teria o condão de romper com o nexos causal entre a conduta – *transportar* – e o resultado – *morte ou lesão corporal* do passageiro.

Há de se ter como baliza que ao exercer os poderes conferidos por um determinado direito subjetivo, a ilicitude da conduta não deriva apenas do descompasso em relação aos aspectos formais da norma. Ao exercer um direito, o seu titular deve observar os limites impostos definidos pelos aspectos sociais, éticos e econômicos, estabelecendo uma harmonia entre o modo de exercer determinado poder e a sua finalidade, sob pena de incorrer nas sanções previstas no artigo 187 do CC/02 (Brasil, 2002).

Sem desmerecer a posição adotada pelo STJ, destaca-se, neste estudo, que ela merece uma reflexão mais cuidadosa e crítica, notadamente quando uma determinada linha circula em área reconhecida como perigosa, pelo confronto de bandidos e forças policiais. Não se trata de reescrever o que já foi posto, mas sim analisar as bases do abuso de direito, amparado no dever anexo de cuidado com o passageiro e na boa-fé, e estabelecer que quem colhe os bônus não pode descurar ou se tornar imune aos ônus da atividade, de modo que não pode se afastar do exercício ético e funcional do direito.

A constante escalada dos episódios de violência urbana impõe uma necessária revisão dos fundamentos e da prática judicial adotada pelo STJ para definir a responsabilidade do transportador pelo dano causado ao passageiro vítima de bala perdida, em área de notório perigo, tema com o qual se ocupa o tópico subsequente.

#### **4 A CONSTRUÇÃO JURISPRUDENCIAL DO STJ EM TORNO DA FIXAÇÃO DOS PRESSUPOSTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR URBANO COLETIVO DE PESSOAS EM DECORRÊNCIA DE DANO MORAL CAUSADO POR BALA PERDIDA EM “ÁREA SABIDAMENTE PERIGOSA”**

É pacífica a jurisprudência do STJ no sentido de ser contratual e objetiva<sup>13</sup> a natureza da responsabilidade do transportador pelos danos causados ao passageiro, na linha do que dispõe o artigo 734 do CC/02 (Brasil, 2002), que prevê expressamente: “O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade”.

De igual maneira, também é ponto incontroverso que o contrato de transporte traz o dever anexo a “cláusula de incolumidade do passageiro”, fruto da natureza de resultado da obrigação pactuada. Dito de outra forma, não basta transportar, constitui dever do

<sup>13</sup> Muito embora não esteja nos limites deste trabalho, em respeito ao leitor, deve-se anotar que também no âmbito do STF é identificada a natureza contratual e objetiva do contrato de transporte, admitindo o direito de regresso contra o terceiro causador do evento, na linha do verbete de súmula nº 137, nos seguintes termos, A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva. Disponível em: [https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/sumariosumulas.asp?base=30&sumula=3505#:~:text=A%20responsabilidade%20contratual%20do%20transportador,o%20qual%20tem%20a%C3%A7%C3%A3o%20regressiva](https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/sumariosumulas.asp?base=30&sumula=3505#:~:text=A%20responsabilidade%20contratual%20do%20transportador,o%20qual%20tem%20a%C3%A7%C3%A3o%20regressiva.). Acesso em: 30 maio 2023.

transportador fazê-lo de maneira prestativa, segura e cortês. Esse também é o entendimento do STJ (2012b), conforme se extrai do seguinte julgado<sup>14</sup>:

CIVIL E PROCESSO CIVIL. ENQUADRAMENTO JURÍDICO DOS FATOS. REVISÃO PELO STJ. POSSIBILIDADE. ACIDENTE DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS. PASSAGEIROS. EXPOSIÇÃO A CENAS DE HORROR E TRAGÉDIA. DANO MORAL. INDENIZAÇÃO. CABIMENTO. 1. O conhecimento do recurso especial como meio de revisão do enquadramento jurídico dos fatos realizado pelas instâncias ordinárias se mostra absolutamente viável; sempre atento, porém, à necessidade de se admitirem esses fatos como traçados pelas instâncias ordinárias, tendo em vista o óbice contido no enunciado nº 07 da Súmula/STJ. 2. Em acidente de trânsito de graves proporções, inclusive com vítimas fatais, mesmo o passageiro que sofre apenas lesões leves faz jus à indenização por danos morais, a ser paga pela empresa de transporte público coletivo, tendo em vista sua exposição a cenas de horror e tragédia, repletas de imagens traumatizantes, violadoras do direito de personalidade. 3. Ao aceitar a condução de pessoas – firmando, ainda que de forma tácita e não escrita, legítimo contrato de transporte – surge para o transportador a obrigação de levar o passageiro com segurança (inclusive psicológica) até o seu destino. Essa obrigação assume relevância ainda maior quando se tratar de empresa dedicada ao transporte público coletivo. 4. Recurso especial provido. (REsp n. 1.231.240/MG, relatora ministra Nancy Andrighi, Terceira Turma, julgado em 10/4/2012, DJe de 14/11/2012).

Da mesma forma, o STJ também assentou o entendimento no sentido de que a responsabilidade do transportador pode ser afastada quando evidenciado qualquer evento que quebre o nexo causal, derivado do caso fortuito externo<sup>15</sup>, força maior, fato exclusivo da vítima ou por fato doloso e exclusivo de terceiro, sendo que, nesta última hipótese, deve haver uma absoluta independência entre o fato lesivo provocado pelo terceiro e a atividade de transportar, com bem ilustra o seguinte julgado<sup>16</sup>:

AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. PROCESSUAL CIVIL. DESERÇÃO. NÃO OCORRÊNCIA. RECONSIDERAÇÃO DA DECISÃO DA PRESIDÊNCIA. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. PASSAGEIRA VÍTIMA DE IMPORTUNAÇÃO OFENSIVA AO PUDOR EM ESTAÇÃO DE METRÔ. AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA. FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO E ESTRANHO AO CONTRATO DE TRANSPORTE. FORTUITO EXTERNO. AGRAVO INTERNO PROVIDO. RECURSO ESPECIAL PROVIDO. 1. A Segunda Seção do STJ, no julgamento do REsp 1.833.722/SP, firmou o entendimento de que, ainda que a responsabilidade decorrente do contrato de transporte de pessoas seja objetiva, sendo obrigação do transportador a reparação do dano causado aos passageiros em decorrência do contrato, o ato de terceiro que seja doloso ou alheio aos riscos próprios da atividade explorada é fato estranho à atividade do transportador, caracterizando-se como

<sup>14</sup> O leitor pode conferir a íntegra do julgado em [https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271231240%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271231240%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271231240%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271231240%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 30 maio 2023.

<sup>15</sup> A distinção entre caso fortuito externo e interno possui importante reflexo no campo da responsabilidade civil do prestador de serviço de transporte, porque sendo externo, elide-a; sendo interno, não tem o condão de afastar a responsabilidade por eventuais danos causados ao usuário. Assim, entende-se como caso fortuito interno como sendo aquele que incide durante a fase de elaboração do produto ou execução do serviço e como já afirmado, não afasta a responsabilidade civil do prestador do serviço. De outro lado, tem-se o caso fortuito externo, entendido como um fato alheio ao processo de elaboração do produto ou execução do serviço, quebrando o nexo causal e afastando a responsabilidade ante a ocorrência de um evento lesivo.

<sup>16</sup> A íntegra do julgado encontra-se disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/1205697622>. Acesso em: 30 maio 2023.

fortuito externo, equiparável à força maior, rompendo onexo causal e excluindo a responsabilidade civil do fornecedor (REsp 1.833.722/SP<sup>17</sup>, Rel. ministro Raul Araújo, julgado em 3/12/2020). 2. Agravo interno provido para conhecer do agravo e dar provimento ao recurso especial. AgInt no AREsp n. 1.442.824/SP, relator ministro Raul Araújo, Quarta Turma, julgado em 15/3/2021, DJe de 7/4/2021.

Ao analisar a responsabilidade civil do transportador por dano causado ao passageiro vítima de ato ilícito, durante a execução do transporte, o STJ tem entendimento majoritário de se tratar de fato fortuito externo, estranho à atividade, e, portanto, apto a quebrar o nexo entre a conduta e o resultado, afastando o dever de reparar o dano, conforme ementa a seguir transcrita:

RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE COLETIVO. DISPARO DE ARMA DE FOGO NO INTERIOR DO ÔNIBUS. FORÇA MAIOR. Constitui causa excludente de responsabilidade da empresa transportadora fato causado por terceiro inteiramente estranho ao transporte em si. Vítima atingida por disparo de arma de fogo efetuado por um dos passageiros do coletivo em meio a uma confusão ou baderna. Precedente da Segunda Seção do STJ. Recurso especial conhecido e provido. REsp n. 262.682/MG, relator ministro Barros Monteiro, Quarta Turma, julgado em 3/8/2004, DJ de 20/6/2005, p. 289.

Infere-se do julgado que o dano causado por terceiro, ainda que de natureza ilícita, não guarda relação com a atividade, funcionando com genuíno caso fortuito, ou fortuito externo, rompendo o nexo de causalidade, afastando, portanto, o dever de indenizar.

Ao admitir, contudo, o transporte de passageiros em área sabidamente perigosa, o prestador deste serviço, a premissa de ser o dano ao passageiro causado por terceiro não se enquadra na ideia de fortuito externo, não se alinhando aos precedentes do STJ.

Nesses casos, a conduta da prestadora de serviço de transporte contribui para o evento, havendo legítimo fortuito interno, conforme se anota do seguinte julgado:

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE DE PESSOAS. CASO FORTUITO. CULPA DE TERCEIRO. LIMITES. APLICAÇÃO DO DIREITO À ESPÉCIE. NECESSIDADE DE REEXAME DE PROVA. IMPOSSIBILIDADE. 1. A cláusula de incolumidade é ínsita ao contrato de transporte, implicando obrigação de resultado do transportador, consistente em levar o passageiro com conforto e segurança ao seu destino, excepcionando-se esse dever apenas nos casos em que ficar configurada alguma causa excludente da responsabilidade civil, notadamente o caso fortuito, a força maior ou a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro. 2. O fato de um terceiro ser o causador do dano, por si só, não configura motivo suficiente para elidir a responsabilidade do transportador, sendo imprescindível aferir se a conduta danosa pode ser considerada independente (equiparando-se a caso fortuito externo) ou se é conexa à própria atividade econômica e aos riscos inerentes à sua exploração. 3. A culpa de terceiro somente romperá o nexo causal entre o dano e a conduta do transportador quando o modo de agir daquele puder ser equiparado a caso fortuito, isto é, quando for imprevisível e autônomo, sem origem ou relação com o comportamento da própria empresa. 4. *Na hipótese em que o comportamento do preposto*

<sup>17</sup> O Recurso Especial 1.833.722/SP, relator ministro Raul Araújo, julgado em 3/12/2020, citado no aresto transcrito trouxe as primeiras balizas sobre o tema e dada a sua importância para o desenvolvimento deste trabalho, está disponível, na íntegra, em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271833722%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271833722%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271833722%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271833722%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 30 maio 2023.

*da transportadora é determinante para o acidente, havendo clara participação sua na cadeia de acontecimentos que leva à morte da vítima - disparos de arma de fogo efetuados logo após os passageiros apartarem briga entre o cobrador e o atirador – o evento não pode ser equiparado a caso fortuito. 5. Quando a aplicação do direito à espécie reclamar o exame do acervo probatório dos autos, convirá o retorno dos autos à Corte de origem para a ulitimação do procedimento de subsunção do fato à norma. Precedentes. 6. Recurso especial provido. (REsp n. 1.136.885/SP, relatora ministra Nancy Andrighi, Terceira Turma, julgado em 28/2/2012, DJe de 7/3/2012) (STJ, 2012a).*

Assim, sublinha-se que a posição do STJ é no sentido de firmar a responsabilidade civil do transportador nas hipóteses em que o dano tenha origem na conduta de terceiro, desde que a prestadora contribua para o evento. Ao oferecer rotas de circulação em áreas sabidamente perigosas e sobrevindo um dano ao passageiro, essas empresas atraem para si o dever de indenizar, porque presente o fortuito interno – defeito na execução do serviço – além da violação do dever anexo de incolumidade, sustentado pela boa-fé contratual.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A vida em coletividade impõe alguns desafios decorrentes da constante e crescente complexidade das relações sociais. Entre esses desafios estão questões de segurança pública, mobilidade urbana, transporte coletivo e o bem-estar do indivíduo que depende do serviço de transporte coletivo, cada vez mais vulnerável à ação criminosa durante a execução deste contrato.

O contrato de transporte, genuína obrigação de resultado, traz em sua estrutura a cláusula de incolumidade, que assegura ao passageiro o direito de não ser apenas transportado, mas sim sê-lo de forma segura e cortês até o seu destino. Da responsabilidade civil, por seu turno, extrai-se a ideia de reequilíbrio, reparação decorrente de um dano e, na hipótese, dispensando-se o elemento culpa. Neste cenário, existem regras bem definidas sobre a responsabilidade civil do transportador urbano de pessoas, de natureza objetiva, sendo afastada naquelas hipóteses em que há rompimento do nexo causal, a exemplo do caso fortuito externo.

No âmbito do STJ, como demonstrado, há uma prática jurídica de reconhecer que o dano causado por terceiro rompe o nexo causal, pela ocorrência do caso fortuito externo, afastando, por efeito, o dever do transportador de indenizar a vítima do prejuízo. Nota-se, contudo, uma ocorrência, cada vez maior, de passageiros do serviço de transporte coletivo vítimas de ações criminosas, a exemplo de balas perdidas, em áreas de confronto entre as forças de segurança e as organizações criminosas, portanto de notório risco ou perigo, com importante reflexo no campo da responsabilidade civil.

Nesta ordem de ideias, por fim, demonstrou-se uma mudança do entendimento no âmbito do STJ, passando a aplicar a regra geral da responsabilidade civil objetiva, como base na cláusula de segurança e no chamado fortuito interno, implicando o dever de indenizar o passageiro vítima de ação de terceiro.

## REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Álvaro Villaça. *Curso de direito civil – teoria geral das obrigações e responsabilidade civil*. 13. ed. São Paulo: Saraiva, 2019. p. 72-75.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Código Civil Brasileiro. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/l10406compilada.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm). Acesso em: 20 abr. 2023.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7565compilado.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%207.565%2C%20DE%2019%20DE%20DEZEMBRO%20DE%201986.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20C%C3%B3digo%20Brasileiro%20de%20Aeron%C3%A1utica.&text=Art.,C%C3%B3digo%20e%20pela%20legisla%C3%A7%C3%A3o%20complementar](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565compilado.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%207.565%2C%20DE%2019%20DE%20DEZEMBRO%20DE%201986.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20C%C3%B3digo%20Brasileiro%20de%20Aeron%C3%A1utica.&text=Art.,C%C3%B3digo%20e%20pela%20legisla%C3%A7%C3%A3o%20complementar). Acesso em: 20 abr. 2023.

BRASIL. Lei nº 3.071, de 1º de janeiro de 1916. Código Civil Brasileiro. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l3071.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3071.htm). Acesso em: 24 abr. 2023.

CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 10. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

DINIZ, Maria Helena. *Curso de Direito Civil Brasileiro*. 38. ed. São Paulo: Saraiva, 2022. Volume 3.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário Aurélio de Língua Portuguesa*. 5. ed. Curitiba: Positivo, 2010.

GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito Civil Brasileiro*. 23. ed. São Paulo: Saraiva, 2023. Volume 3.

Instituto Fogo Cruzado. *Balas perdidas: em seis anos, Grande Rio tem 1.000 vítimas*, 2023. Disponível em: <https://fogocruzado.org.br/mil-vitimas-balas-perdidas-grande-rio>. Acesso em: 5 mar. 2023.

MIRAGEM, Bruno. *Contrato de transporte*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

NERY, Rosa Maria de Andrade. *Instituições De Direito Civil*. Das Obrigações dos Contratos e da Responsabilidade Civil. 2. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2019. Volume 2.

PAMPLONA FILHO, Rodolfo; GAGLIANO, Pablo Stolze. *Novo Curso de Direito Civil*. Parte Geral. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2018. Volume 1.

PAMPLONA FILHO, Rodolfo; GAGLIANO, Pablo Stolze. *Novo Curso de Direito Civil*. Parte Geral. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2022. Volume 4.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. *Instituições de Direito Civil*. 19. ed. São Paulo: Forense, 2002. Volume 1.

PONTES DE MIRANDA, Francisco Cavalcanti. *Tratado de Direito Privado*. Tomo XLV, § 4.852, nº 2, p. 8. Rio de Janeiro: Borsoi, 1972.

STJ. Superior Tribunal de Justiça. *Recurso Especial nº 1.833.722 SP*. 2020. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/1205679664>. Acesso em: 30 maio 2023.

STJ. Superior Tribunal de Justiça. *Recurso Especial nº 1.136.885 SP*. 2012a. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/21384762>. Acesso em: 30 maio 2023.

STJ. Superior Tribunal de Justiça. *Recurso Especial nº 1.231.240 MG*. 2012b. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/22902542>. Acesso em: 30 maio 2023.

STJ. Superior Tribunal de Justiça. *Recurso Especial nº 262.682 MG*. 2005. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/7225476>. Acesso em: 30 maio 2023.

STJ. Superior Tribunal de Justiça. *Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial nº 1.442.824 SP*. 2021. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/1205697622>. Acesso em: 30 maio 2023.

THEODORO JÚNIOR, Humberto. Do transporte de pessoas no Código Civil. *Revista dos Tribunais*, São Paulo, v. 92, n. 807, p. 11-26, jan. 2003. Disponível em: <https://dspace.almg.gov.br/handle/11037/35411>. Acesso em: 25 abr. 2023.

**Autor correspondente:**

João Vicente Nunes Leal

Centro de Ensino Superior de Maringá – Cesumar

Av. Guedner, 1.610 – Jardim Aclimação, Maringá/PR, Brasil. CEP 87050-900

E-mail: joaovicentedef@gmail.com

*Este é um artigo de acesso aberto distribuído sob os termos da licença Creative Commons.*

