

CONTRATO DE TRANSPORTE DE PESSOAS E O NOVO CÓDIGO CIVIL

RUY ROSADO DE AGUIAR JÚNIOR*
Ministro do Superior Tribunal de Justiça

No Capítulo XIV do Título VI (Das várias espécies de contrato), estão reunidos os dispositivos sobre o contrato de transporte, uma vez que o novo Código Civil se dispôs a tratar de matéria que na nossa legislação civil antiga estava prevista em dispositivos esparsos.

O nosso Código Comercial (1850) foi, segundo Pontes de Miranda, o primeiro do mundo a regular o transporte de pessoas, embora se ativesse mais ao transporte de coisas e ao transporte marítimo, porque afinal era o Código do seu tempo.

Depois disso, tivemos algumas normas sobre o transporte ferroviário, algo regulando o transporte terrestre, mas uma legislação condensada, que contivesse os princípios norteadores do contrato, não havia. Disso realmente decorria alguma dificuldade, seja para as empresas transportadoras, seja para os aplicadores do Direito.

Agora o Código veio suprir essa deficiência e regular o contrato de transporte, num Capítulo com três seções: Seção 1, parte geral; Seção II, transporte de pessoas; Seção III, transporte de coisas. E penso eu que fez bem, pois tratou de dar as coordenadas gerais desse contrato, trazendo-o para a relação dos contratos típicos e permitindo, também, mostrar a especificidade de cada uma dessas relações contratuais, que depois ainda serão objeto de legislações esparsas ou de regulamentos. E, no fazer essa regulação no, Código, o legislador foi prudente, limitando-se a estabelecer algumas regras gerais.

O art. 730 (“Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”) contém na verdade uma definição, o que raramente o legislador faz. É a mesma que a nossa doutrina, de um modo geral, aceitava, isto é, trata-se de um contrato feito mediante retribuição, para transportar pessoa ou coisa de um lugar a outro.

Idêntica conceituação vamos encontrar em Pontes de Miranda, em Martins, em Bulgarelli e tem, como sujeitos, o transportador e o passageiro. Esse passageiro será tanto aquele que adquire a passagem e é transportado, como aquele que tem a sua passagem adquirida por outro; isto é, pode acontecer a intervenção de um terceiro nesse contrato que não seja o próprio passageiro, mas necessariamente há de haver alguém para ser transportado.

O outro elemento é a transladação, ou trasladação. Quer dizer, é preciso que haja transferência de um lugar para outro, ainda que não se exija o percurso entre dois pontos geográficos, como adverte Pontes de Miranda, porque posso transportar de um andar para outro, da rua para dentro da casa, da base para a cumeeira, e assim por diante. O que deve haver sempre é a transladação.

O contrato pode ser de diversas espécies: de pessoas, de animais ou de coisas, e aí o que vai distinguir um contrato do outro não é provavelmente a causa, mas simplesmente o objeto do contrato, que tanto pode se tratar de pessoas, de coisas ou de animais. Pode ser um contrato terrestre, aéreo, fluvial ou marítimo. Pode ser coletivo ou individual. Ferroviário ou rodoviário. Urbano, metropolitano, intermunicipal, interestadual ou internacional. Interessa aqui o transporte terrestre, e, especificamente, o transporte coletivo.

O contrato coletivo de transporte se estabelece quando vão, no mesmo veículo, duas ou mais pessoas, cada uma delas celebrando um contrato com a transportadora. Isto é, são diversos contratos que se fazem entre a transportadora e os que são transportados no mesmo veículo. Se porventura tivermos várias pessoas transportadas no mesmo veículo, mas o contrato é um só, não teremos o contrato coletivo. Pode ser que eventualmente apenas uma pessoa seja transportada, mas é contrato coletivo se permitido o acesso de outras.

Em um táxi, o contrato de transporte será um contrato individual, se realizado por uma pessoa e só ela paga, embora diversos sejam conduzidos. Mas, será um contrato coletivo (para os que admitem esse tipo de contrato coletivo com táxi) se cada um paga a sua parte para o taxista, não obstante viagem todos no mesmo táxi e dirijam-se ao mesmo lugar.

Vou referir rapidamente as características do contrato de transporte.

É comutativo, isto é, desde logo nós sabemos, no momento da celebração, qual a atribuição que se dá a um e a outro dos participantes do contrato: de parte do transportador, a obrigação de prestar o serviço da trasladação e o direito de receber o preço; do lado do transportado, o direito de ser transportado e o dever de pagar o preço.

É um contrato bilateral, porque as prestações e as contraprestações são dadas em co-respectividade, isto é, umas em função das outras, havendo reciprocidade entre a prestação e a contraprestação. Sendo um contrato bilateral permite, portanto, a resolução pelo descumprimento do contrato e também exige a equivalência entre as prestações.

Quanto à equivalência, é preciso observar que no contrato coletivo de transporte, essa equivalência é uma equivalência especial. De um modo geral, no contrato bilateral a equivalência se dá entre a prestação e a contraprestação, vale dizer, entre aquilo que entra no patrimônio da pessoa e o que sai.

Aqui, no contrato de transporte coletivo, há de se partir da idéia de que o transportado recebe um benefício maior do que a prestação que ele dá, pois o preço da passagem é inferior ao benefício que ele, individualmente, recebe com o transporte.

Basta imaginar o transporte de mil quilômetros, em que o transportado paga pela passagem de ônibus um valor relativamente pequeno, e o benefício que recebe é bem superior ao valor da passagem.

Mas é que essa equivalência que se exige no contrato de transporte não se dá em relação a cada uma das pessoas transportadas, mas em relação ao conjunto dos que são transportados, e também obedece a um cálculo atuarial daquilo que a linha pode eventualmente auferir no exercício da sua atividade. Portanto, o preço da passagem pago individualmente no contrato de transporte atende a diversos fatores. Daí estou a dizer que a equivalência presente nesse contrato bilateral é uma equivalência diferente da que se exige para os demais contratos bilaterais, como especialmente ocorre no de compra e venda.

É um contrato consensual, que se estabelece mediante o simples acordo de vontades. Quando há fornecimento de bilhetes, se dá no momento da aquisição desse bilhete; quando não há a prévia aquisição do bilhete, ocorre quando a pessoa se faz um transportado, isto é, quando ela se torna passageiro.

Nesse caso, e isso acontece muito no transporte urbano, a pessoa, ao ingressar no ônibus, nesse momento está celebrando o contrato.

Não há razão para dizer-se que este contrato seja real, embora parte da doutrina afirme que sempre há a necessidade de a ação do traslado incidir sobre pessoa ou coisa para que aconteça o contrato, e isso faz então com que se pense tratar-se de um contrato real. Na verdade, não há essa situação, porque basta exista o acordo de vontades, ou o comportamento adequado da pessoa, para que se firme o contrato entre a transportadora e o transportado.

Quando há a reserva de passagens, essa reserva em si não é ainda o contrato de transporte. É simplesmente uma promessa de que se vai concluir no futuro o contrato de transporte.

E também muitas vezes pode acontecer de alguém tornar-se passageiro, ou ser conduzido por uma empresa de ônibus, mas não existir aí o contrato de transporte, por falta da vontade. É o que ocorre, por exemplo, quando o motorista do ônibus recolhe um ferido encontrado na via pública e o conduz ao hospital. Há o transporte, mas não há o contrato de transporte.

É um contrato duradouro, porque necessariamente se cumpre com, o decurso de algum tempo.

É um contrato oneroso, pelo que está dito no art. 730, isto é, feito mediante o pagamento de uma retribuição. Há muito a maioria dos juristas no Brasil, Orlando Gomes entre eles, sustenta que realmente a onerosidade é da essencialidade do contrato de transporte. Sempre deverá haver a retribuição, porque não se pode pensar num contrato de transporte feito por uma empresa para fins meramente beneficentes.

Mas a verdade é que o Código, depois de definir o contrato de transporte como sendo aquele feito mediante retribuição, mais adiante, no art. 736, exclui do âmbito de sua regulação apenas o transporte feito por amizade, o chamado contrato benévolo. Daí por que é possível estabelecer uma diferença.

Há o transporte mediante retribuição, que corresponde a um contrato oneroso, e há o transporte gratuito, que se dá quando o transportado não tem nenhuma obrigação de satisfazer pagamento de preço ou de passagem. No gênero "transporte gratuito", podemos ver duas espécies e distingui-las: aquele no qual o transportador não tem nenhum interesse, não auferir benefício algum, que é o prestado por amizade, ou meramente para favorecer o transportado, de um lado, e aquele outro que, embora sendo gratuito, isto é, sem cobrança de passagem, de algum modo interessa ao transportador. No primeiro tipo de transporte gratuito, desse que é feito por simples amizade, e para benefício exclusivo do transportado, chamado de transporte benévolo, esse não configura um contrato de transporte.

No segundo tipo de transporte gratuito, embora feito sem contraprestação direta, nele existe, de algum modo, interesse do transportador: há aí contrato de transporte, e aplicamos a ele a legislação própria do contrato de transporte. Isso acontece, por exemplo, quando uma companhia de turismo põe gratuitamente um ônibus à disposição dos turistas, o que também é feito no interesse dela, em manter, ampliar e aperfeiçoar os seus serviços, angariando clientela. Nesse caso, há também o contrato de transporte, embora seja um contrato gratuito. O STJ julgou um processo em que uma companhia de petróleo transportava para uma plataforma alguns jornalistas, e o transporte era gratuito. Era gratuito porque os jornalistas não pagaram a passagem, mas havia interesse em fazer esse transporte, por parte da companhia, porque visava à

divulgação das notícias que seriam editadas por tais jornalistas. O transporte era gratuito, mas havia um contrato de transporte, e a responsabilidade de quem presta o transporte gratuito é a mesma da de quem fornece transporte oneroso.

No Código Civil italiano, há uma regra estabelecendo, que as normas previstas para o contrato oneroso aplicam-se também para o contrato gratuito, e penso que assim também é no Brasil quando se trata do contrato que, embora gratuito, é feito no interesse do transportador.

É por isso que a doutrina, e também a jurisprudência, já antes” anunciavam diferenças, isto é, o contrato de transporte é, de regra, um contrato oneroso, mas poderá não sê-lo. Sendo gratuito, poderá ser no interesse do transportador ou simplesmente benévolo.

No transporte benévolo, há, de qualquer modo, uma relação entre o transportador e o transportado, apenas não há contrato, e a ele não se aplicam as regras da responsabilidade contratual. Incidem as disposições da responsabilidade extracontratual, com uma importante limitação: somente se reconhece a responsabilidade do transportador quando agir com culpa grave ou dolo. A Súmula 145 do STJ estatui: “No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave.”

E por que o transporte benévolo não é considerado contrato de transporte? Antunes Varela procura explicar essa relação, dizendo que seria uma grave injustiça para com o transportador, que o faz por benemerência em favor do transportado, submetê-lo aos rigores de um contrato de transporte com aquelas características que nós vimos. Então, fundamentalmente, é uma questão de justiça.

O contrato de transporte é tipicamente um contrato de adesão, isto é, as cláusulas gerais referentes ao contrato, as condições do negócio, estão explicitadas em um documento que genericamente contém todas as disposições a respeito do contrato, mas que não é apresentado para aquele que vai usar do serviço.

A prova da existência do contrato é feita mediante a apresentação do bilhete, ou da passagem, quando assim ocorre naquele tipo de transporte. Não há bilhete, nem passagem, quando se trata de um transporte urbano, em que há simplesmente o ingresso no ônibus e o pagamento de uma passagem, seja diretamente, ao cobrador, seja mediante depósito de tíquete, moeda ou ficha no momento da passagem pela roleta. Sendo um fato, pode ser demonstrado por outro modo.

Quando há fornecimento de passagem, e se esse fornecimento for nominativo, não há possibilidade de cessão para outrem sem a concordância do transportador, que se entende implícita se ele não exigir a prova da identidade; ou, exigindo, se aceitar o novo passageiro. Normalmente, no entanto, o bilhete não é nominativo, mas sim ao portador.

Sendo consensual, o contrato de transporte pressupõe o acordo de vontades. Acontece que, no transporte de pessoas, especialmente no contrato de transporte urbano, em que não se faz nenhum tipo de exigência com relação à idade para o ingresso dos passageiros, o contrato pode ser celebrado com pessoas incapazes. Uma criança, qualquer que seja a sua idade, no momento que ingressa no ônibus ou no trem, ainda que sozinha e desacompanhada de outros, está celebrando, nesse momento, um contrato de transporte.

Por isso, diz-se que há dispensa do elemento vontade na celebração do contrato. Basta que o interessado pratique a conduta

socialmente adequada, para que se tenha o contrato como celebrado. São relações contratuais de fato que se estabelecem, ainda quando a pessoa seja incapaz.

O Estatuto da Criança e do Adolescente tem regras a respeito do transporte de pessoas menores de idade, e ali está dito quando se pode admitir a viagem de um menor desacompanhado, e as formalidades exigidas.

No momento em que alguém adquire o bilhete da passagem, está também conquistando o direito de usar um certo lugar. Então, diz Pontes de Miranda, aí há a posse imediata do transportado. Essa mesma posse imediata existe quando, sem a emissão do bilhete, a pessoa ocupa um certo lugar no ônibus, ou no bonde, ou no trem. Existente a posse, a pessoa tem direito à proteção possessória, desde que seja possível a invocação dessa proteção.

O contrato de transporte tem figuras afins, uma vez que ele possui muitos elementos também presentes nos outros contratos. Assim, poderemos nele identificar um elemento do contrato de depósito, uma obrigação de guarda, um dever de prestação de serviço, um aspecto da empreitada, um pouco de locação, etc.

Na verdade, porém, não é uma locação de serviços porque o transporte é cumprido normalmente por outras pessoas que não o contratante, enquanto na locação de serviços o normal é que a prestação seja feita pelo próprio contratante.

Não é um depósito porque as finalidades são diversas; enquanto no depósito o que nós queremos é apenas a guarda da coisa, no transporte, o que se pretende realmente é a trasladação, embora, isso signifique também, de algum modo, guardar durante o trajeto.

Não é um contrato de empreitada porque, no transporte de pessoas ou de coisas, a pessoa transportada ou o proprietário da coisa não têm ingerência direta no modo pelo qual há de ser feito o transporte, que de ordinário é determinado pela empresa transportadora.

E nem há locação de coisa, porque na locação há a transferência da posse ao locatário, enquanto aqui quem usa o bem (o veículo considerado no seu todo) é a mesma pessoa que o fornece, isto é, o próprio transportador.

Vou me deter um pouco no exame da relação que se estabelece quando o transporte se dá por meio de táxi, ou automóvel de aluguel. As características do contrato de transporte coletivo se ajustam bem à situação do transporte coletivo urbano efetuado por companhias de transporte. O difícil é definir essa situação quando se trata de táxi. Muitos dizem que não há contrato de transporte, apenas uma prestação de serviço, porque a determinação direta de como deve ser feito o trajeto, a velocidade, as paradas, etc., tudo isso é ditado pelo próprio conduzido, pelo transportado, o que não acontece no contrato de transporte propriamente dito.

No entanto, acredito eu, de acordo com a maioria, também há contrato de transporte com táxi, ainda que seja táxi individual, porque fundamentalmente o que há ali é um contrato feito para o traslado da pessoa de um ponto para outro. Há o contrato individual de transporte de pessoa por táxi.

E com isso examinei o art. 730, isto é, a definição do contrato de transporte, o seu conceito, seus elementos e a distinção entre ele e as outras figuras afins.

Nos arts. 731 e 732 está dito que o transporte exercido em virtude de autorização de permissão ou de concessão rege-se pelas

normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código.

Faz-se a ressalva da aplicação de todas as disposições constantes dos atos administrativos de concessão, autorização e permissão, determinando que aquelas normas sejam obedecidas com relação ao contrato de transporte, respeitado o disposto no Código Civil. Há, portanto, uma prevalência do Código Civil em relação àquelas outras disposições de natureza administrativa.

E no art. 732: "Aos contratos de transporte em geral são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições desse Código, os preceitos constantes da legislação especial e de Tratados e Convenções Internacionais".

Há a possibilidade de confronto das normas do Código Civil com as da legislação esparsa, sejam aquelas que dispõem sobre o transporte ferroviário, as do Código de Defesa do Consumidor, etc., e também um eventual confronto com convenções e tratados Internacionais que regulam o transporte aéreo.

Disso tudo, o que vale ou o que prevalece, o Código Civil ou o Código de Defesa do Consumidor?

Penso eu que o Código Civil deve ser aplicado com prevalência sobre o CDC sempre que regular diretamente uma relação de consumo, isto é, quando o fato é necessariamente uma relação de consumo e o C. Civil dispôs a seu respeito, editando regra específica. É o que acontece, por exemplo, no contrato de transporte de pessoas, quando o C. Civil diz que o transportador pode recusar a prestação do serviço ao passageiro que se apresentar sem condições de higiene (art. 739), ou quando estabelece que o transportador pode reter até 5% da importância a ser restituída, a título de multa compensatória. Essa é uma regra do Código

Civil, que poderá eventualmente contrariar alguma disposição do Código de Defesa do Consumidor. Nesse caso, porém, como há aqui regra específica criada no Código Civil para regular a relação de consumo que se estabelece no transporte de pessoas, é a que prevalece em relação à do direito do consumidor.

Não será assim quando o C. Civil regular institutos ou relações jurídicas que podem ou não constituir relação de consumo, como acontece com o contrato de compra e venda. Nessa hipótese, sempre que a compra e venda caracterizarem uma relação de consumo, aplica-se com prevalência as disposições do Código de Defesa do Consumidor, que é a lei especial, ainda que anterior no tempo.

Além disso, ainda há situações que permitirão o uso das duas legislações, uma em complemento da outra. Assim, por exemplo, o direito ao reembolso da passagem em favor do passageiro desistente somente existirá se provado que outra pessoa foi transportada em seu lugar. Tal a disposição do art. 740, § 1º. Porém, a regra sobre a prova será a do Código de Defesa do Consumidor, que autoriza inclusive a inversão do ônus, para favorecer o hipossuficiente, isto é, o passageiro (art. 6º, VI, do CDC).

Acredito que não haverá maior dificuldade para conciliar os textos legislativos existentes e o novo Código. Com relação ao CDC, há de se ver que os princípios gerais do Código Civil e as suas cláusulas gerais permitem uma adequada e concordante interpretação entre os dois códigos, a garantir a boa aplicação do Direito.

Uma questão que será posta é a dos tratados internacionais, que deverão se adequar - penso eu, de acordo com a orientação predominante no país - ao que está disposto no Código Civil, lei ordinária mais recente.

No art. 733 está dito que, nos contratos de transporte cumulativo, cada transportador se obriga a cumprir o contrato relativamente ao respectivo percurso, respondendo pelos danos nele causados a pessoas e coisas.

O contrato de transporte pode ser um contrato combinado. O contrato de transporte combinado existe quando um transportador assume a obrigação de fazer o transporte do seu trecho, e, diante do cliente, assume a obrigação de contratar um terceiro para a continuidade da viagem em outros trechos.

Aqui, o que a lei regula é o contrato cumulativo. No contrato cumulativo, existem vários transportadores, todos eles vinculados diretamente ao transportado; o contrato é único, e o percurso será cumprido em diversas etapas, cada transportador assumindo a sua etapa. A responsabilidade do transportador é pelo cumprimento do seu trajeto e pelos danos nele ocorridos. Não responde pelos danos ocorridos fora do trajeto, mas todos eles respondem pelo cumprimento do contrato como um todo. Não há entre eles solidariedade, todos respondem pelo todo, mas não cada um pelo todo. Somente haveria solidariedade se ela fosse pactuada.

O art. 734 trata da responsabilidade pelos danos causados às pessoas transportadas, e a regra principal é a de que a transportadora responde pelos danos sofridos pelo transportado desde que se inicia o transporte, a se entender como início do transporte terrestre o momento em que a pessoa se faz passageiro, não aquele em que compra a passagem, nem quando está na gare, ou na estação, ou na parada do ônibus, mas sim quando ingressa no ônibus, e termina quando desce do veículo.

A única exclusão permitida no Código é a da força maior. A lei não mais faz referência a caso fortuito, nem à culpa da vítima, mas à força maior, isto é, àquele fato inevitável, que se reconhece quando o transportador demonstrar que tudo fez para evitar o acidente e o conseqüente dano. Se for assim, o fato era inevitável, e por esse é que haverá a exclusão da responsabilidade. Fora daí, responde.

Há uma regra que permite a redução dessa indenização por culpa da vítima (art. 738, parágrafo único), quando esta age contra o regulamento. Demonstrado que a vítima concorreu para o resultado, nas hipóteses enunciadas no parágrafo único, a indenização será eqüitativamente reduzida.

A previsão do Código é apenas para reduzir a indenização. E de se perguntar: se, porventura, a culpa for exclusiva da vítima, é possível excluir, também, a responsabilidade? Essa situação não está prevista. Acredito que, se o fato acontece por culpa exclusiva da vítima, falta a relação causal entre o dano e a ação da transportadora, pelo que o resultado somente pode ser atribuído a quem lhe deu causa, isto é, à própria vítima. Portanto, a culpa da vítima pode determinar a redução da indenização, e a culpa exclusiva dela, a exclusão da responsabilidade do transportador por falta de causa.

A responsabilidade por acidente não se exclui por culpa de terceiro (art. 735), situação que ordinariamente ocorre quando o descuido causador do dano é do outro motorista, caso em que a transportadora responde pela reparação do dano sofrido pelo seu passageiro. A responsabilidade pelo dano causado a um terceiro que não seja passageiro, como no atropelamento de pedestre, é extracontratual e se regula pelas regras do ilícito absoluto (art. 186).

A culpa aqui mencionada é a culpa em sentido estrito, não ao dolo, situação que não foi especificamente regulada no Código.

Quando há uma situação de dolo, como acontece no assalto ou outros atos de violência, temos de nos remeter para a situação geral da força maior, do fato inevitável, e saber se essa ação do terceiro se inclui ou não na situação da força maior.

Quero dizer, na hipótese do assalto, a regra de que o transportador responde, mesmo por culpa de terceiro, essa regra não serve para resolver o caso em que o terceiro agiu com dolo, devendo ser a questão solucionada à luz da possibilidade da exclusão pela 'força maior', e não propriamente pela culpa do terceiro.

Esse tema ainda é objeto de controvérsia na doutrina e nos tribunais; de minha parte, acredito que a responsabilidade da transportadora existe se não demonstrar que o fato era inevitável, pois somente aí incide a excludente da força maior.

Se o transportador responde sempre pelo dano ocorrido com o seu passageiro, entende-se que é com o passageiro dentro do ônibus. Pergunta-se: e se o passageiro está fora do ônibus, ou se dele desceu? Se isso acontece em razão do comportamento determinado pela empresa ou pelo motorista, e se o dano é consequência imediata de tal fato, poderá também aí ser atribuída a responsabilidade ao transportador; não quando a descida é um fato normal do transporte, como nas paradas regulares no trajeto, etc. Nesse caso, o acidente ocorrido com o passageiro no bar da estação, em princípio, não é de culpa da transportadora. O STJ já examinou um processo em que o passageiro desceu do ônibus a pedido do motorista e foi atropelado por outro veículo, reconhecendo-se a responsabilidade da sua transportadora.

O art. 927 do Código Civil, ao dispor sobre responsabilidade civil extracontratual, manteve o princípio da responsabilidade subjetiva, mas estabeleceu no parágrafo a responsabilidade de quem exerce atividade perigosa, sempre que o dano dela decorre. Então, quando a atividade, normalmente desenvolvida pelo autor do dano, implicar, por sua natureza, riscos para os direitos de outrem, ele responderá, independentemente de culpa.

É de se perguntar se tal enunciado tem alguma relação com o contrato de transporte regulado no artigo 730 e seguintes. Penso eu que não. A responsabilidade contratual do art. 730 e seguintes são específicas para o contrato de transportes, e lá já está dito que o transportador responde, só não responde em caso de força maior.

O transporte de passageiro compreende não só o transporte do passageiro, mas também o de sua bagagem. Existem disposições administrativas e regulamentos estabelecendo o que se entende por bagagem. Há um só contrato de transportes entre o transportado e a transportadora, que compreende a trasladação do passageiro e da sua bagagem. Isso se a bagagem é conduzida pelo próprio passageiro, ou que o acompanhe. São aqueles bens ou objetos que o passageiro leva consigo, e atendem a certa quantidade de peso, volume e tipo de acondicionamento.

Mas pode acontecer, também, de a bagagem ser entregue ao transportador, mediante um tíquete, ou comprovante de entrega. Nesse caso, temos dois contratos. O contrato para o transporte do passageiro e da bagagem que transporta consigo e um contrato para o transporte de bagagem, transporte de coisas, em relação àquela bagagem que foi entregue para ser acondicionada em outros lugares do mesmo veículo transportador. Dois contratos, portanto.

Nesse ponto, o Código veio introduzir regra importante, dizendo que o transportador pode exigir a definição do valor do bem transportado para, com isso, limitar a sua responsabilidade. Normalmente, em especial no transporte aéreo, as empresas se recusavam a indenizar a bagagem pelo valor indicado pelo passageiro, porque este deixou de declarar o valor da bagagem quando a despachou.

Isto é, pelo nosso sistema e prática antiga, transferia-se ao transportado a obrigação de fazer a prova do valor da bagagem. O Código veio alterar essa sistemática para dizer que, em princípio, aceita-se o valor atribuído à bagagem pelo passageiro. Se a empresa quiser se resguardar quanto a esse valor, deve ela tomar a iniciativa de obter a declaração do valor da bagagem por parte do transportado. Isto é, transferiu para a empresa a obrigação de definir previamente o valor da bagagem para, assim, limitar a sua indenização. Do contrário, não haverá essa limitação.

A obrigação do transportador é de resultado. Está ele sujeito a horários, itinerários, não pode recusar passageiros, etc. Tem de transportar o passageiro e sua bagagem de um lugar para outro, no tempo e no modo convencionados, responsabiliza-se pelos atrasos, e deve levá-lo até o destino.

E tanto é de resultado essa sua obrigação, que no caso de haver uma interrupção nesse transporte, ainda por fato alheio à sua vontade, e ainda por fato imprevisível, ele é obrigado a completar o transcurso com outro veículo, que há de ser colocado à disposição do transportado. Fica, assim, bem caracterizada a obrigação de resultado.

E além de uma obrigação de resultado, há também uma obrigação de garantia. Isto é, o transportador responde pela incolumidade

do transportado. E também tem o dever de restituir o valor da passagem nos casos a seguir mencionados.

Vejam os quais são as obrigações do transportado. Em primeiro lugar, deve atender às determinações do transportador. Tem de se sujeitar às normas e regulamentos do transporte, pagar o preço, apresentar-se no momento da partida, não conduzir armas, nem assumir conduta que prejudique os demais passageiros, ou que afete a boa execução do serviço. É possível, pois, que o transportado pratique atos que impliquem descumprimento da norma regulamentar ou da própria lei civil, e com isso causar um dano, pelo qual responde. Nesse caso, se ele também sofrer dano, terá a sua indenização reduzida, na medida da concorrência de sua culpa. Já vimos acima que, se a culpa for exclusiva do passageiro, a transportadora não responde, por falta de relação causal.

O passageiro tem o direito de rescindir o contrato em algumas situações: se adquiriu o bilhete anteriormente, poderá desistir de realizar a viagem, desde que avise o transportador em tempo para que este possa vender a passagem a um terceiro, ou seja, renegociar o mesmo bilhete. A lei não diz qual é esse tempo. O regulamento que dispõe sobre o transporte intermunicipal terrestre coletivo refere que é de três horas antes da partida, e uma vez feito esse comunicado, ele tem o direito de obter a restituição.

Iniciado o trajeto, o passageiro poderá desistir do transporte, ou simplesmente não comparecer desde o início, sem avisar. Quando ele não avisa e não comparece, ou quando inicia o transporte e desiste, poderá obter a restituição do valor pago, desde que demonstre que houve o repasse desse lugar para um terceiro, isto é, se permitiu à companhia recuperar a perda decorrente da desistência. Havendo a restituição do valor, até 5% (cinco por cento) deste há de ser retido a título de multa compensatória pela transportadora.

Também o transportador tem o direito de reter a bagagem para o caso de não ter sido pago o preço da passagem até o final do cumprimento do contrato de transporte. Para garantir-se disso, pode reter a bagagem.

E pode alegar a força maior: ou para excluir a sua responsabilidade por dano, ou para excluir a sua responsabilidade pelo descumprimento do horário e do itinerário. Quer dizer, toda vez que houver descumprimento do horário ou do itinerário, o transportador poderá alegar que houve força maior e, com isso, exonerar-se da responsabilidade daí decorrente.

Dessa forma, fiz uma rápida análise dos dispositivos a respeito do contrato de transporte de pessoas. A título de conclusão, assim posso resumir algumas idéias:

O transporte tem como elementos o transportador, a pessoa ou coisa transportada, e o traslado ao destino.

Há diversas espécies de contratos de transporte: de pessoas ou de coisas; marítimo, fluvial, aéreo ou terrestre; urbano, municipal, intermunicipal, interestadual e internacional; coletivo ou individual; rodoviário ou ferroviário, combinado ou cumulativo, etc.

Aqui se tratou do contrato de transporte de pessoas, que se caracteriza por ser um contrato comutativo, consensual, bilateral, oneroso ou gratuito (não benévolo), de adesão, de resultado (transportar até o destino) e também de garantia (transportar incólume).

O contrato de transporte oneroso e o gratuito são espécies regidas pelas normas do Código Civil.

O transporte benévolo não é contrato de transporte, e a responsabilidade do transportador é de natureza extracontratual, nos termos da Súmula 145/STJ.

Há o contrato coletivo de transporte quando um mesmo veículo transporta (ou pode transportar) mais de um passageiro, cada qual celebrando um contrato com o transportador;

O contrato de transporte se estabelece quando a pessoa assume a conduta socialmente adequada;

O contrato de transporte distingue-se dos contratos de locação, depósito, guarda e de empreitada, embora tenha deles alguns elementos;

A bagagem pode ser objeto de contrato próprio, se entregue à guarda do transportador;

As normas do Código Civil que dispõem especificamente sobre uma relação que é de consumo, como o contrato de transporte coletivo de pessoas, preponderam sobre as do Código de Defesa do Consumidor. As regras do Código Civil que regulam relações que podem ou não configurar uma relação de consumo, como acontece com o contrato de compra e venda, cedem lugar ao Código de Defesa do Consumidor, quando se tratar de relação de consumo. Mesmo quando incidir o Código Civil na relação de consumo, aplicam-se complementarmente as disposições do CDC.

As normas do CCivil prevalecem sobre tratados ou convenções, cláusulas de atos administrativos de autorização, permissão ou concessão.

A responsabilidade do transportador é objetiva, com a exclusão da responsabilidade em caso de força maior por fato inevitável, ou por culpa da própria vítima, quando causa exclusiva do resultado.

A culpa de terceiro não exclui a responsabilidade, quando se tratar de culpa em sentido estrito; em caso de dolo, poderá excluir se o transportador demonstrar que era caso de força maior, isto é, se provar que tudo fez para evitar o fato previsível.

O transportador tem direitos e obrigações, assim como enumerados no Código Civil, no Código de Defesa do Consumidor e nas legislações esparsas, no ato administrativo de permissão ou autorização; também tem os deveres que decorrem dos usos e derivados da boa-fé objetiva. O mesmo há de se dizer em relação ao transportado, isto é, ele tem os direitos que estão aqui previstos, e deve atender aos princípios da boa-fé.

Não se admite a recusa de passageiros, salvo por motivo de higiene ou saúde.

É sempre permitido ao passageiro não viajar ou interromper a viagem, com direito de restituição nos casos previstos.

A obrigação é de resultado, de modo que a interrupção sempre acarreta ao transportador o dever de completar o percurso;

O transportador pode reter até 5% (cinco por cento) do valor do transporte para os casos de restituição, e reter a bagagem para a garantia do pagamento do preço.

Por fim, devo dizer que o Código foi feliz ao estabelecer as regras gerais do contrato de transporte de pessoas, fornecendo as coordenadas para a sua celebração.

Na verdade, exerceu a sua função de diploma central do sistema de Direito Privado, reunindo, em três seções, as disposições sobre o transporte de pessoas e sobre o transporte de coisas, eliminando a

distinção que antes existia entre o nosso Direito Comercial e o Direito Civil.

Antônio Celso Alves Pereira
Celso Renato Duvivier de Albuquerque Mello

Organizadores

**ESTUDOS EM HOMENAGEM A
CARLOS ALBERTO
MENEZES DIREITO**

RENOVAR

Rio de Janeiro • São Paulo
2003

REFERÊNCIA:

AGUIAR JÚNIOR, Ruy Rosado de. Contrato de transporte de pessoas e o novo Código Civil. In: PEREIRA, Antônio Celso Alves; MELLO, Celso Renato Duvivier de Albuquerque (Coord.). **Estudos em homenagem a Carlos Alberto Menezes Direito**. Rio de Janeiro: Renovar, 2003. p. 617-633.