



UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA

ÂNIMA EDUCAÇÃO

ANDREY PAULO DE JESUS CORRÊA

**CONTRATO DE TRANSPORTE:
RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL NO
TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PESSOAS ONEROSO,
APARENTEMENTE GRATUITO E PURAMENTE GRATUITO**

Florianópolis

2023

ANDREY PAULO DE JESUS CORRÊA

**CONTRATO DE TRANSPORTE:
RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL NO
TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PESSOAS ONEROSO,
APARENTEMENTE GRATUITO E PURAMENTE GRATUITO**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Direito da Universidade do Sul de Santa Catarina como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Demetrius Nichele Macei, Dr.

Florianópolis

2023

ANDREY PAULO DE JESUS CORRÊA

**CONTRATO DE TRANSPORTE:
RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL NO
TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PESSOAS ONEROSO,
APARENTEMENTE GRATUITO E PURAMENTE GRATUITO**

Esta Monografia foi julgada adequada à obtenção do título de Bacharel em Direito e aprovado em sua forma final pelo Curso de Graduação em Direito da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Florianópolis, 27 de novembro de 2023.

Professor e orientador Demetrius Nichele Macei, Dr.
Universidade do Sul de Santa Catarina

Prof. Wilson Leonel, Msc.
Universidade do Sul de Santa Catarina

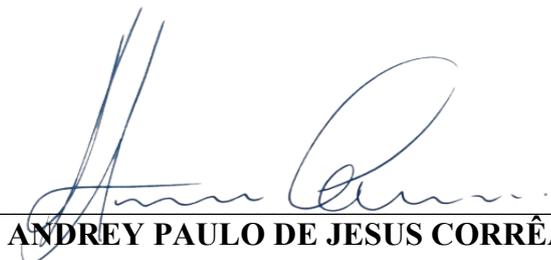
TERMO DE ISENÇÃO DE RESPONSABILIDADE

CONTRATO DE TRANSPORTE: RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL NO TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PESSOAS ONEROSO, APARENTEMENTE GRATUITO E PURAMENTE GRATUITO

Declaro, para todos os fins de direito, que assumo total responsabilidade pelo aporte ideológico e referencial conferido ao presente trabalho, isentando a Universidade do Sul de Santa Catarina, a Coordenação do Curso de Direito, a Banca Examinadora e a Orientadora de todo e qualquer reflexo acerca deste Trabalho de Conclusão de Curso.

Estou ciente de que poderei responder administrativa, civil e criminalmente em caso de plágio comprovado do trabalho monográfico.

Florianópolis, 27 de novembro de 2023.



ANDREY PAULO DE JESUS CORRÊA

AGRADECIMENTOS

Aos meus dedicados e queridos genitores, João e Nelza, à minha tia, Maria, os quais se erigiram como o esteio fundamental, a pedra angular em todos os aspectos, para a aquisição da erudição, da deferência, da responsabilidade, da probidade e, sobretudo, da inspiração a tornar-me uma pessoa mais virtuosa.

Aos autores que generosamente compartilharam suas descobertas, vivências e aprendizados, e aos docentes, pela abnegação, inovação e facilitação de suas vastas sabedorias para minha capacitação e formação.

Àqueles que, direta ou indiretamente, auxiliaram-me a atingir mais este desígnio em minha jornada existencial, dirijo meus sinceros agradecimentos!

RESUMO

A presente monografia se concentra na análise da responsabilidade civil no contexto do transporte privado individual de pessoas, com enfoque específico na responsabilização das modernas formas de carona praticadas por particulares e empresas que intermediam tais práticas. Este estudo baseia-se na legislação nacional, particularmente na Lei que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para uma compreensão da natureza jurídica tanto dessas modalidades de transporte quanto dos aplicativos e plataformas digitais. Examina-se também a relevância desse tipo de deslocamento na redução do tráfego urbano e na promoção da sustentabilidade ambiental. Por meio de abordagem jurisprudencial, casos emblemáticos são analisados, incluindo litígios envolvendo plataformas de compartilhamento de viagens, como Blablacar, Uber e 99. Esses casos contribuem para a compreensão da interpretação legal desses serviços, considerando sua diferenciação legal em relação à carona solidária ou compartilhada ao transporte remunerado. A carona solidária ou compartilhada é uma prática que se distingue fundamentalmente das atividades lucrativas de transporte, tendo como base a divisão de custos sem a intenção de lucro por parte dos condutores benévolos e empresas que facilitam essas interações. A imposição de responsabilidade contratual objetiva em cenários de carona solidária seria injusta, visto que essa prática se fundamenta na solidariedade e na cooperação mútua, alinhadas aos propósitos de uma mobilidade urbana mais sustentável e eficiente. Este estudo contribui significativamente para o entendimento das nuances legais e sociais que permeiam o transporte de pessoas, especialmente no que tange à carona solidária ou compartilhada, destacando sua importância e diferenciação frente às atividades lucrativas de transporte privado individual.

Palavras-chave: Responsabilidade Contratual. Responsabilidade Extracontratual. Transporte privado individual. Carona solidária. Mobilidade Urbana.

ABSTRACT

This monograph focuses on the analysis of civil liability in the context of individual private transportation of people, with a specific focus on the liability of modern forms of ride-sharing practiced by individuals and companies that mediate such practices. This study is based on national legislation, particularly the Law that establishes the guidelines for the National Urban Mobility Policy, to understand the legal nature of both these modes of transport and digital applications and platforms. The relevance of this type of travel in reducing urban traffic and promoting environmental sustainability is also examined. Through a jurisprudential approach, emblematic cases are analyzed, including disputes involving ride-sharing platforms, such as Blablacar, Uber and 99. These cases contribute to the understanding of the legal interpretation of these services, considering their legal differentiation in relation to carpooling or shared rides. Carpooling or shared carpooling is a practice that is fundamentally different from profitable transport activities, based on the sharing of costs without the intention of profit on the part of benevolent drivers and companies that facilitate these interactions. The imposition of objective contractual liability in carpooling scenarios would be unfair, given that this practice is based on solidarity and mutual cooperation, aligned with the purposes of more sustainable and efficient urban mobility. This study contributes significantly to the understanding of the legal and social nuances that permeate the transport of people, especially with regard to carpooling or shared carpooling, highlighting its importance and differentiation compared to the profitable activities of individual private transport.

Keywords: Contractual Liability. Non-Contractual Liability. Individual private transport. Carpooling. Urban mobility.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	12
1.1	DELIMITAÇÃO DO TEMA E PROBLEMÁTICA	12
1.2	OBJETIVO	12
1.2.1	Objetivo geral	13
1.2.2	Objetivos específicos	13
1.3	JUSTIFICATIVA	13
1.4	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	13
1.5	DESENVOLVIMENTO: ESTRUTURAÇÃO DOS CAPÍTULOS	14
2	CONTRATO	15
2.1	CONCEITO DE CONTRATO	15
2.2	PRINCÍPIOS GERAIS DO DIREITO CONTRATUAL	18
2.2.1	A autonomia privada e a função social do contrato.....	18
2.2.2	A força obrigatória do contrato	20
2.2.3	A Probidade e a boa-fé.....	21
2.3	ELEMENTOS E REQUISITOS DE VALIDADE DO CONTRATO	24
2.3.1	Plano da existência, da validade e da eficácia.....	24
3	RESPONSABILIDADE CIVIL.....	28
3.1	CONCEITO	28
3.2	DEVER JURÍDICO ORIGINÁRIO E SUCESSIVO	29
3.3	ESPÉCIES DE RESPONSABILIDADE CIVIL	30
3.3.1	Responsabilidade contratual e extracontratual.....	30
3.3.1.1	Distinções entre as duas fontes.....	32
3.3.2	Responsabilidade civil subjetiva e objetiva.....	35
3.4	PRESSUPOSTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL	37
3.4.1	Conduta humana e ilícito.....	38
3.4.2	Culpa ou dolo do agente.....	41
3.4.2.1	Culpa concorrente.....	43
3.4.3	Dano.....	44
3.4.4	Nexo causal.....	45
3.5	EXCLUDENTES DA RESPONSABILIDADE CIVIL	46
3.5.1	Fato exclusivo da vítima	46
3.5.2	Fato exclusivo de terceiro	47

3.5.3 Caso fortuito e força maior	48
4 RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL NO	
TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PESSOAS	51
4.1 CONTRATO DE TRANSPORTE.....	51
4.1.1 Conceito e características	52
4.1.2 Natureza jurídica.....	55
4.1.3 Espécies de contrato de transportes	57
4.1.3.1 Transporte de pessoas.....	59
<i>4.1.3.1.1 Obrigações e direitos do transportador</i>	<i>59</i>
<i>4.1.3.1.2 Obrigações e direitos do passageiro</i>	<i>61</i>
4.2 RESPONSABILIDADE NO TRANSPORTE ONEROSO DE PESSOAS	62
4.3 RESPONSABILIDADE NO TRANSPORTE APARENTEMENTE GRATUITO.....	70
4.4 RESPONSABILIDADE NO TRANSPORTE PURAMENTE GRATUITO.....	73
5 CONCLUSÃO.....	80
REFERÊNCIAS	83

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa se insere na linha de estudo do Direito Civil, mais especificamente no campo do Direito Contratual e da Responsabilidade Civil, direcionando-se para a análise aprofundada do contrato de transporte e a sua subespécie transporte de pessoas, com foco na responsabilidade contratual e extracontratual no transporte privado individual de pessoas, abordando aspectos onerosos, aparentemente gratuitos e puramente gratuitos.

1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA E PROBLEMÁTICA

O objeto de estudo desta pesquisa é o contrato de transporte, especificamente no que diz respeito às responsabilidades contratual e extracontratual nas modalidades de transporte privado individual de pessoas. Serão analisadas as nuances legais, conceituais e práticas que envolvem o transporte de pessoas por meio de caronas remuneradas, caronas solidárias ou compartilhadas, assim como, verificar os entendimentos legal, doutrinário e jurisprudencial, sobre a natureza dos aplicativos e plataformas digitais associadas a essas práticas.

As questões a serem analisadas giram em torno dos seguintes questionamentos:

- Quais são as distinções fundamentais entre as modalidades de transporte privado individual de pessoas: oneroso, aparentemente gratuito e puramente gratuito?
- Diante das modalidades carona solidária, compartilhada e remunerada, qual é a responsabilidade dos particulares e das empresas que operam aplicativos e plataformas digitais?
- Como se dá a responsabilidade contratual e extracontratual em cada uma dessas modalidades?
- Quais os impactos legais e sociais dessas modalidades de transporte na sociedade?

1.2 OBJETIVO

Para o desenvolvimento desta monografia serão perseguidos os seguintes objetivos:

1.2.1 Objetivo geral

Analisar as características e as implicações da responsabilidade contratual e extracontratual no transporte privado individual de pessoas, considerando suas variantes onerosas, aparentemente gratuitas e puramente gratuitas.

1.2.2 Objetivos específicos

a) Analisar os pressupostos da responsabilidade contratual e extracontratual no transporte privado individual de pessoas;

b) verificar as obrigações, a responsabilidade e as excludentes de responsabilidade do transportador ou condutor no transporte privado individual de pessoas;

c) Compreender a função social e os impactos sociais das modalidades de transporte privado individual de pessoas na sociedade contemporânea;

d) Analisar a jurisprudência e a legislação pertinentes ao tema;

e) verificar as reflexões sobre a regulação e aprimoramento das práticas de transporte privado individual de pessoas.

1.3 JUSTIFICATIVA

O estudo se justifica pela relevância crescente das modalidades de transporte privado individual de pessoas na dinâmica urbana e social. Tais práticas, além de oferecerem alternativas de locomoção, envolvem questões jurídicas complexas, especialmente no que tange à responsabilidade contratual e extracontratual. Compreender as implicações legais e sociais desses deslocamentos de pessoas é fundamental para aprimorar as regulamentações e promover uma mobilidade mais segura e inclusiva.

1.4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O método de abordagem do pensamento é dedutivo, pois parte da demonstração dos institutos do contrato e da responsabilidade civil, para alcançar os objetivos delineados do

presente trabalho, de natureza qualitativa, por meio de análise bibliográfica, jurisprudencial e documental. Utilizará estudos de caso, análise comparativa e revisão sistemática da literatura especializada. Serão exploradas fontes primárias e secundárias para embasar os argumentos e conclusões, o procedimento é monográfico.

1.5 DESENVOLVIMENTO: ESTRUTURAÇÃO DOS CAPÍTULOS

O desenvolvimento da presente monografia tem como estruturação três capítulos, os dois primeiros serão os alicerces, a base compreensiva para o desenvolvimento do terceiro.

No primeiro capítulo, o estudo se desenvolve a partir da compreensão do instituto do contrato, os princípios gerais do direito contratual, ressaltando a autonomia privada, a função social do contrato e a força obrigatória, ancorados na proibidade e boa-fé. A análise se estende aos elementos e requisitos de validade do contrato, essenciais para compreender a dinâmica do transporte como um acordo entre partes.

O segundo capítulo, abordará o universo da responsabilidade civil, é essencial delinear as diferentes espécies, explorando especialmente a distinção entre responsabilidade contratual e extracontratual. Isso inclui o estudo das teorias subjetiva e objetiva, apontando seus pressupostos, como a conduta humana, o ilícito, a culpa, o dano e o nexos causal.

No último capítulo do desenvolvimento, mergulha-se no cerne do trabalho, investigando a responsabilidade contratual e extracontratual no transporte privado individual de pessoas. Sob essa ótica, examina-se o contrato de transporte, suas características e espécies, com foco no transporte de pessoas. São analisadas as obrigações do transportador e do passageiro, delineando-se os contornos dessa relação.

Com o avanço do estudo, a pesquisa se aprofunda na responsabilidade nos diferentes tipos de transporte de pessoas, explorando nuances na esfera onerosa, aparentemente gratuita e puramente gratuita. Dessa maneira, o trabalho busca esclarecer e diferenciar os contextos em que a responsabilidade contratual e extracontratual se manifesta, oferecendo uma visão abrangente do tema.

Ao final, as conclusões oferecerão uma síntese dos principais aspectos discutidos, ressaltando a importância e as complexidades envolvidas na compreensão da responsabilidade civil no contexto do transporte privado individual de pessoas.

2 CONTRATO

O presente capítulo inicia-se observando a relevância social, econômica e jurídica do instituto do contrato. Compreender a natureza e os princípios que regem os contratos é de suma relevância para alcançar os objetivos desta monografia. Nesse contexto, este primeiro capítulo do desenvolvimento, propõe uma análise sucinta das normas gerais que orientam os contratos, com especial foco na dinâmica e definição do conceito de contrato, seus princípios mais abrangentes e na abordagem dos elementos essenciais que asseguram a sua validade.

2.1 CONCEITO DE CONTRATO

Ao delinear este conceito, Tartuce (2022, local. 584) lembra que: “A respeito do conceito de contrato, o Código Civil de 2002, a exemplo do seu antecessor não cuidou de defini-lo. Assim, é imperiosa a busca de sua categorização, para o devido estudo pelo aplicador do Direito”.

Nesse sentido, nos dizeres de Gagliano e Pamplona Filho (2023, v. 4. local. 19), “Conceituar não é tarefa fácil [...]”, ilustrando a dificuldade de se englobar o contrato em um único conceito perante a sua amplitude e dinamicidade, assim sendo, apresentá-los do clássico ao contemporâneo, ou seja, dar respaldo ao entendimento deste instituto é imprescindível para o presente trabalho.

Na evolução do direito contratual, Coelho (2016, v. 3. local. 8, grifo do autor) pontua que:

Podem-se divisar, na evolução do tratamento que o direito dispensa aos acordos entre os sujeitos privados, três modelos fundamentais. O primeiro, em que prevalece sempre a vontade das partes, e a interferência do aparato estatal limita-se, basicamente, a garantir tal prevalência (*modelo liberal*); o segundo, em que a interferência do aparato estatal substitui, em determinadas situações, a vontade manifestada pelas partes por regras de direito positivo (*modelo neoliberal*); e, por fim, o terceiro, em gestação, em que se distingue o acordo feito por sujeitos privados *iguais* do contrato entre *desiguais*, com o intuito de prestigiar a vontade das partes naquele e tutelar o economicamente mais fraco neste (*modelo reliberalizante*).

Sobre os modelos supracitados, o mesmo autor esclarece que:

A Ciência do Direito pode discutir a evolução desses modelos por uma perspectiva histórica, relacionando-os às nuances da luta de classes e aos correspondentes avanços e recuos do estado capitalista, em especial no transcorrer do século XX; no plano da

tecnologia jurídica, o interesse nos dois primeiros justifica-se como instrumento para melhor compreensão do *modelo reliberalizante* e de sua operacionalidade na solução dos conflitos relacionados aos contratos (Coelho, 2016, v. 3. local. 8, grifo do autor).

No tracejar do conceito de contrato, Brutau (p. 9 *apud* Nader, 2018, v. 3. local. 9, grifo do autor) informa que:

Setores da doutrina distinguem três conceitos de *contrato*. Um deles é amplíssimo e significa o *acordo de vontades para produzir efeitos jurídicos os mais diversos*. Nesta acepção lata, a noção de contrato alcança as diversas províncias do Direito Privado, Direito Público Interno e Internacional. Em sentido menos amplo, quer dizer *acordo de vontades que visa a obter resultados jurídicos de conteúdo econômico*. Tal definição restringe o sentido, desconsiderando os vínculos contraídos sem finalidade patrimonial, como o do casamento e adoção, mas alcança os estabelecidos no âmbito do Direito das Coisas, Direito do Trabalho, entre outros. Finalmente, a acepção mais restrita: a que designa por contrato apenas *a reunião de vontades, que tem por objeto a produção de efeitos jurídicos na órbita do Direito das Obrigações* [...].

Segundo Gonçalves (2023, v. 3. local. 11) o contrato é:

[...] a mais comum e a mais importante fonte de obrigação, devido às suas múltiplas formas e inúmeras repercussões no mundo jurídico. Fonte de obrigação é o fato que lhe dá origem. Os fatos humanos que o Código Civil brasileiro considera geradores de obrigação são: a) os contratos; b) as declarações unilaterais da vontade; e c) os atos ilícitos, dolosos e culposos.

Os autores Gomes e Rodrigues (1983, p. 4 2002, p. 9 *apud* Gonçalves, 2023, v. 3. local. 11, grifo do autor) conceituam o contrato como sendo uma:

[...] espécie de *negócio jurídico* que depende, para a sua formação, da participação de pelo menos duas partes. É, portanto, negócio jurídico bilateral ou plurilateral. Com efeito, distinguem-se, na teoria dos negócios jurídicos, os *unilaterais*, que se aperfeiçoam pela manifestação de vontade de apenas uma das partes, e os *bilaterais*, que resultam de uma composição de interesses. Os últimos, ou seja, os negócios bilaterais, que decorrem de mútuo consenso, constituem os contratos. Contrato é, portanto, como dito, uma espécie do gênero negócio jurídico [...].

Na concepção de Gagliano e Pamplona Filho (2023, v. 4. local. 19, grifo do autor), “[...] o contrato é *um negócio jurídico por meio do qual as partes declarantes, limitadas pelos princípios da função social e da boa-fé objetiva, autodisciplinam os efeitos patrimoniais que pretendem atingir, segundo a autonomia das suas próprias vontades*”.

Para Tartuce (2022, local. 355, grifo do autor) o contrato é visto numa “[...] visão clássica ou moderna, como o negócio jurídico bilateral ou plurilateral que visa à criação, modificação e extinção de direitos e deveres com conteúdo patrimonial”.

Nesse âmbito, cabe ressaltar que, atualmente, os conceitos clássico e moderno tornaram-se alvo de críticas pela maioria dos doutrinadores, sob o argumento de não

exprimirem tudo o que o instrumento tem oferecido na contemporaneidade, a exemplo, Tartuce (2022, local. 585, grifo do autor) em suas lições, preconiza que:

[...] sobre o conceito clássico, exige-se um conteúdo patrimonial, ou a *patrimonialidade*, como afirmam italianos. Nessa visão, o casamento, por exemplo, não seria um contrato, eis que o seu conteúdo é mais do que patrimonial, é afetivo, visando a uma comunhão plena de vida [...].

No tocante à patrimonialidade, Roppo (1988, p. 64 *apud* Venosa, 2023, v. 3. local. 27, grifo do autor) ressalta que:

[...] *com o progredir do modo de produção capitalista, com o multiplicar-se e complicar--se das relações econômicas, abre-se um processo que poderemos definir como de imobilização e desmaterialização da riqueza, a qual tende a subtrair ao direito de propriedade (como poder de gozar e dispor, numa perspectiva estática, das coisas materiais e especialmente dos bens imóveis) a sua supremacia entre os instrumentos de controle e gestão da riqueza. Num sistema capitalista desenvolvido, a riqueza de fato não se identifica apenas com as coisas materiais e com o direito de usá-las; ela consiste também, e sobretudo, em bens imateriais, em relações, em promessas alheias e no correspondente direito ao comportamento de outrem, ou seja, a pretender de outrem algo que não consiste necessariamente numa res a possuir em propriedade.*

Nesse contexto, verificou-se tendências pós-modernas em relação ao instituto do contrato, algumas mudanças significativas têm ocorrido em sua estrutura e funcionalidade. O jurista Nalin (2005, p. 255 *apud* Tartuce, 2022, local. 585), por exemplo, propõe uma abordagem contemporânea influenciada por essas transformações. De acordo com sua perspectiva, o contrato é definido como "a relação jurídica subjetiva, centrada na solidariedade constitucional, destinada a produzir efeitos jurídicos tanto de natureza existencial quanto patrimonial, não apenas entre as partes envolvidas, mas também em relação a terceiros".

Destarte, os contratos podem impactar terceiros, pois relacionam-se diretamente à eficácia externa da função social dos contratos. Essas ideias refletem a evolução do conceito de contrato em uma era pós-moderna, onde os princípios constitucionais desempenham um papel fundamental e os contratos não estão mais confinados apenas aos interesses das partes, consideram os impactos sociais e os direitos individuais de forma mais ampla (Tartuce, 2022).

Muitos dos princípios supramencionados são de vital importância para a compreensão deste trabalho, uma vez que estão intrinsecamente ligados à questão da validade e eficácia dos contratos e serão devidamente explorados na próxima seção.

2.2 PRINCÍPIOS GERAIS DO DIREITO CONTRATUAL

Por princípios, segundo Gagliano e Pamplona Filho (2023, v. 4. local. 25, grifo do autor), “[...] entendam-se os ditames superiores, fundantes e simultaneamente informadores do conjunto de regras do Direito Positivo. Pairam, pois, por sobre toda a legislação, dando-lhe *significado legitimador e validade jurídica*”, os autores ainda lecionam que:

Na medida em que nos desapegamos de uma tendência excessivamente patrimonial, fechada e egoística do Direito Civil, passando a reconhecer uma justa prevalência da *pessoa humana* em lugar dos *bens materiais*, é natural que a concepção teórica do sistema de princípios informadores do Direito Contratual experimentasse mudança (Gagliano; Pamplona Filho, 2023, v. 4. local. 25, grifo do autor).

Diante do direito contratual contemporâneo, muitos dos autores citados neste, ao estabelecerem o rol de princípios em suas obras, mantiveram alguns clássicos, outros foram atualizados e novos acrescentados, nesse sentido, sem a intenção de esgotá-los, serão averiguados aqueles de maior relevância ao entendimento do presente trabalho, sendo eles: a) a autonomia privada e a função social do contrato; b) a força obrigatória do contrato; c) a probidade e a boa-fé.

2.2.1 A autonomia privada e a função social do contrato

O princípio da autonomia privada, conforme Coelho (2016, v. 3. local. 15), “[...] é o reconhecimento pelo direito positivo da eficácia jurídica da vontade dos contratantes. Os sujeitos de direito podem dispor sobre seus interesses mediante acordos livremente negociados e estabelecidos entre eles, observados os limites da ordem jurídica”.

A autonomia privada, segundo Amaral (2003, p. 347-348 *apud* Tartuce, 2022, local 600, grifo do autor), diferencia-se da autonomia da vontade, o autor esclarece que:

A autonomia privada é o poder que os particulares têm de regular, pelo exercício de sua própria vontade, as relações que participam, estabelecendo-lhe o conteúdo e a respectiva disciplina jurídica. Sinônimo de autonomia da vontade para grande parte da doutrina contemporânea, com ela porém não se confunde, existindo entre ambas sensível diferença. A expressão ‘autonomia da vontade’ tem uma conotação subjetiva, psicológica, enquanto a autonomia privada marca o poder da vontade no direito de um modo objetivo, concreto e real.

Perante essa visão de liberdade contratual e suas limitações por preceitos de ordem pública, Gagliano e Pamplona Filho (2023, v. 4. local. 28, grifo nosso) expõem de maneira didática, três modalidades distintas que podem ser entendidas da seguinte forma:

a) a própria liberdade de contratar: em regra, ninguém pode ser forçado a celebrar um negócio jurídico, pois isso importaria em um vício de consentimento a macular a validade da avença. Numa evidente flexibilização de tal regra (o que já mostra que nenhum princípio pode ser encarado seriamente como uma verdade absoluta para toda e qualquer situação, mas sim somente como uma verdade socialmente aceita, enquanto socialmente aceita), o direito positivo consagrou algumas situações de contratação obrigatória, como, por exemplo, em determinadas modalidades securitárias; **b) a mencionada liberdade de com quem contratar:** aqui, também, se visualiza uma ressalva, quando se verifica, por exemplo, a ocorrência de um monopólio na prestação de serviços, o que, por outro lado, também é hodiernamente combatido por normas de Direito Econômico, na busca da realização da livre concorrência, princípio constitucional insculpido no art. 170, IV, da Carta de 1988; **c) a liberdade de estabelecimento do conteúdo do contrato,** ou seja, a liberdade para escolher o que se vai contratar. Da mesma forma, constata-se facilmente uma limitação de tal modalidade no fenômeno do dirigismo contratual, sendo o contrato individual de emprego o exemplo mais evidente disso, uma vez que seu conteúdo mínimo é todo estabelecido, no sistema brasileiro, por normas constitucionais (art. 7.º da CF/88) e infraconstitucionais (CLT e legislação complementar).

Ainda nos dizeres de Gagliano e Pamplona Filho (2023, v. 4. local. 27), ao afirmarem que: “[...] a limitação da manifestação de vontade dos contratantes, imposta por normas de ordem pública (dirigismo contratual), tornou-se necessária, para que a liberdade volitiva, sem contenção, não se convertesse em abuso”.

Nesse sentido, compreende-se que o controle judicial vai além da análise das cláusulas contratuais, estendendo-se à base do negócio jurídico. O contrato não é mais considerado apenas do ponto de vista individualista dos contratantes, mas também do ponto de vista de sua utilidade para a sociedade. Isso implica na possibilidade de restringir contratos que não atendam a esse propósito. A definição do interesse social dependerá do caso específico e das necessidades e condições sociais do momento (Venosa, 2023).

Talavera (2002, p. 399 *apud* Rizzardo, 2023, local. 20), diante do Código Civil de 2002, ensina que:

A função social do contrato exprime a necessária harmonização dos interesses privativos dos contraentes com os interesses de toda a coletividade; em outras palavras, a compatibilização do princípio da liberdade com a igualdade, vez que para o liberal o fim principal é a expansão da personalidade individual e, para o igualitário, o fim principal é o desenvolvimento da comunidade em seu conjunto, mesmo que ao custo de diminuir a esfera de liberdade dos singulares. A única forma de igualdade, que é a compatível com a liberdade tal como compreendida pela doutrina liberal, é a igualdade na liberdade, que tem como corolário a ideia de que cada um deve gozar de tanta liberdade quanto compatível com a liberdade dos outros ou, como apregoava, antevendo essa dificuldade de compatibilização, o aristocrata francês Charles-Louis

de Secondat, conhecido como Barão de la Brède e de Montesquieu, em seu clássico O Espírito das Leis: ‘A liberdade é o direito de fazer tudo o que as leis permitem’.

A limitação da liberdade de contratar, está evidenciada no Código Civil de 2002, *in verbis*: “A liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato” (Brasil, 2002, cap. I, art. 421).

Assim, verifica-se que a liberdade de contratar está delimitada pelo princípio da função social do contrato, a não observação deste, importa numa possível invalidade e por conseguinte na sua ineficácia culminando na mitigação do princípio clássico da força obrigatória do contrato.

2.2.2 A força obrigatória do contrato

De acordo com esse princípio, um contrato válido e eficaz deve ser rigorosamente cumprido pelas partes, seguindo o adágio *pacta sunt servanda*, que estabelece que os acordos de vontade têm força de lei entre os contratantes. No entanto, é importante ressaltar que essa afirmação não deve ser interpretada de maneira inflexível, pois, como é característico no campo do Direito, existem nuances que, em certos momentos, podem parecer em conflito, mesmo que superficialmente, com o princípio da segurança jurídica (Venosa, 2023).

A segurança jurídica, segundo Daibert (1980, p. 16 *apud* Rizzardo, 2023, local 27, grifo nosso), é aquela que:

[...] **advém da força coercitiva da lei** possibilita e facilita o progresso. Desta forma, feito o contrato, é lei entre as partes e só poderá ser desfeito pelo acordo das partes; pela sua extinção na forma prevista em seu conteúdo; pela extinção da obrigação nas formas legais ou **por força de lei**.

Nesse sentido, Tartuce (2022, local. 617) informa que:

[...] o princípio da força obrigatória ou da obrigatoriedade das convenções sempre esteve previsto em nosso ordenamento jurídico, mas não mais como regra geral, como antes era concebido. A força obrigatória constitui exceção à regra geral da socialidade, secundária à função social do contrato e à boa-fé objetiva, princípios que imperam dentro da nova realidade do Direito Privado Contemporâneo. Certo é, portanto, que o princípio da força obrigatória não tem mais encontrado a predominância e a prevalência absoluta que exercia no passado, o que não pode ser alterado pela recente legislação. O princípio em questão está, portanto, mitigado ou relativizado, sobretudo pelos princípios sociais da função social do contrato e da boa-fé objetiva.

Destarte, conclui-se que o princípio da força obrigatória do contrato *pacta sunt servanda*, é mitigado ou relativizado pelos princípios sociais da função social do contrato e da

boa-fé objetiva, como também, se verifica que a segurança jurídica está presente de duas formas: diante do contrato elaborado nos ditames da ordem jurídica, ou não. Na primeira, pela obrigação, na segunda, pela sua inobservação (Tartuce, 2022; Venosa, 2023).

2.2.3 A Probidade e a boa-fé

O Código Civil de 2002 estabeleceu princípios fundamentais no direito contratual ao sinalizar **a obrigação dos contratantes de agirem com probidade e boa-fé**, tanto na fase de conclusão do contrato quanto na sua execução (Brasil, 2002, cap. I, art. 422, grifo nosso).

Primórdios que refletem a natureza moral e ética do direito contratual, não se limitando apenas a uma relação puramente legal. A probidade e a boa-fé são princípios orientadores que buscam promover a equidade e a justiça nas transações comerciais e civis, além de prevenir a ocorrência de abusos, fraudes e quebras de confiança (Nader, 2018; Gomes, 2022; Gonçalves, 2023).

A probidade, segundo Gonçalves (2023, v. 3. local. 25), “[...] nada mais é senão um dos aspectos objetivos do princípio da boa-fé, podendo ser entendida como a honestidade de proceder ou a maneira criteriosa de cumprir todos os deveres, que são atribuídos ou cometidos à pessoa”.

O princípio da boa-fé desempenha um papel essencial na interpretação e execução de contratos. Ele vai além da estrutura contratual e enfatiza que a linguagem literal não deve prevalecer sobre a intenção real das partes, que deve ser clara e autêntica. A boa-fé implica valores como lealdade, confiança, justiça e a equidade na relação contratual, buscando garantir a segurança das relações jurídicas (Gomes, 2022).

Conforme Gomes (2022, local. 68) o princípio da boa-fé relaciona-se com a interpretação da vontade manifestada, e ensina que:

[...] o literal da linguagem não deve prevalecer sobre a intenção manifestada na declaração de vontade, ou dela inferível. Ademais, subentendem-se, no conteúdo do contrato, proposições que decorrem da natureza das obrigações contraídas, ou se impõem por força de uso regular e da própria equidade. Fala-se na existência de condições subentendidas. Admitem-se, enfim, que as partes aceitaram essas consequências, que realmente rejeitariam se as tivessem previsto. No caso, pois, a interpretação não se resume a simples apuração da intenção das partes.

Ensino este, expresso no Código Civil de 2002, *in verbis*: “Nas declarações de vontade se atenderá mais à intenção nelas consubstanciada do que ao sentido literal da linguagem” (Brasil, 2002, cap. I, art. 112).

Gonçalves (2023, v. 03. local. 25, grifo do autor) informa que: “O princípio da boa-fé se biparte em boa-fé *subjetiva*, também chamada de concepção *psicológica* da boa-fé, e boa-fé *objetiva*, também denominada concepção *ética* da boa-fé”.

Por outro prisma, mas alinhado na concepção psicológica da boa-fé subjetiva, Farias e Rosenthal (2017, p. 174, grifo nosso) afirmam que:

A boa-fé *subjetiva* não é um princípio, e sim um estado psicológico em que a pessoa possui a crença de ser titular de um direito que em verdade só existe na aparência. O indivíduo se encontra em escusável situação de ignorância sobre a realidade dos fatos e da lesão a direito alheio. A boa-fé subjetiva prossegue a sua trajetória no Código Civil de 2002, principalmente nos arts. 1.201, 1.214 e 1.219, como exata dimensão da convicção interna do possuidor sobre a ausência de defeitos em sua posse.

De acordo com Nader (2018, v. 3. local. 29, grifo do autor), “A exigência de boa-fé nos atos negociais não se refere à *subjetiva*, que se caracteriza pela seriedade das intenções, mas à de caráter *objetivo*, que independe do plano da consciência”. A relevância da boa-fé objetiva nos regramentos atuais está relacionada às “[...] condições do negócio jurídico, por suas cláusulas, revelem equilíbrio e justiça”, e conseqüentemente, afirma que, “A boa-fé nos contratos significa, portanto, a *honestidade* e *justiça* nas condições gerais estabelecidas”.

Com precisão e objetividade, Noronha (1994, p. 132 *apud* Farias; Rosenthal, 2017, p. 175) diferencia a boa-fé subjetiva da objetiva:

A primeira diz respeito a dados internos, fundamentalmente psicológicos, atinentes diretamente ao sujeito; a segunda a elementos externos, a normas de conduta que determinam como ele deve agir. Num caso está de boa-fé quem ignora a real situação jurídica; no outro, está de boa-fé quem tem motivos para confiar na contraparte. Uma é boa-fé estado, a outra, boa-fé princípio.

Segundo Venosa (2023, v. 3. local. 39), pelo princípio da boa-fé objetiva:

O intérprete parte de um padrão de conduta comum, do homem médio, naquele caso concreto, levando em consideração os aspectos sociais envolvidos. Desse modo, a boa-fé objetiva se traduz de forma mais perceptível como uma regra de conduta, um dever de agir de acordo com determinados padrões sociais estabelecidos e reconhecidos.

A boa-fé objetiva possui funções bem alinhadas no Código Civil de 2002, incluindo a interpretação do contrato no art. 113, a criação de deveres acessórios para garantir o cumprimento das obrigações no art. 187 e a correção de cláusulas abusivas no art. 422. Essas funções são sistematizadas em três categorias: interpretativa, supletiva e corretiva (Gomes, 2022).

Na função interpretativa, a boa-fé ajuda a determinar a intenção das partes ao celebrar o contrato, especialmente quando a declaração contratual é ambígua ou obscura. Além disso, a boa-fé é usada para eliminar falhas na elaboração contratual, substituindo o ponto de vista relevante e considerando o que uma pessoa razoável teria entendido (Gomes, 2022).

Essas intenções são evidenciadas a partir da premissa que: "Os negócios jurídicos devem ser interpretados conforme a boa-fé e os usos do lugar de sua celebração" (Brasil, 2002, cap. I art. 113).

Além disso, o mesmo Código abordou a conduta contrária a um dever de agir, especificando 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" (Brasil, 2002, cap. V art. 187).

Conforme o disposto supra, na função supletiva, a boa-fé cria deveres adicionais, além das obrigações principais, para garantir o cumprimento adequado do contrato. Isso inclui deveres de informação, sigilo, colaboração e proteção à outra parte (Gomes, 2022).

Concluindo a sistematização da boa-fé objetiva, perante o art. 422 já mencionado, a função corretiva é aplicada no controle de cláusulas abusivas e como critério para o exercício de direitos. Isso inclui o conceito de adimplemento substancial, que evita a rescisão do contrato por violações menores, bem como a proibição de comportamento contraditório (Gomes, 2022).

Nesse sentido, subentende-se que a segurança das relações jurídicas depende, em grande parte, da lealdade, confiança, justiça e equidade das partes, bem como da clareza e equilíbrio das obrigações. A probidade e a boa-fé criam um ambiente de credibilidade essencial para que os negócios sejam efetivados de maneira saudável. Elas são a base para a sinceridade das vontades no estabelecimento de direitos e obrigações contratuais, evitando vícios no consentimento. A probidade abrange a justiça, o equilíbrio e a reciprocidade das prestações, enquanto a boa-fé requer transparência e clareza das cláusulas contratuais. A força obrigatória do contrato, baseada no princípio do *pacta sunt servanda*, como regra, enaltece a necessidade de cumprimento estrito dos acordos celebrados, ainda que mitigada pelos preceitos da socialidade e da função social do contrato (Rizzardo, 2023).

Por fim, verifica-se que os princípios aqui averiguados destinam-se a conduta dos contraentes, um modelo abstrato de comportamento social e econômico que visa a observância dos aspectos interno e externo do contrato, buscando-se assegurar os interesses públicos, difusos, coletivos e individuais.

2.3 ELEMENTOS E REQUISITOS DE VALIDADE DO CONTRATO

Dando continuidade à compreensão dos fundamentos do direito contratual, adentraremos na análise dos elementos e requisitos que conferem validade aos contratos. A compreensão desses elementos constitutivos é fundamental para alicerçar a estrutura do negócio jurídico, garantindo sua eficácia e legitimidade no âmbito do ordenamento jurídico. A partir da análise minuciosa desses componentes, vislumbraremos a importância de cada elemento na formação e na validade dos contratos, ressaltando sua interdependência na construção de acordos juridicamente sólidos e socialmente relevantes.

2.3.1 Plano da existência, da validade e da eficácia

Como já verificado, sem a intenção de prelecionar o conceito, trata-se **o contrato de uma espécie do gênero negócio jurídico**, moldado na composição volitiva bilateral ou plurilateral de interesses múltiplos, estes, criadores de obrigações e de inúmeras repercussões no mundo jurídico (Gonçalves; 2023).

Destarte, a teoria geral dos negócios jurídicos é aplicável aos contratos que se enquadram completamente nessa categoria. Dado que o Código Civil de 2002 incluiu uma seção dedicada à Parte Geral, é nessa, o ponto de partida para o estudo da teoria geral dos contratos, identificando seus elementos fundamentais. No entanto, é relevante observar que a doutrina não está inteiramente em consenso quanto às definições de elementos, pressupostos e requisitos do negócio jurídico, o que se reflete também no contexto dos contratos (Venosa, 2023).

O artigo 104 estabelece os elementos essenciais do negócio jurídico, incluindo a **capacidade das partes envolvidas, a licitude do objeto e a observância da forma prescrita ou não proibida pela lei**. No contexto dos contratos, esses elementos podem ser compreendidos sob a perspectiva genérica dos negócios jurídicos, de modo que a ausência de qualquer um deles torna nulo ou anulável o contrato. No entanto, cada tipo de contrato pode demandar elementos essenciais específicos, alinhados com sua natureza particular (Venosa, 2023; Gonçalves, 2023, grifo nosso).

Para explicar esses elementos, Miranda (1974 *apud* Tartuce 2022, local 247) elaborou uma estrutura unificada, denominada de "Escada Pontiana" ou "Escada Pontiana". Tartuce ainda informa que "É fundamental estudar a concepção desses elementos a partir da

teoria criada pelo grande jurista [...]”, de acordo com essa construção, o negócio jurídico é dividido em três planos distintos: “plano da existência; plano da validade; plano da eficácia”.

Nesse sentido, referente aos três planos supra, Tartuce (2022, local. 248, grifo do autor) ensina que no primeiro, o da existência, “[...] estão os pressupostos para um negócio jurídico, ou seja, os seus *elementos mínimos*, enquadrados por alguns autores dentro dos *elementos essenciais* do negócio jurídico. Constituem, portanto, o *suporte fático do negócio jurídico (pressupostos de existência)*”, e o explica:

Nesse plano surgem apenas *substantivos*, sem qualquer qualificação, ou seja, *substantivos sem adjetivos*. Esses substantivos são: –*Partes (ou agentes)*; –*Vontade*; –*Objeto*; –*Forma*. Não havendo algum desses elementos, o negócio jurídico é inexistente (“*um nada para o direito*”), conforme defendem aqueles que seguem à risca a teoria de Pontes de Miranda (Tartuce, 2022, local. 248, grifo do autor).

Corroborando ao recém citado, Gonçalves (2023, v. 1., local. 141) leciona que:

No plano da existência não se indaga da invalidade ou eficácia do negócio jurídico, importando apenas a realidade da existência. Tal ocorre quando este sofre a incidência da norma jurídica, desde que presentes todos os seus elementos estruturais. Se faltar, no suporte fático, um desses elementos, o fato não ingressa no mundo jurídico: é inexistente. Nele podem, porém, ingressar todos os fatos jurídicos, lícitos ou ilícitos.

Nesse sentido, conforme exemplifica o autor supra, “O casamento celebrado por autoridade incompetente *ratione materiae*, como um delegado de polícia, por exemplo, é considerado inexistente. Por essa razão, não se indaga se é nulo ou ineficaz, nem se exige a desconstituição judicial, por se tratar de um *nada* jurídico (Gonçalves, 2023, v. 1. local. 141, grifo do autor).

Encerrando o entendimento desse primeiro plano, Gonçalves (2023, v. 1. local. 141), esclarece que:

O ato existente deve passar por uma triagem quanto à sua regularidade, para ingressar no plano da validade, quando então se verificará se está perfeito ou se encontra eivado de algum vício ou defeito inviabilizante. O preenchimento de certos requisitos fáticos, como a capacidade do agente, a licitude do objeto e a forma prescrita em lei, é indispensável para o reconhecimento da validade do ato. Mesmo a invalidade pressupõe como essencial a existência do fato jurídico. Este pode, portanto, existir e não ser válido.

No segundo plano, o da validade, seguindo o entendimento de Tartuce (2022, local. 249, grifo nosso), os substantivos no plano da existência, partes (ou agentes), vontade, objeto e

forma, ganham características, ou seja, “[...] os substantivos recebem adjetivos, nos termos do art. 104 do CC/2002, a saber: *–Partes ou agentes capazes; –Vontade livre, sem vícios; –Objeto lícito, possível, determinado ou determinável; –Forma prescrita ou não defesa em lei*”.

O plano da validade, conforme Gonçalves (2023, v. 1. local. 141, grifo do autor), “[...] é o dos *requisitos* do negócio jurídico, porque estes são condição necessária para o alcance de certo fim”, e informa que:

Para que o negócio jurídico produza efeitos, possibilitando a aquisição, modificação ou extinção de direitos, deve preencher certos requisitos, apresentados como os de sua validade. Se os possui, é válido e dele decorrem os mencionados efeitos, almejados pelo agente. Se, porém, falta-lhe um desses requisitos, o negócio é inválido, não produz o efeito jurídico em questão e é nulo ou anulável (Gonçalves, 2023 v. 3. local. 37).

Os requisitos de validade, possuem duas espécies, o de caráter geral, ou seja, corrente a todos os atos e negócios jurídicos, que estão estabelecidos nos incisos do artigo 104 do Código Civil de 2002, *in verbis*: “I - agente capaz; II - objeto lícito, possível, determinado ou determinável; III - forma prescrita ou não defesa em lei.”, e, os de caráter específico “[...] aqueles pertinentes a determinado negócio jurídico. A compra e venda, por exemplo, tem como elementos essenciais a coisa (*res*), o preço (*pretium*) e o consentimento (*consensus*)” (Gonçalves, 2023 v. 3. local. 144, grifo do autor).

Como observado, cada contrato pode requerer outros elementos específicos, também conhecidos, conforme Venosa (2023, v. 3. local. 94, grifo do autor), como “[...] *elementos naturais* [...] decorrentes da própria razão de ser, da essência ou natureza do negócio, sem que haja necessidade de menção expressa na contratação. São, por exemplo, elementos naturais da compra e venda a garantia que presta o devedor pelos vícios redibitórios [...]”.

O plano da eficácia, último plano da Escada Ponteaná, diz respeito à “[...] possibilidade de previsão de fatores eficáciais [*sic*] em uma relação jurídica contratual”. Em geral, uma vez que um negócio jurídico é existente e válido, é comum que ele comece a produzir efeitos imediatamente, entretanto, em determinados contratos, é possível incluir “[...] elementos acidentais que limitam a produção imediata de efeitos ou fazem cessá-los, se ocorridos determinados fatos preestabelecidos” (Gagliano; Pamplona Filho, 2023, v. 4. local. 23).

Os elementos acidentais dos contratos presentes no Código Civil de 2002, segundo Venosa (2023, v. 3. local. 94), são “[...] a condição, o termo e o encargo. No entanto, fique assente que, quando uma condição, termo ou encargo é apostado num negócio jurídico, passa a

ser elemento integrante da avença. O elemento é tratado como accidental apenas porque às partes é dado inseri-lo ou não no contrato”.

Sobre os planos supramencionados, Pontes de Miranda (1974, p. 15 *apud* Tartuce, 2022, local. 247), ensina que:

[...] existir, valer e ser eficaz são conceitos tão inconfundíveis que o fato jurídico pode ser, valer e não ser eficaz, ou ser, não valer e ser eficaz. As próprias normas jurídicas podem ser, valer e não ter eficácia (H. Kelsen, *Hauptprobleme*, 14). O que se não pode dar é valer e ser eficaz, ou valer, ou ser eficaz, sem ser; porque não há validade, ou eficácia do que não é.

Conforme observado, cada contrato possui a sua natureza, nesse sentido, a definição dos elementos e a classificação, serão abordados no âmbito do contrato de transporte, em seção futura, com foco nos elementos pertinentes ao contrato de transporte de pessoas.

Este capítulo estabeleceu uma base, ainda que concisa, para a compreensão do instituto do contrato, elucidando alguns dos fundamentos essenciais que são imprescindíveis para uma análise mais profunda do contrato de transporte, e, posteriormente, da sua subcategoria específica, o contrato de transporte de pessoas.

O próximo capítulo, de igual relevância, abordará outro instituto que também servirá de alicerce para o entendimento do presente trabalho, a Responsabilidade Civil.

3 RESPONSABILIDADE CIVIL

O instituto da responsabilidade civil no ordenamento pátrio é vivo e dinâmico, sua flexibilização e alcance, ou seja, sua adequação aos novos aspectos e necessidades sociais, impulsionam teorias e posições doutrinárias, legislativas e jurisprudencial com a finalidade de responsabilizar qualquer situação a qual alguma pessoa natural ou jurídica, por ato, fato ou negócio jurídico, acarrete prejuízo a outrem (Venosa, 2023).

Gagliano e Pamplona Filho (2023, v. 3. local. 14, grifo do autor) lembram que “[...] no campo da reparação civil *lato sensu* de danos, é preciso, por rigor metodológico, tentar compreender o conceito jurídico de responsabilidade. Afinal de contas, antes de saber de quem é a responsabilidade, é preciso se entender o que é a responsabilidade”.

3.1 CONCEITO

O conceito do termo responsabilidade engloba vários significados que permitem que a palavra seja utilizada em diversos sentidos, alguns doutrinadores concebem o entendimento jurídico da responsabilidade civil a partir da sua etimologia, seguindo esse viés, Stoco (2004, p. 118, grifo do autor), revela que “A noção da responsabilidade pode ser haurida da própria origem da palavra, que vem do latim *respondere*, responder alguma coisa, ou seja, a necessidade que existe de responsabilizar alguém por seus atos danosos”.

Cavaliere Filho (2023, local. 11, grifo do autor), ensina que:

Em seu sentido etimológico, responsabilidade exprime a ideia de obrigação, encargo, contraprestação. Em sentido jurídico, o vocábulo não foge dessa ideia. A essência da responsabilidade está ligada à noção de desvio de conduta, ou seja, foi ela engendrada para alcançar as condutas praticadas de forma contrária ao direito e danosas a outrem. Designa o dever que alguém tem de reparar o prejuízo decorrente da violação de um outro dever jurídico. **Em apertada síntese, responsabilidade civil é um dever jurídico sucessivo que surge para recompor o dano decorrente da violação de um dever jurídico originário.**

Conforme Gonçalves (2022, v. 4. local. 19, grifo do autor), “Dentre as várias acepções existentes, algumas fundadas na doutrina do livre-arbítrio, outras em motivações psicológicas, destaca-se a noção de responsabilidade como aspecto da realidade social”, nesse sentido, o autor relaciona as inúmeras espécies de responsabilidade às múltiplas atividades humanas, sendo estas, a geradora daquelas, ao afirmar que:

[...] *responsabilidade* exprime ideia de restauração de equilíbrio, de contraprestação, de reparação de dano. Sendo múltiplas as atividades humanas, inúmeras são também as espécies de responsabilidade, que abrangem todos os ramos do direito e extravasam os limites da vida jurídica, para se ligar a todos os domínios da vida social. Coloca-se, assim, o responsável na situação de quem, por ter violado determinada norma, vê-se exposto às consequências não desejadas decorrentes de sua conduta danosa, podendo ser compelido a restaurar o *statu quo ante* (Gonçalves, 2017, v. 4. local. 20, grifo do autor).

Constata-se que, o artigo 927 do Código Civil de 2002, se alinha aos entendimentos supracitados do que venha a ser responsabilidade em sentido jurídico, ao expor que: “Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo” (Brasil, 2002, cap. I).

A definição de ato ilícito é fornecida pelos artigos 186 e 187 conforme interpolados e localizados no mesmo diploma citado acima, respectivamente *in verbis*: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito” e “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” (Brasil, 2002, cap. V).

Verifica-se das palavras de Cavalieri Filho (2023) que os sentidos ao serem assimilados, correlacionam-se, corroborando ao entendimento jurídico do instituto, alude ainda, ser ele, um dever sucessivo advindo da inobservância de um dever jurídico originário, alusão que requer, para melhor compreensão deste instituto, a distinção entre o dever jurídico originário e sucessivo, que será sucintamente verificado na próxima seção.

3.2 DEVER JURÍDICO ORIGINÁRIO E SUCESSIVO

Em suma, “A responsabilidade civil tem, pois, como um de seus pressupostos, a violação do dever jurídico e o dano. Há um dever jurídico *originário*, cuja violação gera um *dever jurídico sucessivo* ou secundário, que é o de indenizar o prejuízo” (Gonçalves, 2022 v. 4. local. 24).

Cavalieri Filho (2023, local. 12, grifo do autor), informa que “*Obrigaçã*o é sempre um dever jurídico originário; *responsabilidade* é um dever jurídico sucessivo, conseqüente à violação do primeiro”, ao exemplificar essa distinção, lembra que “[...] todos têm o dever de respeitar a integridade física do ser humano. Tem-se, aí, um dever jurídico originário, correspondente a um direito absoluto. Para aquele que descumprir esse dever surgirá um outro

dever jurídico: o da reparação do dano”, e destaca que, se “[...] quisermos saber quem é o responsável teremos que identificar aquele a quem a lei imputou a obrigação, porque ninguém poderá ser responsabilizado por nada sem ter violado dever jurídico preexistente”.

Verifica-se que, o Código Civil de 2002 demonstra com nitidez essa primariedade da obrigação e a secundária responsabilização em seu artigo 389, *in verbis*: “Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos [...]” (Brasil, 2002, cap. I).

Segundo Cavalieri Filho (2023, local. 14, grifo nosso), a “[...] característica da obrigação de indenizar é a sucessividade, pois, [...] sempre decorre da violação de uma obrigação anterior, estabelecida na lei, no contrato ou na própria ordem jurídica.”, e **afirma que o artigo 389, supracitado, “[...] é aplicável tanto à responsabilidade contratual como à extracontratual [...]**”.

Logo, observa-se que a responsabilidade civil tem como pressupostos a violação do dever jurídico e o dano, importante destacar que a obrigação e a responsabilidade podem existir separadamente em casos específicos. A obrigação de indenizar é sucessiva, surge da inobservação de um dever obrigacional primário absoluto ou relativo, ou seja, extracontratual ou contratual, em outras palavras, decorre sempre da violação de uma obrigação anterior estabelecida na lei, no contrato ou na ordem jurídica (Cavalieri Filho, 2023; Gonçalves, 2022).

3.3 ESPÉCIES DE RESPONSABILIDADE CIVIL

As concepções sobre a origem do dever primário violado, origem legal (lei), negocial (contrato e manifestação unilateral de vontade) e social (abuso de direito), orientam a compreensão secundária da responsabilidade civil e suas espécies (Cavalieri Filho, 2023).

A responsabilidade civil extracontratual (extranegocial) e contratual (negocial), se direcionam à origem violada (fontes da violação), no entanto, a responsabilidade civil subjetiva e objetiva, à forma de como a origem é violada (modos de violação), estas, cada qual com as suas teorias, culpa e risco respectivamente (Gonçalves, 2022).

3.3.1 Responsabilidade contratual e extracontratual

Conforme Gonçalves (2022, v. 4. local. 45), “O Código Civil [de 2002] distinguiu as duas espécies de responsabilidade, disciplinando genericamente a responsabilidade

extracontratual nos arts. 186 a 188 e 927 a 954; e a contratual nos arts. 389 e s. e 395 e s., omitindo qualquer referência diferenciadora”.

Braga Netto, Farias e Rosenvald (2019, local. 91, grifo do autor), informam que:

Já de longa data se estabeleceu a dicotomia entre a responsabilidade civil *stricto sensu* (delitual ou aquiliana) e a responsabilidade contratual (negocial ou obrigacional). Trata-se de uma *summa divisio* decorrente do critério da origem do dever descumprido, ou seja, o contrato ou o delito. Dois fundamentos para a imputação de um dano.

Nesse entendimento, a origem do dever violado, a subsunção desta em responsabilidade civil contratual ou extracontratual, dependerá justamente da fonte violada, se ela nasce “[...] de uma relação jurídica obrigacional preexistente, isto é, um dever oriundo de contrato [...]”, trata-se de responsabilidade contratual, e quando a fonte “[...] é imposta por preceito geral de Direito, ou pela própria lei.”, de responsabilidade extracontratual (Cavaliere Filho, 2023, local. 25).

Diante dos entendimentos supramencionados, verificou-se que o Código Civil de 2002 adotou a tese dualista ou clássica, esta, criticada por adeptos da teoria unitária, ou monista, ao defenderem que essa dicotomia da responsabilidade civil pouco importa ao “[...] cenário jurídico, já que seus efeitos são uniformes” (Cavaliere Filho, 2023, local. 26).

Referente à essa uniformidade, Braga Netto, Farias e Rosenvald (2019, local. 91), destacam que, “A natural aproximação entre os dois setores é tendência absolutamente compreensível em ordenamentos jurídicos complexos e abertos aos influxos da realidade social”, ainda afirmam que:

Apesar de atualmente haver uma interpenetração entre as duas responsabilidades, **esta bipartição entre as fontes da obrigação de indenizar ainda faz sentido teórico e prático**. A responsabilidade civil como uma espécie de regime geral e a responsabilidade negocial como regime específico (Braga Netto; Farias; Rosenvald, 2019, local. 91, grifo nosso).

Na discussão sobre essa questão, surge o debate sobre se o ato prejudicial está relacionado a uma obrigação pré-existente, um contrato ou um negócio jurídico unilateral. Muitas vezes, a presença de um contrato ou negócio jurídico não é clara, uma vez que a responsabilidade contratual e a extracontratual frequentemente se sobrepõem e não são ontologicamente distintas: aquele que viola um dever de conduta, independentemente da presença ou ausência de um negócio jurídico, pode ser obrigado a reparar o dano. O foco recai sobre a violação do dever, independentemente de se estar dentro ou fora de um relacionamento contratual (Venosa, 2023).

3.3.1.1 Distinções entre as duas fontes

A responsabilidade contratual e extracontratual ou aquiliana, apesar de “[...] encontrarem identidade de fundamento, identidade ontológica e mesmo principiológica não significa que seja o mesmo o seu regime jurídico, o que é questão de política legislativa” (Martins-Costa, [2003?] *apud* Braga Netto; Farias; Rosenvald, 2019, local. 95).

Conforme Varela (1982, p. 11 *apud* Gonçalves 2022, v. 4. local. 46, grifo do autor), existem realmente:

[...] aspectos privativos, tanto da responsabilidade contratual como da responsabilidade extracontratual, que exigem regulamentação própria. É o caso típico da exceção do contrato não cumprido (*exceptio non adimpleti contractus*) e da chamada “condição resolutiva tácita”, nos contratos sinalagmáticos (respectivamente, arts. 476 e 475 do CC), e o que ocorre com as omissões e com os casos de responsabilidade pelo fato de outrem, no domínio da responsabilidade extracontratual⁴³.

Braga Netto, Farias e Rosenvald (2019, local. 95), vislumbram algumas distinções, sendo elas: “[...] à capacidade das partes, quanto à prova do prejuízo; à avaliação da culpa; [...] graus de culpa para a imputação do dever de indenizar; ao termo inicial para a fixação do ressarcimento; [...] à possibilidade de prefixação do dano e de limitar ou excluir a responsabilidade [...]”.

Sem pretender esgotá-las ou dar credibilidade à uma distinção em comparação à outra, será averiguado apenas as que contribuem ao presente trabalho, haja visto que tais distinções são necessárias para tanto.

Segundo Braga Netto, Farias e Rosenvald (2019, local. 98, grifo do autor), referente à matéria de prova, lecionam que:

[...] na responsabilidade civil *stricto sensu*, como regra geral, será a vítima (na qualidade de autor da lide) que provará os pressupostos da obrigação de indenizar, ou seja, o ilícito, a culpa, dano e nexa causal. Evidentemente, nas hipóteses de incidência da teoria objetiva, restam expurgados os dois primeiros pressupostos. Contudo, no campo da responsabilidade negocial, da simples constatação do inadimplemento (seja por mora ou inadimplemento absoluto) automaticamente decorrerá a obrigação de indenizar do devedor, cabendo a ele a demonstração de que o descumprimento da prestação a ele não poderia ser imputável. Neste sentido se coloca o Enunciado 548 do Conselho de Justiça Federal: "Caracterizada a violação de dever contratual, incumbe ao devedor o ônus de demonstrar que o fato causador do dano não lhe pode ser imputado".

Nesse sentido, observa-se que, quando a responsabilidade é de natureza contratual, o ônus recai sobre o credor, que precisa apenas demonstrar o descumprimento da prestação. O

devedor só poderá ser isentado da obrigação de reparar o dano se conseguir comprovar a ocorrência de alguma das excludentes permitidas por lei, como a culpa exclusiva da vítima, o caso fortuito ou a força maior, sendo, portanto, responsável por provar esses elementos (Gonçalves, 2022).

No entanto, quando a responsabilidade é de natureza extracontratual, trazendo como exemplo, um atropelamento, o autor da ação assume o ônus de provar que o fato ocorreu devido à culpa do agente, no caso, o motorista. Assim, verifica-se que a vítima tem uma probabilidade maior de obter a condenação do agente ao pagamento da indenização quando a responsabilidade decorre do descumprimento de um contrato, ou seja, quando se trata de responsabilidade contratual, uma vez que não precisa demonstrar a culpa, bastando comprovar que o contrato não foi cumprido e que, como resultado, ocorreu o dano (Gonçalves, 2022).

No tocante à gradação da culpa, Braga Netto, Farias e Rosenvald (2019, local. 96, grifo nosso), informam que:

[...] em sede de responsabilidade civil, o fato ilícito do agente não será sancionado de maneira mais ou menos intensa, conforme a variação da intensidade da culpa - partindo do ato doloso até alcançar a culpa leve -, eis que a reparação será medida pela extensão do dano (art. 944, CC). Excepcionalmente, haverá redução do *quantum* reparatório nas hipóteses em que surgir evidente desproporção entre a grande extensão do dano e a mínima incidência de culpa (parágrafo único, art. 944, CC). **Todavia, no setor da responsabilidade negocial a gradação da culpa será em alguns casos fator prévio e abstrato de isenção de obrigação de indenizar. Assim ocorre nos contratos gratuitos, nos quais uma das partes obtém vantagem, enquanto para a outra há apenas sacrifício. Ao teor do artigo 392 do Código Civil, "nos contratos benéficos, responde por simples culpa o contratante, a quem o contrato aproveite, e por dolo aquele a quem não favoreça". Observa-se que a culpa grave se equipara ao dolo.**

Sobre a capacidade do agente causador do dano, Josserrand (1951, p. 343 *apud* Gonçalves, 2022, local. 47, grifo do autor) ensina que:

[...] a capacidade sofre limitações no terreno da responsabilidade simplesmente contratual, sendo mais ampla no campo da responsabilidade extracontratual. A convenção exige agentes plenamente capazes ao tempo de sua celebração, sob pena de nulidade e de não produzir efeitos indenizatórios. Na hipótese de obrigação derivada de um delito, o ato do incapaz pode dar origem à reparação por aqueles que legalmente são encarregados de sua guarda. E a tendência de nosso direito é para a ampliação da responsabilidade delituosa dos incapazes, como se pode verificar pelo art. 928 do Código Civil, que responsabiliza os incapazes em geral (privados de discernimento para atos da vida civil, menores etc.) pelos prejuízos que causarem. De acordo com o Código Civil, o menor de 18 anos é, em princípio, irresponsável, mas poderá responder pelos prejuízos que causar, como visto, se as pessoas por ele responsáveis não dispuserem de meios suficientes. No campo contratual, este mesmo menor somente se vinculará se celebrar a convenção devidamente representado ou assistido por seu representante legal, salvo se, já tendo 16 anos, maliciosamente declarou-se maior (art. 180).

Gagliano e Pamplona Filho (2023, v. 3. local. 20, grifo do autor), destacam outra diferença, “[...] *a necessária preexistência de uma relação jurídica* entre lesionado e lesionante [...]”, no que concerne a responsabilidade contratual, pois segundo eles, para se:

[...] caracterizar a responsabilidade civil contratual, faz-se mister que a vítima e o autor do dano já tenham se aproximado anteriormente e se vinculado para o cumprimento de uma ou mais prestações, sendo a *culpa contratual* a violação de um dever de adimplir, que constitui justamente o objeto do negócio jurídico, ao passo que, na *culpa aquiliana*, viola-se um dever necessariamente negativo, ou seja, a obrigação de não causar dano a ninguém (Gagliano; Pamplona Filho, 2023, v. 3. local. 20, grifo do autor).

Na responsabilidade aquiliana, diz-se **absolutos** os atos ilícitos, “[...] **pois independem de alguma relação especial entre o ofensor e o ofendido [...]**”, no entanto, na responsabilidade negocial, **os atos ilícitos são relativos**, pois a ilicitude “*concerne à vinculação negocial, que se infringiu*” (Miranda, 1966, p. 81 *apud* Nader, 2016, v. 7. local. 20, grifo nosso).

Braga Netto, Farias e Rosenvald (2019, local. 93, grifo do autor), ensinam que:

Na ampla acepção do ilícito, o inadimplemento obrigacional no âmbito de um negócio jurídico perfaz um "ilícito relativo" - transgressão a um preceito negocialmente concebido -, ao contrário do que se dá na responsabilidade civil, na qual a expressão "ilícito absoluto" consubstancia uma violação ao *neminem laedere*.

Logo, observa-se que os termos extracontratual e contratual desempenham um papel relevante na divisão das fontes de responsabilidade. Eles distinguem as obrigações gerais e aquelas que derivam de acordos ou atos unilaterais de vontade. Essa diferenciação é essencial para classificar a natureza das fontes e para atribuir a elas o termo responsabilidade. Todos têm a responsabilidade de cumprir obrigações genéricas e lidar com suas consequências, no que se refere à responsabilidade extracontratual. No entanto, apenas aqueles que celebram contratos ou praticam atos unilaterais de vontade são responsáveis pelo cumprimento dessas obrigações, formando assim a responsabilidade contratual (Braga Netto; Farias; Rosenvald, 2019; Gonçalves, 2022; Gagliano; Pamplona Filho, 2023; Nader, 2016).

Como observou-se, quando ocorre a inobservância de algum dever jurídico originário resultando em subsequentes danos, surge a responsabilidade, seja ela extracontratual ou contratual, inicia-se uma investigação para determinar a responsabilidade. Para esse fim, duas teorias desempenham um papel fundamental: a teoria subjetiva e a teoria objetiva, que serão abordadas nas seções subsequentes.

3.3.2 Responsabilidade civil subjetiva e objetiva

Inicia-se esta seção com as palavras de Miguel Reale, quando da elaboração do Projeto de Lei n. 634-B/75 que se transformou no Código Civil de 2002:

“Responsabilidade subjetiva, ou responsabilidade objetiva? Não há que fazer essa alternativa. Na realidade, as duas formas de responsabilidade se conjugam e se dinamizam. Deve ser reconhecida, penso eu, a responsabilidade subjetiva como norma, pois o indivíduo deve ser responsabilizado, em princípio, por sua ação ou omissão, culposa ou dolosa. Mas isto não exclui que, atendendo à estrutura dos negócios, se leve em conta a responsabilidade objetiva. Este é um ponto fundamental” (Reale, 1978 *apud* Gonçalves, 2022, V. 4. local. 51).

Ainda Reale:

“Pois bem, quando a estrutura ou natureza de um negócio jurídico – como o de **transporte**, ou de trabalho, só para lembrar os exemplos mais conhecidos – **implica a existência de riscos inerentes à atividade desenvolvida, impõe-se a responsabilidade objetiva de quem dela tira proveito, haja ou não culpa**. Ao reconhecê-lo, todavia, leva-se em conta a participação culposa da vítima, a natureza gratuita ou não de sua participação no evento, bem como o fato de terem sido tomadas as necessárias cautelas, fundadas em critérios de ordem técnica. Eis aí como o problema é posto, com a devida cautela, o que quer dizer, com a preocupação de considerar a totalidade dos fatores operantes, numa visão integral e orgânica, num balanceamento prudente de motivos e valores”⁵¹ (Reale, 1978 *apud* Gonçalves, 2022, v. 4. local. 51, grifo nosso).

Na responsabilidade civil subjetiva, conforme a teoria clássica, a culpa é o seu principal elemento, pois “[...] de regra, ninguém pode merecer censura ou juízo de reprovação sem que tenha faltado com o dever de cautela em seu agir” (Cavaliere Filho, 2023, local. 27).

Por meio do art. 186 do Código Civil de 2002, *in verbis*: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”, verifica-se que: “A palavra *culpa* está sendo empregada em sentido amplo, *latu sensu*, para indicar não só a culpa *stricto sensu*, como também o dolo”, mantendo-se, como no código anterior, “[...] a culpa como fundamento da responsabilidade subjetiva” (Brasil, 2002; Cavaliere Filho, 2023, local. 27, grifo do autor).

Verifica-se que, a responsabilidade civil subjetiva é delineada pela teoria subjetiva, esta, norteada pelo elemento culpa, sua constatação parte da análise da manifestação do agente, ou seja, na sua ação ou omissão com culpa ou dolo (Cavaliere Filho, 2023; Gonçalves, 2022).

Segundo Venosa (2023, v. 2. local. 363, grifo nosso),

Ao analisarmos especificamente a culpa, lembremos a tendência jurisprudencial cada vez mais marcante de alargar seu conceito, ou de dispensá-lo como requisito para o dever de indenizar. Surge, destarte, a noção de culpa presumida, sob o prisma do dever

genérico de não prejudicar [...]. Esse fundamento fez surgir a teoria da responsabilidade objetiva, presente na lei em várias oportunidades, que desconsidera a culpabilidade, **ainda que não se confunda a culpa presumida com a responsabilidade objetiva.**

Conforme Gonçalves (2022, v. 4. local. 49, grifo do autor),

A responsabilidade civil desloca-se da noção de culpa para a ideia de risco, ora encarada como “risco-proveito”, que se funda no princípio segundo o qual é reparável o dano causado a outrem em consequência de uma atividade realizada em benefício do responsável (*ubi emolumentum, ibi onus*); ora mais genericamente como “risco criado”, a que se subordina todo aquele que, sem indagação de culpa, expuser alguém a suportá-lo.

A insuficiência da teoria subjetiva, baseada no elemento culpa, era demonstrada na dificuldade de se prová-la, “[...] uma verdadeira *prova diabólica*”, e na conseqüente frustração das demandas indenizatórias, nesse panorama, abre-se espaço as concepções para a resolução dessas demandas, buscando-se fortalecer a segurança jurídica (Venosa, 2023, v. 2. local. 358, grifo do autor).

Segundo o supramencionado autor:

A insuficiência da fundamentação da teoria da culpabilidade levou à criação da *teoria do risco*, com vários matizes, que sustenta ser o sujeito responsável por riscos ou perigos que sua atuação promove, ainda que coloque toda diligência para evitar o dano. Trata-se da denominada teoria do *risco criado* e do *risco benefício* ou *risco proveito*. O sujeito obtém vantagens ou benefícios e, em razão dessa atividade, deve indenizar os danos que ocasiona (Venosa, 2023, v. 2. local. 363, grifo do autor).

Nas lições de Silva (2002, p. 820 *apud* Nader, 2016, v. 7. local. 33, grifo do autor), verifica-se que: “A teoria do *risco criado*, adotada pelo Código Civil de 2002, *ex vi* do art. 927, parág. único, fundamenta a obrigação de reparar o dano no fato de a atividade desenvolvida normalmente pelo ofensor ser geradora de riscos”.

Nesse sentido, averigua-se que a responsabilidade objetiva é delineada pela teoria objetiva, esta, norteadada pelo elemento risco e adentra ao ordenamento pátrio pelo parágrafo único do art. 927 do Código Civil de 2002, *in verbis*: “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, cap. I, grifo nosso).

Conforme Gagliano e Pamplona Filho (2017, local. 376, grifo do autor), pode-se analisar a manifestação da culpa “[...] em sede de responsabilidade civil objetiva. Todavia, isso somente ocorrerá se houver provocação do réu nesse sentido, suscitando, por exemplo, a culpa

exclusiva da vítima (o que quebraria o nexo causal) ou a culpa concorrente (que é elemento para fixação da indenização)”, ainda, os autores informam que:

A diferença da responsabilidade civil objetiva para a subjetiva não está, portanto, na possibilidade de discutir culpa, mas, sim, na circunstância da culpa ser um elemento obrigatório de ônus da prova, pois, na responsabilidade civil subjetiva (seja de culpa provada ou de culpa presumida), o julgador tem de se manifestar sobre a culpa, o que somente ocorrerá acidentalmente na responsabilidade civil objetiva (Gagliano; Pamplona Filho, 2023, local. 376, grifo do autor).

Verifica-se que, ao vincular-se a teoria subjetiva à responsabilidade civil extracontratual e, a teoria objetiva à responsabilidade civil contratual e as compreendendo como sinônimas objetivando somente duas espécies, nessa forma, a teoria da culpa, se provocada, deve acidentalmente invadir a reponsabilidade civil objetiva, entretanto, diante do que fora averiguado, as funções das espécies são bem definidas, por mais que, na prática, diante de casos complexos, num primeiro momento, não se identifique a fonte violada (Braga Netto; Farias; Rosenvald, 2019; Cavalieri Filho, 2023; Gagliano; Pamplona Filho, 2023; Gonçalves, 2022; Nader, 2016; Venosa, 2023).

Por fim, observa-se que, a culpa (aparente) premeditada pela teoria do risco, é a base da sua construção, mas o seu fim é justamente não precisar dela. Dizer que, a culpa invade, mesmo que acidentalmente a responsabilidade civil objetiva seria contrária ao seu fim, entretanto, ao dizer que ela invade a responsabilidade civil contratual em um outro momento, pela circunstância da culpa ser um elemento obrigatório de ônus da prova, nos casos acidentais, se provocados, estar-se-ia mantendo a sua primordial função, não precisar da culpa para se verificar o dano (extensão) e atribuí-lo ao responsável a sua indenização (Braga Netto; Farias; Rosenvald, 2019; Cavalieri Filho, 2023; Gagliano; Pamplona Filho, 2023; Gonçalves, 2022; Nader, 2016; Venosa, 2023).

3.4 PRESSUPOSTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Na responsabilidade civil, verifica-se a exigência de determinados fatores concatenados, ou seja, uma sistemática de elementos ou pressupostos necessários para gerar o dever de indenizar.

Contudo, Diniz (2023, v. 7. local. 20), informa sobre a dificuldade na “[...] caracterização dos pressupostos necessários à configuração da responsabilidade civil, ante a grande imprecisão doutrinária a respeito”.

Em verdade, há autores que apontam a existência de três elementos, no entanto, outros lecionam que são quatro que integram a responsabilidade civil. Essa divergência doutrinária paira, dentre outras, entre “[...] a consideração da culpa genérica ou *lato sensu* como pressuposto do dever de indenizar [...]”, ou, ser “[...] a culpa genérica um elemento acidental da responsabilidade civil” (Tartuce, 2022, local. 178).

Diante das possíveis divergências, Tartuce (2022, local. 178, grifo do autor), esclarece que: “De qualquer forma, ainda prevalece o entendimento pelo qual a culpa em sentido amplo ou genérico é sim elemento essencial da responsabilidade civil tratada pela codificação material, tese à qual este autor está filiado”.

Antes de averiguar os pressupostos, Tartuce (2022, local. 180, grifo do autor), pontua que “[...] os elementos da responsabilidade civil extracontratual são diferentes da contratual, o que ainda justificaria a citada *summa divisio*”.

Nesse sentido, optar-se por verificar o quarteto de pressupostos da responsabilidade civil extracontratual, sabendo que ao verificar estes, estar-se-á também, alcançando a contratual, com a seguinte classificação: a) conduta humana e ilícito; b) culpa; c) dano; d) nexo causalidade.

3.4.1 Conduta humana e ilícito

A conduta humana, quando nela presente certos atributos, passa a desempenhar um papel fundamental na estrutura da responsabilidade (Gonçalves, 2022; Venosa, 2023).

Cavaliere Filho (2023, local. 36), entende que conduta é “[...] o comportamento humano voluntário que se exterioriza através de uma ação ou omissão, produzindo consequências jurídicas. A ação ou omissão é o aspecto físico, objetivo da conduta, sendo, a vontade o seu aspecto psicológico, ou subjetivo”.

A respeito da vontade, Gagliano e Pamplona Filho (2023, local. 381) ensinam que “O núcleo fundamental [...] da noção de conduta humana é a voluntariedade, que resulta exatamente da liberdade de escolha do agente imputável, com discernimento necessário para ter consciência daquilo que faz”, em outros termos, explicam que:

[...] a voluntariedade que é pedra de toque da noção de conduta humana ou ação voluntária, primeiro elemento da responsabilidade civil, **não traduz necessariamente**

a intenção de causar o dano, mas sim, e tão somente, a consciência daquilo que se está fazendo. E tal ocorre não apenas quando estamos diante de uma situação de responsabilidade subjetiva (calcada na noção de culpa), mas também de responsabilidade objetiva (calcada na ideia de risco), porque em ambas as hipóteses o agente causador do dano deve agir voluntariamente, ou seja, de acordo com a sua livre capacidade de autodeterminação. Nessa consciência, entenda-se o conhecimento dos atos materiais que se está praticando, não se exigindo, necessariamente, a consciência subjetiva da ilicitude do ato (Gagliano; Pamplona Filho, 2023, local. 381, grifo nosso).

Verifica-se que, o emprego do termo voluntário não está sendo atribuído com a intenção de se caracterizar o dolo na conduta humana, e sim, o discernimento necessário da sua manifestação, ou seja, sua ação ou omissão consciente.

No tocante à ação, Cavalieri Filho (2023, local. 36), leciona que:

A ação é a forma mais comum de exteriorização da conduta, porque, fora do domínio contratual, as pessoas estão obrigadas a abster-se da prática de atos que possam lesar o seu semelhante, de sorte que a violação desse dever geral de abstenção se obtém através de um fazer. Consiste, pois, a ação em um movimento corpóreo comissivo, um comportamento positivo, como a destruição de uma coisa alheia, a morte ou lesão corporal causada em alguém, e assim por diante.

Referente à omissão, embora possa parecer paradoxal do ponto de vista natural, é, no contexto jurídico, caracterizada pela inatividade, que é a abstenção de uma ação que era devida. No âmbito jurídico, as noções de ação e omissão diferem das concepções encontradas na ciência natural. No contexto legal, a omissão é uma construção normativa e não naturalista, ou seja, é determinada pelo Direito e não pelas leis naturais. Ela representa a abstenção de uma atividade que o omitente tinha a obrigação de realizar e que era passível de sua execução. Portanto, a omissão não se limita a um mero não fazer, mas refere-se à não realização de algo que, nas circunstâncias específicas, era exigido pelo Direito e que estava ao alcance de se executar (Cavalieri Filho, 2023).

Ainda sobre a omissão, Tartuce (2022, local. 182) enfatiza que “[...] é necessária ainda a demonstração de que, caso a conduta fosse praticada, o dano poderia ter sido evitado”.

Theodoro Júnior (2002, p. 32 *apud* Nader, 2016, local. 69, grifo do autor), aduz que a “[...] *voluntariedade e antijuridicidade* são pressupostos necessários à conduta do agente”.

A antijuridicidade é o elemento que quando presente na conduta voluntária torna a ação ou omissão contrária à ordem jurídica, a “[...] soma dos seguintes elementos: antijuridicidade + imputabilidade. Esse é o cerne do suporte fático da ilicitude, pois faltando qualquer desses dois elementos, inexistente o fato ilícito, em qualquer circunstância” (Braga Netto; Farias; Rosenvald, 2019, local. 210).

É o que se verifica diante do artigo 186 do Código Civil de 2002, *in verbis*: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito” (Brasil, 2002, cap. V).

Segundo Nader (2016, v. 7. local. 70), “Nem toda violação de direito desemboca na responsabilidade civil, pois determinadas condutas, embora contrariem normas gerais ou individualizadas, não provocam danos materiais ou morais”.

Para Rodrigues (1975, p. 20 *apud* Gonçalves, 2017, v. 4. local. 59), “[...] a ação ou omissão do agente, que dá origem à indenização, geralmente decorre da infração de um dever, que pode ser legal [...], contratual [...] e social (com abuso de direito: denúncia caluniosa)”.

Pertinente ao dever social supracitado, verifica-se divergências doutrinárias tanto em se considerar ou não, a conduta eivada de abuso de direito, uma ilicitude, ou, ser esta, necessária ou não para o dever de indenizar.

Sobre o abuso de direito, Nader (2016, v. 7. local. 137, grifo nosso), informa que:

A conduta do titular de um direito subjetivo, ao exercitá-lo, não poderia ser enquadrada como *ato ilícito*. Realmente, quem tira proveito de seus direitos regularmente não responde por eventuais prejuízos causados a terceiros; **hoje, porém, constitui matéria pacífica, tanto na doutrina e jurisprudência quanto na legislação, o reconhecimento do abuso de direito como espécie de ato ilícito**. Tal abuso se caracteriza quando o agente não se limita a tirar o proveito necessário do seu direito, utilizando-o de uma forma antissocial, nociva a terceiros.

Verifica-se que o abuso de direito fora consagrado como ato ilícito no Código Civil de 2002, em seu art.187, *in verbis*: “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” (Brasil, 2002, cap. V).

Entretanto, sobre a ilicitude necessária para o dever de indenizar, Gagliano e Pamplona Filho (2023, local. 382, grifo nosso), entendem que:

Sem ignorarmos que a antijuridicidade, como regra geral, acompanha a ação humana desencadeadora da responsabilidade, entendemos que a imposição do dever de indenizar poderá existir mesmo quando o sujeito atua licitamente. Em outras palavras: **poderá haver responsabilidade civil sem necessariamente haver antijuridicidade, ainda que excepcionalmente, por força de norma legal. Por isso não se pode dizer que a ilicitude acompanha necessariamente a ação humana danosa ensejadora da responsabilização**.

Segundo Gonçalves (2022, v. 4. local. 52), o dever de indenizar pode surgir de:

[...] fatos permitidos por lei e não abrangidos pelo chamado risco social. Alguns exemplos expressivos podem ser mencionados: o dos atos praticados em estado de necessidade, considerados lícitos pelo art. 188, II, do Código Civil, mas que, mesmo

assim, obrigam seu autor a indenizar o dono da coisa, como prevê o art. 929 do mesmo diploma; o do dono do prédio encravado que exige passagem pelo prédio vizinho, mediante o pagamento de indenização cabal (art. 1.285); o do proprietário que penetra no imóvel vizinho para fazer limpeza, reformas e outros serviços considerados necessários (art. 1.313).

Logo, verifica-se que a responsabilização da conduta humana, pode ocorrer pela inobservação de um dever legal (antijuridicidade + imputabilidade = ilicitude), e, excepcionalmente, elidida de ilicitude, ou ainda, pelo resultado de conduta lícita, entretanto, para o dever de indenizar, em todas deverá haver o dano (Braga Netto; Farias; Rosenvald, 2019; Gagliano; Pamplona Filho, 2023).

Observou-se também, que o discernimento (a vontade) deve estar presente na conduta do próprio agente, entretanto, quando se trata de responsabilidade por conduta de outrem, ou seja, sua imputação para o dever de indenizar por fato de outrem (objetivamente ou por culpa presumida), a sua imputabilidade pode estar presente mesmo que o agente do dano se manifeste involuntariamente (Gagliano; Pamplona Filho, 2023).

3.4.2 Culpa ou dolo do agente

A culpabilidade no campo civil, abrange o dolo e a culpa, estruturalmente, não se confundem, “[...] há uma longa distância no ato pelo qual o agente procura intencionalmente o resultado (dolo) e naquele que se dá por negligência, imprudência ou imperícia (culpa)” (Visintini, 1999, p. 39 *apud* Venosa, 2017, v. 2. local. 382, grifo do autor).

A culpa em sentido estrito, segundo Cavalieri Filho (2023, local. 44), ocorre quando “[...] o agente só quer a ação, vindo a atingir o resultado lesivo por desvio de conduta decorrente da falta de cuidado, atenção, diligência ou cautela a serem observados em cada caso e nas mais variadas situações. A conduta é voluntária, mas o resultado é involuntário [...]”.

A falta de cautela se manifesta de diversas maneiras, incluindo imprudência, negligência e imperícia. Essas não são consideradas categorias de culpa nem elementos dela, mas representam formas de expressão da conduta. A imprudência se refere à falta de cautela em ações positivas ou comissivas, como quando um motorista dirige em excesso de velocidade ou avança um sinal. A negligência, por sua vez, é a ausência de cuidado em ações omissivas, como quando um veículo não está em condições adequadas para circular devido a problemas nos freios ou nos pneus. Já a imperícia surge da falta de habilidade na execução de atividades técnicas, exigindo, geralmente, um cuidado ou cautela maior por parte do agente. Por exemplo,

um motorista é considerado imperito se causa um acidente por não possuir habilitação adequada (Cavaliere Filho, 2023).

Conforme Venosa (2023, v. 2. local. 385, grifo nosso), “A doutrina tradicional triparte a culpa em três graus: *grave, leve e levíssima*”, destarte, esclarece que:

A culpa grave é a que se manifesta de forma grosseira e, como tal, se aproxima do dolo. Nesta se inclui também a chamada *culpa consciente*, quando o agente assume o risco de que o evento danoso e previsível não ocorrerá. **A culpa leve** é a que se caracteriza pela infração a um dever de conduta relativa ao homem médio, o bom pai de família. São situações nas quais, em tese, o homem comum não transgrediria o dever de conduta. **A culpa levíssima** é constatada pela falta de atenção extraordinária, que somente uma pessoa muito atenta ou muito perita, dotada de conhecimento especial para o caso concreto, poderia ter. Entende-se que, mesmo levíssima, a culpa obriga a indenizar. Como vimos, em regra, não é a intensidade da culpa que gradua o dano, mas o efetivo valor do prejuízo (Venosa, 2023, v. 2. local. 385, grifo do autor).

Constata-se, que o artigo 944, *caput*, do Código Civil de 2002, estabelece que "A indenização mede-se pela extensão do dano", o que determina o critério para quantificar a indenização com base na extensão do dano causado. No entanto, o parágrafo único do mesmo artigo estipula que "Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, eqüitativamente [*sic*], a indenização". Esse trecho atribui ao julgador a prerrogativa de reduzir o valor da indenização de forma equitativa quando houver uma notável discrepância entre a gravidade da culpa e o dano no caso concreto (Brasil, 2002, Nader, 2016).

Braga Netto, Farias e Rosenvald (2019, local. 254, grifo do autor), lembram que: “De acordo com o Enunciado nº 457 do Conselho de Justiça Federal, "o grau de culpa do ofensor, ou a sua eventual conduta intencional, deve ser levado em conta pelo juiz para a quantificação do dano moral””.

No entanto, Braga Netto, Farias e Rosenvald (2019, local. 254, grifo do autor), afirmam que: “[...] algumas disposições do Código Civil de 2002 fazem depender a responsabilidade civil de acentuado grau de culpa do agente [...]”, e exemplificam:

a) **nos contratos benéficos** responde por simples culpa o contratante a quem o contrato aproveita, e por dolo aquele a quem desfavoreça (art. 392, CC); b) a mora do credor subtrai do devedor isento de dolo a responsabilidade pela conservação da coisa (art. 400, CC); c) **nos contratos onerosos** o alienante responde pela evicção. Subsiste para ele esta obrigação, ainda que a coisa alienada esteja deteriorada, exceto havendo dolo do adquirente; d) na descoberta, o descobridor responde pelos prejuízos causados ao proprietário ou possuidor legítimo quando tiver procedido com dolo (art. 1.235, CC). **No caso de transporte desinteressado, gratuito: de simples cortesia, só haverá possibilidade de condenação do transportador mediante a prova de dolo ou culpa grave** (Braga Netto, Farias e Rosenvald, 2019, local. 254, grifo nosso).

Essa necessidade, segundo o autor supramencionado, de:

[...] se atender aos graus de culpa do agente para fundar a responsabilidade civil denuncia que, eventualmente, este modelo jurídico supera a preocupação com a reparação do dano causado e investe na gradação da culpa como forma de imputação de danos. Afinal nos exemplos dados, se o agente tiver atuado com simples leviandade, o dano fica por reparar, pois será a responsabilidade restrita aos casos de culpa grave (equiparada ao dolo) (Braga Netto, Farias e Rosenvald, 2019, local. 254, grifo nosso).

Por fim, verifica-se que a gradação da culpa pode tanto ser requisito para a imputação de danos, quanto para direcionar a aparente responsabilidade extracontratual (subjéctiva) aos efeitos da contratual (objéctiva), averigua-se também que, a culpa está presente em ambas as formas de responsabilidade, sendo que na responsabilidade extracontratual ela tem que ser demonstrada, contudo, na responsabilidade contratual ao se demonstrar a violação, ou seja, o inadimplemento da obrigação convencionada, já está superada a comprovação da culpa, pois se houve a inobservação do dever assumido, deduz-se que houve culpa.

3.4.2.1 Culpa concorrente

A culpa concorrente está prevista no art. 945 do Código Civil de 2002, *in verbis*: “Se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano” (Brasil, 2002, cap. II).

Existindo contribuição da vítima para a ocorrência do evento danoso, a determinação da indenização será baseada na gravidade da culpa da vítima em comparação com a culpa do autor do dano. Essa teoria busca alinhar a causa com as circunstâncias que cercam o incidente. Portanto, em resumo, a compensação deve ser ajustada de acordo com as condutas dos envolvidos, incluindo o agente, a vítima e, se aplicável, a terceiros (Tartuce, 2022).

Gonçalves (2022, v. 4. local. 366), explica que:

Em muitos casos o dano não decorre de uma só causa, mas da concorrência da atividade culposa da vítima e do autor [...] e, na hipótese, a culpa de um não extingue a do outro, mas a conduta de ambos será valorada para se estabelecer a proporção do dano que cada um deverá suportar. [...] A indenização poderá ser reduzida pela metade, se a culpa da vítima corresponder a uma parcela de 50%, como também poderá ser reduzida de 1/4, 2/5, dependendo de cada caso.

Verifica-se que a culpa concorrente parte da análise do caso concreto, do quanto cada um (agente, vítima e eventual terceiro) contribuiu para o fato danoso, direciona-se para a equidade da indenização, do *quantum* reparatório, para tanto, depende da constatação do grau

de culpa da vítima, não podendo ser total, pois nessa hipótese, tratar-se-ia de culpa exclusiva da vítima, uma excludente da responsabilidade civil (Tartuce, 2022; Gonçalves, 2022).

3.4.3 Dano

O dano pode ser definido como a lesão a um bem ou interesse protegido legalmente, independentemente da natureza desse bem, seja ele de caráter patrimonial ou relacionado à personalidade da vítima, como sua honra, imagem, liberdade, entre outros. Portanto, o dano é a lesão a um bem jurídico, englobando tanto aspectos patrimoniais quanto morais, o que leva à conhecida classificação do dano em patrimonial e moral (Cavaliere Filho, 2023).

O autor em questão ressalta a incontestável necessidade da existência de um dano para que se possa imputar a alguém a obrigação de reparar o prejuízo de outrem, e acrescenta:

[...] a obrigação de indenizar pressupõe o dano e sem ele não há indenização devida. Não basta o risco de dano, não basta a conduta ilícita. Sem uma consequência concreta, lesiva ao patrimônio econômico ou moral, não se impõe o dever de reparar. O art. 927 do Código Civil é expresso nesse sentido: “Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), **causar dano a outrem**, fica obrigado a repará-lo.” O art. 186, por sua vez, fala em *violar direito* e **causar dano**. Da mesma forma o parágrafo único do art. 927: “Haverá obrigação de **reparar o dano**, independentemente de culpa, [...] quando a atividade normalmente desenvolvida pelo **autor do dano** implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.” Mesmo na responsabilidade objetiva, qualquer que seja a modalidade do risco que lhe sirva de fundamento – risco profissional, risco proveito, risco criado etc. –, o dano constitui o seu elemento preponderante. Em suma, sem dano não haverá o que reparar, ainda que a conduta tenha sido culposa ou até dolosa (Cavaliere Filho, 2023, local. 93, grifo do autor).

A ação de indenizar implica em restaurar integralmente o dano causado à vítima, com o ideal de restabelecer “[...] o *statu quo ante*, isto é, devolvendo-a ao estado em que se encontrava antes da ocorrência do ato ilícito. Todavia, como na maioria dos casos se torna impossível tal desiderato, busca-se uma compensação em forma de pagamento de uma indenização monetária (Gonçalves, 2023, v. 4. Local. 398, grifo do autor).

De acordo com as palavras de Cavaliere Filho (2023, local. 93), ao abordar a questão, pontua que:

Indenização sem dano importaria enriquecimento ilícito; enriquecimento sem causa para quem a recebesse e pena para quem a pagasse, porquanto o objetivo da indenização, sabemos todos, é reparar o dano sofrido pela vítima, reintegrá-la ao estado em que se encontrava antes da prática do ato ilícito. E, se a vítima não sofreu nenhum dano, a toda evidência não haverá o que ressarcir. Daí a afirmação, comum praticamente a todos os autores, de que o dano é não somente o fato constitutivo, mas, também, determinante do dever de indenizar.

Destarte, fica evidente que a presença do dano é um requisito fundamental tanto na responsabilidade civil extracontratual quanto na contratual. Esse dano pode assumir natureza patrimonial ou extrapatrimonial, a ausência do dano, desconfigura a base para a imputação de responsabilidade, e por conseguinte, a obrigação de indenizar (Cavaliere Filho, 2023; Gonçalves, 2023; Gagliano e Pamplona Filho 2023).

3.4.4 Nexo causal

Conforme Venosa (2023, v. 2. local. 404), “O conceito de nexo causal, nexo etiológico ou relação de causalidade deriva das leis naturais”, para o autor, o nexo causal “É o liame que une a conduta do agente ao dano”, ainda, segundo ele:

É por meio do exame da relação causal que se conclui quem foi o causador do dano. Trata-se de elemento indispensável. A responsabilidade objetiva dispensa a culpa, mas nunca dispensará o nexo causal. Se a vítima, que experimentou um dano, não identificar o nexo causal que leva o ato danoso ao responsável, não há como ser ressarcida. Nem sempre é fácil, no caso concreto, estabelecer a relação de causa e efeito (Venosa, 2023, v. 2. local. 404).

Para Cavaliere Filho (2023, local. 60, grifo do autor) “[...] o nexo causal é um elemento referencial entre a conduta e o resultado. É um **conceito jurídico-normativo** através do qual poderemos concluir quem foi o causador do dano”, e explica que:

Não basta, portanto, que o agente tenha praticado uma conduta ilícita; tampouco que a vítima tenha sofrido um dano. É preciso que esse dano tenha sido causado pela conduta ilícita do agente, que exista entre ambos uma necessária relação de causa e efeito. Em síntese, é necessário que o ato ilícito seja a causa do dano, que o prejuízo sofrido pela vítima seja resultado desse ato, sem o que a responsabilidade não correrá a cargo do autor material do fato. Daí a relevância do chamado nexo causal. Cuida-se, então, de saber quando um determinado resultado é imputável ao agente; que relação deve existir entre o dano e o fato para que este, sob a ótica do Direito, possa ser considerado causa daquele (Cavaliere Filho, 2023, local. 60).

Para a investigação e solução dos problemas, dos mais simples até os mais complexos casos que se apresentam para a constatação do liame entre a conduta e o dano, nesse campo de atuação, verifica-se várias teorias, dentre elas, duas se destacam a “Teoria da equivalência” dos antecedentes e a “Teoria da causalidade adequada”, enquanto a primeira “generaliza as condições”, a segunda “as individualiza ou qualifica” (Cavaliere Filho, 2023, local. 61).

Em síntese, o nexo causal desempenha um papel essencial na responsabilidade civil, pois é o elemento que estabelece a ligação entre a conduta do agente e o dano sofrido pela

vítima. Como verificado, identificar o nexo causal é fundamental para determinar a responsabilidade pelo dano. A ausência desse vínculo impede a reparação, ou seja, afasta a intensão de responsabilização do agente perante o dano (Venosa, 2023; Cavalieri Filho, 2023).

Na próxima seção, exploraremos as excludentes da responsabilidade civil, que podem afetar a relação de causalidade, desempenhando um papel significativo na análise da responsabilidade civil.

3.5 EXCLUDENTES DA RESPONSABILIDADE CIVIL

As excludentes da responsabilidade civil, que são instrumentos jurídicos que têm o poder de impedir a configuração do nexo causal, como a culpa exclusiva da vítima, o fato de terceiro, o caso fortuito, a força maior e, no âmbito contratual, a cláusula de não indenizar. Como se observará, são excludentes frequentemente referidas na doutrina como mecanismos de rompimento do nexo causal (Venosa, 2023).

É importante antecipar que, no contexto do transporte de pessoas, a aplicação da cláusula de não indenizar é inadmissível, isso posto, ela não será objeto de análise na presente, porém, será demonstrado tal motivo no capítulo posterior, as demais, serão analisadas separadamente, respeitando a sequência supramencionada (Pereira, 2022).

3.5.1 Fato exclusivo da vítima

A culpa exclusiva da vítima, ocorre quando o evento danoso é **exclusivamente causado pela conduta da vítima**. Nesse cenário, a suposta responsabilidade do agente desaparece, uma vez que não subsiste a relação de causa e efeito entre a ação do agente e o prejuízo suportado pela vítima (Gonçalves, 2022).

Evidencia-se ainda, nas palavras de Gonçalves (2022, v. 4. Local. 365), que “[...] no caso de culpa exclusiva da vítima, o causador do dano não passa de mero instrumento do acidente. Não há liame de causalidade entre seu ato e o prejuízo por ela sofrido”, e exemplifica:

É o que se dá, por exemplo, quando a vítima é atropelada ao atravessar, embriagada, uma estrada de alta velocidade; ou quando o motorista, dirigindo com toda a cautela, vê-se surpreendido pelo ato da vítima que, pretendendo suicidar-se, atira-se sob as rodas do veículo. Impossível, conforme exemplificado, falar em nexo de causa e efeito entre a conduta do motorista e os ferimentos, ou o falecimento, da pessoa lesada (Gonçalves; 2022, v. 4. local. 366).

Contribuindo para a compreensão dessa excludente de responsabilidade civil, Nader (2016, v. 7. local. 133), pontua que a culpa exclusiva da vítima “[...] não se trata de exclusão de ilicitude, pois não concorreram todos os elementos necessários à caracterização de ato ilícito”, e que mesmo diante da “[...] responsabilidade objetiva a culpa exclusiva da vítima rompe o nexo de causalidade”.

Concluindo esta primeira abordagem, verifica-se a relevância em destacar que, na esfera jurídica, a terminologia mais apropriada é **fato exclusivo da vítima** em vez de **culpa exclusiva da vítima**. Isso se deve ao deslocamento da questão para o âmbito do nexo causal, ao em vez do da culpa. “O Direito Italiano fala em relevância do comportamento da vítima para os fins do nexo de causalidade material. Para os fins de interrupção do nexo causal basta que o comportamento da vítima represente o fato decisivo do evento”, nesse sentido, “[...] o fato exclusivo da vítima exclui o próprio nexo causal em relação ao aparentemente causador direto do dano, pelo que não se deve falar em simples ausência de culpa deste, mas em causa de isenção de responsabilidade (Aguiar Dias, 1983, p. 313 *apud* Cavalieri Filho, 2023, local. 87).

3.5.2 Fato exclusivo de terceiro

Nessa segunda abordagem, verifica-se que a primeira questão a ser indagada, para a melhor compreensão dessa excludente, seguindo as orientações de Cavalieri Filho (2023, local. 87), é a definição “[...] de quem pode ser considerado um terceiro”, elucidando o assunto, o próprio autor informa que:

No entendimento unânime da doutrina e da jurisprudência, terceiro é alguém estranho ao binômio vítima e suposto causador do dano; qualquer pessoa que não guarde nenhum vínculo jurídico com o aparente responsável, **cuja conduta tenha sido a causa exclusiva do resultado lesivo**, afastando qualquer relação de causalidade entre a conduta do autor aparente e a vítima (Cavalieri Filho, 2023, local. 87, grifo nosso).

No âmbito da responsabilidade civil, o fato de terceiro atua de maneira diversa e oposta, podendo tanto resultar em responsabilidade quanto servir como uma excludente desta, não constitui uma contradição, mas reflete a avaliação de circunstâncias distintas, nas quais a intervenção de uma pessoa alheia ao agente e à vítima desempenha um papel (Pereira, 2022).

Como um determinante de responsabilidade civil, aborda a responsabilidade dos pais pelos atos dos filhos, do tutor pelos atos do pupilo, do patrão, empregador ou comitente pelos atos do empregado, servidor ou preposto, entre outros (Pereira, 2022).

Na circunstância de excludente de responsabilidade, assunto complexo e frequentemente debatido nos tribunais gerando soluções por vezes contraditórias, dois fundamentos se estabelecem, “ [...] quais sejam: 1) quem deve ser considerado terceiro, em matéria de responsabilidade civil; 2) qual a natureza e extensão do comportamento de terceiro, em relação ao evento danoso. Assentados esses dois pontos, os demais aspectos fluem com relativa facilidade” (Pereira, 2022, local. 419).

Ao definir quem é considerado um terceiro, é importante considerar inicialmente a relação negocial. Nesse contexto, um terceiro é aquele que “[...] não é parte no negócio jurídico, mas sofre os seus efeitos ou altera o resultado”, ilustrando tais possibilidades, “[...] a *coaço*o, ainda que exercida por terceiro, vicia o ato (Código Civil, art. 154) [...]”. Na relação negocial a atitude do terceiro é *passiva*, quando não participa do ato, ou pode ser *ativa* quando modifica a equação da declaração de vontade” (Pereira, 2022, local. 419, grifo do autor).

Outro aspecto relevante é a determinação do comportamento do terceiro na origem da responsabilidade. De maneira estrita, a excludente da responsabilidade ocorre quando é possível estabelecer que o terceiro é o causador do dano. Nesse cenário, a análise se volta para os limites da responsabilidade civil, onde se reconhece que a participação do terceiro modifica a relação causal. Mesmo quando o dano ocorre e o responsável aparente é identificado, ele não assume a responsabilidade, uma vez que a conduta do terceiro interfere na equação entre agente e vítima, exclui o autor inicial do nexos causal ((Pereira, 2022).

Contudo, é preciso estar claro que, a ação de terceiro tem que ser a única causa do prejuízo, dessa forma, a relação de causalidade entre a conduta do agente e o dano desaparece. A exclusão da responsabilidade ocorre porque o fato de terceiro compartilha semelhanças com o caso fortuito, sendo imprevisível e inevitável. Em outras palavras, somente quando o fato de terceiro apresenta essas características, equiparando-se ao caso fortuito ou à força maior, a responsabilidade do causador direto do dano pode ser afastada (Gonçalves, 2022).

3.5.3 Caso fortuito e força maior

O caso fortuito e à força maior estão previstos no artigo 393 do Código Civil de 2002, na seção que trata do inadimplemento das obrigações, estabelecendo que "O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado", essa dicção, embora destinada “[...] à disciplina das obrigações [...], por consagrar um princípio geral do direito, é aplicável não só à

responsabilidade contratual, como também à responsabilidade extracontratual” (Cavaliere Filho, 2023, local. 89).

O Código Civil de 2002, ao prever o caso fortuito e a força maior, não cuidou de distingui-los, o parágrafo único do artigo 393, os defini da seguinte forma, *in verbis*: “O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar, ou impedir” (Gonçalves, 2022; Brasil, 2002, cap. I).

Para Gonçalves (2022, v. 4. local. 531), “A inevitabilidade é, pois, a sua principal característica”, e explica que:

O caso fortuito geralmente decorre de fato ou ato alheio à vontade das partes: greve, motim, guerra. Força maior é a derivada de acontecimentos naturais: raio, inundação, terremoto. Ambos, equiparados no dispositivo legal supratranscrito, constituem excludentes da responsabilidade porque afetam a relação de causalidade, rompendo-a, entre o ato do agente e o dano sofrido pela vítima.

A respeito da definição de caso fortuito e força maior, Tartuce (2022, local. 265) informa que não existe unanimidade conceitual doutrinária e nem jurisprudencial sobre o assunto, segundo o autor, “[...] alguns julgados do próprio Superior Tribunal de Justiça utilizam as duas expressões como sinônimas, seguindo visão liderada por Pontes de Miranda”.

Segundo Pereira (2022, local. 422), “A tese central desta escusativa está em que, se a obrigação de ressarcimento não é causada pelo fato do agente mas em decorrência de acontecimento que escapa ao seu poder, por se filiar a um fator estranho, ocorre a isenção da própria obrigação de compor as perdas e danos”.

Baseado nos ensinamentos de Alvim (1980, p. 291 *apud* Tartuce, 2022, local. 268, grifo nosso), verifica-se que:

A distinção que modernamente a doutrina vem estabelecendo, aquela que tem efeitos práticos e que já vai se introduzindo em algumas leis, é a que vê **no caso fortuito um impedimento relacionado com a pessoa do devedor ou com a sua empresa**, quanto que a **força maior é um acontecimento externo**. Tal distinção permite estabelecer uma diversidade de tratamento para o devedor, consoante o fundamento de sua responsabilidade civil. **Se esta fundar-se na culpa, bastará o caso fortuito para exonerá-lo. Com a maioria de razão absolverá a força maior. Se a sua responsabilidade fundar-se no risco, então o simples caso fortuito não o exonerará. Será mister haja força maior, ou como alguns dizem, caso fortuito externo.**

Observa-se que, em face dos novos paradigmas da responsabilidade civil, que se orientam para a responsabilidade objetiva visando uma proteção mais efetiva à vítima, traçada na teoria do exercício de atividade perigosa, entre outras, nota-se uma crescente tendência de

não aceitar o seu afastamento“[...] em acidentes automobilísticos em casos de fortuito interno (problemas ou defeitos ligados à máquina e ao homem)” (Gonçalves, 2022, v. 4., local. 533).

Logo, nas situações envolvendo problemas ou defeitos relacionados à máquina e/ou à pessoa, a teoria do exercício da atividade perigosa, se evidenciada, prevalece, não admitindo o fortuito interno como excludente de responsabilidade. Aquele que assume o risco do uso da máquina, desfrutando dos benefícios, deve também suportar os ônus. Apenas o fortuito externo, assim sendo, a causa ligada à natureza e alheia à pessoa do agente e à máquina, é capaz de excluir a responsabilidade, por ser imprevisível e inevitável. As excludentes aqui analisadas, podem ser alegadas tanto na responsabilidade subjetiva quanto na objetiva, é imperativo reconhecer que em certas circunstâncias a legislação descarta uma excludente específica, ampliando assim a extensão da responsabilidade civil (Gonçalves, 2022; Tartuce, 2022).

4 RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL NO TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PESSOAS

Nos capítulos anteriores, que serviram como guias fundamentais para a compreensão e alcance dos objetivos deste estudo, foi possível constatar que a imputação de responsabilidade em diversas condutas humanas está intrinsecamente ligada a um fator primordial: a origem seguida de dano (Gonçalves, 2023).

Nessa perspectiva, para examinar as diferentes formas de responsabilidade no transporte privado individual de pessoas, é essencial iniciar a jornada pela análise da espécie, o contrato de transporte, e, mais especificamente, sua subespécie, o transporte de pessoas. Considerando estas, como origens legais primárias que fundamentam as obrigações e a secundária responsabilidade do transportador, motorista parceiro ou condutor no transporte de pessoas oneroso, aparentemente gratuito e puramente gratuito (Cavaliere Filho 2023).

4.1 CONTRATO DE TRANSPORTE

Ao iniciar o estudo sobre essa importante espécie de contrato, verificou-se que só o Código Civil de 2002 amparou o contrato de transporte, este, até então, considerado como simples contrato inominado, atípico, sustentado por analogias de leis esparsas e pelo Código Comercial de 1850, sendo que este último, não contemplava de maneira abrangente o transporte de pessoas e as demais modalidades de transporte que sobrevieram (Gonçalves, 2023).

Posteriormente, o Código de Defesa do Consumidor trouxe regras específicas aplicáveis ao transporte, em virtude de sua natureza como prestação de serviços, entretanto, ainda havia carência de uma legislação que consolidasse os princípios fundamentais, direitos e deveres inerentes ao contrato de transporte, bem como a responsabilidade das partes envolvidas. Reconhecendo essa necessidade, o Código Civil de 2002 inovou ao inserir o Capítulo XIV no Título VI do Livro I, intitulado *Do Transporte*, desdobrando-o em três seções: *Disposições Gerais* do art. 730 ao 733, *Do Transporte de Pessoas* do art. 734 ao 742 e *Do Transporte de Coisas* do art. 743 ao 756 (Gonçalves, 2023).

A relevância de seus dispositivos fica demonstrada nas disposições gerais, que orienta a sua observação diante das demais normas regulamentares, legislação especial, tratados e convenções internacionais, entendimento confeccionado diante dos artigos, *in verbis*:

Art. 731. O transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código.

Art. 732. Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais (Brasil, 2002, cap. XIV).

Averigua-se que desse modo, segundo Venosa (2023, v. 3. local. 571), foi:

[...] a intenção do legislador do Código de 2002 estabelecer as regras gerais do contrato de transporte, que deverão ser aplicadas em derrogação aos princípios que contrariarem a vasta legislação pretérita sobre transportes. Assim, qualquer que seja a modalidade do transporte, a cartilha legal básica a ser procurada para aplicação é a constante desse capítulo do Código. Somente norma posterior à vigência do Código poderá modificar esse entendimento. Essa posição, certamente, trará, na prática, algumas dificuldades de hermenêutica, mormente no tocante ao transporte aéreo, o que exigirá, quiçá, intervenção do legislador.

Esse movimento do legislador, reflete a intenção de estabelecer as normas gerais para o contrato de transporte, que devem prevalecer diante das diversas leis passadas que regulavam essa matéria. Essa decisão, embora essencial, também apresenta desafios interpretativos, abrindo espaço para futuras intervenções legislativas (Venosa, 2023).

Assim, a atuação do Código Civil de 2002 no campo do contrato de transporte é de notória relevância, pois fornece uma base para a compreensão e aplicação das regras nesse setor, buscando garantir a segurança e a previsibilidade necessária para as partes envolvidas nas diferentes modalidades de transporte.

4.1.1 Conceito e características

O conceito do contrato de transporte pode ser extraído do Código Civil de 2002, conforme disposto em seu art. 730, o qual estabelece: "Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas" (Brasil, 2002, cap. XIV).

Conceituando e posicionando os sujeitos dessa espécie de contrato, Nader (2018, v. 3. local. 411, grifo do autor), informa que: "Tem-se o contrato de transporte, quando alguém, denominado *condutor* ou *transportador*, obriga-se perante o *passageiro* ou *expedidor* a conduzir pessoa ou coisa de um lugar para outro, por determinado meio, com segurança e zelo, mediante remuneração".

Segundo Gagliano e Pamplona Filho (2023, v. 4. local. 241), o contrato de transporte pode ser definido como um "[...] negócio jurídico bilateral, consensual e oneroso,

pelo qual uma das partes (transportador ou condutor) se obriga a, mediante remuneração, transportar pessoa ou coisa a um destino previamente convencionado”.

O transportador, conforme Rizzardo (2023, local. 725), é alguém que “[...] se obriga a receber pessoas, coisas ou animais, e levá-los ao seu lugar de destino, com segurança e presteza, mediante o pagamento de um preço”.

Quanto a execução e o número de transportadores, acrescentam Gagliano e Pamplona Filho (2023, v. 4. local. 243, grifo do autor) que: “[...] poderá ainda este contrato ser de *execução simples*, quando apenas um transportador realiza o serviço, ou de *execução cumulativa*, quando mais de um transportador se obriga a cumprir um determinado percurso da viagem, vinculando-se solidariamente aos demais [...]”.

Ainda sobre a execução, Theodoro Junior (2003, p. 20 *apud* Gonçalves, 2023, v. 3. local. 202), ensina que “[...] não se confunde o transporte cumulativo ou combinado com o transporte sucessivo [...]” e esclarece:

No transporte *cumulativo* ou *combinado* vários transportadores realizam o transporte, por trechos, mediante um único bilhete que estabelece a unidade, como se a obrigação estivesse sendo cumprida por uma única empresa. Sem essa unidade de contrato com vinculação de pluralidade de transportadores inexistente transporte cumulativo, mas sim *transporte sucessivo*, que se caracteriza por uma cadeia de contratos, cada um com empresa independente das demais. Ocorre esta modalidade quando uma agência de viagem, por exemplo, vende duas passagens para duas transportadoras distintas, prevendo apenas a possível conexão dos trechos [...] (Theodoro Junior, 2003, p. 20 *apud* Gonçalves, 2023, v. 3. local. 202, grifo do autor).

No contrato de transporte cumulativo ou combinado, a responsabilidade dessa execução está prevista no art. 733, parágrafos 1º e 2º do Código Civil, *in verbis*:

Art. 733. 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.
 § 1º O dano, resultante do atraso ou da interrupção da viagem, será determinado em razão da totalidade do percurso.
 § 2º Se houver substituição de algum dos transportadores no decorrer do percurso, a responsabilidade solidária estender-se-á ao substituto (Brasil, 2002, cap. XIV).

Oportuno destacar que, o caput do supracitado artigo deixa a entender que a responsabilidade civil de cada transportador se subordina ao respectivo percurso por ele percorrido, entretanto, verifica-se que:

A possibilidade inafastável de ação regressiva de um transportador contra o transportador culpado é irrelevante para o transportado. Essa norma, tradicional no direito dos transportes, aplica-se tanto para a deslocação de pessoas como na de coisas. A regra é enfatizada no art. 756, que reafirma a responsabilidade solidária de todos os

transportadores no transporte cumulativo perante o remetente da coisa. Entre os vários transportadores, posteriormente, fixar-se-á a responsabilidade de cada um pelo dano, de acordo com o respectivo percurso (Venosa, 2023, v. 3. local. 571).

Nesse sentido, verifica-se que a existência de solidariedade no transporte cumulativo, está evidenciada diante do parágrafo 2º do art. 733 supracitado, aliado ao art. 756, *in verbis*:

No caso de transporte cumulativo, todos os transportadores respondem solidariamente pelo dano causado perante o remetente, ressalvada a apuração final da responsabilidade entre eles, de modo que o ressarcimento recaia, por inteiro, ou proporcionalmente, naquele ou naqueles em cujo percurso houver ocorrido o dano (Brasil, 2002, cap. XIV).

Diante dos elementos expostos, verifica-se que a essência do contrato de transporte é o traslado, constituindo esse deslocamento o núcleo, o objetivo do contrato, todavia, esse traslado de pessoas e coisas pode apresentar-se como acessório de outro negócio jurídico (Gonçalves, 2023).

Destarte, oportuno sua diferenciação de outras espécies de contratos que tragam o transporte como meio acessório para o seu cumprimento. Nesse contexto, é fulcral distinguir o contrato de transporte em si, que visa principalmente ao deslocamento de bens ou pessoas, da relação de transporte como um elemento acessório de outro contrato. O contrato de transporte envolve o movimento de bens ou pessoas como seu objetivo central. Por outro lado, a relação de transporte pode surgir como parte de outros acordos, como um elemento acessório. Por exemplo, em um contrato de venda, o vendedor pode se comprometer a entregar o produto no domicílio do comprador. No entanto, o vendedor não é considerado um transportador nesta situação e não está sujeito aos riscos específicos associados ao transporte; sua responsabilidade se limita às normas aplicáveis à compra e venda (Venosa, 2023).

Verifica-se, que nem todo transporte praticado no exercício de uma atividade constitui um contrato de transporte, por vezes, o transporte é só uma etapa de um outro contrato principal, é necessário que o objeto da avença seja exatamente o deslocamento, dessa maneira, a relação de transporte não será acessória de outro negócio jurídico (Venosa, 2023).

No tocante à retribuição, conforme o artigo 730 recém mencionado, não está ela, atrelada somente ao pagamento direto, em espécie ou por algum objeto que se expresse em valor, esta pode ocorrer por vantagens indiretas também (Coelho, 2016).

Quanto aos modos de transporte, tanto de pessoas quanto de coisas, Coelho (2016, v. 3. local. 178) informa que:

[...] o contrato de transporte varia de acordo com o veículo utilizado. Tem-se então transporte aéreo (por avião ou helicóptero), marítimo (navio ou outra embarcação), fluvial (catamarã, balsa), rodoviário (ônibus, caminhão, automóvel), ferroviário (trem) etc. [...]. Quando o contrato de transporte envolve veículos de tipos diferentes, é chamado intermodal. Cada modo de transporte possui seu próprio regulamento administrativo, tendo a classificação pouco interesse para o direito civil em vista da pouca variação que se verifica nos direitos e obrigações dos contratantes.

Ainda, referente aos modais de transporte, Nader (2018, v. 3. local. 411, grifo nosso), informa que:

É desinfluyente o meio utilizado no transporte, mas, quando indicado no contrato, deverá ser observado. O Código Civil, ao definir o contrato pelo art. 730, não se refere ao meio de transporte, pelo que as partes têm liberdade em sua escolha. Se o transporte for de coisa, não haverá descaracterização do contrato se o transportador efetuar a entrega pessoalmente, seja caminhando ou valendo-se de um outro contrato de transporte em que figurará como passageiro. O importante é que observe o prazo de entrega e tome os cuidados devidos.

Diante dos conceitos e características expostos, verifica-se que para configurar o transporte como um contrato de transporte, além do objetivo ser o deslocamento de pessoas ou de coisas, é necessário que o faça mediante retribuição ao transportador ou condutor, fazendo estes, do transporte, sua atividade econômica organizada, pois na ausência desses requisitos, estaríamos diante de outra espécie de contrato ou do transporte gratuito (Coelho, 2016).

4.1.2 Natureza jurídica

O contrato de transporte possui características bem definidas. Trata-se de um negócio jurídico típico e nominado previsto no Código Civil de 2002, sendo um contrato bilateral e sinalagmático, ou seja, implica obrigações recíprocas. Além disso, é oneroso, comutativo, consensual, de duração, muitas vezes de adesão e não exige formalidades solenes (Venosa, 2023).

Conforme Tartuce (2022, local. 827, grifo do autor), o contrato de transporte é bilateral e sinalagmático, “[...] pois gera direitos e deveres proporcionais para ambas as partes. Isso tanto para o transportador (que deverá conduzir a coisa ou pessoa de um lugar para outro) quanto para o passageiro ou expedidor (que terá a obrigação de pagar o preço convencionado pelas partes)”.

Trata-se também, como salienta Venosa (2023, v. 3. local. 573, grifo nosso), de um “[...] contrato geralmente *oneroso*, porque as partes buscam vantagens recíprocas; o destino para a coisa ou para o passageiro e o preço para o transportador. **Excepcionalmente, o transporte pode ser gratuito, pois a onerosidade não lhe é essencial**”.

Segundo Gonçalves (2023, v. 3. local. 200), é comutativo, “[...] porque as prestações são certas e determinadas, antevendo as partes as vantagens e os sacrifícios que dele podem advir [...]”.

Tartuce (2022, local. 827) informa que: “O contrato é consensual, pois tem aperfeiçoamento com a manifestação de vontades dos contraentes, independentemente da entrega da coisa ou do embarque do passageiro”.

Sobre o aperfeiçoamento, de acordo com Pontes de Miranda (1972 *apud* Venosa, 2023, v. 3. local. 573, grifo do autor), o contrato estará perfeito quando “[...] *a companhia de navegação responde, por telefone ou por telegrama, que a passagem está tomada, isto é, considerada, definitivamente, do freguês*”.

Da mesma forma, demonstra Gomes ([1997], p. 342 *apud* Rizzardo, 2023, local. 726) que, “no momento em que as partes cruzam as suas vontades, torna-se perfeito e acabado o ato. A entrega da mercadoria, e mesmo o desembarque do passageiro, determinam a conclusão do contrato”.

Para Rizzardo (2023, local. 726) o contrato é “De duração, porquanto o cumprimento da obrigação de transportar não se realiza em um único momento, mas se prolonga no tempo, de forma continuada”.

De outro modo, Gagliano e Pamplona Filho (2023, v. 4. local. 243, grifo do autor), entendem que o contrato de transporte “[...] pode ser estabelecido na modalidade *instantânea* (ex.: o transporte público de cada dia...) ou *de duração* (ex.: contrato de transporte de empregados, feito por uma empresa terceirizada, de forma permanente), a depender da situação fática e da vontade das partes”.

Para Rizzardo (2023, local. 726, grifo nosso) o contrato de transporte é de adesão, pois:

[...] tanto no transporte de mercadorias como no de pessoas por empresas, prevalecem condições uniformes e tarifas invariáveis, o que permite a formalização de contratos impressos. As empresas estabelecem as cláusulas, devendo ser aceitas ou rejeitadas em bloco pelos que pretendem os serviços. **Trata-se de contrato-tipo, ou de adesão, menos no transporte individual, onde domina o estilo comum, cabendo às partes acertarem as regras para cada caso.**

Nesse contexto, Nader (2018, v. 3. local. 413, grifo nosso) alerta que: “O transporte coletivo, via de regra, é de adesão, pois o itinerário e preço são previamente fixados pelo poder público. **Tratando-se, porém, de transporte particular, as partes combinam previamente todos os dados essenciais à formação do contrato**”, informa também, que o contrato de transporte:

[...] é de *resultado*, dado que a obrigação assumida pelo transportador é conduzir a pessoa ou a coisa a determinado lugar e só ocorre adimplemento quando a pessoa ou a coisa é levada, incólume, ao lugar de destino. Não basta, assim, o esforço do transportador, para o cumprimento do contrato; é indispensável que o transporte se realize (Nader, 2018, v. 3. local. 412, grifo nosso).

Ainda no tocante ao contrato de adesão, segundo Tartuce (2022, local. 827), “Na grande maioria das vezes, o contrato constitui-se em um típico contrato de adesão, [...] Assumindo o contrato essa forma, deverão ser aplicadas as normas de proteção do aderente constantes do CC/2002 (arts. 423 e 424)”, respectivamente *in verbis*:

Art. 423. Quando houver no contrato de adesão cláusulas ambíguas ou contraditórias, dever-se-á adotar a interpretação mais favorável ao aderente.

Art. 424. Nos contratos de adesão, são nulas as cláusulas que estipulem a renúncia antecipada do aderente a direito resultante da natureza do negócio (Brasil, 2002).

Por fim, verifica-se que o contrato pode ser discutido no transporte particular de pessoas ou de coisas, sendo prescindível a sua formalidade, por se tratar de um “[...] negócio informal e não solene. Não se exige forma escrita, muito menos escritura pública” (Tartuce, 2022, local. 827).

4.1.3 Espécies de contrato de transportes

As espécies de contrato de transporte são delineadas pela natureza do objeto do contrato, podendo ser de pessoas ou de coisas, sua finalidade sempre será o deslocamento destas de um local para o outro. O Código Civil de 2002, atribui um único conceito para ambos, mas os prevê separadamente, sendo eles o transporte de pessoas e de coisas (Venosa, 2023).

Para Coelho (2016, v. 3. local. 178, grifo nosso), existem “[...] três espécies de contrato de transporte segundo a natureza do que é transportado: **de pessoas, coisas e mistos**”, e os esclarece:

Na primeira, o serviço de transporte consiste em levar uma ou mais pessoas físicas de um lugar para outro. É o caso do transporte por ônibus escolar, micro-ônibus do shopping center, trem metropolitano etc. **Na segunda espécie**, um bem corpóreo do contratante do serviço é transportado. Aqui, o melhor exemplo é o de transporte de mobília, roupas e pertences em razão de mudança residencial. **A terceira espécie** é dos contratos de transportes mistos. Em muitos casos, misturam-se os objetos do contrato como no exemplo da balsa que transporta automóveis, motocicletas, bicicletas e pessoas de uma margem à outra do rio. Nos contratos mistos, incidem as regras das duas espécies de transporte, conforme verse o conflito de interesse sobre a pessoa ou a coisa transportada. Note-se que não torna misto o contrato o simples fato de a pessoa transportada carregar com ela alguns bens (bagagem, mochila escolar, óculos etc.), pelos quais a empresa transportadora também tem responsabilidade (Coelho, 2016, v. 3. local. 178, grifo nosso).

O transporte de pessoas ou de coisas pode ser realizado por meio terrestre, aéreo, marítimo ou fluvial. O terrestre subdivide-se em ferroviário e rodoviário. Em razão da cobertura pode ser urbano, intermunicipal, interestadual e internacional, podendo ainda, subdividir-se em transporte coletivo ou individual (Gonçalves, 2023).

Conforme a Lei nº 12.587 (2012), que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, definida em seu artigo 1º, como um: “[...] instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município”. (Brasil, 2012).

Com objetivos delineados em seu artigo 2º, *in verbis*:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012).

Informa, conforme artigo 3º da lei supra, que o Sistema Nacional de Mobilidade Urbanada, trata-se de um “[...] conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas **que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município**” (Brasil, 2012, grifo nosso).

Estabelece os modos de transporte urbano no parágrafo 1º e classifica seus serviços nos incisos do parágrafo 2º do artigo 3º, como:

[...]

§ 1º São modos de transporte urbano: I - motorizados; e II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto: a) de passageiros; b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço: a) coletivo; b) individual;

III - quanto à natureza do serviço: a) público; b) privado.

Considerando o tema, a problemática e os objetivos do presente trabalho, a próxima seção se restringirá a verificar somente a espécie de transporte de pessoas (passageiros), terrestre (urbano), motorizado, individual e privado.

4.1.3.1 Transporte de pessoas

O contrato de transporte de pessoas, como bem pontua Diniz (2023, v. 3. local. 204), “[...] é aquele em que o transportador se obriga a remover uma pessoa e a sua bagagem de um local para outro, mediante remuneração [...]”.

Conceituando e sinalizando os sujeitos dessa relação contratual, Tartuce (2022, local. 831, grifo do autor), leciona que:

O transporte de pessoas é aquele pelo qual o transportador se obriga a levar uma pessoa e a sua bagagem até o destino, com total segurança, mantendo incólume os seus aspectos físicos e patrimoniais. São partes no contrato o *transportador*, que é aquele que se obriga a realizar o transporte, e o *passageiro*, aquele que contrata o transporte, ou seja, aquele que será transportado mediante o pagamento do preço, denominado *passagem*.

A normatização do transporte de pessoas está expressa nos artigos 734 a 742 do Código Civil de 2002, esses dispositivos estabelecem as obrigações e direitos, tanto do transportador quanto do passageiro, com ênfase na responsabilidade do primeiro (Brasil, 2002).

Para uma melhor compreensão do tema que se segue, a análise será dividida em duas partes, considerando os participantes dessa relação jurídica.

4.1.3.1.1 Obrigações e direitos do transportador

O transportador, quando voluntariamente assim se compromete, é aquele que assume a responsabilidade de conduzir os passageiros e suas bagagens com zelo e segurança, garantindo sua incolumidade. Essa obrigação, caracterizada como uma obrigação de resultado, implica que, diante da cláusula de incolumidade, qualquer disposição contratual destinada a eximi-lo de responsabilidade em caso de danos aos passageiros e seus pertences será considerada ineficaz (Tartuce, 2022).

Referente à obrigação de zelo e segurança perante a bagagem do passageiro, nada mais condizente que ele tenha o direito de saber o *quantum* deverá indenizar por elas em caso de dano ou extravio, possibilidade essa, resguardada pelo parágrafo único do art. 734 do Código de 2002, *in verbis*: “É lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização” (Gonçalves, 2023; Brasil, 2002, cap. XIV).

Da mesma forma que, ao não receber o pagamento, passagem ou corrida, poderá “[...] reter as bagagens ou bens de uso pessoal dos passageiros, a título de penhor, e assim mantê-las até o recebimento do valor devido [...]”. Essa possibilidade está estabelecida no art.

742 do Código Civil de 2002, *in verbis*: “O transportador, uma vez executado o transporte, tem direito de retenção sobre a bagagem de passageiro e outros objetos pessoais deste, para garantir-se do pagamento do valor da passagem que não tiver sido feito no início ou durante o percurso” (Fiuza, 2016; local. 441; Brasil, 2002, cap. XIV).

Em regra, o transportador não pode recusar passageiros, entretanto, excepcionalmente, por previsão em regulamento, ou por condições de “[...] higiene, saúde ou mesmo comportamento inadequado do passageiro (embriaguez, por exemplo) justificarem a recusa” (Fiuza, 2016, local. 441).

Entendimento constante no art. 739 do Código Civil de 2002, *in verbis*: “O transportador não pode recusar passageiros, salvo os casos previstos nos regulamentos, ou se as condições de higiene ou de saúde do interessado o justificarem” (Brasil, 2002, cap. XIV).

O transportador deverá reembolsar a passagem ao passageiro, se este, comunicar a desistência em tempo hábil permitindo a renegociação da passagem, ou, mesmo após iniciada a viagem, especialmente em longas viagens segmentadas, comprovar que outra pessoa ocupou o seu lugar nos trechos não utilizados. Em situações de não embarque sem aviso prévio, o transportador não será obrigado a reembolsar o passageiro, salvo, se demonstrar que outra pessoa ocupou o seu lugar, o que não impede, em todos os casos acima, à título de multa compensatória, o direito de transportador à reter 5% do valor auferido (Fiuza, 2016).

Todos os entendimentos supracitados podem ser averiguados a partir do art. 740 do Código Civil de 2002 e seus parágrafos, *in verbis*:

Art. 740. O passageiro tem direito a rescindir o contrato de transporte antes de iniciada a viagem, sendo-lhe devida a restituição do valor da passagem, desde que feita a comunicação ao transportador em tempo de ser renegociada.

§ 1o Ao passageiro é facultado desistir do transporte, mesmo depois de iniciada a viagem, sendo-lhe devida a restituição do valor correspondente ao trecho não utilizado, desde que provado que outra pessoa haja sido transportada em seu lugar.

§ 2o Não terá direito ao reembolso do valor da passagem o usuário que deixar de embarcar, salvo se provado que outra pessoa foi transportada em seu lugar, caso em que lhe será restituído o valor do bilhete não utilizado.

§ 3o Nas hipóteses previstas neste artigo, o transportador terá direito de reter até cinco por cento da importância a ser restituída ao passageiro, a título de multa compensatória (Brasil, 2002, cap. XIV).

Segundo Fiuza (2016, local. 441), o transportador deverá “[...] respeitar os horários e o itinerário prefixados, sob pena de responder por perdas e danos, incumbindo a ele a prova de sua inocência”, e se por algum motivo “[...] a viagem for interrompida ou adiada, ainda que por motivo imprevisível e alheio à vontade do transportador, deverá ele disponibilizar outro veículo da mesma categoria, para a realização do transporte”.

É o que se depreende dos artigos 737 e 741 do Código Civil de 2002 respectivamente *in verbis*:

Art. 737. O transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior.
[...]

Art. 741. Interrompendo-se a viagem por qualquer motivo alheio à vontade do transportador, ainda que em consequência de evento imprevisível, fica ele obrigado a concluir o transporte contratado em outro veículo da mesma categoria, ou, com a anuência do passageiro, por modalidade diferente, à sua custa, correndo também por sua conta as despesas de estada e alimentação do usuário, durante a espera de novo transporte (Brasil, 2002, cap. XIV).

Perante a regra constante no art. 737 supracitado, a responsabilização do transportador pela inobservação dos horários e itinerários previstos, assenta-se, entre outras, na possibilidade em que “[...] o passageiro perca um compromisso remunerado que tinha no destino. O dispositivo reforça a tese pela qual o transportador assume obrigação de resultado, a gerar a sua responsabilidade objetiva” (Tartuce, 2022, local. 834).

4.1.3.1.2 Obrigações e direitos do passageiro

Conforme Fiuza (2016, local. 441), “A principal obrigação do passageiro é remunerar o transportador, conforme o que haja sido combinado”, como também, “[...] portar-se com decência e educação, além de contribuir no que puder para que o transportador desempenhe bem seu dever. Deverá, assim, se for o caso, indicar-lhe a rota, sempre seguindo suas instruções”, compreensão consoante o artigo 738 do Código Civil de 2002, *in verbis*:

A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço (Brasil, 2002, cap. XIV).

Fiuza (2016, local. 441) explica que “Se os danos sofridos pelo passageiro se derem por desprezar ele as instruções e normas regulamentares, o transportador terá direito de reduzir a indenização proporcionalmente à culpa do passageiro”.

Entendimento que se depreende do parágrafo único do art. 738 do Código Civil de 2002, *in verbis*: “Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá eqüitativamente [*sic*] a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano” (Brasil, 2002, cap. XIV).

Por fim, verifica-se que o Capítulo XIV, Do Transporte, Seção II, Do Transporte de Pessoas, se direciona nitidamente para a responsabilidade dos sujeitos do contrato de transporte, informando que a inobservância de tais regras (obrigações), são passíveis de responsabilização, as formas de responsabilização, suas possibilidades e efeitos, serão objetos de estudo nas seções a seguir.

4.2 RESPONSABILIDADE NO TRANSPORTE ONEROSO DE PESSOAS

O transporte de pessoas oneroso, é aquele onde estão presentes todos os elementos essenciais do contrato de transporte, ou seja, os que incidem exatamente no que dispõe o artigo 730 do Código Civil de 2002, *in verbis*: “Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas” (Brasil, 2002).

Nessa relação jurídica, conforme Gomes (2022, local. 346), o condutor ou transportador “Tanto pode ser pessoa física como jurídica. De regra, porém, a atividade transportadora é exercida por empresas organizadas sob a forma de sociedade. Empresas públicas ou privadas”.

Ainda, segundo Gomes (2022, local. 346, grifo nosso), a retribuição no contrato de transporte, ou seja, “**A onerosidade do contrato de transporte é de sua essência.** Constitui o serviço de transporte **atividade econômica de fim lucrativo [...]**”.

Entendimento supra, consolidado pela jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, como se verifica diante do Recurso Especial nº 1912010, Relatora: Ministra Regina Helena Costa, proferida em 22 de agosto de 2022, trecho da ementa:

RECURSO ESPECIAL Nº 1912010 - SP (2020/0197670-7) DECISÃO Vistos. Trata-se de Recurso Especial interposto pela EMPRESA DE ÔNIBUS PÁSSARO MARRON S/A acórdão prolatado, por unanimidade, pela 1ª Câmara do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo no julgamento de apelação, assim ementado (fls. 799/809e): [...] **não se pode deixar de considerar que o contrato de transporte, tal como previsto no Código Civil é oneroso.** Dispõe o art. 730 do CC que "pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas" e ressalva o art. 736 do mesmo diploma que "não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia", com a observação de que "não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas" (parágrafo único). **E no caso dos autos, por não haver lucro, [...] não há que se falar em contrato de transporte.** Logo, pelos diversos ângulos de análise, não há como dar razão à autora e, daí, forçoso o desprovimento do apelo, mantendo a r. sentença [...] (Brasil, 2020, grifo nosso).

Com base na jurisprudência supramencionada, infere-se que quando o transportador ou condutor obtém ganhos financeiros ou vantagens indiretas com o transporte de pessoas, ainda que o exerça eventualmente, evidencia-se uma atividade com finalidade lucrativa. Nesse sentido, a presença do deslocamento e o lucro a ele associado configuram o contrato de transporte. Por outro lado, o deslocamento sem a obtenção de lucro ou vantagens indiretas, afasta essa incidência (Brasil, 2020a).

O jurista Reale (1978 *apud* Gonçalves, 2022, v. 4. local. 51, grifo nosso), informa que “[...] quando a estrutura ou natureza de um negócio jurídico – como o de transporte, [...] **implica a existência de riscos inerentes à atividade desenvolvida, impõe-se a responsabilidade objetiva de quem dela tira proveito, haja ou não culpa**”.

Segundo Tartuce (2022, local. 767, grifo do autor), o que caracteriza o contrato é a “[...] obrigação de resultado do transportador, diante da *cláusula de incolumidade* de levar a pessoa [...] ao destino, com total segurança. Diante da presença de obrigação dessa natureza, tem-se reconhecido há tempos a correspondente responsabilidade objetiva do transportador.

Gagliano e Pamplona Filho (2023, v. 3. local. 172, grifo do autor), informam que:

[...] essa obrigação de segurança é tão importante que somente será ilidida em situações excepcionais de quebra do nexo causal, não eximindo o transportador pelo fato de terceiro, nos termos da Súmula 187 do STF⁵²²: “A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva”. Tal preceito vem agora reproduzido pelo art. 735 do Código de 2002 [...]”.

Entendimento em perfeita sintonia com o Código Civil de 2002, conforme os artigos 734 e 735, respectivamente *in verbis*: “O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade”, e “A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva” (Brasil, 2002).

Referente à cláusula excludente da responsabilidade presente no artigo 734 supra, Venosa (2023, v. 2. local. 395), informa que a Súmula 161 do Supremo Tribunal Federal, já não permitia “[...] essa cláusula no contrato de transporte de passageiro. ‘Em contrato de transporte – diz a Súmula – é inoperante a cláusula de não indenizar.’ Uma vez mais a Súmula foi transformada em lei no art. 734 do Código Civil [...]”.

Na esfera da responsabilidade do transportador, a jurisprudência já não admitia a excludente do fato de terceiro, destacando a necessidade de rigor diante da responsabilidade do

motorista na preservação da integridade de outras pessoas. Esse é o posicionamento consolidado pela Súmula 187 do Supremo Tribunal Federal e incorporado no Código Civil de 2002 em seu artigo 735 (Gonçalves, 2023).

Trazendo uma situação hipotética, Gonçalves (2023, v. 3. local. 524), exemplifica essa impossibilidade:

Ocorrendo um acidente de transporte, não pode o transportador, assim, pretender eximir-se da obrigação de indenizar o passageiro, após haver descumprido a obrigação de resultado tacitamente assumida, atribuindo culpa ao terceiro (p. ex., ao motorista do caminhão que colidiu com o ônibus). Deve, primeiramente, indenizar o passageiro para depois discutir a culpa pelo acidente, na ação regressiva movida contra o terceiro.

No transporte de pessoas oneroso a responsabilidade do transportador ou condutor em relação às pessoas conduzidas é contratual e objetiva, o ato de terceiro quando culposo, fortuito interno, não possui condão para romper o nexos causal e afastar a responsabilização do transportador ou condutor, é o que se verifica conforme o entendimento do Superior Tribunal de Justiça, no Agravo Interno no Recurso Especial nº: 1768074, Relator: Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, julgado em 2 de dezembro de 2019, trecho da ementa:

AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL. **TRANSPORTE ONEROSO DE PASSAGEIROS. EXCLUDENTES DA OBRIGAÇÃO REPARATÓRIA. ACIDENTE DE TRÂNSITO. ATO CULPOSO DE TERCEIRO. FORTUITO INTERNO. RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR. CONFIGURAÇÃO.** 1. Recurso especial interposto contra acórdão publicado na vigência do Código de Processo Civil de 2015 (Enunciados Administrativos nºs 2 e 3/STJ). 2. **A responsabilidade do transportador em relação aos passageiros é contratual e objetiva, somente podendo ser elidida por fortuito externo, força maior, fato exclusivo da vítima ou por fato doloso e exclusivo de terceiro - quando este não guardar conexão com a atividade de transporte.** Precedentes. 3. Agravo interno não provido [...] (Brasil, 2019, grifo nosso).

Segundo Tartuce (2022, local. 827, grifo do autor), “Ao contrato de transporte aplica-se o Código Civil e, havendo uma relação jurídica de consumo, como é comum, o CDC (Lei 8.078/1990). Desse modo, deve-se buscar um *diálogo das fontes* entre as duas leis no que tange a esse contrato, sobretudo o *diálogo de complementaridade*”.

No tocante as empresas que gerenciam os aplicativos e plataformas digitais relacionadas ao transporte de pessoas, assunto de extrema relevância na contemporaneidade segundo Tartuce (2022, local. 787), pois “[...] apesar da pendência de uma legislação específica, o UBER e outras formas de transporte compartilhado não se enquadram como transporte clandestino, diante da não regulamentação, mas como modalidades de carona, com vantagens indiretas”, o autor entende que, nesse modo de transporte de pessoas:

[...] deve-se aplicar o parágrafo único do art. 736 do Código Civil, com a incidência das regras de transporte e da correspondente responsabilidade civil objetiva, **sem prejuízo da subsunção do Código de Defesa do Consumidor, em diálogos das fontes. Isso faz que não só o transportador eventualmente responda por danos causados ao passageiro, mas também a empresa que administra o aplicativo, presente um risco-proveito desta última** (Tartuce, 2022, local. 787, grifo nosso).

Ao adentrar-se no terreno dessas modalidades de transporte individual, verifica-se que estas, configuram contrato de prestação de serviços. Por questões de equiparação, sabendo-se ser modalidade distinta, traga-se como exemplo, segundo Gomes (1984, p. 346 *apud* Rizzardo, 2019, local. 611), “Quem usa um táxi não está a estipular contrato de transporte propriamente dito, visto que o condutor fica sob sua direção quanto ao destino, itinerário e até à marcha do veículo, enquanto o transportador não executa o serviço sob o comando pessoal de quem está a transportar”.

Diante da supra citação, verifica-se relação no caso das viagens, conhecidas por corridas, contratadas por meio de aplicativos e plataformas de comunicação em rede, voltados ao transporte remunerado privado individual de passageiros, denominações estas, dada pelo inciso X do artigo 4º da Lei nº 12.587, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, definindo-o como um “[...] serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede” (Brasil, 2012).

Devido a essa pendência legislativa mencionada, e a verificada escassez de entendimentos doutrinários sobre esse moderno meio de transporte individual de pessoas, a constatação do tipo de responsabilização aplicável a elas, se dará a cargo de entendimentos jurisprudencial, compreendendo ser esses, fontes do direito.

O exame inicial visa identificar as bases legais relativamente à origem das obrigações e ao tipo de responsabilidade aplicável nos litígios que abordam o transporte remunerado individual de passageiros intermediado.

Conforme decisão do Tribunal de Justiça do Paraná na Apelação cível nº: 0023137-91.2019.8.16.0044. Relatora: Desembargadora Elizabeth Maria de Franca Rocha, julgado em 20 de abril de 2022, onde é possível constatar, conforme trecho da ementa, que o emprego da teoria do “[...] DIÁLOGO DE FONTES COM A APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E DA LEGISLAÇÃO CIVIL AFETA AO CONTRATO DE TRANSPORTE [...]”, são as bases legais para caracterizar a atividade e a responsabilidade da apelante 99 Tecnologia LTDA, trechos da ementa:

APELAÇÃO CÍVEL – AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS DECORRENTES DE ACIDENTE DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VEÍCULO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS – SERVIÇO CONTRATADO POR MEIO DE APLICATIVO - SENTENÇA DE PARCIAL PROCEDÊNCIA – RECURSO DA RÉ (99 TECNOLOGIA) – (1) ADMINISTRADORA DA PLATAFORMA DIGITAL QUE, COM A INSERÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PRIVADO NO MERCADO DE CONSUMO, ATUA ATIVAMENTE NA DEFINIÇÃO DAS CONDIÇÕES DESSE SERVIÇO REMUNERADO E INTEGRA A CADEIA PRODUTIVA, COM O RECEBIMENTO DE CORRESPONDENTE CONTRAPRESTAÇÃO, NÃO SE LIMITANDO À INTERMEDIÇÃO ENTRE USUÁRIOS/PASSAGEIROS E MOTORISTAS – LEGITIMAÇÃO SUBJETIVA DA RÉ PARA RESPONDER PELO FATO DO SERVIÇO – (2) DIÁLOGO DE FONTES COM A APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E DA LEGISLAÇÃO CIVIL AFETA AO CONTRATO DE TRANSPORTE – (3) RESPONSABILIDADE OBJETIVA PELOS DANOS CAUSADOS AOS CONSUMIDORES DIRETOS OU POR EQUIPARAÇÃO – CONDUTA CULPOSA DE MOTORISTA QUE, ANTE A CONEXIDADE COM O SERVIÇO DE TRANSPORTE, CARACTERIZA FORTUITO INTERNO E NÃO AFASTA A OBRIGAÇÃO DE INDENIZAR [...] (6) ACIDENTE QUE, ALÉM DA MORTE DO ENTE FAMILIAR, OCASIONOU GRAVES LESÕES FÍSICAS NA DEMANDANTE – DANOS MORAIS CONFIGURADOS – ADEQUADO ARBITRAMENTO DO QUANTUM INDENIZATÓRIO, FRENTE À SITUAÇÃO VIVENCIADA PELOS AUTORES (7) SENTENÇA MANTIDA [...]. Apelação conhecida e desprovida [...] (Paraná, 2022).

A próxima análise visa a possibilidade de a responsabilidade objetiva e solidária ser atribuída as empresas de tecnologias responsáveis pela intermediação de passageiros e motoristas no transporte remunerado privado individual, verifica-se cabimento, conforme entendimento do Tribunal de Justiça de São Paulo na Apelação cível nº: 1003697-74.2019.8.26.0348, Relator: Desembargador Renato Rangel Desinano, julgado em 31 de janeiro de 2020. Ementa:

AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS – Transporte de passageiros por aplicativo (Uber) – Acidente ocorrido durante a corrida - Sentença que extinguiu o processo, sem resolução do mérito, por ilegitimidade passiva – Insurgência do autor – Cabimento – Empresa de tecnologia responsável pela intermediação de passageiros e motoristas que integra a cadeia de fornecimento do serviço de transporte – Nexo funcional entre a intermediação realizada e o contrato de transporte, executado por motorista cadastrado no aplicativo, de forma que a sorte de um dos negócios jurídicos reflita no outro – Responsabilidade objetiva e solidária da ré – Precedentes do E. TJSP - Hipótese em que o passageiro do veículo sofreu lesões graves decorrentes da colisão do automóvel com um muro – Existência de nexos causal – Ausência de excludentes de responsabilidade - Necessidade de restituição dos valores gastos pelo autor com a compra de remédios – Danos morais configurados – Consequências do evento danoso e abalo psicológico sofrido pelo passageiro que extrapolam meros dissabores ordinários – Indenização fixada em R\$ 20.000,00 – Valor razoável e adequado aos fins colimados – RECURSO PROVIDO [...] (São Paulo, 2020).

Na jurisprudência analisada sobre a ação de indenização por danos materiais e morais relacionados ao transporte de passageiros por aplicativo (Uber), a sentença inicial que extinguiu o processo por ilegitimidade passiva foi contestada pelo autor e revista. A empresa

de tecnologia responsável pela intermediação entre passageiros e motoristas, integrante da cadeia de fornecimento do serviço de transporte, foi considerada parte essencial e com nexo funcional ao contrato de transporte executado pelo motorista cadastrado no aplicativo. Essa conexão entre a intermediação e o contrato de transporte levou à solidariedade e responsabilidade objetiva da empresa ré. O acidente grave sofrido pelo passageiro, resultado da colisão do veículo, gerou nexo causal direto com os serviços prestados pelo aplicativo, sem excludentes de responsabilidade. O tribunal determinou a restituição dos gastos do autor com remédios e reconheceu danos morais, considerando que as consequências do evento danoso e o abalo psicológico extrapolaram dissabores ordinários (São Paulo, 2020).

No tocante a responsabilidade pela bagagem, considerando também parte dela os objetos de uso pessoal do passageiro destinados a suprir necessidades imediatas da viagem, podendo ser levada consigo sem a necessidade de despacho ou pagamento adicional, verifica-se que **durante o período em que esta estiver sob a custódia do transportador**, conforme o art. 734 do Código Civil de 2002, **a ele se atribui a responsabilidade por eventuais danos como perda ou avaria**, exceto em casos de força maior, não sendo válida cláusula que busque excluir essa responsabilidade. Essa obrigação deriva do próprio contrato de transporte, que implica ao transportador o compromisso de transportar o passageiro e sua bagagem, tornando-se responsável pelas ocorrências mencionadas (Rizzardo, 2019, grifo nosso).

Essa responsabilidade objetiva e solidária do motorista e das empresas intermediária do serviço de transportes de pessoas pela bagagem do passageiro, são demonstradas pelo Tribunal de Justiça do Paraná, na Apelação Cível nº: 0025921-39.2020.8.16.0001, Relator: Desembargador Gilberto Ferreira, julgado em 10 de novembro de 2022. Ementa:

APELAÇÃO CÍVEL – AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS – PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE POR EMPRESA DE APLICATIVO – **CELULAR ESQUECIDO NO INTERIOR DO CARRO CREDENCIADO JUNTO AO APLICATIVO – COMUNICAÇÃO REALIZADA COM SUCESSO E CELULAR NÃO DEVOLVIDO PELO MOTORISTA – LEGITIMIDADE PASSIVA DA EMPRESA – INTERMEDIÁRIA DO SERVIÇO COM FINS LUCRATIVOS – RELAÇÃO DE CONSUMO – AUSÊNCIA DO AUXÍLIO ADEQUADO – DEFEITO NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO – CADEIA DE FORNECIMENTO – RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SOLIDÁRIA – ART. 14, CDC – DANO MATERIAL – PREJUÍZO COMPROVADO NOS AUTOS – DANO MORAL – INDENIZAÇÃO FIXADA COM BASE NOS PRINCÍPIOS DA RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE – SUCUMBÊNCIA REDISTRIBUÍDA. RECURSO DE APELAÇÃO PROVIDO (Paraná, 2022, grifo nosso).**

Na supra apelação cível sobre ação de indenização por danos materiais e morais relacionados à prestação de serviço de transporte por empresa de aplicativo, o *Egr.* Tribunal decidiu que a empresa intermediária do serviço tem legitimidade passiva, visto que atua com fins lucrativos na cadeia de fornecimento. A ausência de auxílio adequado ao consumidor que esqueceu um celular no carro credenciado pelo aplicativo foi considerada um defeito na prestação do serviço. Isso estabeleceu responsabilidade objetiva e solidária da empresa, conforme o artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor. O dano material foi comprovado nos autos, resultando na necessidade de indenização. Quanto ao dano moral, a quantia indenizatória foi fixada com base nos princípios da razoabilidade e proporcionalidade. O recurso de apelação foi provido (Paraná, 2022)

No tocante a responsabilização da vítima por culpa concorrente no transporte de pessoas oneroso, é necessário examinar a extensão da culpa de cada parte e ajustar a responsabilidade de acordo com a gravidade da culpa. Quando tanto o transportador quanto o passageiro contribuírem para o incidente danoso, eles arcarão com as consequências de forma conjunta. A obrigação de indenizar por parte do transportador não cessa, podendo apenas ser atenuada (Rizzardo, 2019).

Nesse contexto, parte-se para análise do caso concreto, do quanto cada um (agente, vítima e eventual terceiro) contribuiu para o fato danoso, direciona-se para a equidade da indenização, do *quantum* reparatório, para tanto, depende da constatação do grau de culpa da vítima, não podendo ser total, pois nessa hipótese, tratar-se-ia de culpa exclusiva da vítima, uma excludente da responsabilidade civil (Tartuce, 2022; Gonçalves, 2022).

É o que se verifica diante do entendimento da 7ª Turma Cível do Tribunal de Justiça de Distrito Federal, na Apelação Cível nº: 0703552-36.2019.8.07.0020, Relator: Desembargador Getúlio de Moraes Oliveira, julgamento em 13 de julho de 2022. Ementa:

CONSUMIDOR. CIVIL. APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO INDENIZATÓRIA. ACIDENTE AUTOMOBILÍSTICO. UBER. LEGITIMIDADE PASSIVA. RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL. CARACTERIZAÇÃO. CINTO DE SEGURANÇA. CULPA CONCORRENTE DA VÍTIMA. INDENIZAÇÃO. MINORAÇÃO. 1. **A empresa UBER tem responsabilidade solidária com o motorista pelo acidente de trânsito, pois participa, de forma determinante, da cadeia de consumo (arts. 14, c/c o 7º, parágrafo único, do CDC).** 2. O art. 734 do Código Civil, ao regular o transporte coletivo de pessoas, dispõe que o transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade. 3. Se os danos materiais restaram devidamente provados, e aqueles de natureza moral efetivamente existem, considerando inclusive a gravidade das lesões produzidas na Autora, não há como afastar a indenização. 4. **Sendo também dever do passageiro o cumprimento das normas de trânsito, a vítima do acidente, ao deixar de usar o cinto de segurança durante o tráfego terrestre, agiu com alguma parcela de**

culpa, não para o acidente em si, mas para o agravamento das lesões decorrentes do acidente, de modo que deve a indenização ser adequada aos fatos que a envolvem, mormente nas hipóteses de concorrência de causas. 5. Recurso de apelação conhecido e parcialmente provido [...] (Distrito Federal, 2022, grifo nosso).

Na ocorrência do dano, se a circunstância envolver conduta da vítima que a agravam, cabe analisar o comportamento do indivíduo envolvido e avaliar até que ponto ele contribuiu para a ocorrência de um determinado desfecho. De outro modo, seria prejudicial às finanças de todos aqueles que exercem atividade de transporte de pessoas, desestimulando tais práticas ou tornando-as economicamente insustentável para a sociedade, ao se prever tais riscos financeiros no custo do transporte. Se não considerar as consequências da conduta da vítima ao avaliar a responsabilidade, isso resultaria na falha do princípio da adequada distribuição da justiça (Rizzardo, 2019).

Ao analisar os aspectos do transporte oneroso de pessoas, tornou-se evidente a importância dos elementos essenciais que caracterizam esse tipo de contrato. A análise jurisprudencial e doutrinária apresentada destacou a relevância da contraprestação financeira para a configuração da natureza onerosa do transporte, como determinado pelo Código Civil.

Ficou claro que a responsabilidade objetiva do transportador frente a danos causados aos passageiros e suas bagagens é uma questão fundamental. As cláusulas excludentes de responsabilidade foram ressaltadas como inválidas nesse contexto, reforçando a obrigação do transportador em situações de acidente, sem a possibilidade de se eximir da responsabilidade atribuindo culpa a terceiros.

Além disso, a análise da responsabilidade das empresas intermediárias, como os aplicativos de transporte, revelou sua integração na cadeia de fornecimento do serviço, conferindo-lhes responsabilidade objetiva e solidária pelos danos sofridos pelos passageiros.

A avaliação da culpa concorrente na ocorrência de acidentes demonstrou a necessidade de equidade na distribuição da responsabilidade, considerando o comportamento das partes envolvidas para determinar a justa indenização.

Por fim, ressaltar-se que a ausência de legislação específica diante das práticas contemporâneas de transporte remunerado individual de pessoas não afasta a aplicação, por analogia ou equiparação, as responsabilidades previstas do contrato de transporte do Código Civil de 2002, como as do contrato de prestação de serviços do Código de Defesa do Consumidor. Não há incertezas quanto à existência do deslocamento de uma pessoa de um lugar para outro, tampouco quanto a esse deslocamento ser o elemento catalisador da atividade lucrativa tanto do condutor quanto do intermediador. A obtenção de vantagens diretas ou indiretas por parte do intermediador solidifica sua responsabilidade objetiva e solidária.

4.3 RESPONSABILIDADE NO TRANSPORTE APARENTEMENTE GRATUITO

Essa forma de transporte, ocorre quando no transporte de pessoas incidem quase todos elementos diretos essenciais previstos no contrato de transporte, conforme o artigo 730 do Código Civil de 2002, diferenciando-se somente no aspecto da retribuição, que se sucede indiretamente, ou seja, não é efetuada de forma direta, em espécie ou por algum objeto que se expresse em valor, ela dar-se pela obtenção de vantagens indiretas (Coelho, 2016).

É o que se verifica diante do parágrafo único do artigo 736 do código civil de 2002, *in verbis*: “Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas” (Brasil, 2002, cap. XIV).

Sobre as vantagens indiretas no transporte, Pereira (2022, v. 3. local. 317, grifo nosso), alerta que:

O art. 736 do Código Civil expressamente afasta as normas do contrato de transporte do realizado em caráter gratuito, que não se confunde, todavia, com aquele que apenas **aparentemente é gratuito**, mas em virtude do qual **o transportador obtém vantagens indiretas**, ao qual **se aplicam as regras do contrato de transporte**.

Segundo Gonçalves (2023, v. 3. local. 537, grifo nosso), apesar da aparente gratuidade do transporte, há, na realidade, “[...] uma compensação para o transportador, que, agindo na defesa de seu interesse, tira do ato o caráter de pura liberalidade. **A relação jurídica determinada pelo transporte é, então, contratual, equiparada ao contrato oneroso de transporte**”.

No setor Público, são exemplos, as situações em que o preço do transporte, considerado gratuito, está incluído no valor global da tarifa ou nos benefícios concedidos as empresas de transporte pelo Poder Público, como no caso do transporte gratuito, que distingue-se do transporte puramente gratuito, para maiores de 65 anos conforme o artigo 230, parágrafo 2º, da Constituição de 1988. A gratuidade é aparente, uma vez que o custo é incorporado à tarifa global e repassado aos demais usuários do serviço. Nesse contexto, a responsabilidade do transportador permanece objetiva, apenas afastada em caso de fato exclusivo da vítima, fortuito externo ou fato exclusivo de terceiro (Cavaliere Filho, 2023).

Observa-se que o mesma compreensão supra, se aplica na isenção do pagamento de tarifa para menores de cinco anos, uma vez que essa aparente gratuidade está incluída no valor pago pelos demais, o que não exclui o interesse econômico do provedor de serviços nesses

casos, conforme entendimento do Tribunal de Justiça de Minas Gerais, Relator: Desembargador José Flávio de Almeida, julgado em 4 de Julho de 2007, trecho da ementa:

APELAÇÃO CÍVEL. RECURSO ADESIVO. PROCEDIMENTO SUMÁRIO. ACIDENTE DE VEÍCULO. PEDIDO DE INDENIZAÇÃO. TRANSPORTE COLETIVO INTERESTADUAL. LEGITIMIDADE AD CAUSAM DO PROPRIETÁRIO DO VEÍCULO. JULGAMENTO ANTECIPADO DA LIDE. INOCORRÊNCIA DE CERCEAMENTO DE DEFESA. **DISPENSA DE PAGAMENTO DE TARIFA. TRANSPORTE APARENTEMENTE GRATUITO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. CADEIA DE FORNECIMENTO. GRUPO ECONÔMICO. SOLIDARIEDADE. PENSÃO MENSAL. DANOS MORAIS. [...] A dispensa de pagamento de tarifa a menores de cinco anos não configura transporte gratuito, pois esta aparente gratuidade é, na realidade, inserida no preço pago pela coletividade, além de não estar afastado, nesses casos, o interesse econômico do prestador de serviços. [...] A concessionária de serviço público responde direta e objetivamente pelos danos causados a terceiros [...] (Minas Gerais, 2007)**

No setor privado, de igual forma, o transporte aparentemente gratuito pode estar caracterizado nos casos em que o transportador conduz um convidado, “[...] hipótese do vendedor de automóveis, que conduz o comprador para lhe mostrar as qualidades do veículo, ou do corretor de imóveis, que leva o interessado a visitar diversas casas e terrenos à venda”, essas situações devem ser regidas pelas disposições do Código Civil de 2002, que estabelecem o pressuposto da responsabilidade do transportador, sujeita apenas a ser afastada em caso de culpa exclusiva da vítima, força maior ou fato exclusivo de terceiro (Gonçalves, 2023, v. 3. local. 537).

Verifica-se o entendimento do Tribunal de Justiça do Paraná, Relator: Albino Jacomel Guerios, julgado em 31 de março de 2016, está em harmonia com a supra doutrina, fato constatado ao se analisar a demanda que surgiu a partir de um incidente no qual um motorista de um caminhão-guincho foi procurado por um cliente que relatou que o carro de sua irmã havia caído numa ribanceira. Comprometeu-se a avaliar a viabilidade do serviço de guincho, transportando o cliente em seu caminhão até o local mencionado. Durante esse percurso, um ônibus vindo na direção oposta invadiu a pista, resultando em uma colisão com o caminhão, ocasionando danos ao cliente, trecho da ementa:

[...] **RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE APARENTEMENTE GRATUITO DO PRESTADOR DO SERVIÇO ATÉ O LOCAL ONDE ELE DEVERÁ PRESTÁ-LO PARA UM EXAME PRÉVIO DA VIABILIDADE DA REMOÇÃO DO VEÍCULO A SER REBOCADO. ACIDENTE DE TRÂNSITO OCORRIDO A MEIO CAMINHO. RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. CULPA DO MOTORISTA DO ÔNIBUS QUE SEGUE EM SENTIDO CONTRÁRIO PELA CONTRAMÃO. DANOS MATERIAIS CONFIGURADOS. INDENIZAÇÃO DOS DANOS ESTÉTICOS E MORAL. MAJORAÇÃO DA SEGUNDA INDENIZAÇÃO**

Conforme trechos do Acórdão Unânime da supra Apelação:

De fato: o **terceiro réu [motorista do caminhão]** recém-acabara de contratar os serviços do **autor [cliente]**, ou ao menos **havia, naquele momento, uma fase pré-contratual necessária, segundo as circunstâncias do caso - acessibilidade do caminhão-guincho ao trecho em que o automóvel a ser guinchado se encontrava -, para a aceitação ou não do serviço;** e essa fase era de **interesse [...]** também do **terceiro réu**, que se comprometeu a realizar o transporte do **autor** até aquele ponto da estrada. **Essa particularidade afasta definitivamente, quer parecer, a gratuidade do transporte;** o **terceiro réu tinha interesse em transportar o autor para que o serviço fosse afinal prestado;** não houve promessa ou combinação da vida social, **mas um momento negocial**, a configurar o **transporte aparentemente gratuito**, que ocorre "quando o transportador tem algum interesse patrimonial no transporte, ainda que indireto... **No transporte apenas aparentemente gratuito em nada se modifica a responsabilidade do transportador. É objetiva e, como já vimos, só pode ser elidida pelo fato exclusivo da vítima, pelo fortuito externo e pelo fato exclusivo de terceiro**".⁴ Desse modo, o terceiro réu responde porque como transportador interessado assumiu o dever de conduzir incólume o autor até determinado ponto, **não configurando a ação do terceiro (isto é, do segundo réu) [motorista do ônibus] causa excludente da responsabilidade - a sua responsabilidade é objetiva, independe de culpa, razão por que desnecessária a referência à culpa concorrente desse corréu [...]** (Paraná, 2016).

A decisão proferida considerou que houve uma fase pré-contratual ou um interesse na prestação do serviço por parte do motorista do caminhão-guincho ao transportar o cliente até o local, afastando, portanto, a gratuidade do transporte. Esta particularidade estabeleceu a responsabilidade civil do transportador. O Tribunal fundamentou que o condutor tinha interesse na condução do cliente até o ponto mencionado para a realização do serviço, o que não configura um transporte estritamente gratuito (Paraná, 2016).

Ainda de acordo com a análise do Acórdão Unânime, o transportador interessado no serviço assume o dever de conduzir o cliente incólume até o local determinado, resultando na configuração de responsabilidade objetiva. O Tribunal afirmou que a responsabilidade do transportador é objetiva, não dependendo da comprovação de culpa, tornando desnecessária a referência à culpa concorrente de terceiros, como o motorista do ônibus (Paraná, 2016).

Conclui-se, portanto, que a decisão reforça a compreensão de que no transporte aparentemente gratuito, caracterizado no interesse patrimonial ou negocial indireto por parte do transportador, a responsabilidade deste é objetiva (Paraná, 2016).

Esta seção sobre a responsabilidade no transporte aparentemente gratuito encerra-se após a análise do Código Civil de 2002, em conjunto com interpretações de doutrinadores e decisões judiciais, revelando a complexidade subjacente a essa categoria de transporte aparentemente desprovido de retribuição.

A abordagem destaca que o transporte aparentemente gratuito, embora possa não envolver uma contraprestação explícita, suscita vantagens indiretas para o transportador. Esta

perspectiva revela-se significativa no contexto legal, especialmente para a configuração da responsabilidade objetiva do transportador, sujeita a exclusões apenas em eventos específicos, como fato exclusivo da vítima, força maior ou fato exclusivo de terceiro.

A compreensão dessa modalidade de transporte estende-se a diferentes esferas, incluindo o setor público, onde exemplos como a tarifa gratuita para maiores de 65 anos e a isenção para menores de cinco anos demonstram como a aparente gratuidade é absorvida pela comunidade como um todo.

Além disso, a exploração de casos no setor privado, como a condução de convidados por vendedores de automóveis ou corretoras de imóveis, ilustra como, mesmo sem uma retribuição direta, o condutor visa a vantagens indiretas, mantendo-se sujeito à responsabilidade objetiva, a menos que eventos excludentes específicos ocorram.

Essa seção da monografia reforça a importância de considerar a complexidade e os desdobramentos legais desse tipo peculiar de transporte, contribuindo para o entendimento abrangente do tema.

4.4 RESPONSABILIDADE NO TRANSPORTE PURAMENTE GRATUITO

A base para a constatação da espécie de responsabilidade aplicável ao condutor no transporte de pessoas puramente gratuito é alcançada por meio do parágrafo único do artigo 736 do Código Civil de 2002, *in verbis*: “Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia” (Brasil, 2002).

O transporte puramente gratuito, realizado por simples cortesia ou condescendência, não se caracteriza como contrato de transporte, e, conseqüentemente, a responsabilidade do transportador assume uma natureza extracontratual. Nesse cenário, a reparação de danos só será devida em casos onde o condutor agiu com “[...] dolo ou culpa grave por injusto que, fazendo um favor, respondesse na mesma medida do que transporta lucrativamente” (Gomes, 2022, local. 347).

Segundo Gonçalves (2023, v. 3. local. 535), existe discussão sobre a adequada responsabilização do transportador, se contratual ou extracontratual, perante a pessoa “[...] transportada gratuitamente [...] Segundo a Súmula 145 do Superior Tribunal de Justiça, ‘no transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave’”.

Relacionado ao assunto, Rizzardo (2019, local. 618), entende que:

Não é justo que se igualem as mesmas normas e consequências para quem exerce a profissão do transporte e para quem pratica um ato de benevolência. No primeiro caso, não se perquire da culpa no proceder lesivo. No segundo, a concepção objetiva da responsabilidade é inaceitável, visto que o transporte gratuito configura um ato de cortesia. **Neste tipo de transporte, a responsabilidade é aquiliana ou extracontratual e requer prova da culpa do motorista. Sem apurar o elemento subjetivo, não se defere o ressarcimento.** No transporte remunerado, independe a indenização da indagação de tal requisito.

Para Gonçalves (2023, v. 3. local. 536), “[...] a tese da responsabilidade aquiliana é a que melhor se ajusta ao chamado transporte benévolo ou de cortesia”.

Garcez Neto (1973 *apud* Rizzardo, 2019, local 618), à época já defendia que:

[...] nem contrato se apresenta neste plano. As vontades não se dispõem a assumir direitos e deveres, uma em relação à outra. Praticando um ato de generosidade, não é justo presumir se atribua ao motorista ou proprietário a responsabilidade por tudo quanto vier a ocorrer. Fosse desta forma, jamais haveria o favor prestado. Nem a presunção de abraçar um compromisso com o caroneiro, pelos eventos lesivos previsíveis, é de se admitir. O dever aceito é agir com diligência ordinária e imposta para todas as ocasiões. O transportado, pois, só tem direito a ser indenizado pelos danos sofridos, no acidente, se o transportador tenha obrado culposamente.

Ao se enquadrar a espécie de responsabilidade do transporte puramente gratuito de pessoas, seguindo os Princípios Gerais do Direito e a Teoria de Justiça, dentre muitos fundamentos possíveis, Varela (1970 *apud* Rizzardo, 2019, local. 619, grifo nosso), baseia-se na ideia da injustiça, compreendendo que:

A exclusão da responsabilidade objetiva no caso de transporte gratuito não se funda na ideia de que, aceitando a liberalidade, a pessoa transportada aceitou voluntariamente o risco inerente à utilização do veículo. Esta ideia não corresponde à realidade, na grande massa dos casos. Tampouco se pode filiar a solução em qualquer cláusula tácita de exclusão da responsabilidade (objetiva) do transportador, pela mesma razão de falta de correspondência com a realidade. **O pensamento que serve de base à solução é a ideia (objetiva) da injustiça que constituiria a imposição da responsabilidade sem culpa a quem forneceu o transporte sem nenhum respectivo, as mais das vezes por mero espírito de liberalidade.**

Simão (*apud* Tartuce, 2022, local. 785), “[...] entende que aquele que deu a carona apenas responde nos casos de dolo ou culpa grave, nos exatos termos da citada Súmula n. 145 do STJ”, segundo Tartuce:

O jurista traz um argumento a ser considerado, qual seja, **a função social da carona**, pontuando que **“a carona deve ser estimulada e não punida. Já que o transporte público é ineficiente, a carona é uma das formas de reduzir o número de carros**

nas ruas, e com isso, reduzir o trânsito e melhorar o meio ambiente, sem poluição. É ato de solidariedade e que faz bem ao meio ambiente” (Simão *apud* Tartuce, 2022, local. 785, grifo nosso).

Cunha Gonçalves (*apud* Carlos Gonçalves, 2023 v. 3. local. 536), destaca que: “[...] a relação de cortesia é voluntária. O homem cortês não está isento de causar danos, até no exercício de sua amabilidade, porque a cortesia não é incompatível com a negligência e a imprudência”.

Um dos aspectos delicados explorados neste estudo refere-se aos condutores benevolentes nos deslocamentos de pessoas, especificamente referente à questão da divisão dos custos das viagens (caronas). Esta análise busca verificar se essa partilha dos custos pode ser entendida como contraprestação, pois, ao contribuir com uma cota de despesas, evidencia-se um ônus para aquele que está sendo conduzido, mesmo que estipulado em seu benefício. Essa dinâmica particular, sobre a natureza desse ônus nesses deslocamentos, levanta questões importantes sobre a possível caracterização do transporte como oneroso ou aparentemente gratuito, e as implicações dessas categorias em caso de danos ao condutor benévolo.

O foco reside também, na análise da solidariedade e da função social do transporte nesses cenários específicos, pois, conforme Martins (p. 281 *apud* Rizzardo, 2019, local. 611), “Consideram-se os transportes um verdadeiro serviço de utilidade, perdendo o contrato o rigorismo legal para tornar-se mais uma questão de interesse coletivo”.

A análise minuciosa das nuances de cada modalidade de transporte de pessoas e a busca por uma interpretação adequada de cada elemento envolvido, especialmente no que diz respeito à questão da retribuição (onerosidade), conforme observado por Pereira (2022, local. 316), revelam uma complexidade sobre o tipo de responsabilidade a ser aplicada no caso concreto, o autor expõe que:

A caracterização da “gratuidade do transporte” tem suscitado, ainda, indagação a saber se é “benévolo ou liberal” somente quando o condutor do veículo nada recebe em termos estritos, ou se se considera excluída a “cortesia” se o transportado concorre de alguma forma, como por exemplo pagando o combustível ou estabelecendo reciprocidade com o transportador em dias ou horas alternados.

Diante da indagação supra, o mesmo autor compreende que:

Em hipóteses como estas ocorre o que se pode denominar “gratuidade aparente”, uma vez que existe contrapartida que teria o efeito de uma paga indireta. Não se configurando, destarte, transporte de pura cortesia, porém assemelhado ao oneroso ou remunerado, caracterizar-se-ia a responsabilidade contratual [...] (Pereira, 2022, local. 316).

Para Coelho (2016, v. 3. local. 177), na hipótese de condução do parceiro de serviço “[...] para casa, mediante o pagamento por esse último de uma importância mensal (com a qual se pretende ressarcir de parte do dinheiro gasto com combustível) [...] a relação jurídica não corresponde ao do contrato de transporte e rege-se apenas pelo direito geral das obrigações”.

Nesse contexto, destaca-se o recente julgamento do Superior Tribunal de Justiça, referente ao Recurso Especial nº 1912010, de relatoria da Ministra Regina Helena Costa, proferida em 22 de agosto de 2022, onde a Empresa de Ônibus Pássaro Marron S/A questionou a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), buscando a fiscalização da plataforma de carona solidária Blablacar, operada pela Comuto Serviços de Tecnologia. A empresa recorrente alegou que a plataforma necessitava de adequações para evitar a prestação lucrativa de transporte intermunicipal. Entretanto, tanto o Juízo de primeira instância quanto o Tribunal de origem consideraram improcedente a demanda, embasando-se na liberdade de iniciativa, afirmando que o serviço de carona solidária é uma atividade privada que não requer licença administrativa (Brasil, 2022).

Parte da Decisão:

De qualquer forma, o que se conclui dos elementos constantes dos autos é o que a atividade prestada pela corré “Blablacar” **não visa o lucro, mas, tão somente a divisão dos custos das viagens de longa distância de forma a “proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade” e “promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades”, que são os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (art. 7º, III e IV). Ainda que a plataforma tenha iniciado um processo de cobrança de assinatura dos usuários, isso não se confunde com cobrança de tarifa pelo transporte propriamente dito. Trata-se de mera remuneração pelo uso do sistema e não de cobrança de passagem, mesmo porque tais valores não são repassados aos motoristas.** Por isto, não é possível comparar a atividade prestada por meio da plataforma “Blablacar” com a atividade de transporte intermunicipal de passageiros realizada pela autora. **Não sendo possível a comparação entre ambas, não há como se cogitar de concorrência desleal, pois nem mesmo concorrência há.** Ademais, não se pode deixar de considerar que o contrato de transporte, tal como previsto no Código Civil é oneroso. Dispõe o art. 730 do CC que “pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas” e ressalva o art. 736 do mesmo diploma que “não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia”, com a observação de que “não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas” (parágrafo único). **E no caso dos autos, por não haver lucro, diferentemente do que ocorre na prestação de serviços realizadas pela autora, também não há que se falar em contrato de transporte** (Brasil, 2022).

O Tribunal de origem interpretou que a Lei de Mobilidade Urbana se aplica ao caso em questão, mas não encontrou irregularidades. Entenderam que a Blablacar, parte Recorrida, não estava promovendo um transporte ilegal ou oneroso de passageiros. Em vez disso, alegaram

que a empresa simplesmente oferecia uma plataforma digital para facilitar a conexão entre pessoas interessadas em compartilhar caronas, uma prática incentivada para reduzir a quantidade de veículos nas ruas, conhecida como carona solidária (Brasil, 2022).

Ainda assim, continuaremos a análise sobre a natureza das plataformas digitais e suas relações com as caronas solidárias.

Continuando a análise da supra jurisprudência, observa-se pontos importantes a serem destacados sobre esse tipo de transporte privado individual de pessoas, frisa-se que essas modalidades viabilizadas por condutores benévolos, já eram praticadas e conhecidas por caronas. Com o desenvolvimento inovador das plataformas e aplicativos, que facilitam significativamente essa interação, estabeleceu-se a denominação de carona solidária ou compartilhada, isso posto, aproveita-se o mesmo entendimento judicial para auxiliar na compreensão da natureza dessas modernas plataformas e aplicativos digitais, conforme trechos da decisão:

[...] A carona compartilhada ou solidária, objeto desta ação, [...] é meio de transporte privado individual não remunerado que envolve condutores provedores de carona e passageiros interessados em compartilhar viagens e custos. A sua caracterização reclama que não haja profissionalidade nem fins lucrativos, o transporte é realizado por intermédio de veículos particulares não utilizados para atividade econômica de transporte de passageiros, e é permitida a divisão das despesas de deslocamento entre os ocupantes do veículo, incluindo o condutor. Existem diferenças significativas entre os serviços de 'carona solidária', que objetiva o compartilhamento dos custos da viagem e permite a maximização da eficiência dos carros, da atividade de transporte privado individual remunerado ('carona paga') que tem o intuito de lucro e funciona de modo semelhante a um táxi, embora também não se confunda com esse serviço [...] (Brasil, 2022).

Ainda no tocante as empresas de plataformas e aplicativos digitais que facilitam a interação entre condutores benévolos e passageiros, sem fins lucrativos ligado ao transporte, a exemplo da Blablacar, objeto da supra demanda, assentou-se, conforme parte da decisão, que:

[...] a empresa ré 'Blablacar' não disponibiliza serviços de transporte público coletivo intermunicipal, apenas disponibiliza por meio de sua plataforma a aproximação de pessoas físicas que acordam acerca do rateio de despesas incorridas em uma viagem privada sem cunho profissional, as quais estabelecem livremente os itinerários, horários, carros a serem utilizados, valor do reembolso, tudo mediante observância das regras estabelecidas pela plataforma, sendo que tais regras têm por finalidade justamente evitar o desvirtuamento das características da carona solidária, essencialmente que os condutores auferam lucro com a atividade. Assim, de acordo com as regras, às quais os usuários estão obrigados a aderir, o condutor que ofereça carona se obriga a receber tão somente a denominada 'Contribuição ao Custo', a qual está limitada 'aos custos realmente incorridos por si para realizar a Viagem', [...] sendo que a plataforma mantém sistema de controle que impede oferecer carona em condições diversas das regras. Destarte, não há como atribuir à empresa a prática de serviço de transporte, quando muito, poderia ser imputado a um ou alguns usuários

conduta irregular na hipótese de não observar as regras estabelecidas pela plataforma, de modo a desvirtuar a atividade voltada a proporcionar a denominada 'carona solidária', e, mesmo assim, sequer seria possível enquadrar tal atividade como sendo 'serviço de transporte público intermunicipal remunerado', mas comode [*sic*] transporte privado individual remunerado ('carona paga') que tem o intuito de lucro, porém, nem mesmo tal prática pelos usuários está demonstrada, ao contrário, [...] conforme abordado no Estudo Econômico juntado aos autos, [...] dos casos em que um anúncio é criado, os condutores conseguem obter reembolso apenas parcial dos custos incorridos na viagem. Em suma, a empresa ré mantém plataforma tecnológica que se destina a proporcionar a aproximação e comunicação entre pessoas físicas, para a finalidade mencionada e sob as regras que estabelece para assegurar o não desvirtuamento, o que não se confunde com a carona em si. Não há gerência de frota de veículos, não há contratação de motoristas, nem qualquer relação com qualquer empresa de transporte coletivo. A empresa não interfere nas interações sociais. As únicas condições impostas destinam-se a preservar a essência das caronas solidárias, de forma a impedir que condutores auferam lucro com a atividade. A atividade que a ré desenvolve por meio de plataforma virtual, é uma atividade privada permitida, amparada no artigo 170, parágrafo único, da Constituição Federal, que traz o princípio da livre iniciativa, e prevista na Lei Federal nº 12.587/12. Neste contexto, não há de se falar em violação ao Código de Trânsito Brasileiro, artigo 231, VIII, que veda transitar com veículo efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens quando não foi licenciado para tal fim, nem tampouco não é de se exigir a fiscalização da Artesp [*sic*] sobre esse tipo de atividade, privada e não remunerada, totalmente estranha ao âmbito de sua atuação. Não há, também, nenhuma relação com o serviço de transporte municipal por fretamento, cujas características são diversas [...] (Brasil, 2022).

Sobre a alegação da suposta concorrência desleal, conforme trecho da decisão, ficou claro que:

[...] Na realidade, a autora pretende impedir o desenvolvimento de atividades voltadas ao transporte urbano que impliquem concorrência com a linha que mantém titularidade decorrente da delegação do transporte público intermunicipal que lhe foi outorgada, contudo, a 'carona solidária' é um meio de transporte de pessoas previsto e permitido pelo ordenamento jurídico, de natureza diversa da atividade de transporte praticada pela autora, ou seja, é mais um meio de transporte colocado à disposição do cidadão. **Não há, pois, de se falar em 'concorrência desleal', e sim em desenvolvimento de atividade amparada nos princípios da livre iniciativa e concorrência.** Respeitado, contudo, o esforço do patrono da apelante, é o caso de desprover o recurso, uma vez que todas as alegações não vingam [...] (Brasil, 2022).

De acordo com a decisão, a discussão sobre a suposta concorrência desleal revela que a "carona solidária" constitui um meio de transporte de pessoas, distinto da atividade de transporte público intermunicipal. A análise ressaltou a legitimidade dessa prática no ordenamento jurídico, apoiando-se nos princípios da livre iniciativa e concorrência. Portanto, não se configura uma situação de 'concorrência desleal', mas sim o desenvolvimento de uma atividade respaldada legalmente (Brasil, 2023).

Por último, referente a suposta alegação de transporte ilegal, restou a seguinte compreensão:

[...] Em princípio, é preciso deixar claro que o surgimento de aplicativos como o que se analisa no caso em tela (“Blablacar”) fez surgir a **chamada economia do compartilhamento, para a qual não havia regulamentação específica. Diante deste cenário, foi editada a Lei nº 12.587/12, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e, entre outros assuntos, estabeleceu conceitos e princípios para regulamentação do tema.** Anote-se, outrossim, **que no âmbito do transporte particular, há que se estabelecer também a diferença entre a chamada “carona paga”, na qual há o intuito de lucro, como ocorre nos aplicativos como Uber, 99, Cabify, e a “carona solidária”, na qual há apenas a divisão de custos da viagem, sem intenção de lucro.** Deveras, como bem esclarecido pelo Juízo de primeiro grau quando da rejeição dos embargos de declaração, **ainda que não se enquadre a atividade da empresa corré “Blablacar” no conceito trazido no inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587/12 [...], é certo que com relação a ela também se aplicam os princípios constantes da Lei de Mobilidade Urbana.** Logo, pelos diversos ângulos de análise, não há como dar razão à autora e, daí, forçoso o desprovimento do apelo, mantendo a r. sentença de improcedência [...] (Brasil, 2022).

Ao se concluir a análise dessa importante decisão, ressalta-se que, mesmo diante da ausência de uma regulamentação específica que retratasse a economia do compartilhamento de transporte como se apresenta no caso do aplicativo "Blablacar". Com a edição da Lei nº 12.587/12 estabeleceu-se diretrizes para a Mobilidade Urbana, possibilitando diferenciar a "carona paga", que visa ao lucro, de uma "carona solidária", focada apenas na divisão de custos da viagem, sem qualquer intenção de ganho financeiro sobre o transporte. Apesar dessa última atividade não se encaixar perfeitamente nos parâmetros do inciso X do artigo 4º da Lei, os princípios fundamentais da legislação de Mobilidade Urbana são aplicáveis. Portanto, como verificou-se, após demonstrações criteriosas, o recurso da autora foi negado, mantendo a sentença de improcedência (Brasil, 2022).

Essa decisão confirma a legitimidade da prática de carona solidária ou compartilhada promovida pelas plataformas que facilitam a interação entre motoristas e caroneiros, afastando a ilegalidade no seu funcionamento e a sua responsabilidade objetiva e solidaria perante os danos advindos da condução benévola de pessoas (Brasil, 2022).

Logo, como se verifica do todo exposto nessa seção, a carona compartilhada ou solidária, entendidas como aquelas em que o condutor conduz alguém rateando somente os custos do deslocamento (Contribuição ao Custo), possuem notória função social e é prestigiada pela Política Nacional de Mobilidade Urbana. Essas práticas não se assemelham a atividades de geração direta ou indireta de lucro, tampouco se configuram como uma atividade econômica com fins lucrativos. Destarte, não se sustenta, a analogia ou equiparação e nem viável seria, enquadrar essa modalidade como transporte oneroso ou aparentemente gratuito, o que culminaria em injustiça, ao incumbir ao condutor benévolo a responsabilidade contratual objetiva no caso de danos ao conduzido (Brasil, 2022; Varela, 1970 *apud* Rizzardo, 2019, local. 619).

5 CONCLUSÃO

Diante de todo o exposto, pode-se deduzir que em todas as modalidades de condução no transporte de pessoas o objetivo é o deslocamento, entretanto, havendo danos aos conduzidos, a aplicabilidade da espécie de responsabilização aos condutores é direcionada pela onerosidade, ou seja, se obtido lucro direto ou vantagens indiretas, assume-se os riscos da atividade lucrativa, traduzindo-se em responsabilidade contratual objetiva.

No entanto, quando ausente o lucro direto ou vantagens indiretas, não se trata de contrato de transporte, mas de transporte benévolo, de simples cortesia, direcionando-se o fato para a responsabilização do condutor não pelo risco, mas sim, ao dever de cuidado absoluto a outrem, fundamentando a aplicação da responsabilidade extracontratual ou aquiliana subjetiva.

Nota-se que em todos os meios de deslocamento de pessoas, sendo estes, passageiros, usuários de aplicativos ou caroneiros, independentemente de gerarem lucro ou não, subsiste a obrigação do transportador, motorista parceiro ou condutor de assegurar a total segurança do trajeto, desde o ponto de partida até o seu destino final.

Quando se verifica alguma espécie de lucro, mesmo que indireto, este entendido como auferir vantagens indiretas, conforme o artigo 736 do Código Civil de 2002, abre-se consideráveis possibilidades de se estender a responsabilidade contratual objetiva as situações ditas como aparentemente gratuitas, nesse ponto, ao analisar a previsão legal que enseja essa atribuição, ou seja, a equiparação do transporte aparentemente gratuito ao efeito do oneroso contratual, verifica-se que, mesmo quando o condutor não obtém a vantagem indireta, mas pelo simples fato da possível vantagem, o interesse nessa, sua conduta enseja a responsabilidade contratual, ou seja, a tentativa por si só em obter alguma vantagem indireta, ao conduzir um possível comprador ou inquilino, no caso do corretor de imóveis, já é suficientemente capaz de declinar a sua responsabilidade, supostamente subjetiva para os efeitos da responsabilidade objetiva.

Nos aplicativos e plataformas destinados ao transporte remunerado privado de passageiros, a questão da onerosidade pode se manifestar de duas maneiras: direta ou indireta. Na situação de onerosidade indireta, o passageiro, ao utilizar o serviço, não paga diretamente ao motorista parceiro, mas sim à empresa intermediária por meio do aplicativo. Nesse cenário, o motorista obtém vantagem de maneira indireta, recebendo posteriormente o pagamento pelo serviço prestado (corrida), após descontados os custos e lucros estabelecidos pela intermediária.

Por outro lado, na onerosidade direta, o passageiro retribui diretamente o motorista pelo deslocamento realizado. Nessa dinâmica, a empresa obtém vantagens indiretas a partir

dessa transação, ao deduzir sua parte das receitas provenientes de outras corridas pagas de forma indireta por diferentes usuários.

Esses modelos representam diferentes formas de remuneração pelo serviço de transporte remunerado privado de pessoas, onde a empresa intermediadora define como se dará a circulação dos recursos financeiros, oportunizando ao usuário como proceder a remuneração, seja de maneira direta entre ele e o motorista ou por intermédio da plataforma do serviço.

Verifica-se que em ambos os casos, a retribuição aos motoristas parceiros e as empresas intermediadoras se dão de forma direta ou indireta, não havendo dúvidas quanto a atividade lucrativa de ambos ser o transporte de pessoas, caracterizando o contrato de transporte e, conseqüentemente, em caso de danos, a responsabilidade objetiva e solidária.

Situação diferente, são os aplicativos e plataformas digitais que facilitam a interação entre indivíduos interessados em compartilhar viagens e despesas, sem a intenção de lucro por parte dos envolvidos, consideradas práticas legais no ordenamento jurídico, apoiando-se nos princípios da livre iniciativa e concorrência. Além disso, enfatiza-se que a empresa não exerce controle sobre a frota de veículos nem contrata motoristas, apenas promove a interação entre os usuários para viabilizar a carona solidária.

A conclusão principal extraída das atividades dessas plataformas de carona solidária é que elas não se equiparam a serviços de transporte remunerado, ou seja, não auferem lucro ou vantagens indiretas relacionado ao transporte de pessoas, mas sim se inserem em um modelo de compartilhamento de custos de viagem entre particulares, respaldado pela legislação pelos princípios de livre iniciativa e a concorrência e, acima de tudo, possuem propósito social.

O estudo do contrato de transporte no contexto do transporte privado individual de pessoas revelou nuances significativas no que diz respeito à responsabilidade contratual e extracontratual. As distinções entre modalidades onerosas, aparentemente gratuitas e puramente gratuitas no transporte de pessoas demonstraram ser de extrema relevância não apenas no âmbito jurídico, mas também na esfera social e na dinâmica urbana.

A análise detalhada dos fundamentos do contrato e dos princípios da responsabilidade civil subsidiou a compreensão das implicações legais e das complexidades éticas envolvidas nessas práticas de transporte. A diferenciação entre responsabilidade contratual e extracontratual, sobretudo quando aplicada as caronas solidárias, compartilhadas e remuneradas, desvelou um cenário multifacetado que demanda um olhar atento e contextualizado.

A observação das obrigações do transportador e do passageiro, juntamente com a análise dos diversos tipos de transporte de pessoas, destacou as particularidades de cada

modalidade e evidenciou a importância de considerar não apenas a estrutura legal, mas também a função social dessas práticas.

Contudo, a busca por uma atribuição objetiva de responsabilidade em cenários de caronas solidárias se revelou desafiadora. Imputar uma responsabilidade contratual objetiva em situações desprovidas de finalidade lucrativa pode representar um conflito entre a rigidez da lei e a essência colaborativa dessas práticas, podendo desencorajar a participação e comprometer os objetivos de uma mobilidade mais sustentável.

Portanto, a reflexão sobre a responsabilidade civil no transporte privado individual de pessoas não apenas contribui para o aprimoramento das regulamentações, mas também nos convida a repensar a aplicação da lei diante das nuances éticas e sociais dessas modalidades de deslocamento. O desafio futuro reside em encontrar um equilíbrio entre a segurança jurídica e a preservação dos valores solidários e cooperativos que fundamentam tais práticas, visando à construção de uma Mobilidade Urbana mais eficiente, inclusiva e ética.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Institui o Código Civil**. Brasília, DF: Presidência da República, 2002. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm. Acesso em: 15 out. 2023.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2002. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 13 nov. 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo Interno no Recurso Especial nº 1768074**. Ementa: AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE ONEROSO DE PASSAGEIROS. EXCLUDENTES DA OBRIGAÇÃO REPARATÓRIA. ACIDENTE DE TRÂNSITO. ATO CULPOSO DE TERCEIRO. FORTUITO INTERNO. RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR. CONFIGURAÇÃO [...]. Relator: Min. Ricardo Villas Bôas Cueva, 2 de dezembro de 2019, Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/859999288>. Acesso em: 25 nov. 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo Interno no Recurso Especial nº 1786289**. Ementa: AÇÃO DE REPARAÇÃO CIVIL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. RESPONSABILIDADE CONTRATUAL DO TRANSPORTADOR. FORTUITO INTERNO. SÚMULA 187 DO STF. AGRAVO INTERNO NÃO PROVIDO [...]. Quarta Turma. Relator: Min. Luis Felipe Salomão, 23 de novembro de 2020, Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stj/1206279336>. Acesso em: 16 nov. 2023.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil**. 16. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Atlas, 2023. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

COELHO, Fábio Ulhoa. **Curso de direito civil: Contratos**. v. 3. 8. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016. E-book.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de direito civil brasileiro: Responsabilidade civil**. v. 7. 37. ed. rev. e atual. São Paulo: SaraivaJur, 2023. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de direito civil brasileiro: Teoria das obrigações contratuais e extracontratuais**. V. 3. 39. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2023. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

DISTRITO FEDERAL, Tribunal de Justiça. **Apelação Cível nº: 0703552-36.2019.8.07.0020. Acórdão nº: 1438006**. Ementa: CONSUMIDOR. CIVIL. APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO INDENIZATÓRIA. ACIDENTE AUTOMOBILÍSTICO. UBER. LEGITIMIDADE PASSIVA. RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL. CARACTERIZAÇÃO. CINTO DE SEGURANÇA. CULPA CONCORRENTE DA VÍTIMA. INDENIZAÇÃO. MINORAÇÃO [...]. 7ª Turma Cível. Relator: Des. Getúlio Moraes Oliveira, DF., 13 de julho de 2022.

Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-df/1593554710>. Acessado em: 25 nov. 2023.

FARIAS, Cristiano Chaves de; BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; ROSENVALD, Nelson. **Novo Tratado de Responsabilidade Civil**. 4. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2019. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. **Curso de direito civil: contratos**. 7. ed. rev. e atual. Salvador: JusPodivm, 2017.

FIUZA, César. **Direito civil: curso completo**. 2. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016. E-book.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Manual de direito civil: volume único**. 7. ed. rev., ampl. e atual. São Paulo: SaraivaJur, 2023. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil: responsabilidade civil**. v. 3. 21. ed. rev. e atual. São Paulo: SaraivaJur, 2023. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil: Contratos**. v. 4. 6. ed. rev., ampl. e atual. São Paulo: SaraivaJur, 2023. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

GOMES, Orlando. **Contratos**. 28. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2022. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: contratos e atos unilaterais**. v.3. 20. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2023. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: Parte Geral**. v.1. 21. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2023. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro: responsabilidade civil**. v. 4. 17. ed. São Paulo: Saraiva, 2022. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

MINAS GERAIS, Tribunal de Justiça. **Apelação Cível: 104330618660520011**. Ementa: APELAÇÃO CÍVEL. RECURSO ADESIVO. PROCEDIMENTO SUMÁRIO. ACIDENTE DE VEÍCULO. PEDIDO DE INDENIZAÇÃO. TRANSPORTE COLETIVO INTERESTADUAL. LEGITIMIDADE AD CAUSAM DO PROPRIETÁRIO DO VEÍCULO. JULGAMENTO ANTECIPADO DA LIDE. INOCORRÊNCIA DE CERCEAMENTO DE DEFESA. DISPENSA DE PAGAMENTO DE TARIFA. TRANSPORTE APARENTEMENTE GRATUITO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA [...]. Relator: Des. José Flávio de Almeida, 4 de julho de 2007. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-mg/5924947/inteiro-teor-12061652>. Acesso em: 26 nov. 2023.

NADER, Paulo. **Curso de direito civil: contratos**. v. 3. 9. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2018. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

NADER, Paulo. **Curso de direito civil: responsabilidade civil**. v. 7. 6. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2016. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

PARANÁ, Tribunal de Justiça. **Apelação Cível nº 0025921-39.2020.8.16.000**. Ementa: APELAÇÃO CÍVEL – AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS – PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE POR EMPRESA DE APLICATIVO – CELULAR ESQUECIDO NO INTERIOR DO CARRO CREDENCIADO JUNTO AO APLICATIVO – COMUNICAÇÃO REALIZADA COM SUCESSO E CELULAR NÃO DEVOLVIDO PELO MOTORISTA – LEGITIMIDADE PASSIVA DA EMPRESA – INTERMEDIÁRIA DO SERVIÇO COM FINS LUCRATIVOS – RELAÇÃO DE CONSUMO – AUSÊNCIA DO AUXÍLIO ADEQUADO – DEFEITO NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO – CADEIA DE FORNECIMENTO – RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SOLIDÁRIA [...]. 8ª Câmara Cível. Relator: Des. Gilberto Ferreira, 10 de novembro de 2022. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-pr/1726991591>. Acesso em: 25 nov. 2023.

PARANÁ, Tribunal de Justiça. **Apelação Cível nº: 0023137-91.2019.8.16.0044**. Ementa: APELAÇÃO CÍVEL – AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS DECORRENTES DE ACIDENTE DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VEÍCULO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS – SERVIÇO CONTRATADO POR MEIO DE APLICATIVO - SENTENÇA DE PARCIAL PROCEDÊNCIA – RECURSO DA RÉ (99 TECNOLOGIA) – (1) ADMINISTRADORA DA PLATAFORMA DIGITAL QUE, COM A INSERÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PRIVADO NO MERCADO DE CONSUMO, ATUA ATIVAMENTE NA DEFINIÇÃO DAS CONDIÇÕES DESSE SERVIÇO REMUNERADO E INTEGRA A CADEIA PRODUTIVA, COM O RECEBIMENTO DE CORRESPONDENTE CONTRAPRESTAÇÃO [...]. 10ª Câmara Cível. Relatora: Desª. Elizabeth Maria de Franca Rocha, 20 de abril de 2022. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-pr/1469598451>. Acesso em: 25 nov. 2023.

PARANÁ, Tribunal de Justiça. **Apelação Cível nº: 1388982-0**. Ementa: RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE APARENTEMENTE GRATUITO DO PRESTADOR DO SERVIÇO ATÉ O LOCAL ONDE ELE DEVERÁ PRESTÁ-LO PARA UM EXAME PRÉVIO DA VIABILIDADE DA REMOÇÃO DO VEÍCULO A SER REBOCADO. ACIDENTE DE TRÂNSITO OCORRIDO A MEIO CAMINHO. RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. [...]. 10ª Câmara Cível. Relator: Des. Albino Jacomel Guerios, 31 de março de 2022. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-pr/340631137>. Acesso em: 26 nov. 2023.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de direito civil: Contratos**. 25. ed. atual. Rio de Janeiro: Forense, 2022. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade Civil**. 13. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2022. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

RIZZARDO, Arnaldo. **Contratos**. 21. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2023. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

RIZZARDO, Arnaldo. **Responsabilidade Civil**. 8. ed. rev., atual. e ref. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. **Apelação Cível n. 1003697-74.2019.8.26.0348**. Ementa: AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS – Transporte de passageiros por aplicativo (Uber) – Acidente ocorrido durante a corrida - Sentença que extinguiu o processo, sem resolução do mérito, por ilegitimidade passiva – Insurgência do autor – Cabimento – Empresa de tecnologia responsável pela intermediação de passageiros e motoristas que integra a cadeia de fornecimento do serviço de transporte [...]. 11ª Câmara de Direito Privado. Relator: Des. Renato Rangel Desinano, 31 de janeiro de 2020. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-sp/804473313>. Acesso em: 25 nov. 2023.

SILVA, Elia et al. **Trabalhos acadêmicos Ânima Educação**: apresentação gráfica. São Paulo: Ânima Educação, 2021.

STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil**. 6. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2004.

TARTUCE, Flávio. **Manual de direito civil**: volume único. 12. ed. Rio de Janeiro: Forense; Método, 2022. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

TARTUCE, Flávio. **Responsabilidade civil**. 4. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2022. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil**: contratos. v. 3. 23. ed. rev. e atual. São Paulo: Atlas, 2023. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito civil**: obrigações e responsabilidade civil. v. 2. 23. ed. rev. e atual. São Paulo: Atlas, 2023. E-book. Acesso restrito via Minha Biblioteca.