

A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS CONCESSIONÁRIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EM CASO DE ASSALTO DENTRO DO ÔNIBUS

Bruna Coutinho Francisco da Conceição
Prof^a Larissa Clare Pochmann da Silva

Resumo

Esta pesquisa trata da responsabilidade civil das concessionárias de transporte público em caso de assalto dentro do ônibus, tendo como objetivo analisar os elementos da responsabilidade civil e suas excludentes, e apontar como as empresas de transporte coletivo se encaixam nesta temática. Foi analisado o posicionamento da doutrina e da jurisprudência de forma geral e específica ao tema proposto, usando como base obras de autores renomados da área, artigos, sites oficiais e a legislação vigente. Após esta análise foi possível identificar que parte majoritária da doutrina entende que assaltos dentro de transporte coletivo são fatos imprevisíveis e inevitáveis, o que quebra o nexo de causalidade, não gerando responsabilidade civil para a transportadora. Porém, o mesmo não pode ser dito sobre a jurisprudência, cujo posicionamento varia de acordo com o caso concreto. Destaca-se a necessidade de uniformizar a jurisprudência, uma vez que essa indecisão causa insegurança jurídica para as partes envolvidas.

Palavras-chave: responsabilidade civil; transporte público; assalto; nexo de causalidade

INTRODUÇÃO

A responsabilidade civil das concessionárias de transporte público pode ser encontrada no contrato de transporte, no Código Civil, a partir do art. 730. A natureza jurídica deste contrato é chamada de cláusula da incolumidade, pois obriga o transportador a garantir uma viagem segura aos seus passageiros e seus pertences. Porém, esta informação não é de conhecimento geral, menos ainda a abrangência da cláusula de incolumidade.

O objetivo desta pesquisa é esclarecer o posicionamento da doutrina e da jurisprudência com relação a responsabilidade civil das concessionárias de transporte público em caso de assalto dentro de ônibus. Até onde a cláusula de incolumidade pode alcançar?

A justificativa desta pesquisa se encontra no fato de poucos cidadãos terem noção de seus direitos como consumidor de transporte público. A violência urbana está cada vez maior, assaltos em ônibus cada vez mais frequentes, e muitas vezes o

Anais da XIII Mostra Científica da Faculdade Estácio de Vitória – FESV

ISSN: 2358-9515

<https://estacio.periodicoscientificos.com.br/index.php/AMCF>, n. 13, v.1, p. 65-90, jul. 2022.

passageiro não sabe o que fazer ao ver seus bens sendo roubados. Afinal, muitos entendem que a transportadora deve zelar pela segurança de seus passageiros, não só no trânsito, mas também contra assaltos dentro do veículo.

Para responder esta questão, foi necessário primeiro fazer a conceituação da responsabilidade civil, além de uma análise da sua natureza jurídica e finalidade, um breve resumo da sua evolução histórica, conceituação da responsabilidade objetiva e subjetiva, a definição dos elementos e das excludentes da responsabilidade civil, e distinção entre a responsabilidade contratual e a extracontratual.

Após isto, foi estabelecido as obrigações do transportador e do passageiro com base no Código de Defesa do Consumidor e do Código Civil, apontando quais são as responsabilidades da concessionária com relação a seus empregados, a terceiros e seus passageiros, quais são as excludentes de responsabilidade do transportador de pessoas, e quais as obrigações dos passageiros. E por fim foi apontado qual é o posicionamento da doutrina e da jurisprudência sobre o assunto, trazendo cinco casos concretos sobre o tema.

O tipo de pesquisa utilizado neste trabalho foi o modelo teórico, com a metodologia de pesquisa bibliográfica, usando de livros de autores renomados da área, sites oficiais e artigos.

Com isso concluiu-se que, parte majoritária da doutrina entende que segurança pública é responsabilidade o Estado, e que assaltos em ônibus não fazem parte dos riscos inerentes a atividade do transportador, tornando este fato imprevisível e inevitável, o que caracteriza caso fortuito externo ou força maior.

De acordo com essa doutrina, isso quebra o nexo de causalidade, que é um dos principais pontos para existir a responsabilidade civil e gerar o dever de indenizar ou ressarcir a vítima.

Contudo, nota-se que o posicionamento jurisprudencial não é tão uniforme quanto o da doutrina. Se apoiando no posicionamento do Superior Tribunal de Justiça, uma parte dos Tribunais de Justiça estaduais compartilham o entendimento dos doutrinadores. Porém, outra parte dos Tribunais entendem que a frequência desses assaltos no interior de ônibus está aumentando tanto que deixou de ser um fato imprevisível ou inevitável, caracterizando caso fortuito interno, além de entender que a cláusula de incolumidade também deve proteger os passageiros da violência

urbana, o que gera a responsabilidade civil das transportadoras e o dever de indenizar esses passageiros.

DA RESPONSABILIDADE CIVIL

NATUREZA JURÍDICA, CONCEITO E FINALIDADE

A responsabilidade civil nasce quando há o descumprimento obrigacional, seja pela desobediência de uma regra estabelecida em um contrato, ou mesmo por uma pessoa que deixa de observar um preceito normativo que regula a vida (TARTUCE, 2021). Em outras palavras, a violação de um dever jurídico que, geralmente, acarreta em um dano para um terceiro gera o dever jurídico de reparar este dano.

Porém, de nada adiantaria o surgimento desse dever jurídico se não houvesse uma sanção imposta por este descumprimento, do contrário o autor da ação ou omissão permaneceria ileso e a vítima sem a sua devida reparação (BORRÉ, 2012).

Este “descumprimento obrigacional” é chamado de ato ilícito e o seu conceito pode ser facilmente encontrado na própria legislação, no art. 186, do Código Civil, Lei nº 10.406/02, onde se lê que “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).

O art. 187, do mesmo diploma, completa que também comete ato ilícito quem pratica abuso de direito, ou seja, quando excede os limites impostos pelo seu fim econômico, social, boa-fé ou bons costumes (BRASIL, 2002).

Nesse sentido, é possível entender que a responsabilidade civil nasce após um ato ilícito causado por ação ou omissão dolosa ou culposa, gerando, assim, o dever jurídico de indenizar ou ressarcir o prejuízo causado a vítima (GONÇALVES, 2021), como pode ser visto no art. 927 do Código Civil (BRASIL, 2002).

A EVOLUÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NA HISTÓRIA

Sabe-se que a responsabilidade civil, de acordo com a doutrina, possui três pressupostos básicos: o dano, a culpa do autor e o nexo de responsabilidade (GONÇALVES, 2020).

A responsabilidade civil existe desde os primórdios da humanidade. Desde quando o homem viu a necessidade de conviver em comunidade para garantir a sua sobrevivência. O conceito de responsabilidade civil abarcava o dano e o nexo de causalidade (2020).

De acordo com Gonçalves (2020), não era incomum acontecer o que chamam de vingança privada, uma forma natural, porém primitiva, de reação contra ao mal sofrido. E com o tempo, tal comportamento passou a ser regulamentado, dando origem a Pena de Talião, “olho por olho, dente por dente”.

A Lei de Talião, ou Pena de Talião, é atribuída ao Código de Hamurabi, um conjunto de leis criado pelo sexto rei da Suméria Hamurábi, no século XVIII a.C. (MACEDO, 2019).

Alvino Lima *apud* Carlos Roberto Gonçalves (2020) explica que com essa lei a vítima passou a ter vantagens e conveniências na sua composição econômica. Como a vingança privada passou a ser substituída pela composição, e que ainda assim ficou a critério da vítima, “mas subsiste como fundamento ou forma de reintegração do dano sofrido”.

Mas o direito, assim como a humanidade, está em constante evolução. Com o tempo, a composição econômica deixou de ser voluntária e passou a ser obrigatória, as consequências deixaram de ser a critério da vítima e passaram a ser tarifadas de acordo com o legislador (GONÇALVES, 2020).

No tempo dos romanos veio a distinção entre pena e reparação. Esta diferenciação foi feita juntamente com a distinção entre delitos públicos, cujas ofensas são mais graves e a pena econômica imposta deveria ser recolhida aos cofres públicos, e os delitos privados, cujas penas eram em dinheiro e cabiam a vítima (2020).

O conceito de reparação de dano só foi surgir na Lei Aquilina. De acordo com alguns autores, foi com o surgimento da *Lex Aquilia*, nome pelo qual a lei também é conhecida, que foi cristalizado a ideia de impor que a reparação de dano em pecúnia fosse suportada pelo patrimônio do agente, em razão do valor da res, criando assim a noção de culpa como fundamento de responsabilidade (NUNES, 2011).

Com o direito francês surgiram novas atualizações relacionadas a responsabilidade civil, como o direito a reparação sempre que houver culpa, mesmo

que seja leve, a existência da culpa contratual quando a pessoa descumpre a obrigação e o conceito de negligência e imprudência (GONÇALVES, 2020).

Graças ao Código de Napoleão a noção de culpa *in abstracto* e a diferenciação entre culpa delitual, de responsabilidade penal, e culpa contratual, de responsabilidade civil (2020), o que inspirou o legislador na redação dos arts. 1.382 e 1.383 do Código Civil (BRASIL, 2002).

Com relação ao direito português, a notícia mais antiga que se tem a respeito responsabiliza a invasão dos visigodos pela legislação de Portugal e que na época não se fazia diferença entre a responsabilidade civil e criminal. Apenas após a invasão árabe que a legislação portuguesa passou a tratar de recuperação pecuniária, porém ela era aplicada paralelamente às penas corporais (GONÇALVES, 2020).

A alteração só veio em 1966, com o novo Código Civil, especificamente no seu art.438, que estabelece que, com culpa ou dolo, aquele que violar o direito de um terceiro ou qualquer uma das disposições legais destinadas a proteger os interesses alheios, ficará obrigado a pagar indenização ao lesado pelos danos causados (2020).

Já no Brasil, atendendo as determinações da Constituição do Império, o Código Criminal de 1830 foi transformado em código civil e criminal, prevendo reparação natural, se possível, ou indenização, além de juros reparatórios, solidariedade, a transmissibilidade do dever de reparar, dentre outros. Inicialmente a reparação estava condicionada a condenação criminal, mas posteriormente foi adotada a independência desses objetos (2020).

Assim, o Código Civil de 1916 adotou a teoria subjetiva, que exige prova de culpa ou dolo para que a reparação seja obrigatória e que estabelece a culpa presumida em alguns poucos casos. É lógico, com o tempo foram surgindo novas teorias, como a objetiva, que não exige a prova de culpa para gerar a obrigação de indenizar (2020).

O novo Código Civil, promulgado em 2002, continuou a adotar a teoria subjetiva, como é possível perceber no art. 186 do referido diploma (BRASIL, 2002), que define o ato ilícito.

DA RESPONSABILIDADE SUBJETIVA E OBJETIVA

Como já foi mencionado, a responsabilidade subjetiva foi adotada no antigo Código Civil, de 1916, sendo retratada no seu art. 159, cuja redação estabelecia que os atos ilícitos oriundos de ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, causando violação de direito ou prejuízo a um terceiro, dão origem a obrigação de reparar o dano (MORAES, 2018). Agora, no atual código, a responsabilidade subjetiva é tratada no art. 186 (BRASIL, 2002).

Já a responsabilidade objetiva pode ser encontrada no art. 927 do vigente código (BRASIL, 2002) como um sistema subsidiário, no qual o agente deve reparar o prejuízo, seja restituído ou restaurando, independente de culpa, bastando a comprovação de dano e nexo de causalidade (MORAES, 2018).

ELEMENTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Flávio Tartuce (2021) explica que não há uma unanimidade entre a doutrina em relação aos elementos que estruturam a responsabilidade civil, porém, analisando o entendimento de outros doutrinadores, foi possível chegar a três elementos básicos: ação ou omissão; culpa ou dolo; e nexo de causalidade.

Ação ou Omissão

Silvio Rodrigues *apud* Carlos Roberto Gonçalves (2020) explica que a ação ou omissão geralmente advém da infração de um dever, que pode ser legal, contratual ou social.

Denomina-se de responsabilidade por ação ou responsabilidade comissiva quando a ação do próprio autor, seja ela dolosa ou culposa, é responsável pelo dano ou prejuízo causado. Já a omissão é quando o agente deixa de agir voluntariamente, seja prestação de socorro ou qualquer outra ação que o agente deveria ter feito pela vítima, mas não o fez (2020).

Entenda, atraso não é omissão. Por exemplo, se um pedestre sofre um atropelamento e o motorista liga para a ambulância, mas a equipe de socorro não

chega em tempo hábil, o motorista não pode ser acusado de omissão, pois ele cumpriu o seu dever legal de prestação de socorro a vítima, como está previsto no art. 176, do Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/97 (BRASIL, 1997).

Existem também casos especiais de responsabilidade por ato ou fato de terceiro, como no caso de pais, tutores ou curadores e empregadores ou comitentes que são, por leis, responsáveis pelas ações de outrem, como pode ser visto no art. 932 da Lei nº 10.406/02 e seus incisos (BRASIL, 2002).

Culpa ou Dolo

No Direito Civil, a palavra culpa tem um sentido bem mais amplo do que no Direito Penal. Neste caso, a “culpa” engloba tanto o dolo quanto a culpa estrita (*stricto sensu*) (TARTUCE, 2021).

O dolo vem da intenção que o agente tem de provocar dano ou prejuízo em outrem, seja agindo ativamente para isto ou se omitindo propositalmente (GONÇALVES, 2020).

O art. 944, do Código Civil (BRASIL, 2002) estabelece que, quando o dolo é presente, vale o princípio da reparação de danos, em que todos os danos causados a vítima serão indenizados. Isso acontece porque, quando confirmado o dolo, a possibilidade de culpa concorrente da vítima ou de terceiro é excluída (TARTUCE, 2021).

Entretanto, se a vítima tiver, de fato, concorrido culposamente para o evento danoso, a indenização será fixada de acordo com a gravidade de sua culpa, como estabelece o art. 945 do referido código (BRASIL, 2002).

Ainda no código, o art. 186 estabelece que a ação ou omissão voluntária deve, pelo menos, originar-se da negligência ou imprudência do agente. A imperícia é mencionada no art. 951, CC (BRASIL, 2002).

Negligência e imprudência são duas expressões geralmente fáceis de serem confundidas, uma vez que essencialmente ambas significam falta de cuidado, porém é possível encontrar a diferença entre elas.

A negligência é uma atitude omissiva de alguém que por desleixo ou descuido deixou de fazer algo de forma segura. Por exemplo, o pai ou a mãe que deixa um

objeto cortante ao alcance da criança, pois estava com pressa ou não se atentou ao local onde deixou o objeto.

Já a imprudência não tem origem de uma conduta omissiva, mas sim comissiva, ou seja, uma ação, pois o agente está agindo de forma imprudente, sem a cautela esperada. Por exemplo, o motorista que dirige após ingerir álcool.

A imperícia também advém de uma conduta comissiva, mas neste caso o agente está fazendo algo que exige um conhecimento técnico, uma perícia previa que ele não possui.

A culpa pode ser leve, levíssima ou grave. São consideradas leves ou levíssimas quando a culpa é decorrente de uma ação ou omissão que poderia ser evitado com a atenção ordinária (no caso da leve) ou extraordinária (no caso da levíssima) do agente (GONÇALVES, 2020).

A culpa grave chega bem perto do dolo, uma vez que mesmo sem intenção, agiu com tanto descuido, que é como se ele tivesse, sim, a intenção de causar dano ou prejuízo, e, portanto, deverá pagar a indenização integral (TARTUCE, 2021).

Nexo de Causalidade

O nexo de causalidade é o elemento que une a ação ou omissão com o dano ou prejuízo. Sem o nexo, não há o que se falar da obrigação de indenizar, pois o dano só poderá gerar a obrigação de indenização ou reparação se for possível fazer a conexão dos eventos que levaram ao fato em questão (GONÇALVES, 2020).

Como tudo no direito brasileiro, há várias teorias sobre o tópico. Afinal, como deve ser feita a pesquisa do nexo causal?

Existe a teoria da equivalência das condições, na qual se leva em conta toda e qualquer circunstância que ocorreu para a produção do dano. Para essa teoria, a desconsideração de qualquer um desses eventos implica na não verificação do dano (GONÇALVES, 2020).

Há também a teoria da causalidade adequada, a qual considera responsável pelo dano apenas a ação que foi capaz de produzi-lo. Ambas as teorias sofrem críticas, uma vez que uma leva em conta ações demais, e a outra, ações “de menos” (2020).

Por exemplo, a pessoa “A”, munida de um cano, dá uma pancada na cabeça da pessoa “B”. A pancada não é forte o bastante para causar quaisquer danos em uma pessoa normalmente constituída, porém “B” é portador de uma condição que torna seus ossos fracos e a pancada acabou provocando-lhe uma fratura craniana, que resultou em sua morte (2020).

Se aqui fosse aplicada a teoria da equivalência das condições, até o fabricante do cano teria algum nível de culpa (no sentido genérico da palavra) pela morte de “B”. Mas do ponto de vista da teoria da causalidade adequada, “A” não teria culpa alguma, mesmo com o seu ato sendo ilícito, afinal seu golpe não era forte o bastante para ferir uma pessoa “normal”, quem dirá para causar a morte de alguém (GONÇALVES, 2020).

Porém há uma terceira teoria, chamada de danos diretos e imediatos, cuja essência nada mais é do que a combinação das duas teorias citadas anteriormente, chegando em um meio-termo mais razoável (2020).

É considerado todo ato que tiver relação ao dano, desde que ele seja necessário, ou a indenização não será cabível. Em um exemplo em que uma pessoa é vítima de atropelamento e, ao ser socorrida por uma ambulância, sofre outro acidente, pois a ambulância colidiu com outro carro, o motorista responsável pelo atropelamento irá responder apenas por ele (2020).

O Código Civil adotou a teoria dos danos diretos e imediatos, pode ser constatado no art. 403 da referida lei (BRASIL, 2002).

EXCLUDENTES DE RESPONSABILIDADE

Como foi visto até então, o nexos de causalidade é de suma importância para estabelecer o dever jurídico de reparar ou indenizar. Porém, ele também é de suma importância para proteger o agente de tal obrigação ou ao menos dividir seu fardo com outra pessoa (FOLETTTO, 2021).

Dentre as comumente citadas pela doutrina, então: estado de necessidade, legítima defesa e o estrito cumprimento do dever legal, culpa exclusiva ou concorrente da vítima, fato de terceiro, caso fortuito e força maior, cláusula de irresponsabilidade de indenizar e prescrição.

Estado de Necessidade, Legítima Defesa e Estrito Cumprimento do Dever Legal

O estado de necessidade pode ser encontrado na Lei nº 10.406/02, no art. 188, II, que trata da deterioração ou destruição de coisa alheia, ou até mesmo a lesão a uma pessoa a fim de remover perigo iminente; art. 929, que estabelece que se a pessoa lesada ou dono da coisa não for responsável pelo perigo, é assegurado o seu direito a indenização pelo prejuízo que sofreram; e art. 930, cuja redação afirma que se o dano for de responsabilidade de um terceiro, o autor terá direito a ingressar com uma ação regressiva contra ele, para reaver a importância que tiver ressarcido ao lesado (BRASIL, 2002).

Estará agindo em estado de necessidade quem, com intuito de proteger direito próprio ou alheio, pratica algum ato para se livrar de perigo atual do que não foi responsável nem teve como evitar. Um exemplo muito usado pela doutrina seria o médico que, para salvar a mãe, pratica um aborto necessário (GARCIA, 2016).

Apesar do art. 188, II, entender que a deterioração ou destruição de coisa alheia, quando necessário, é um ato lícito, nos arts. 929 e 930 o legislador entende que isso não afasta do agente a obrigação de indenizar (GONÇALVES, 2020).

Contudo, o mesmo não acontece com a legítima defesa, que se encontra elencada no art. 188, I, do Código Civil (BRASIL, 2002) e no Código Penal, que, inclusive, conceitua o instituto no seu art. 25 (BRASIL, 1940).

De acordo com o artigo penal, será legítima defesa quando alguém, usando de forma moderada os meios que achar necessário, repele injusta agressão a seu direito ou alheio, seja essa agressão atual ou iminente.

Estará, sim, livre de qualquer responsabilidade civil se for praticado contra seu agressor, mas, se houver engano ou até mesmo erro de pontaria, afetando uma terceira pessoa ou objeto, então o agente terá que arcar com os danos que causou (GONÇALVES, 2020).

Assim como os demais institutos mencionados nesse item, o estrito cumprimento do dever legal ocorre quando o agente age dentro dos parâmetros legais, tornando a sua conduta lícita, a única diferença aqui é a profissão do agente.

Um policial, por exemplo, tem o dever de agir para manter a segurança pública, por exemplo (GARCIA, 2016).

Culpa Exclusiva ou Concorrente da Vítima

Não é raro de acontecer um evento danoso cuja culpa recai inteiramente sobre a própria vítima. Um exemplo clássico disso é história do motorista que andava dentro da velocidade permitida, obedecendo a sinalização, mas, acaba por atropelar uma pessoa que, correndo, atravessava a pista fora da faixa de pedestres.

Não foi culpa do condutor. Se o pedestre tivesse feito a sua parte e tomado as devidas precauções, o acidente jamais teria acontecido. Neste caso é afastado do motorista a obrigação de indenizar (GARCIA, 2016), podendo ele, se assim o desejar, pedir indenização para a vítima, caso o impacto tenha causado algum dano ao seu veículo.

Mas a culpa seria concorrente se, no mesmo cenário, o motorista não fosse prudente e estivesse dirigindo alcoolizado e, com isso, não teve reflexo rápido para parar o carro em tempo hábil. Neste caso, tanto o pedestre apressado quanto o condutor alcoolizado seriam responsáveis pelo atropelamento, e, portanto, dividiriam a indenização de acordo com a proporção de sua culpa (GONÇALVES, 2020).

Fato de Terceiro

O fato de terceiro acontece quando o dano não é causado nem pelo agente nem pela vítima, e sim por uma terceira pessoa. Neste caso o fato é imprevisível e inevitável (GONÇALVES, 2020).

Mesmo que o agente não tenha agido por culpa, isso não afasta o seu dever de indenizar (2020, p. 187), porém os arts. 929 e 930 do Código Civil concede a ele a ação regressiva contra o terceiro causador do dano (BRASIL, 2002).

Caso Fortuito e Força Maior

Apesar de parecidos e de estarem elencados no art. 393 do Código Civil (BRASIL, 2002), ambos os casos possuem suas diferenças.

Enquanto o caso fortuito decorre de um fato ou ato alheio à vontade das partes, como guerra, greve ou motim, a força maior decorre acontecimentos naturais, como chuva, terremoto ou raio (GARCIA, 2016).

Atualmente a doutrina passou a fazer distinção entre fortuito interno e externo. De acordo com o Ministro do STJ, Luis Felipe Salomão, no seu voto no Recurso Especial nº 1.450.434 - SP (2014/0058371-2) explica que o caso fortuito interno é um fato inevitável e imprevisível que está ligada a própria atividade do agente, enquanto o caso fortuito externo, também imprevisível e inevitável, é um fato estranho àquela empresa ou à atividade que exerce (REsp. 1.450.434 - SP (2014/0058371-2), STJ, RELATOR: Ministro Luiz Felipe Salomão, DJ: 18.09.2018, DP: 09.11.2018).

Nesse sentido, a Emenda 443 do Conselho Federal de Justiça proclama que apenas a força maior e o caso fortuito externo afastam do agente o dever de arcar com a indenização, uma vez que o dano causado não tem conexão com a atividade desenvolvida (CONSELHO FEDERAL DE JUSTIÇA, 2012).

Cláusula de Irresponsabilidade de Indenizar e Prescrição

A cláusula de não indenizar é um acordo entre as partes cujo objetivo é afastar as consequências da não execução ou da execução inadequada do contrato. A doutrina entende que a função dessa cláusula é de alterar os riscos em benefício do contratante e transferindo-os para a vítima (GONÇALVES, 2020).

O grande debate é a respeito da validade desta cláusula, porém a jurisprudência esclarece que ela, a cláusula, é admitida quando (a) não exclui ou limita os danos envolvidos de direitos indisponíveis, ou (b) quando a indenização é o próprio objeto do negócio (CASTANHA, 2013).

Porém, tal cláusula é inoperante em contrato de transporte, como pode ser visto no art. 743, da Lei nº 10.406/02 (BRASIL, 2002) e na Súmula 161, do Supremo Tribunal Federal (STF, 1963).

Além dos requisitos citados anteriormente, também é importante analisar outros requisitos, tais como: bilateralidade de consentimento, não colisão com preceito de ordem pública, igualdade das partes, inexistência do escopo de eximir o dolo ou a culpa grave do estipulante e a ausência da intenção de afastar obrigação inerente à função (GONÇALVES, 2020).

Por último, mas não menos importante, cabe mencionar também a prescrição como excludente de responsabilidade. Apesar do legislador ter estipulado, no art. 205 do Código Civil, um prazo geral de 10 anos, é no art. 206, § 3º, V, que a pretensão de reparação civil possui um prazo especial de 3 anos para prescrever (BRASIL, 2002).

O antigo Código Civil, de 1916, estabelecia um prazo de 20 para a prescrição. Neste caso, o atual diploma estabelece em seu art. 2.028 que, caso o prazo prescricional tenha chegado à metade antes do novo código entrar em vigor, então restante do prazo ainda estará de acordo com antiga Lei, ou seja, ainda deve contar até 20 anos para a vítima perder o direito de entrar com o pedido de reparação civil (GONÇALVES, 2020).

RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

De acordo com a doutrina, a diferença entre a responsabilidade contratual e a extracontratual se dá pela existência ou não de algum vínculo obrigacional entre as partes antes do dever de indenizar (NETO, P., 2015).

Este contrato pode ser implícito ou explícito, como um ônibus que tem a obrigação de levar o passageiro ao seu destino em segurança, ou o comodatário que tem a obrigação de devolver a coisa emprestada nas condições em que recebeu, ou mesmo o cantor que tem a obrigação de comparecer ao evento pelo qual foi contratado (GONÇALVES, 2020).

Já na responsabilidade extracontratual o agente não estará quebrando nenhum contrato, mas não há esse tipo de vínculos entre as partes, mas estará violando um dever legal (2020).

O Código Civil trata da responsabilidade contratual nos arts. 389 e seguintes e 395 e seguintes, e a responsabilidade extracontratual nos arts. 186 a 188 e 927 a 954 (BRASIL, 2002).

DA RESPONSABILIDADE DAS CONCESSIONÁRIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO E SEUS PASSAGEIROS

O simples ato de entrar em um ônibus público já é caracterizado como uma celebração de contrato entre a empresa responsável pelo transporte e o cidadão. Inclusive, é um contrato de adesão, que assume de forma não explícita a obrigação do transportador de levar o passageiro do ponto A ao ponto B, são e salvo (GONÇALVES, 2020).

Este contrato é celebrado todos os dias, por milhões de brasileiros. O transporte público, inclusive, é considerado um serviço essencial pela Constituição Federal, como pode ser visto no art. 30, V, da Carta Magna (BRASIL, 1988).

A responsabilidade do transportador de pessoas vem desde os tempos das locomotivas movidas a vapor. No Brasil, especificamente, em 1912 foi criado o Decreto nº 2.681, que visava regulamentar a responsabilidade civil das estradas de ferro e que, com o avançar dos anos, passou a regulamentar também os demais meios de transporte (NETO, P., 2015).

Além do decreto mencionado, o Código Civil destinou o Capítulo XIV para tratar do transporte. No art. 730, por exemplo, ele estabelece que, mediante retribuição, um indivíduo se obriga a transportar, de um lugar para o outro, pessoas ou coisas, enquanto o art. 733 estabelece que, nos casos de contratos de transporte cumulativo, cada transportador é obrigado a cumprir o contrato relativo ao respectivo trajeto e que ele responderá pelos danos causados a pessoas ou coisas durante a viagem (BRASIL, 2002).

A natureza jurídica deste contrato é denominada de “cláusula de incolumidade”, justamente por essa obrigação dada ao transportador de zelar pelos seus passageiros e seus pertences (NETO, S., 2021).

Com isso, é correto entender que a responsabilidade do transportador é objetiva e deve ser analisada sobre três variáveis: em relação aos empregados da empresa, em relação a terceiros, e em relação aos passageiros.

COM RELAÇÃO AOS EMPREGADOS DA EMPRESA

Tanto o motorista quanto o cobrador devem ter o respaldo da legislação trabalhista brasileira em caso de algum litígio. Sua indenização deve ser pleiteada na Justiça de Trabalho na sua devida comarca, bem como ao INSS, sobre a égide da legislação previdenciária (NETO, P., 2015).

COM RELAÇÃO A TERCEIROS

Neste caso a responsabilidade é extracontratual, uma vez que não há entre as partes nenhum vínculo jurídico. É cabível, então o art. 37, § 6º, da Constituição Federal que estabelece às pessoas de direito privado prestadores de serviços públicos (que é o caso do transporte público no Brasil) a obrigação de responder pelos danos que seus agentes causarem a terceiros, e que em caso de culpa ou dolo o direito a ação regressiva será assegurado (BRASIL, 1988).

COM RELAÇÃO AOS PASSAGEIROS

Como foi estabelecido anteriormente, esta responsabilidade será contratual, como está previsto no Código Civil, nos arts. 730 a 742, que tratam do transporte de pessoas, e os arts. 743 a 756, que tratam do transporte de coisas (BRASIL, 2002).

Além da cláusula de incolumidade, que garante ao passageiro uma viagem segura, o contrato de transporte também trás a cláusula de garantia, que, como o nome bem sugere, irar garantir ao passageiro que o transportador o levará ao seu destino.

O art. 739 do Código Civil também traz a obrigação de que o transportador irá disponibilizar o seu serviço a todo e qualquer pessoa interessada, pouco importando o que o contratante deseja transportando, a não ser que viole as condições de higiene e saúde impostas pela legislação (BRASIL, 2002).

O descumprimento desta última obrigação pode acarretar em sanções administrativas, como multas ou proibição e suspensão da autorização de transportar, além de sanções na esfera cível, como direito a indenização por danos morais e

materiais que o passageiro possa ter sofrido por ter o serviço negado a ele (NETO, P., 2015).

Há também a obrigação de respeitar e cumprir as informações, como horários e itinerários, e obrigações exportas pelo órgão gestor do transporte municipal ou estadual, como impõe o art. 737 do Código Civil, ou o transportador estará sujeito a responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior (BRASIL, 2002).

As demais obrigações estão elencadas no art. 740 e seus parágrafos do referido diploma, como a obrigação de restituir ao passageiro o valor da passagem em caso este desista da viagem antes que ela tenha iniciado. Mas cabe mencionar que o transportador terá o direito de reter até 5% do valor a ser restituído a título de multa compensatória.

DA EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

Expostas as responsabilidades do transportador, cabe então mencionar as suas excludentes.

Como estabelecido anteriormente, para que haja a obrigação de indenizar é necessário antes comprovar o dano e o nexos causal. E, como se sabe, há casos que rompem com este nexos, isentando o agente, no caso a concessionária, da responsabilidade civil que se originou com o dano.

Não há interesse em conceituar novamente estas excludentes, uma vez que elas já foram devidamente abordadas no item 2.5 deste trabalho, mas, para fins de melhor compreensão por parte do leitor, cabe aqui a sua menção: culpa exclusiva da vítima, fato de terceiro, e caso fortuito e força maior.

DA OBRIGAÇÃO DO PASSAGEIRO

Como em todo contrato, ambas as partes tem direitos e obrigações, e no caso dos passageiros, seus deveres estão elencados na Lei nº 10.406/02, especificamente no art. 738.

É dever do passageiro não causar incomodo ou prejuízo aos demais passageiros, não danificar o veículo, ou dificultar ou impedir a execução normal do

serviço. Tais normas são estabelecidas pelo próprio transportador e devem estar no bilhete ou afixadas às vistas dos usuários (BRASIL, 2002).

Em caso de descumprimento é cabível sanções, como a retirada do passageiro do veículo caso isso seja necessário para a manutenção da segurança no transporte e para o bem estar dos demais transportados. O transportador terá, inclusive, direito a reparação em caso de dano ao patrimônio da empresa (NETO, P., 2015).

DO PONTO DE VISTA DA DOCTRINA E DA JURISPRUDÊNCIA A RESPEITO DA RESPONSABILIDADE CIVIL DAS CONCESSIONÁRIAS DE TRANSPORTE COLETIVO EM CASO DE ASSALTO DENTRO DO VEICULO

Com base na análise feita até então sobre a responsabilidade civil geral e a responsabilidade civil específica das transportadoras, resta então analisar o que a doutrina e a jurisprudência têm a dizer a obrigação dessas concessionárias em caso de assalto dentro de um de seus ônibus.

DA DOCTRINA

É de entendimento majoritário da doutrina de que casos de assalto em coletivos é caracterizado como caso fortuito externo ou força maior e, portanto, considerado excludente de responsabilidade.

A segurança pública é dever do Estado, como esclarece o art. 144 da Constituição Federal (BRASIL, 1988) e mesmo que as concessionárias estejam prestando um serviço público, elas não deixam de ser pessoas jurídicas de direito privado e, portanto, este problema não pode ser transferido para elas (AMARAL e CALCINI, 2020).

A tão mencionada cláusula de incolumidade, que obriga ao transportador a conduzir o passageiro ao seu destino em segurança, não tem alcance muito além dos riscos inerentes a atividade, que no caso é a segurança no trânsito (NETO, P., 2015).

E por mais que o itinerário do ônibus passe por localidades notoriamente perigosas, o entendimento é de que, ainda assim, o assalto é um fato imprevisível e

inevitável, características que são inerentes ao caso fortuito externo e a força maior (GONÇALVES, 2020).

E não é como se a empresa responsável pelo transporte coletivo de pessoas pudesse fazer muita coisa. O ônibus não é uma loja ou shopping em que é possível contratar seguranças armados. Como eles iriam trabalhar em horários de pico? Ou até mesmo substituir todos os veículos por carros blindados. O quão caro seria o valor dessa passagem? Este tipo de medida é totalmente impraticável (2020).

Impedir o embarque de qualquer passageiro suspeito? Já foi esclarecido no item 2.3 o quão péssima é esta ideia.

As medidas que as concessionárias podem tomar são bem mais modestas. Investimento em bilhetagem eletrônica, que visa diminuir a circulação de dinheiro dentro do transporte, mas não pode impedir que o passageiro utilize este modo de pagamento, e instalações de câmeras internas são alguns dos exemplos (AMARAL e CALCINI, 2020).

DA JURISPRUDÊNCIA

Parte da jurisprudência segue a mesma linha de entendimento da doutrina.

De acordo com o Ministro do Superior Tribunal de Justiça Paulo de Tarso Vieira Sanseverino, este tema foi pacificado pelo STJ na Segunda Seção, em 2002, com o julgamento da REsp. nº 435.865-RJ, relatoria do Ministro Barros Monteiro. Na ocasião foi decidido que assaltos no interior do ônibus são causa de excludente de responsabilidade da empresa, considerando que o fato é inteiramente estranho ao transporte em si (SANSEVERINO, 2016).

Em outra decisão, o Ministro Barros Monteiro, fundamentando o seu voto como relator no Recurso Especial nº 262.682 – MG (2000/0057686-7), menciona a Segunda Seção e reafirma seu entendimento de 2002, ao dizer mais uma vez assaltos em transporte público afastam a responsabilidade da transportadora (REsp. 262.682 - MG (2000/0057686-7), STJ, RELATOR: Ministro Barros Monteiro, DJ: 03.08.2004, DP: 20.06.2005).

Citando esta jurisprudência, a Desembargadora Denise Kruger Pereira, ao fundamentar o seu voto como relatora na Apelação Cível nº 793421-2 (APL 7934212

PR 793421-2 (Acórdão), 8º Câmara Cível, RELATOR: Desembargadora Denise Kruger Pereira, DJ: 18.08.2011, DP: 29.08.2011), também citou a decisão da Segunda Seção de 2002 e mencionou o art. 14, § 3º, do Código de Defesa do Consumidor, no qual estabelece que o fornecedor não será responsabilizado se conseguir provar que o fato foi culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro (BRASIL, 1990).

A Desembargadora continua dizendo que, em nenhum momento, no caso concreto, foi relatada a falta de cuidado, desvio de rota ou qualquer atitude que tenha facilitado ou colaborado para a existência do fato, quebrando o nexo de causalidade.

A relatora, então, reitera a decisão da 6ª Vara da comarca de Curitiba/PR, que negou o pedido de danos morais e materiais ao passageiro que fora roubado dentro do coletivo.

Apesar disso, tal entendimento não é unânime.

A Desembargadora Ana Maria Pereira de Oliveira, ao fundamentar o seu voto, como relatora na Apelação Cível nº 0006582-32.2009.8.19.0087 (2009.001.63597), argumenta que a cláusula de incolumidade também engloba os casos de assaltos em ônibus, tratando-os como fortuito interno e, assim, relacionando-os com os riscos inerentes a atividade em questão (APL 0006582-32.2009.8.19.0087, 8º Câmara Cível, RELATOR: Desembargadora Ana Maria Pereira de Oliveira, DJ: 02.03.2010, DP: 27.04.2010).

A Desembargadora entende que, neste caso concreto, não cabe dano material, uma vez que não seria possível provar que o Apelante portava os itens que alegava ter, porém havia cabimento a dano moral, já que o assalto causou ao Apelante constrangimento e sofrimento que vão além dos aborrecimentos cotidianos.

Esta não foi a única decisão que a Desembargadora deu voto favorável a vítima. Na Apelação Cível nº 2008.001.52065, a relatora usa basicamente os mesmos argumentos que fez na jurisprudência anteriormente citada (APL 0000494-64.1999.8.19.0204, 8º Câmara Cível, RELATOR: Desembargadora Ana Maria Pereira de Oliveira, DJ: 09.12.2008, DP: 08.01.2009).

Porém, neste caso específico, a Apelante explica que naquele local, no dia anterior ao fato, já havia ocorrido um assalto que resultou em morte de um dos passageiros e, portanto, a Desembargadora entende que outro caso de assalto no mesmo local seria um fato previsível.

Assim como na jurisprudência anterior, a relatora entende que, além de ser um risco inerente a atividade da transportadora, a empresa também não tomou as devidas precauções para garantir uma viagem segura aos seus passageiros, e devido a isso, a Apelante tem direito a indenização por danos morais.

Outro exemplo de entendimento similar no mesmo Tribunal de Justiça, porém mais recente, é o caso da Apelação Cível nº 0019379-77.2014.8.19.0212, que teve como relatora a Desembargadora Cintia Santarém Cardinal (APL 0019379-77.2014.8.19.0212, 24ª Câmara Cível, RELATOR: Desembargadora Cintia Santarém Cardinal, DJ: 13.07.2016, DP: ??).

Em seu voto, a relatora explica que, no seu entendimento, o caso concreto se tratava de um caso fortuito interno, e que isso não afasta a responsabilidade civil da empresa de reparar os danos que os assaltantes provocaram nos passageiros.

Ela continua citando o art. 22 do Código de Defesa do Consumidor, cujo qual determina que os órgãos públicos e suas concessionárias devem prestar serviços adequados, eficientes e seguros, e que o aumento da criminalidade nas áreas urbanas faz com que eventos do tipo deixem ser imprevisíveis para empresas de transporte coletivo.

Com base nisto, é seguro afirmar que, apesar do posicionamento majoritário da doutrina e do entendimento do STJ, a jurisprudência tende a analisar caso a caso para tomar uma decisão, abrindo, assim, precedentes tanto positivos quanto negativos para a vítima que ingressar com uma ação de indenização contra a concessionária.

O art. 926 do Código de Processo Civil estabelece que os tribunais devem uniformizar as suas jurisprudências e mantê-las estáveis, integras e coerentes (BRASIL, 2015). Isso, além de garantir maior segurança jurídica aos jurisdicionados, também confere maior celeridade para as soluções de litígio (RAMALHO, 2018).

Ou seja, tanta discrepância jurisprudencial pode causar insegurança jurídica das partes, que não sabem o que esperar do Tribunal que esta analisando o seu caso.

CONCLUSÃO

Esta pesquisa buscou apresentar e analisar os principais pontos a respeito da responsabilidade civil das concessionárias de transporte público em caso de assalto dentro do ônibus.

Os objetivos específicos estabelecidos para esta pesquisa foram: definir o que é responsabilidade civil, trazendo seu conceito, elementos e excludentes; estabelecer, com base no Código de Defesa do Consumidor e na definição de responsabilidade civil, quais são as obrigações do transportador e dos passageiros e quais eram as excludentes de responsabilidade; e estabelecer o posicionamento da doutrina e da jurisprudência sobre o assunto abordado.

Tais objetivos foram alcançados com relativo sucesso, uma vez que o tema é comumente abordado pelos principais autores da área. Porém, quando o assunto é voltado especificamente para o transportador de pessoas, nota-se uma certa escassez de informações, com um ou outro autor sendo a exceção.

Contudo, foi possível esclarecer até onde vai a responsabilidade da concessionária em caso de assalto dentro do ônibus.

Verificou-se que, para a parte majoritária da doutrina, não há do que se falar de responsabilidade, uma vez que assaltos não são riscos inerente a atividade da transportadora e são considerados fatos imprevisíveis e inevitáveis. Portanto este evento quebra o nexo de causalidade, que é uma das condições fundamentais para a existência da responsabilidade civil e o seu dever de indenizar e ressarcir a vítima.

A jurisprudência, porém, não possui uma decisão unânime a respeito. Alguns Tribunais de Justiça entendem que a cláusula de incolumidade do contrato de transporte garante ao passageiro uma viagem segura, não só contra os perigos do trânsito, mas contra a violência urbana, e que assaltos são tão frequentes que deixaram de ser vistos como imprevisíveis e passaram a ser considerados casos fortuitos internos, o que não isenta a responsabilidade das empresas de transporte público de arcar com a indenização do passageiro assaltado.

Entretanto, o Superior Tribunal de Justiça possui entendimento similar ao da doutrina, tendo como base a Segunda Seção de 2002, onde foi realizado o julgamento

da REsp. nº 435.865-RJ, relatoria do Ministro Barros Monteiro, e se recusando a dar deferimento a qualquer pedido de indenização de passageiro contra transportadora.

Porém, além do objetivo visado, esta pesquisa trouxe a luz outras informações importantes sobre a responsabilidade da concessionária de ônibus.

A transportadora possui responsabilidades tanto para com seus funcionários, quanto para com os passageiros e com terceiros.

Em caso de acidentes, motoristas e cobradores são respaldados pela legislação trabalhista, tendo a sua indenização pleiteada na Justiça do Trabalho e pelo INSS.

A responsabilidade com relação a terceiros é extracontratual, tendo em vista que não há relação jurídica entre as partes, mas é assegurado pela Constituição Federal de 1988, em seu art. 37, §6º, que o direito privado prestador de serviço público tem para responder pelos danos que seus agentes causam a terceiros.

Com relação aos passageiros a responsabilidade será contratual. A transportadora terá que observar cláusulas como a de incolumidade e a de garantia, que asseguram que seus passageiros serão levados aos seus destinos com segurança.

Além disso, é obrigação da concessionária garantir disponibilidade de serviço para qualquer pessoa interessada, respeitar e cumprir informação expostas pelo órgão gestor responsável, estando sujeito a responder por perdas e danos, assim como outras obrigações elencadas no contrato de transporte, que se encontra art. 740 e seus parágrafos do Código Civil.

Passageiros, por sua vez, também possui suas obrigações, como o dever de não incomodar ou causar prejuízo aos demais passageiros, não danificar o veículo ou dificultar ou impedir a execução normal do serviço. Contudo, o transportador deve deixar tais normas contidas no bilhete e afixadas em local visível para todos os passageiros.

Espera-se que esta pesquisa tenha relevância para o leitor, levando a ele informações importantes sobre seus direitos como consumidor, para que tenha ciência e consciência do que pode esperar e exigir da empresa transportadora, e como pode agir em caso seus direitos sejam violados.

REFERÊNCIAS

- AMARAL, Paula V. R. D.; CALCINI, Ricardo. Dos crimes de furto e roubo aos transportes coletivos de passageiros: Existe o dever de indenizar? **Migalhas**, 2020. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/337429/dos-crimes-de-furto-e-roubo-aos-transportes-coletivos-de-passageiros--existe-o-dever-de-indenizar>. Acesso em: 17 Abril 2022.
- BORRÉ, Fátima R. A Responsabilidade Civil da Transportadora em Caso de Assalto no Coletivo: Seus Efeitos, Consequências e Dever de Indenizar. **bibliodigital.unijui.edu.br**, 2012. Disponível em: [https://bibliodigital.unijui.edu.br:8443/xmlui/bitstream/handle/123456789/2216/MONO GRAFIA%202012%20unijui%20-%20%20completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://bibliodigital.unijui.edu.br:8443/xmlui/bitstream/handle/123456789/2216/MONO%20GRAFIA%202012%20unijui%20-%20%20completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Acesso em: 17 Abril 2022.
- BRASIL. Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de Dezembro de 1940. **planalto.gov.br**, 1940. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em: 12 Abril 2022.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **planalto.gov.br**, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 14 Abril 2022.
- BRASIL. Lei nº 8.078, de 11 de Setembro de 1990. **planalto.gov.br**, 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm. Acesso em: 15 Abril 2022.
- BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997. **planalto.gov.br**, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 11 Abril 2022.
- BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de Janeiro de 2002. **planalto.gov.br**, 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm. Acesso em: 09 Abril 2022.
- BRASIL. Lei nº 13.105, 16 de Março de 2015. **planalto.gov.br**, 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm. Acesso em: 12 Maio 2022.
- CASTANHA, Priscilla F. A validade das cláusulas excludentes e limitativas de responsabilidade. **jus.com.br**, 2013. Disponível em:

<https://jus.com.br/artigos/24744/a-validade-das-clausulas-excludentes-e-limitativas-de-responsabilidade>. Acesso em: 13 Abril 2022.

CONSELHO FEDERAL DE JUSTIÇA. V Jornada de Direito Civil. **cfj.jus.br/cjf**, 2012. Disponível em: <https://www.cjf.jus.br/cjf/corregedoria-da-justica-federal/centro-de-estudos-judiciarios-1/publicacoes-1/jornadas-cej/vjornadadireitocivil2012.pdf>. Acesso em: 13 Abril 2022.

FOLETTTO, Juliana O. Quando não há o dever de indenizar na responsabilidade civil. **Jurídico Certo**, 2021. Disponível em: <https://juridicocerto.com/p/rua-pedro-scorsatto/artigos/quando-nao-ha-o-dever-de-indenizar-na-responsabilidade-civil-5988>. Acesso em: 14 Maio 2022.

GARCIA, Juliana D. S. Responsabilidade civil: pressupostos e excludentes. **ambitojuridico.com.br**, 2016. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-civil/responsabilidade-civil-pressupostos-e-excludentes/>. Acesso em: 12 Abril 2022.

GONÇALVES, Carlos R. **Direito Civil Brasileiro**. 16^o. ed. São Paulo: Saraiva Jur, v. IV, 2020. Disponível em: <https://docero.com.br/doc/8vn5v10>. Acesso em: 12 Maio 2022.

GONÇALVES, Carlos R. **Direito Civil Esquematizado**. 11^o. ed. São Paulo: Saraiva Educação, v. I, 2021. Disponível em: <https://forumturbo.org/wp-content/uploads/wpforo/attachments/43870/6451-Direito-Civil-Esquematizado-Vol-1-11-Edio-2021-Carlos-Roberto-Goncalves.pdf>. Acesso em: 12 Maio 2022.

MACEDO, Márcia. Código de Hamurabi. **Educa Mais Brasil**, 2019. Disponível em: <https://www.educamaisbrasil.com.br/enem/historia/codigo-de-hamurabi>. Acesso em: 17 Abril 2022.

MORAES, Rodrigo J. A responsabilidade civil subjetiva e objetiva. Contextualização histórico-evolutiva, características e aspectos distintivos, modalidades, aplicabilidade no direito privado, público e difuso. **Migalhas**, 2018. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/284802/a-responsabilidade-civil-subjetiva-e-objetiva--contextualizacao-historico-evolutiva--caracteristicas-e-aspectos-distintivos--modalidades--aplicabilidade-no-direito-privado--publico-e-difuso>. Acesso em: 17 Abril 2022.

NETO, Pedro B. P. A teoria objetiva da responsabilidade civil aplicada às concessionárias de serviço público de transporte coletivo. **Âmbito Jurídico**, 2015. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-civil/a-teoria-objetiva-da-responsabilidade-civil-aplicada-as-concessionarias-de-servico-publico-de-transporte->

pr.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/839131773/apelacao-apl-7934212-pr-793421-2-acordao/inteiro-teor-839131788. Acesso em: 15 Abril 2022.

TJRJ. Apelação Cível nº 2008.001.52065. Relator: Desembargadora Ana Maria Pereira de Oliveira. DJ: 11/12/2008. www.tjrj.jus.br, 2008. Disponível em: <http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=000318D89F3DA4D95324F4E076A948F21F1635C402151A28>. Acesso em: 10 Maio 2022.

TJRJ. Apelação Cível nº 0006582-32.2009.8.19.0087 (2009.001.63597). Relator: Desembargadora Ana Maria Pereira de Oliveira. DJ: 02/03/2010. www.tjrj.jus.br, 2010. Disponível em: <http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=00033060833C0A40646BE1473431343EB8CF80C4023B1362>. Acesso em: 10 Maio 2022.

TJRJ. Apelação Cível nº 0019379-77.2014.8.19.0212. Relator: JDS. Desembargadora Cintia Santarém Cardinali. DJ: 13/07/2016. www1.tjrj.jus.br, 2016. Disponível em: <http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=0004E705A919EEBD15E76D05A3805238EACC50522384B1A>. Acesso em: 12 Maio 2022.

