

CONTRATO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

*Carlos Werzel**



Segundo dados do Banco Mundial, o Brasil é o país que tem a maior concentração de transporte rodoviário de cargas e passageiros do mundo, o que certamente possui reflexos no ordenamento jurídico pátrio.

Em se tratando de legislação, com a promulgação do Código Comercial, em 1850, surgiram as primeiras normas expressas que visavam regulamentar o transporte no Brasil. No entanto, com o desenvolvimento ainda tímido do setor, tais normas se apresentavam de forma muito sucinta.

Inobstante o silêncio do legislador do Código Civil de 1916, a respeito dos contratos de transporte, o códex de 2002 trouxe grandes inovações para o setor, tipificando os instrumentos e apresentando o regramento geral para a nova modalidade.

Nesse sentido, dispõe o artigo 730 do Código Civil que “Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”, enquanto que o

artigo 731 estabelece que “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”.

Adentrando ao tema proposto, é imperioso fazer o destaque a respeito da regulamentação do transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional de passageiros, cujas normas estão disciplinadas no Decreto nº. 2.521, de 20 de março de 1998.

Ademais, no Estado do Paraná, a disciplina a respeito do transporte intermunicipal se encontra no Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros, aprovado pelo art. 1º. do Decreto nº. 1.821, de 28.02.2000.

Feitas estas considerações, destacamos neste artigo alguns dos problemas mais comuns que ocorrem durante o transporte de passageiros.

1. Extravio ou Danificação de Bagagem

Uma situação bastante comum no transporte coletivo rodoviário de passageiros é o extravio ou danos causados à bagagem. Conquanto não esperado, e em que pese todas as diligências que as empresas transportadoras dispensam no tratamento da bagagem dos passageiros, o extravio de bagagem ou dano causado a esta às vezes é, por assim dizer, inevitável.

Bem por isso que, o Decreto nº. 2.521, editado em 20.03.1998 e publicado no Diário Oficial da União de 23.03.1998, ao dispor sobre a exploração de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, estabelece em seus artigos 70 e 74 a respeito do transporte obrigatório e gratuito de bagagem, estabelecendo os limites máximos de peso e dimensão, bem como a respeito da indenização por

danos e extravios dos bens transportados.

Deve-se destacar que a norma supracitada determina que a indenização por danos e extravios deverá ser realizada no prazo de até 30 (trinta) dias contados da reclamação, mediante apresentação do respectivo comprovante, disciplinando os critérios para o cálculo do valor indenizatório.

Doutra parte, quando se tratar de viagem realizada no Estado do Paraná, a matéria vem disciplinada pelo Decreto nº. 1.821, de 28.02.2000, mais especificamente em seu artigo 31.

Como se vê, em ambos os diplomas legais, a indenização devida pela transportadora, tanto para o caso de extravio, como o de dano em bagagem, está previsto o direito do passageiro de ser indenizado.

Que a responsabilidade da transportadora é objetiva não se discute, uma vez que o art. 734 do Código Civil prescreve que “O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente de responsabilidade”.

Diante disso, o transportador é obrigado a indenizar mesmo que não tenha agido com culpa, pois a diferença entre a responsabilidade subjetiva e a objetiva reside, basicamente, no fato de que a primeira depende da comprovação de dolo ou culpa, enquanto a segunda, basta que o nexo causal esteja comprovado.

Entretanto, cumpre lembrar que o art. 731 do Código Civil estabelece que “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”.

É verdade que, segundo o parágrafo único do art. 734 do Código Civil, **“É lícito ao transportador exigir declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização”**.

Isso quer dizer que, não declarado o valor da bagagem, a trans-

portadora não pode, em caso de extravio ou dano, pretender indenizar o passageiro com valor menor do que o estabelecido no Decreto nº. 2.521, quando se tratar do transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional de passageiros, ou no Decreto nº. 1.821, que cuida do transporte intermunicipal de passageiros.

Em contrapartida, declarado que seja, pelo passageiro, valor maior que o fixado no regulamento, esse determinará o montante da indenização, só que, aí, a transportadora poderá exigir o pagamento de um valor adicional ou, no caso de declaração de valor muito elevado, exigir até mesmo o pagamento de prêmio de seguro.

E assim é porque a transportadora desconhece o que os seus passageiros conduzem em suas malas ou bolsas, daí que não pode ser compelida ao pagamento daquilo que, depois, maliciosamente, o passageiro (que eventualmente venha a ter sua bagagem extraviada ou danificada) venha a declarar que estaria na mala, pleiteando ressarcimento em valor indevido.

A propósito, PAULO JORGE SCARTEZZINI GUIMARÃES argumenta, com propriedade, que “Visando o equilíbrio das relações contratuais e uma distribuição de responsabilidade, o art. 734, parágrafo único, da Lei nº. 10.406/2002 — que por tratar especificamente do contrato de transporte e por ser posterior ao CDC a ele se sobrepõe — deixou claro que é ‘lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização’. [...] *Se o passageiro não fizer a declaração dos bens e de seus valores, passará a ter direito, em caso de extravio, apenas aos valores previamente indicados (valores tarifados por normas jurídicas ou pelo contrato) [...]*”¹.

Inegável, assim, que a indenização devida ao passageiro pela

1 DOS CONTRATOS DE HOSPEDAGEM, DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E DE TURISMO, Editora Saraiva, 2007, pg. 120.

transportadora, em caso de extravio ou danificação da bagagem, encontra limite nos regulamentos referidos, ressalvada a hipótese em que o passageiro, ao adquirir o bilhete de passagem, declare o valor do conteúdo de sua bagagem, situação em que efetuará o pagamento de um valor adicional para, havendo extravio ou dano, pleitear indenização pelo valor declarado.

2. Furto de bagagem de mão

Outra situação que, vez por outra, acontece, é o furto de bagagem de mão ou de algum objeto transportado no interior do ônibus. É comum o ajuizamento de ações, por parte de passageiros, reclamando indenização por danos material e moral em razão de furto.

Entretanto, nada há a ser indenizado nessa hipótese.

Com efeito, uma vez que a eventual responsabilidade da transportadora diz respeito somente à bagagem que esteja etiquetada e, por conseguinte, tenha sido colocada no bagageiro do ônibus. É que a guarda da chamada bagagem de mão, ou seja, daqueles volumes transportados no compartimento interno do ônibus, o porta-embrulhos, ou mesmo na poltrona, junto ao passageiro, é de inteira responsabilidade deste.

E por que é assim? É porque o furto, a exemplo do assalto, ocorrido durante a viagem, é excludente de responsabilidade, na medida em que constitui fato absolutamente imprevisível sobre o qual a transportadora não tem condições de manter qualquer controle, por isso que caracteriza caso fortuito ou força maior.

Ademais, não se pode olvidar que a segurança pública é função constitucionalmente cometida ao Estado.

Com efeito, prescreve o art. 144 da Constituição Federal de 1988, que a segurança pública é dever do Estado, devendo ser exercida para

a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através de seus órgãos públicos.

Entender-se de outro modo, seria, de um lado, exigir que a transportadora extrapolasse os limites e a natureza do contrato de transporte de pessoas, usando, por exemplo, ônibus hermeticamente fechados, com vidros à prova de bala, e, de outro, que utilizasse policiamento próprio, usurpando das funções da Polícia Civil ou Militar constitucionalmente deferidas ao Estado.

E isso seria rematado absurdo, haja vista que o Poder Público ao conceder os serviços de transporte não cogita de semelhante tarefa, porque a criação de milícias particulares se opõe à Constituição, ao atribuir exclusivamente ao Estado a missão de manter a polícia para proteção de seus cidadãos.

Ademais, o furto, ou o roubo, a exemplo do assalto, é fato absolutamente imprevisível e inevitável, caracterizando força maior, por isso que é excludente de responsabilidade. E assim é, efetiva e indubitavelmente.

A propósito, cumpre lembrar que a Norma Complementar nº. 10/98, aprovada pela Portaria nº. 443/98, do Ministro dos Transportes, estabelece, em seu art. 2º., inciso IV, que será considerada bagagem de mão aqueles volumes devidamente acondicionados em pequenas bolsas, sacolas ou pacotes e transportados no porta-embrulhos do veículo, permanecendo sob a responsabilidade do passageiro.

E o art. 8º., § 4º., afastando qualquer dúvida, prescreve que “Os volumes transportados no porta-embrulhos não estão sujeitos a qualquer tipo de indenização por dano ou extravio”.

No mesmo sentido o art. 8º., § 6º., da Resolução no. 1.432, de 26 de abril de 2006, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, determina que “os volumes transportados no porta-embrulhos estão sob a responsabilidade dos passageiros e não estão sujeitos a qualquer tipo de

indenização por dano ou extravio”.

Nesse sentido, absolutamente pacífica a jurisprudência, tanto que as Turmas Recursais dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do Estado do Paraná, a respeito da matéria, vêm decidindo que não há responsabilidade da empresa de transportes havendo furto de bagagem de mão², uma vez que esta não possui o ônus de segurança dos bens pessoais³, de forma que o dever de vigilância cabe exclusivamente ao passageiro⁴.

Então, como a bagagem de mão, assim como tudo o que passageiro esteja portando, viajam por conta e risco deste, não há mesmo como falar em responsabilidade da empresa de transportes.

3. Atraso de Viagem

Situação que está se tornando comum é a reclamação de passageiros acerca de atraso de viagem, que lhes teria causado danos de ordem moral e material.

Acontece que, embora a viagem deva iniciar no horário lançado no bilhete de passagem, nem sempre isso é possível, mormente em se tratando de viagem longa, em que há desembarque e embarque ao longo do trecho, pode ocorrer atraso para embarque nos segmentos intermediários, de sorte que, ao final da viagem, o atraso é inevitável.

2 Acórdão unânime no Recurso Inominado no. 0001036-70.2015.8.16.0183, Relatora Juíza GIANI MARIA MORESCHI, ementa publicada em 23.02.2017.

3 Acórdão unânime da 2a. Turma Recursal no Recurso Inominado no. 0004943-20.2016.8.16.0021, Relator Juiz MARCELO DE RESENDE CASTANHO, ementa publicada em 03.05.2018.

4 Acórdão unânime da 2a. Turma Recursal no Recurso Inominado no. 0000986-50.2019.8.16.0168, Relator Juiz IRINEU STEIN JÚNIOR, publicada em 09.02.2021.

E tanto é assim que o art. 30 da Resolução nº. 4.282/2014, de ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, que alterou a redação do art. 6º., inc. XV, da Resolução nº. 1.383/2006, estabelece o direito do passageiro de “receber, às expensas da transportadora, enquanto perdurar a situação, alimentação e pousada, nos casos de venda de mais de um bilhete de passagem para a mesma poltrona, ou interrupção ou retardamento da viagem, por mais de 3 (três) horas, em razão de defeito, falha ou outro motivo de responsabilidade da transportadora”. Portanto, atraso em tempo inferior a isso, não pode ser considerado para fins de indenização e responsabilização do transportador.

Esse, aliás, o entendimento das Turmas Recursais dos Juizados Especiais que segue a resolução supracitada, considerando que o atraso inferior a três horas está dentro do limite previsto pela ANTT⁵, não se configurando, assim, dano moral indenizável⁶.

A propósito, nos ensina o jurista ORLANDO GOMES, ao tratar sobre o horário da viagem, que: **“Obriga-se o transportador a conduzir o passageiro no horário preestabelecido, mas se, por qualquer circunstância, não puder cumpri-lo rigorosamente, não tem o passageiro direito a exigir indenização [...]”**⁷.

Por outro lado, não se pode olvidar que é absolutamente impossível que os horários previstos sejam cumpridos à risca, até porque isso exigiria dos motoristas imprimir velocidade excessiva aos ônibus, com perigo aos passageiros, ainda mais numa linha longa, com suas particularidades. Várias coisas podem ocorrer ao longo da viagem, como

5 Acórdão unânime, da 2a. Turma Recursal, no Recurso Inominado no. 0001425-04.2016.8.16.0124, Relator Juiz MARCOS ANTÔNIO FRASON, julgado recente, em 07.05.2019.

6 Acórdão unânime, da 2a. Turma Recursal, no Recurso Inominado no. 0000519-48.2018.8.16.0187, Relator Juiz MARCEL LUÍS HOFFMANN, julgado recente, em 15.10.2019.

7 Contratos, Forense, 18a. ed., pg. 312, no. 243.

tráfego intenso, acidente que interrompe o trânsito, obras na pista, passageiros que, numa parada obrigatória não retornam a tempo para o reembarque e outras tantas.

Aliás, as retomadas da viagem após as paradas obrigatórias têm apenas uma estimativa de horário, de sorte que é impossível que se tenha o horário constante dos bilhetes de passagem, como de saída, dessas e de outras localidades, como precisas, além do que sempre depende do número de passageiros que desembarcam e embarcam e, evidentemente, das condições de tráfego e outras intercorrências.

A propósito, há uma outra situação, que tem se tornado comum, que é a reclamação de passageiro, visando indenização por dano moral e, à vezes, também material, sob a alegação de que teria viagem aérea e, portanto, havia necessidade de chegar ao aeroporto a tempo de embarcar. E, como isso não ocorreu, porque o ônibus chegou com atraso no terminal rodoviário, perdeu o voo.

Acontece que inexistente qualquer ligação entre a viagem realizada através da empresa de transporte rodoviário com a viagem aérea, por isso que a transportadora não tem qualquer responsabilidade.

Com efeito, uma vez, em hipótese dessa natureza, a culpa, pela perda de voo, deve ser debitada ao próprio passageiro que, tendo viagem aérea já contratada, deixa para viajar com uma folga muito pequena, entre o horário previsto para chegada ao destino da viagem terrestre, sem levar em conta possíveis e previsíveis atrasos de viagem, decorrentes de vários fatores, como tráfego intenso, acidentes, paradas em razão de obras e tantos outros.

Ora, quem tem uma viagem, para a qual deve se apresentar, junto à companhia aérea, com antecedência mínima de uma hora, para o check-in, tem que se precaver, viajando várias horas antes do horário

imaginado, e não deixar para um horário, por assim dizer, extremamente apertado. O passageiro, nesse caso, é imprevidente.

A jurisprudência, em situação dessa ordem, é pacífica, reconhecendo o risco assumido pelo consumidor ao adquirir passagens com lapso temporal pequeno entre os horários de viagem, não caracterizando assim, dano moral ou material a ser indenizado pelas companhias de transporte⁸.

Como se vê, em situações que tais, não há como responsabilizar a empresa de transporte pelo atraso, para o qual em nada concorreu, muito menos pela perda de vôo.

Conclui-se assim que, a alta demanda do transporte rodoviário de passageiros no Brasil apresentou ao legislador diversas especificidades do setor a serem reguladas normativamente, o que ensejou uma vasta disciplina jurídica a respeito do tema, devendo-se verificar que, inobstante a relação com os passageiros se apresente como relação de consumo, existem inúmeros fatos em que não se reconhece a responsabilidade das empresas de transporte, conforme exposto pelo presente artigo.

** O Autor é advogado no Paraná e sócio da Salamacha, Batista, Abagge & Calixto – Advocacia*

8 Acórdão unânime, da 5a. Turma Recursal, no Recurso Inominado n o. 0000912-82.2019.8.16.0004, Relatora Juíza CAMILA HENNING SALMORIA, publicado em 23.09.12.2020

