

RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR: UMA ANÁLISE À LUZ DAS NOVAS TECNOLOGIAS DE COMPARTILHAMENTO

Thaís Teixeira de Oliveira¹

Sumário: Introdução. 1. O contrato de transporte e a responsabilidade civil do transportador. 2. A economia de compartilhamento e a *Startup Blablacar*. 3. O código civil e sua relação com o termo geral de uso do *Blablacar*. Considerações finais. Referências.

Resumo: A finalidade deste trabalho é demonstrar, a partir da metodologia da pesquisa teórica, a crescente influência da tecnologia numa sociedade que busca alternativas mais econômicas e altruístas de convívio, e o conseqüente surgimento de questões polêmicas, principalmente as que permeiam o universo jurídico, inerentes às relações sociais que circundam essa nova tendência nos hábitos dos consumidores. Tomando como base o advento da tecnologia e o recente instituto da economia de compartilhamento, será desenvolvida uma análise dos *websites*, especialmente sobre os aplicativos para celulares que possibilitam o compartilhamento de viagens, sem obtenção de lucros entre o condutor do veículo e o passageiro. O desafio deste trabalho, portanto, é identificar como a responsabilidade civil, no caso, a do transportador irá incidir na ocasião resultante da utilização dessas novas ferramentas.

Palavras-chave: tecnologia, economia de compartilhamento, contrato de transporte, responsabilidade civil do transportador.

Introdução

A sociedade moderna tem caminhado em direção a novas alternativas de convívio social, informatizando as relações rotineiras e, conseqüentemente, barateando-as. Certo é que tal mudança comportamental acontece muito em razão da facilidade e eficiência trazidas pela *internet*, uma vez que através dela surge uma imensurável rede de comunicação que nos permite aproveitar de certos serviços com segurança e praticidade. É sob esta perspectiva que surgiu a economia de compartilhamento.

O presente trabalho centra foco na relação de transporte de indivíduos realizado através destas plataformas, as quais apenas fomentam a comunicação entre os interessados em compartilhar viagens sem que estes tenham como objetivo lucro direto. Dentre as novas *startups* que adentraram o universo social e que estão

¹Aluna do curso de Direito da FA7. E-mail para contato: thaisteixeiraoliveira@gmail.com.
Artigo elaborado sob a orientação do prof. Me. Fábio Zech Sylvestre.

ganhando espaço em vários países, ressalta-se a empresa *Blablacar* que promove a relação que pretendemos analisar neste trabalho.

Entende-se que, na medida em que há uma mudança comportamental que afeta não só as relações de consumo consolidadas com o tempo, mas também as relações sociais como um todo, faz-se imprescindível que verifiquemos a incidência do direito nessas novas formas de se relacionar, o que enseja, principalmente, uma análise mais atenta das diversas formas de responsabilidade civil.

O presente trabalho tem como objetivo realizar uma pesquisa acerca da responsabilidade civil do transportador na ocasião do compartilhamento de viagens que não possui como fim principal a geração de lucros pro condutor, mas que apenas pretende uma divisão de despesas com a viagem. Tal relação possui relevância, uma vez que o contrato de transporte e o instituto da responsabilidade civil do transportador possuem peculiaridades que, a depender da situação concreta, se manifestará de forma diversa, em caso de eventuais danos causados.

No decorrer da pesquisa buscar-se-á, portanto, a resposta para alguns questionamentos, como, de que forma a responsabilidade civil do transportador atuará em casos que o condutor não auferir lucros com o transporte; de que maneira seria possível entender que essa relação poderia ser regida pelas regras do contrato de transporte, por fim, se o custeio da gasolina e do pedágio seria capaz de transformar essa relação originariamente gratuita em um transporte aparentemente gratuito.

1 O contrato de transporte e a responsabilidade civil do transportador

O contrato de transporte, na sociedade hiper-moderna, representa um tipo contratual de extrema importância para a dinâmica social, uma vez que, diariamente, utilizamos dessa espécie contratual para exercer as atividades cotidianas.

Destaca-se que o contrato de transporte caracteriza-se como sendo de adesão, tendo em vista que suas cláusulas são formuladas apenas pelo transportador, cabendo ao passageiro decidir se adere ou não ao contrato (CAVALIERI FILHO, 2015, p. 396).

Fala-se, ainda, conforme entendimento do mesmo autor, em características de um “contrato consensual, bilateral, oneroso e comutativo, posto

que para sua celebração basta o simples encontro de vontades; cria direitos e obrigações para ambas as partes e há um equilíbrio econômico entre as respectivas prestações” (2015, p. 397).

Sobre a obrigação assumida na ocasião da contratação, Carlos Roberto Gonçalves aduz que:

Pode-se considerar, pois, que o transportador assume uma obrigação de resultado: transportar o passageiro são e salvo, e a mercadoria sem avarias, ao seu destino. A não obtenção desse resultado importa o inadimplemento das obrigações assumidas e a responsabilidade pelo dano ocasionado. Não se eximirá da responsabilidade provando apenas ausência de culpa. Incumbe-lhe o ônus de demonstrar que o evento danoso se verificou por força maior, culpa exclusiva da vítima ou ainda por fato exclusivo de terceiro. (GONÇALVES, 2012, p. 224).

No que diz respeito esta obrigação, a mesma corresponde à chamada cláusula de incolumidade, a qual se traduz como sendo, além de uma obrigação de resultado, uma obrigação de segurança também.

Ainda no que se refere às peculiaridades do contrato de transporte, faz-se imprescindível mencionar, ainda que rapidamente, a vedação de constar nessa modalidade contratual a chamada cláusula de não indenizar. Esse instituto, inclusive, já foi objeto de Súmula pelo Supremo Tribunal Federal e, após, matéria sedimentada no Código Civil, significa dizer que é nula a existência de cláusula excludente de responsabilidade. (CAVALIERI FILHO, 2015, p. 420).

Sem embargo, sobre esta temática é consequência lógica do presente trabalho, uma análise a respeito da responsabilidade civil do transportador, a qual encontra amparo no código civil em um capítulo próprio.

Sobre este aspecto, é válido, para compreensão do trabalho, tecer alguns comentários referentes à conceituação de responsabilidade civil subjetiva e objetiva. Entre nós, Gonçalves afirma:

Diz-se, pois, ser subjetiva a responsabilidade quando se esteia na ideia de culpa. A prova de culpa do agente passa a ser pressuposto necessário do dano indenizável. Nessa concepção, a responsabilidade do causador do dano só se configura se agiu com dolo ou culpa. A lei impõe, entretanto, a certas pessoas, em determinadas situações, a reparação de um dano independentemente de culpa. Quando isso acontece, diz-se que a responsabilidade é legal ou “objetiva”, porque prescinde da culpa e se satisfaz apenas com o dano e o nexo de causalidade (GONÇALVES, 2012, p. 48).

Hoje, é pacífico que a responsabilidade do transportador é objetiva, com fundamento na teoria do risco (CAVALIERI FILHO, 2015, p. 401), a qual é inteiramente compatível com a cláusula de incolumidade citada anteriormente. Nesse sentido, na ocasião de um acidente, a responsabilidade é do transportador, ainda que tenha agido sem culpa.

A onerosidade é uma característica do contrato de transporte, contudo, há casos que podem ocorrer do transporte ser gratuito (RODRIGUES JÚNIOR; MAMED; ROCHA, 2011, p. 309), ou seja, não haveria a onerosidade nesse tipo de relação em que o transportador a faz por pura cortesia ou amizade.

Diante dos ensinamentos de Cavalieri Filho, nesses casos, não seria possível cogitar a aplicação das regras do contrato de transporte, visto que falta uma de suas principais características, qual seja, a onerosidade. Concluiu, portanto, que não seria viável entender que nessa ocasião, o transportador seria responsabilizado objetivamente, excepcionando à regra na relação entre transportador e passageiro, e sequer acredita que existe a configuração de um contrato de transporte na relação ora estabelecida (2015, p. 415).

Nesse sentido, o Supremo Tribunal Federal já tratou da matéria ora debatida por meio da Súmula Vinculante nº 145, a qual determina que no transporte desinteressado, ou seja, gratuito, o transportador só será responsabilizado civilmente pelos danos causados ao transportado quando agir com dolo ou culpa grave.

Por outro lado, há um tipo de transporte onde a onerosidade inerente a esse tipo de contrato é feita de forma indireta. Nos dizeres do autor citado acima, ocorre “quando o transportador tem algum interesse patrimonial no transporte, ainda que indireto” (2015, p. 415).

Nesses casos, há uma compensação pro transportador, na medida em que ele age de forma a garantir um interesse próprio, o que retira do ato o caráter de pura liberalidade. (GONÇALVES, 2012, p. 245).

Entende-se, portanto, que em se tratando de transportes apenas aparentemente gratuitos, estes se assemelham ao oneroso no que se refere à responsabilidade do transportador, ou seja, garantindo uma responsabilização objetiva por parte deste em face do passageiro.

Sobre este aspecto, há discussões doutrinárias que perpassam sobre a questão em que o passageiro apenas divide os custos da viagem. É que surge a

indagação de como seria caracterizada essa relação e se esse rateio de gastos seria capaz de configurar a relação contratual.

2 A economia de compartilhamento e a *Startup Blablacar*

Ultrapassadas essas considerações, passa-se, nessa ocasião, a uma análise do outro ponto focal do presente trabalho, qual seja, a economia de compartilhamento, com fito de estabelecer alguns pressupostos necessários para a compreensão do tema.

A economia consiste no compartilhamento de bens ou serviços, de pessoa para pessoa, por intermédio dos *websites*, tendo como objetivo uma abordagem mais altruísta das relações sociais, um modo de vida sustentável e a democratização da economia global. Fala-se, portanto, que esse novo modelo econômico é fruto de três elementos, quais sejam, o social, o econômico e o tecnológico (KRUPINSK, 2014, *online*).

Destacam-se alguns elementos que conduziram ao fortalecimento dessa economia. Ordinariamente, fala-se na severa crise econômica a qual conduz os indivíduos a procurarem um convívio pautado numa colaboração mútua, com redução de gastos, e busca por uma renda extra (RICCIARDI, 2016, *online*).

A redefinição do sentido de comunidade também representa um elemento fortalecedor do instituto em questão, é que esse elemento é consequência do aumento da densidade populacional que passa a almejar uma comunidade onde as relações entre as pessoas sejam mais altruístas, solidárias e sustentáveis. Além disso, há, atualmente, uma modernização das relações sociais, as quais passam a ter como premissa o compartilhamento de experiências, a liberdade de escolha e a vontade de se conectar com o maior número de indivíduos possível (CARPANEZ; FERREIRA, 2016, *online*). A passagem, portanto, do consumo pela posse para o consumo pelo acesso valoriza cada vez mais a sensação, a experiência, a socialização e a relação humana.

Por fim, destaca-se o elemento de maior importância, qual seja, a influência da tecnologia e das redes sociais. É que essas ferramentas proporcionam a interação entre as pessoas interessadas no compartilhamento de bens e serviços de modo fácil, rápido e seguro.

A relevância dessas ferramentas deve-se, principalmente, à construção de confiança neste modelo de consumo que elas são capazes de gerar, uma vez

que as redes sociais e os sistemas de recomendação disponibilizam as avaliações dos usuários daquele serviço que depositam nesses locais sua satisfação ou não com o compartilhamento, fato que pode confortar aqueles que ainda não usaram e pretendem usufruir da mesma colaboração (TURCHI, 2014, *online*).

Ocorre que, apesar das facilidades que a economia colaborativa promove, ainda há desafios para sua efetiva utilização. Paira sobre esta nova tendência polêmicas que circundam sobre a ideia de regulamentação desses novos serviços, bem assim como na visão tradicional da população que sente dificuldade de aceitar o novo sem questionamento.

Nesta senda, consideramos como a principal dificuldade de inserção desse sistema está na afronta que ele representa às relações de consumo tradicionalmente traçadas. É que a chegada inesperada de mais concorrentes, com novas estruturas de negócio, com preços competitivos e um serviço de qualidade, põe em risco as grandes redes de comércio as quais dependem fortemente de consumidores cada vez mais ativos (NOVAIS, 2015, *online*).

A economia colaborativa, junto ao auxílio do vasto aparato tecnológico disponível na atualidade, influenciou o crescimento das chamadas *Starups* que, geralmente se referem a empresas que estão no início de suas atividades e que buscam explorar atividades inovadoras no mercado.

Em decorrência disso, as tecnologias de compartilhamento encontram-se em ascensão no mercado, disponibilizando serviços que visam o barateamento do custo de vida nos grandes centros urbanos. Dentre elas, o presente trabalho toma como enfoque a empresa francesa *Blablacar*.

A *Startup Blablacar*, tem como objetivo o compartilhamento de viagens entre condutores com lugares vazios a passageiros viajando para o mesmo lugar (CAPUTO, 2015, *online*).

A maioria das pessoas que procuram por essa plataforma de comunicação busca a redução de gastos para chegar ao destino desejado. Contudo, existem aqueles que primam pela sustentabilidade e enxergam nessa possibilidade de compartilhamento uma boa alternativa para colaborar com os limites da natureza. Há pessoas que oferecem a vaga no seu carro apenas para se relacionar, criar laços e ter novas experiências.

O compartilhamento se dá na ocasião em que o condutor (cadastrado no site) com vaga no seu carro, informa o dia e a hora que sairá para seu destino. O

indivíduo interessado na viagem avalia através do *site* a data e o horário, momento em que analisa seu interesse, fazendo ou não uma reserva *online*. Em seguida, o passageiro receberá o telefone do condutor para acertar detalhes, como o horário da saída por exemplo.

Destaca-se, entretanto, que o *Blablacar* é o foco da presente pesquisa porque na relação entre o condutor e o passageiro é terminantemente proibida a obtenção de lucros, cabendo ao transportado apenas ratear os gastos com a viagem, ou seja, com o combustível e eventuais pedágios.

Este é o cerne do presente trabalho, porque o *Blablacar* não possui fim lucrativo, ao contrário, veda expressamente a comercialização desse serviço. Necessita, por essa razão, ter sua análise diferenciada, principalmente no que tange a responsabilidade civil do transportador, uma vez que não havendo lucros, pode-se falar na possibilidade de existir nessa relação um transporte gratuito ou aparentemente gratuito.

Diante disso, note-se que a questão ora posta representa uma discussão que se tornará mais aquecida com a chegada dessas novas tecnologias e que deverão passar a ser enfrentadas pelo o judiciário brasileiro de forma cuidadosa, uma vez que assim está se caminhando um novo modelo de relações sociais. Visto isso, é necessário entender se na situação estabelecida no presente trabalho, a divisão dos custos da viagem seria capaz de descaracterizar o transporte puramente gratuito, passando de uma responsabilidade contratual que seria, a princípio, subjetiva, para uma responsabilidade objetiva, a qual o condutor responderia independentemente de culpa.

A questão é estabelecer um entendimento acerca do tema de modo a analisar se a retribuição ou onerosidade inerente aos contratos de transporte corresponde apenas a ideia de aferimento de lucros ou poderia ser considerado como contraprestação qualquer gasto que se tenha com a viagem, ainda que seja apenas a divisão de custos.

Vê-se, portanto, que é indispensável analisar se sobre estas novas relações de compartilhamento de viagem, principalmente a relação formada através da plataforma de comunicação chamada *Blablacar*, incidiria às normas referentes ao contrato de transporte.

3 O código civil e a relação entre o termo geral de uso do *Blablacar*

Atualmente, a abordagem legal do tema encontra-se inteiramente amparada no código civil brasileiro em capítulos próprios. Tem-se que a responsabilidade civil é tratada por esta Lei no Título IX – Da Responsabilidade Civil, compreendendo os artigos 927 ao 965 do mesmo diploma.

A lei civil estabelece, ainda, na parte em que aborda os tipos contratuais, dispositivos que tratam das peculiaridades do contrato de transporte, bastando de uma análise dos artigos 730 ao 742 do código civil.

Como toda plataforma que oferece algum tipo de serviço, há um termo geral de uso, com informações e definições acerca do funcionamento desta ferramenta.

O referido documento, define o compartilhamento de viagem como sendo o compartilhamento de um veículo durante uma viagem por um condutor que transporte um passageiro em troca de uma contribuição para o custo. Percebe-se, no entanto, que o referido conceito se assemelha com a configuração de um contrato de transporte, conforme definição legal estabelecida no artigo 730 do código civil, senão vejamos:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

O termo geral de uso reserva, ainda, um tópico apenas para vedar o oferecimento do serviço de transporte através do site a título profissional ou comercial. A primeira vista, portanto, o referido transporte caracteriza-se como sendo gratuito. Faz-se referência, nessa ocasião, ao artigo 736 do código civil que versa sobre transportes gratuitos e aparentemente gratuitos:

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.

Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

A relação ora analisada, portanto, merece uma maior atenção. É que nesse tipo de transporte nos quais apenas há uma divisão de custos com a viagem, resta a dúvida se esse rateio de despesas seria capaz de descaracterizar um transporte gratuito, transformando-o em aparentemente gratuito.

Tal discussão se faz essencial, uma vez que é a partir dela que será possível analisar a responsabilidade civil do transportador nesse caso em destaque,

pois dependendo de como seria considerado a responsabilidade poderia ser objetiva ou subjetiva, fato que não se pode olvidar em apreciar.

Considerações Finais

Após breve análise do tema responsabilidade civil do transportador, sob a perspectiva de uma relação de transporte peculiar, analisada à luz das novas tecnologias de compartilhamento, com enfoque na empresa francesa *Blablacar*, tem-se por bem concluir que, a partir do momento que estas novas ferramentas alteram as relações comerciais previamente estabelecidas e inserem na sociedade um novo modelo econômico é preciso pensar nas consequências jurídicas dessa transformação, uma vez que, por vezes, as relações sociais evoluem mais rápido que as alterações no mundo do direito.

Conforme analisado, os passageiros dessa *Startup* se obrigam a dividir os gastos com gasolina e eventuais pedágios, sendo vedada, portanto, a comercialização desse serviço. Entende-se, portanto, não se tratar de um transporte gratuito, mas sim aparentemente gratuito, recaindo sobre os condutores uma responsabilização objetiva sobre os danos causados aos usuários do Blablacar. Tal fato, no entanto, se analisado ou estudado pelos usuários desse serviço, certamente influenciaria negativamente na ascensão destas plataformas, uma vez que os próprios condutores que, muitas das vezes, oferecem o compartilhamento de uma viagem apenas para colecionar experiências repensariam ao se expor a esse risco.

Conclui-se, portanto, que a economia de compartilhamento torna-se uma realidade cada vez mais presente e fato é que temos que conviver com ela e aproveitar dos inúmeros benefícios por ela oferecidos. No entanto, por se tratar de ferramentas novas precisam ser avaliadas à luz de um ordenamento pré-existente, aplicando a esses novos serviços os institutos do direito que permeiam as relações sociais rotineiramente.

Referências

BRASIL. **Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Código Civil. Brasília, 2002. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm> Acesso em 05 dez. 2016.

CAPUTO, Victor. **Blablacar chega ao Brasil para acabar com os carros vazios.** Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/tecnologia/noticias/blablacar-chega-ao-brasil-para-acabar-com-carros-vazios>> Acesso em: 17 out. 2016.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil.** 10. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro.** 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

HELMS, Brigit; PALACIOS, Anabella. ***The sharing economy can transform economic development.*** Disponível em: <<http://www.fomin.org/enus/Home/FOMINblog/Blogs/DetailsBlog/ArtMID/13858/ArticleID/5966/La-Econom237a-Colaborativa-y-su-capacidad-para-transformar-el-desarrollo-en-Am233rica-Latina.aspx>> Acesso em: 17 out. 2016.

KATCHBORIAN, Pedro. **Colaboradores estão se tornando a chave para o sucesso das empresas.** Disponível em: <<http://agenciacrowd.com.br/como-colaboradores-estao-tornando-chave-para-sucesso-empresas/>> Acesso em: 18 out. 2016.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de direito civil.** 18. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

RICCIARDI, Alex. **Uberização à brasileira: os apps que transformam pessoas em companhias.** Disponível em: <<http://www.forbes.com.br/fotos/2016/09/uberizacao-a-brasileira-os-apps-que-transformam-pessoas-em-companhias/>> Acesso em: 17 out. 2016.

RODRIGUES JÚNIOR, Otávio Luiz; MAMED, Gladston; ROCHA, Maria Vital. **Responsabilidade civil contemporânea.** São Paulo: Atlas, 2011.

Termos e condições gerais de uso do Blablacar. Disponível em: <<https://www.blablacar.com.br/blog/termos-e-condicoes-de-uso>> Acesso em: 14 mai. 2016.

TURCHI, Sandra. **A contribuição das redes sociais no consumo colaborativo.** Disponível em: <<https://ecommercenews.com.br/artigos/cases/a-contribuicao-das-redes-sociais-no-consumo-colaborativo>> Acesso em: 17 out. 2016.