



## CONSIDERAÇÕES JURÍDICAS SOBRE O CONTRATO DE TRANSPORTE

**Marinêz de Oliveira Xavier**

Universitat de les Illes Balears



[http://www.uib.es/catedra\\_iberamericana](http://www.uib.es/catedra_iberamericana)



Número 14  
Colección Veracruz

## CONSIDERAÇÕES JURÍDICAS SOBRE O CONTRATO DE TRANSPORTE

**Marinêz de Oliveira Xavier**

Universitat de les Illes Balears



[http://www.uib.es/catedra\\_iberamericana](http://www.uib.es/catedra_iberamericana)



**Depósito Legal:**

ISBN: 978-84-935859-1-4  
Depósito Legal: PM-2764-2008

Ediciones de la Fundació Càtedra Iberoamericana  
Cra de Valldemossa, Km 7.5  
07122 Palma de Mallorca

© del texto y de la edición: Fundació Càtedra Iberoamericana





---

## SUMÁRIO

### I. IDÉIAS INTRODUTÓRIAS

### II. ASPECTOS INTERNACIONAIS DO TRANSPORTE

#### 1. GLOBALIZAÇÃO

- A. Direito Comunitário Europeu
- B. Direito do Mercosul

#### 2. NECESSÁRIA TRANSPOSIÇÃO DE SISTEMAS INTERNACIONAIS AO ORDENAMENTO INTERNO E VICE-VERSA.

### III.O TRANSPORTE COMO SERVIÇO PÚBLICO.

### IV. TRANSPORTE E TURISMO.

### V. A DIMENSAO JURIDICO-PRIVADA DO CONTRATO DE TRANSPORTE E SEU CARÁTER INTERDISCIPLINAR.

### VI.O PROCESSO DE ORGANIZAÇÃO JURÍDICA DO TRANSPORTE NO ORDENAMENTO JURÍCO BRASILEIRO.

#### 1.O PROJETO BEVILAQUA E SEU ENTORNO SOCIOECONOMICO

#### 2.O DECRETO 2.681/1912

#### 3.O CÓDIGO CIVIL DE 2002.

### VII.CONCLUSÃO BIBLIOGRAFIA



---

## I. IDEIAS INTRODUTÓRIAS

A grande circulação de informações e conhecimentos que diariamente se dão através dos mais variados e atualíssimos meios de comunicação podem ser considerados como um fator que muito contribui para o desenvolvimento económico e social em qualquer país.

As facilidades propostas, sem dúvida agilizam a vida atual. Paralelo a esse atual e necessário modo de circulação das informações, deparamo-nos com a chamada circulação de pessoas e coisas de um lugar para outro como fator de igual importância. Essa atividade de transposição de um lugar para outro é comumente denominada de transporte, que pode ser realizado de diversas maneiras, porém quando passamos a analisá-la sob uma perspectiva jurídica nos daremos conta que essa transladação em significativo número de vezes, se efetua mediante a celebração de um contrato.

Dada a proporcionalidade da utilização dessa modalidade de serviço pela sociedade nos sentimos em posição privilegiada no que pertine a evidenciar a importância de um estudo sobre o Contrato de Transporte. Muitas são as variáveis que suscitam o estudo, a atividade de transporte em si mesma está cheia de particularidades, características que de uma perspectiva técnica, influenciará o seu regime jurídico, particularidades que podem variar desde um risco natural ou técnico, que podem oferecer como consequência ou uma perda de mercadoria, ou ainda riscos que podem recair sobre um viajante, enfim situações que evidenciam desde logo a necessidade por exemplo de um contrato de seguro, para garantir que o bem-estar dos contratantes envolvidos.

Dentre as muitas justificativas que planteiam o estudo, encontraremos a forte influência do Estado, com grande papel regulamentador, aliado a questões de sanidade, segurança e desenvolvimento, influência esta que não obsta a que o transporte se origine de um acordo privado de vontades e que se efetiva regra geral pela prestação e pela contraprestação, ou seja um contrato definido em termos doutrinários.

Necessário se faz situar essa modalidade contratual no mundo jurídico, demonstrar a importância do mesmo sob uma perspectiva teórica e classificá-lo em suas mais variadas modalidades, como elemento do ramo de direito privado, especificamente no campo das obrigações, resgatando os conceitos trazidos pela doutrina e contribuições jurisprudenciais.

As dimensões atingidas pela atividade transportista, não comporta fronteiras, fenómenos como a globalização estão diretamente ligados a termos conhecidos como internacionalização da realidade contratual, unificação de convenções, princípios aplicáveis à modernização dos meios de transporte, entre outros.

Sob uma perspectiva académica o tema encontra justificativa teórica e prática e a intenção em promover um estudo sobre o mesmo vem no intuito de engrossar a colaboração e promover o debate académico sobre o tema.



---

## II. ASPECTOS INTERNACIONAIS DO TRANSPORTE

Uma das tantas consequências da Revolução Industrial foi o aumento das relações entre os países, e com o aumento dessas relações o domínio do transporte também se viu modificado.

A sociedade começa a identificar as mesmas características ou pelo menos características similares no campo transportista, similaridades estas que se verificam por exemplo, no controle estatal que embora em alguns países ocorre com muito mais relevância que em outros sempre se apresentam como um ponto comum. Dentre estas semelhanças podemos evidenciar a existência de um contrato como forma de instrumentalização do mesmo, seja este um contrato civil ou mercantil. Assim, observa-se a influência da realidade física sobre particularidades que trazem consequências diretas no ordenamento jurídico, evidenciando a necessidade do desenvolvimento de um ordenamento jurídico internacional.

A análise dos chamados aspectos internacionais do contrato de transporte pode ser desenvolvida sob dois prismas bastantes interrelacionados entre si, e que abordaremos ponto seguido.

O primeiro é o fenômeno da globalização, que trás como consequência aparente uma reestruturação jurídica daqueles Estados que se organizam em blocos, abordaremos a União Européia e o Mercosul em razão da semelhança existente no desenvolvimento dos mesmos.

O segundo prisma se dirige à consequência e necessidade de transposição de sistemas internacionais ao ordenamento interno e vice-versa. Assim, passamos a análise dos mesmos:

### 1. GLOBALIZAÇÃO

Entendida como um fenômeno capitalista bastante complexo e sobre o qual se discute a origem de seu desenvolvimento, pois para alguns, se desenvolveu a partir da revolução industrial, enquanto que para muitos economistas é resultado do pós segunda guerra e ainda para outros tem origem na acentuação do mercado financeiro, enfim, apesar das diferenças quanto a origem do fenômeno globalização há um certo consenso de que o mesmo trás características<sup>1</sup> que ensejam uma maior interferência estatal, principalmente pela expansão e o aumento das complexidades das relações contratuais no comércio exterior. Essa globalização, oferecendo consequências diretas na vida social, enseja mudanças nos mais variados setores, destacando-se no mundo jurídico como elemento de garantia de ordem social.

Nesse sentido se expressa com maestria o professor OLNEY Queiroz Assis quando diz que:<sup>2</sup> “por esse motivo o ordenamento jurídico adquire ainda mais, a função de instrumento de gestão e planejamento, cuja finalidade básica consiste em viabilizar o crescimento da atividade econômica e evitar práticas desleais no comércio internacional, garantindo ao empresário as expectativas de lucro. Para a consecução desse fim utilitário, o Estado dispõe de instrumentos jurídicos que lhe possibilita intervir no comércio exterior, especialmente por intermédio da legislação.

A produção ininterrupta de instrumentos jurídicos (tratados, emendas constitucionais, leis complementares e ordinárias, decretos, deliberações, portarias, instruções, atos normativos etc.) provoca a expansão do ordenamento jurídico e acelera o processo de mudança nos seus conteúdos.

Com isso, amplia-se o universo de possibilidades e alternativas, uma vez que um número maior de *relações contratuais no comércio exterior se torna juridicamente possível*. Esse fenômeno, entretanto, gera incertezas e inseguranças que, na maioria das vezes, não são devidamente neutralizadas pelo emaranhado de

---

<sup>1</sup> [Http://pt.wikipedia.org](http://pt.wikipedia.org)

<sup>2</sup>ASSIS, Olney Queiroz. *Contrato de transporte internacional e o Imposto de Renda retido na fonte sobre remessa ao exterior*. Jus Navegandi, Teresina, ano 10, n. 1042, 9 maio 2006. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=8381>>. Acesso em: 18 set. 2006.

[http://www.uib.es/catedra\\_iberamericana](http://www.uib.es/catedra_iberamericana)



instrumentos jurídicos emanados dos órgãos estatais. Além disso, a presença ostensiva do Estado por meio de dezenas de órgãos fiscalizadores e burocráticos gera mais inseguranças e incertezas em virtude de suas competências sancionadoras e repressivas”.

Diante da análise do respeitado professor, identificamos que a vocação internacional do contrato de transporte é inequívoca e acentuada está a necessidade de integração do ordenamento jurídico, não podendo o mesmo apresentar-se como um obstáculo. Inquestionável também a importância e necessidade da intervenção estatal, todavia com o devido cuidado em evitar a multiplicidade de normas do setor e de órgãos administrativos com competência sobre o assunto.

Essas questões foram abordadas com significativa atenção pelo chamado Direito Comunitário Europeu, ou seja o direito da União Europeia (EU), diretamente emanada de seus órgãos legislativos próprios, compondo um organismo supranacional que paulatinamente vai evoluindo e organizando-se.

Por outro lado, o MERCOSUL (Mercado Comum Do Sul), apesar de enfrentar dificuldades no tocante ao desenvolvimento de uma política comunitária, também prestou atenção ao tema, ainda que de forma parcial. Por esta é a razão ato seguido abordaremos essas duas temáticas.

A abordagem que será abaixo realizada se refere ao Direito comunitário europeu e ao direito do Mercosul por entendermos que os dois sistemas apesar de representar realidades sociais, económicas, geográficas e políticas muito diferentes, também apresentam grades semelhanças no processo de desenvolvimento e avanço comunitário, observados e respeitados claramente as características distintas dos dois blocos citados anteriormente, passamos a abordagem dessas duas temáticas:

#### **A. Direito Comunitário Europeu**

Um dos principais objetivos do Mercado Comum é a livre circulação de pessoas e mercadorias, desde o princípio de sua instrumentalização esse objetivo se deparou com o primeiro obstáculo, quando se identifica que não havia na Europa, um sistema integrado de transporte, termo bastante citado pela doutrina e que alcança um alto grau de importância.

Abordar o tema, significou naquele momento, a tomada de consciência de que as decisões dos governos dos países europeus mais avançados económica e culturalmente deveriam ser conhecidos e debatidos, compreendeu-se naquele momento, que contavam com uma significativa variedade de regimes jurídicos e administrativos com diferenças gritantes.

Apesar das grandes diferenças estudos demonstram<sup>3</sup> que duas fortes tendências se mostravam evidentes: Uma tendência altamente intervencionista, onde o Estado com mãos fortes controlava e ditava as regras e uma segunda tendência que não poderia ser identificada como Liberal, mas que se apresentava com um grau de intervencionismo estatal bastante resumido se comparado com a primeira. Com a identificação dessas duas tendências inicia-se naquela época em que pode ser entendida como período que antecede a União Europeia, o enfrentamento a tais problemas.

Em 1955 acontece a Conferencia de Mesina, o Comité Intergovernamental criado na ocasião manifesta a realidade existente e a preocupação pela busca de uma harmonização.<sup>4</sup>

Os debates sobre o tema posicionam a política de Transportes como uma das primeiras políticas da Comunidade Europeia. Com a entrada em vigor do tratado de Roma em primeiro de Janeiro do ano de 1958 se evidenciou que a livre circulação de bens e pessoas dependeria da eliminação dos obstáculos e da fronteira entre os Estados.

A busca pela incrementação de uma política comunitária europeia exterioriza de forma veemente o caráter internacional do contrato de transporte e a metodologia e gênese das chamadas normas e

---

<sup>3</sup> PIÑALES LEAL, J., *Regimen Jurídico del Transporte por Carretera*, Madrid, 1993, pág.318

<sup>4</sup> [www.historiasiglo20.org](http://www.historiasiglo20.org) – *La Historia de la Unión Europea*.  
[http://www.uib.es/catedra\\_iberamericana](http://www.uib.es/catedra_iberamericana)



diretrizes comunitárias levam a formação e de uma fonte internacional. Tal posicionamento obedece a uma tendência que a doutrina denomina de adoção das chamadas Convenções **de Unificação**, que contendo normas de Direito Internacional Privado material, se identificam como normas orientadoras de conduta, com a finalidade precípua de serem aplicadas em situações plurilocalizadas internacionais em vez de se elaborarem leis Uniformes. Obedecendo a uma metodologia voltada para a paulatina unificação e embasada no princípio da não-transconexão,<sup>5</sup> objetivando a continuidade e segurança da vida jurídica internacional. Assim, ao analisar as relações contratuais internacionais de transporte, envolvendo vários e distintos ordenamentos o elemento de conexão é ponto limitante para a prevalência da segurança jurídica.

A adoção das convenções de unificação, em muitos países nem sempre são impulsionadas por organizações governamentais, muitas das vezes são protagonizadas por organizações não governamentais associações internacionais ou pelo menos com forte colaboração das mesmas.

De todas maneiras, diante do caráter internacional já mencionado está claro que a integração dos meios de transporte é essencial para a modernização, eficiência e desenvolvimento de uma política internacional coerente.

Importante se faz a citação ainda que de forma meramente informativa e parcial do rango legislativo comunitário sobre o transporte, incluindo nessa listagem algumas que antecedem a entrada em vigor do tratado de Roma, mas que são indispensáveis ao entendimento do processo de legislativo em tela, uma vez que manifestam os pontos de interesse que preocupam de forma especial a normativa Comunitária:

**Regras de Haia – Visby – Lei de Transporte Marítimo de 1949, que incorpora o convénio de Bruxelas de 1924.**

Os protocolos de Bruxelas de 1968 (Substituído pelo regulamento CE 44/2001 que entrou em vigor em 1 de Março de 2002) e de Londres de 1979 – As regras de Haia sofreram algumas modificações: A primeira através do protocolo de Bruxelas de 1968, que afetou as regras de responsabilidade do porteador e seu âmbito de aplicação. Outra modificação através do protocolo de Londres de 1979 relacionada a limite de responsabilidades, substituindo o padrão ouro por uma moeda de conta e direito especial de giro.

**Regras de Hamburgo de 1978** – Não foi ratificado por vários Estados, contem regras de responsabilidade distintas das de Haia-Visby, que há causado varias discordâncias motivo pelas quais muitos países não aderiram.

**Regulamento (CEE) nº. 295/91 De 4 de Fevereiro**-Estabelecendo normas comuns relativas a um sistema de compensação por denegação de embarque no transporte aéreo.

**Regulamento (CEE) Nº. 2027/97 sobre a responsabilidade das companhias aéreas em caso de acidente** – modificado pelo Regulamento (CE) Nº. 889/2002 que vem adaptar dita norma ao Convenio de Montreal de 1999.

**Convénio de Varsóvia** – Para a Unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, datado de 12 de Outubro de 1929, complementado pelo protocolo de Haia e pelos protocolos de Montreal números 1,2,3 e 4 de 25 de Setembro de 1975.

**O Convénio de Montreal de 22 de Maio de 1999**- foi aprovado por decisão do Conselho da União Europeia trata de certas regras relativas a transporte aéreo Internacional, firmado em Varsóvia de 5 de Abril de 2001 para o âmbito de toda a CEE.

**Regulamento (CEE) Nº. 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de Maio de 2002** - pelo qual se modifica o Regulamento (CEE) nº. 2027/97 Do Conselho sobre a responsabilidade das companhias aéreas em caso de acidente.

**Convénio das Nações Unidas sobre Transporte Internacional multimodal de mercadorias** - aprovado em Genebra em 23 de Maio de 1980.

Diante da diversidade legislativa que envolve o setor transportista em âmbito comunitário, bem como observando o processo construtivo e paulatino de uma política comunitária que considere de forma aprofundada os aspectos peculiares dessa modalidade de atividade indicados pelo Tratado de Roma, conclui-se a necessidade de incentivo e aprofundamento do debate jurídico e acadêmico.

---

<sup>5</sup> O princípio da Não-Transconexão, refere-se a que perante uma relação de transporte realizada entre países distintos, ou seja implicando várias ordens jurídicas, essas relações terão que ser reguladas por ordenamentos que com elas apresentem conexão.

[http://www.uib.es/catedra\\_iberamericana](http://www.uib.es/catedra_iberamericana)



## **B. Direito do Mercosul**

Ao contrário da União Europeia, o Mercosul não dedicou ao tema transporte toda a atenção merecida, mesmo assim, naqueles momentos iniciais de organização, começa a tratar do tema ainda que de maneira parcial como identificaremos a seguir.

O Mercosul possui um grande potencial económico, este aspecto por si mesmo justifica a necessidade de uma profunda discussão e elaboração de uma política comunitária que considere o setor transportista como ponto-chave para a integração e o desenvolvimento do mesmo.

Verificamos que já no Tratado de Assunção em seu artigo 1º está previsto a coordenação de políticas setoriais de transporte. No anexo V, estipula-se a constituição de dois dos 11 subgrupos especializados. O subgrupo nº 5 com o tema transporte terrestre e o subgrupo nº 6 com o tema transporte marítimo, todavia nota-se que o Tratado de Assunção esqueceu de temas de grande importância e o tratamento dado é parcial, pois setores tão importantes como o transporte aéreo e o transporte por estradas de ferro ficaram de fora do debate

Em 1992, é determinado que o grupo SGT 6, passe a inserir como ponto de pauta o transporte fluvial, quando finalmente, verifica-se que pontos tão importantes como a navegação fluvial tão bem representada pela bacia do prata<sup>6</sup> como de vital importância para a integração do Mercado Comum do Sul.

O transporte aéreo só passa a ser considerado em 1996, quando se deu a 11ª reunião do Conselho do Mercado Comum em Fortaleza, onde foi assinado o acordo sobre Serviço Aéreo Sub-regional entre os países partes e associados, indicando que a construção de um ordenamento jurídico comunitário avança lentamente.

Citaremos de forma informativa alguns acordos relativos a transporte que envolvem as relações entre estados-parte do mercosul:

**1. Acordo sobre transporte multimodal internacional entre os estados partes do Mercosul (MERCOSUL/CMC/DEC Nº 15/94)**

**2. Acordo sobre jurisdição em matéria de Contrato de transporte internacional de carga entre os Estados Partes do Mercosul. (MERCOSUL/CMC/DEC.11/02)**

**3. Acordo sobre jurisdição e matéria de contrato de transporte internacional de carga entre os estados partes do mercosul e a Republica da Bolívia e a Republica do Chile.**

**4. MERCOSUL /CMC/DEC. Nº. 05/93: Acordo para a aplicação dos controles integrados na fronteira entre os países do Mercosul denominado Acordo de Recife.**

Diante dessa breve citação de alguns aspectos da política comunitária, tanto na UE, como no MERCOSUL, o caráter internacional do contrato de transporte evidencia que apesar de complexo é também viável e necessário, não permitindo um estacionamento de atitudes, ao contrário urge a necessidade de busca coletiva de uma política integrada, um ordenamento jurídico internacional sólido capaz de oferecer a segurança jurídica que o setor merece.

A transposição dos sistemas supranacionais aos sistemas internos obedece ao intento da homogeneização, precedidas pela fase denominada harmonização, conseguida na União Europeia pelo instrumento das Directivas.

---

<sup>6</sup> Bacia do Prata: Segunda maior bacia hidrográfica do planeta, os três rios principais são: Paraná, Paraguai e Uruguai que formam o Rio do Prata ao se encontrarem território Argentino. A Bacia do Prata apresenta trechos importantes para a navegação, com destaque para a hidrovía do Tietê. A Bacia do Paraguai atravessa o Pantanal Mato-gossense e é amplamente navegável. Está formada por 10 rios sendo eles: Uruguai, Paraguai, Iguazu, Paraná, Tietê, Paranapanema, Rio Grande, Parnaíba, Taquari e Sepotuba.



---

## **2. NECESSÁRIA TRANSPOSIÇÃO DE SISTEMAS INTERNACIONAIS AO ORDENAMENTO INTERNO E VICE-VERSA.**

Essa vocação internacional do contrato de transporte, que o reveste de maior importância, principalmente com o modelo mundial de desenvolvimento em blocos económicos, indica que seria impossível não abordar os sistemas estrangeiros, diante disso, a possibilidade uma transposição das soluções encontradas por aqueles sistemas globais a sistemas internos e vice-versa podem compreender uma metodologia específica na construção de um ordenamento geral.

Assim o enfoque as normas de fonte internacional terá dimensão significativa para a realização de qualquer estudo sobre o tema, bem como as doutrinas e jurisprudências dos Estados especificamente.

Notadamente pela análise da jurisprudência brasileira, que será posteriormente abordada se percebe uma certa resistência a aplicação dos tratados e convenções internacionais, situação que também ocorre em realidades de outros países como abordaremos em outro momento. A recente regulamentação dessa modalidade de contrato pelo Código Civil Brasileiro demonstra uma preocupação do legislador com o tema, a partir de agora e pela crescente demanda econômica que permeia o assunto se abre o debate para a construção da jurisprudência relativa ao tema.

É impossível passar por cima dos passos dados pela internacionalização, as necessidades comerciais, consumeristas, cada vez mais exigem soluções rápidas e valendo-se de princípios que possam garantir a



segurança jurídica, e porque não dizer uma segurança que ultrapassa fronteiras, as regras de conduta irredutivelmente se valem de transposições externas.

Tanto no Direito da União Europeia como no Direito do Mercosul, a formação do Direito Comunitário obedece a uma metodologia voltada para a uniformização-homogeneização, ainda de que de forma paulatina.

Abordaremos um pequeno resumo<sup>7</sup> da forma de transposição dos sistemas internacionais no Direito da UE e no Direito do Mercosul: O direito da UE, adota a Directiva como um instrumento de harmonização jurídica, que determina a obrigação dos Estados em conseguir a finalidade proposta por um Tratado ou uma Convenção, porém dando ao Estado membro um tempo para esse objetivo e oferecendo-lhe a liberdade de escolher a técnica para a efetiva regulamentação. Hierarquicamente está o Direito da UE assim disposto:

1.DIREITO PRIMÁRIO: Deriva de acordos negociados pelos governos dos Estados, são os acordos que serão ratificados pelos parlamentos nacionais. Convém salientar que os Tratados da UE, foram revisados em vários momentos.

2.DIREITO DERIVADO: Baseia-se nos tratados, diz respeito aos procedimentos e suas disposições, ditando as formas que o direito comunitário deve adotar que resumidamente são os seguintes: **A. Os regulamentos** – Devem ser aplicados diretamente. **B. As diretivas** – que como falado no texto do artigo é o instrumento de harmonização, devendo-se ser incorporadas aos distintos ordenamentos jurídicos nacionais, harmonizando os procedimentos de cada Estado, quando se fala em harmonizando, que fique claro que o sistema interno deve adequar-se, se for necessário modificando-se, dentro de uma sequência paulatina. **C. As decisões** – obrigatórias em todos os seus elementos, devendo ser executadas diretamente, podendo estar dirigidas a um ou mais Estados, a empresas ou particulares. **D. Recomendações e Ditames** – que não são vinculantes.

3.JURISPRUDÊNCIA: compostas pelas sentenças do Tribunal de Justiça das comunidades europeias e do Tribunal de Primeira instância.

De forma semelhante, mas com várias particularidades está organizado o Direito do Mercosul, tem como base:

1.DIREITO ORIGINÁRIO: que corresponde aos tratados constitutivos, seus anexos e modificações. Logo depois, encontramos os acordos celebrados com terceiros países, ou entre os Estados-membros do Mercosul.

2.DIREITO DERIVADO: ou secundário que está dividido em dois a saber: **A. Atos Típicos** – que são as decisões do conselho, as resoluções do grupo e as diretrizes e propostas da comissão de Comércio, conforme art. 41,III, do Protocolo de Ouro Preto. **B. Atos Atípicos** – não estão enumerados no artigo 41 do Protocolo de Ouro Preto e são também chamados de atos internos. Convém salientar que as normas de direito derivadas não podem contradizer o direito originário e as decisões do Conselho prevalecem sobre as resoluções do Grupo e essas sobre as diretrizes da Comissão de Comércio. Obedece a uma metodologia voltada para a uniformização-homogeneização, ainda de que de forma paulatina.

Como dito anteriormente as semelhanças e dissemelhanças existentes no processo de formação jurídico-comunitário dos dois blocos enfatizam a importância de estudos comparados sobre o tema.

---

<sup>7</sup> BASSO, Maristela. *As fontes do Direito do Mercosul*. Jus Navigandi, Teresina, ano 4, n. 44, ago. 2000. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=1624>>. Acesso em: 02 out. 2006.  
[http://www.uib.es/catedra\\_iberamericana](http://www.uib.es/catedra_iberamericana)



### III. O TRANSPORTE COMO SERVIÇO PÚBLICO.

Num primeiro momento verifica-se a importância de conceituação do serviço público, como elemento que facilitará a posteriori a distinção entre um contrato de serviço público e um contrato de serviço privado. Optamos pela transcrição de GARCÉS que assim dispõe: “Así que el concepto de servicio público, implica la responsabilidad de los poderes públicos en la materia, lo que conlleva la obligación de crear auténticos derechos sociales y asumir en última instancia el compromiso de la efectiva realización.”<sup>8</sup> Diante dessa conceituação cabe-nos citar que a grande e já mencionada importância da o situa grande parte das atividades transportista como uma das modalidades de serviço público.<sup>9</sup> Essa posição adotada direciona a uma averiguação da classificação dos contratos de serviço público.

O transporte, via de regra é um serviço público de interesse público, cuja prestação se dá, através de delegação (concessão ou permissão), que na Constituição Federal brasileira vem regulamentada na forma do art. 175

A principal característica do serviço público é a obediência a alguns princípios que juridicamente compreendem de titularidade do estatal, tal fenómeno pode ser entendido como publicitação. Assim, obedecem a alguns princípios como<sup>10</sup>:

-São atividades indispensáveis e essenciais à comunidade, prevalecendo assim o interesse público.

-São declaradas por lei e se reconhece formalmente a titularidade estatal sobre as mesmas, assim, são compreendidas como obrigação do Estado.

-A atuação de particulares só ocorrerá sob prévia concessão administrativa e o particular que realizará a atividade passa a ser um gestor da atividade primordialmente estatal.

-A empresa concessionária realiza as atividades sob o controle do Estado, devendo manter a continuidade e a regularidade da mesma, porem a administração pública não deixa de ser responsável pelo funcionamento do serviço.

A abundância de normas administrativas de caráter imperativo identifica que o contrato público gestiona as chamadas necessidades coletivas, pautando-se nos princípios de regularidade, continuidade e segurança, intervindo em aspectos fundamentais como por exemplo a instituição de um sistema tarifário, no conteúdo dos contratos, e na própria obrigação da empresa concessionária.

Tais aportações nos dimensionam ao conceito do contrato público: “O Contrato Público ou administrativo constitui, um processo próprio de ação da administração pública que cria, modifica ou extingue as relações jurídicas relacionadas em termos específicos do sujeito administrativo, entre pessoas coletivas da administração e os particulares.”<sup>11</sup>

Assim que a vontade do particular deve aderir<sup>12</sup> a essa vontade do ente público, porém esse fato não modifica em nada a obrigação que consiste ao poder público de cumprir com suas funções em busca de satisfazer os interesses coletivos e cumprir tudo o que está estipulado no contrato celebrado, assim que se percebem os elementos de um contrato de Direito Privado nesse contrato de Direito Público.

---

<sup>8</sup>GARCÉS SAN AGUSTÍN, A., Estado Social y ordenación de los transportes terrestres, en estudios sobre el ordenamiento jurídico del transporte, Apud HUALDE MANSO T., - *El transporte de viajeros por carretera*, Pamplona, 1995, pág. 35.

<sup>9</sup>RASQUIN LIZARRAGA, J. A.,: “El art. 69 .1 LOTT declara como servicios públicos de titularidad de la administración los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general”. *Derecho Público de Transporte por carretera*. Madrid, 1995, pág.444.

<sup>10</sup>CAUPERS. J., *Direito Administrativo*, Guia de Estudos, Lisboa, 1999, pág. 242 e 243.

<sup>11</sup> SERVULO CORREIA, J.M., *Legalidade e Autonomia Contratual nos Contratos Administrativos*, Coimbra, 1995, pág.187.

<sup>12</sup> GALVÃO TELLES, I., *Manual dos Contratos*, Lisboa, 1965, pág.198.





#### IV. TRANSPORTE E TURISMO

Inegável é a constatação de que a globalização trouxe consigo um notório crescimento económico e uma série de consequências, dentre elas, podemos destacar o aumento do chamado turismo de massa, impulsionado por diversos fatores, aliados a uma melhor oferta do mercado turístico.

Tendo em conta que o turista necessita dos meios de transporte para deslocar-se ao destino eleito, notória há sido a multiplicação do serviço de transporte, com todas as consequências que este fenómeno pode representar, seja na ampliação de infra-estrutura ou aprofundando ainda mais a identificação entre turismo e transporte.

Partindo da premissa de que todo turismo implica uma viagem cabe-nos aqui fazer menção a própria definição de turismo trazida pela OMT (Organização Mundial do Turismo) que o define como: “ (...) A soma de relações e de serviços resultantes de um câmbio de residência temporário e voluntário motivado por razões alheias a negócio ou profissão.”<sup>13</sup> Segundo o professor Lacerda Badaró: “cumpre diferenciar viagem e turismo. O turismo inclui a viagem apenas como parte de um todo, uma vez que pode haver diversas viagens dentro de um mesmo destino turístico. Já a viagem, no sentido amplo do termo, pode ter diversos objetivos, não necessariamente turísticos, como por exemplo, viagens de negócio, de estudos de compromissos sociais e outras.”

Seguindo este pensamento concluiremos que todo turista é um viajante, porém, nem todo viajante é um turista. A atividade turística por si mesma se caracteriza além dos aspectos já ditados pela OMC, pela busca de novos caminhos e lugares, está revestida por um caráter de exotismo e distância do habitual e pode ser entendida como necessidade inerente a pessoa humana, ainda que mais perceptível em algumas pessoas que em outras, porém sempre presente.

Essa atividade, ainda que na sua origem ou em tempos passados tinha um caráter bastante elitista, apresentando-se muitas vezes como um privilégio dos mais abastados economicamente, nos dias atuais em virtude das transformações anteriormente mencionadas pode ser observada com frequência nas demais camadas sociais. Essa expansão nos direciona a outro planteamento não menos importante do ponto de vista jurídico que é o fato de que o turista, na grande maioria das vezes celebra um contrato de transporte, esse contrato pode se dar diretamente com o transportista ou ainda através de um tour – operador, porém em qualquer dessas situações são usuários do serviço público de transporte.

Segundo Torres Lana, o turismo conta com um conjunto normativo constituído de três grandes núcleos<sup>14</sup> podemos dizer que o serviço de transporte se encontra inserido no terceiro grande grupo desse conjunto normativo, que se preocupa em regulamentar a intervenção direta da administração através de serviços públicos. Diante disso, não há nenhuma margem de dúvida de que o usuário de um serviço de transporte, em muitas situações, será um turista.

O turista que utiliza o serviço de transporte se caracteriza como consumidor e usuário nos termos do CDC (Código Brasileiro de Defesa do Consumidor), e como tal é portador de uma vulnerabilidade peculiar<sup>15</sup> e portanto portador de um direito de proteção que se planteado com o devido cuidado conduzirá ao entendimento de dois tipos de normas, de caráter de proteção ao consumidor e normas específicas de proteção ao turista como consumidor, em virtude de que a peculiar vulnerabilidade do consumidor nesse caso encontra-se ampliada.<sup>16</sup> O artigo 2º do CDC brasileiro, define que consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou

---

<sup>13</sup> DE LACERDA BADARÓ R.A., *Direito do Turismo História e Legislação no Brasil e no Exterior*, São Paulo, 2003 pag.22.

<sup>14</sup> TORRES LANA, J. A., *La Protección del Turista en el Derecho Español in Estudios Jurídicos en Homenaje al Profesor Luis Díez Picazo*, Tomo II, Madrid, 2003 Pág. 3185 a 3187.

<sup>15</sup> Segundo BRITO FILOMENO J.G., *Código Brasileiro de Defesa do Consumidor, Comentado pelos Autores do Anteprojeto*, pág 55 :“ O Consumidor é o elo mais fraco da economia; e nenhuma corrente pode ser mais forte do que seu elo mais fraco.” O autor dessa frase, ao contrário do que possa parecer, não é qualquer consumerista exacerbado. Ao contrário, é o “ pai da produção em série”, ninguém menos que o célebre magnata da indústria automobilística Henry Ford.

<sup>16</sup> TORRES LANA, J.A., *La Protección del Turista en el Derecho Español in Estudios Jurídicos en Homenaje al Profesor Luis Díez Picazo*, Tomo II, Madrid, 2003 Pág. 3185 a 3187, onde afirma: El turista resulta ser un consumidor particularmente frágil por las siguientes dos razones: una, que, por principio, el turista es [http://www.uib.es/catedra\\_iberamericana](http://www.uib.es/catedra_iberamericana)



utiliza produto ou serviço como destinatário final, e em seu parágrafo único reza que equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo. O exposto no parágrafo único permite caracterização do direito de terceiro beneficiário do serviço de transporte, independentemente de ser ele parte contratante ou não.

Diante dessa explanação verificamos que o turista encontra o amparo e a proteção que lhe é pertinente dispondo além do sistema imposto pelo Código de Defesa do Consumidor de um sistema de proteção estabelecido pelo Código Civil que dedica ao contrato de transporte, o Código Civil brasileiro se preocupou com o tema dedicando ao contrato de transporte um capítulo específico e que pode ser invocado em conjunto com o CDC.<sup>17</sup>

A proteção do turista usuário do serviço de transporte alcança dimensões supranacionais e mais uma vez a EU se destaca por demonstrar um cuidado com o tema e estabelecer um sistema jurídico de proteção. Convém mencionar o significativo e quiçá um marco legislativo comunitário que foi a Resolução do Conselho, de 2 de Outubro de 2000, sobre os direitos de passageiros de linhas aéreas,<sup>18</sup> com o objetivo de informar melhor os direitos dos passageiros de viagens aéreas. Muitos foram os avanços comunitários com relação a proteção de turistas usuários de transporte, que nos permite afirmar a importância de num futuro desenvolver um estudo mais específico sobre o tema<sup>19</sup>.

Um exemplo que não poderíamos deixar de abordar é o exemplo Espanhol, um país que tanto se destaca pela quantidade de turistas que recebe quanto pela quantidade de turista que emite a outras localidades, essa característica de país emissor e receptor e que tem no turismo um dos seus mais significativos produtos, propiciou o desenvolvimento de um sistema interno de proteção que aborda as várias modalidades de transporte assim dispostas:

a) Normativas de proteção ao viajante que utiliza o sistema ferroviário, que impõe entre outras coisas a existência em cada estação de um registro de reclamações, onde o consumidor poderá consignar suas reclamações contra a empresa bem como seus agentes ou empregados.

b) O transporte rodoviário vem regulado pela Ley 16/1987 de 30 de Júlio e pelo regulamento aprovado pelo Real Decreto 1211/1990 de 28 de Setembro, que estabelece o catálogo de obrigações do transportista, sancionando seu incumprimento.

c) O transporte Marítimo vem regulamentado pelo Real Decreto de 28 de Março de 1984 que trás relativo avance ao impor que se publique itinerários, tarifas, frequências e toda as condições gerais do contrato de transporte a ser realizado.

d) O transporte aéreo que foi primeiramente regulamentado pela Ley 48/1960, de 21 de Júlio de navegação aérea e actualizado pelo Real Decreto 2333/1983, de 4 de Agosto e atualmente conta com um corpo normativo no sentido de favorecer a harmonia contratual no setor.

No Brasil, apesar de não encontrarmos ainda um corpo normativo específico de proteção ao turista viajante, podemos dizer que as disposições constantes do Código Civil de 2002 a respeito do contrato de transporte, juntamente com o Código de Defesa do Consumidor, oferecem uma base legislativa segura e que permitirá o desenvolver paulatino desse ramo jurídico.

Em sentido supranacional e nacional, podemos afirmar que o turista usuário do serviço de transporte, tem nos termos das leis consumeristas a proteção dos seus direitos que poderiam ser especificados como saúde, legítimos interesses de segurança e económicos, reparação de eventuais danos, sem esquecer todavia de algumas ações protecionistas que deverá realizar a empresa transportista como por exemplo a celebração de um contrato de seguro, não obstante a faculdade de realização de um seguro por parte do turista viajante.

Assim concluímos que o transporte se apresenta como atividade indispensável ao desenvolvimento da atividade turística e como tal, merecedor de uma atenção especial e de constante avaliação tanto em caráter geral e especificamente jurídico.

---

un desplazado , esta fuera del entorno que conoce y domina (su barrio, su ciudad, su país); otra, que muy frecuentemente el turismo conlleva insito un elemento de extranjería y aun de exotismo, lo que añade trabas nuevas a las inherentes a la condición de desplazado del turista: documentación especial, barreras idiomáticas, mayor riesgo de enfermar ,acaso un nivel mayor de inseguridad ciudadana, etc.

<sup>17</sup> Art.734 do C.C: "O Transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade."

<sup>18</sup> DOCE N° C293, de 14 de octubre de 2000,pág.1-2

<sup>19</sup> TORRES LANA, J. A ., *La protección del Turista como Consumidor*, valencia, 2003 ,Pág.48

[http://www.uib.es/catedra\\_iberamericana](http://www.uib.es/catedra_iberamericana)





---

## V. CONTRATO DE TRANSPORTE A DIMENSÃO JURÍDICO – PRIVADA DO SEU CARÁTER INTERDISCIPLINAR.

Diante das características e particularidades que envolvem essa atividade, principalmente a necessidade de um abundante controle público, permite a afirmação de que o transporte pode caracterizar-se como serviço público, porém não de forma generalizada, pois como vimos anteriormente cabe ao poder legislativo, ditar quais modalidades de transporte se caracterizam como tal. O Estado assume o controle público das mesmas, porém, a realização dessa atividade por um particular se dá por celebração de um contrato, portanto negócio jurídico. Um outro exemplo são os serviços de transporte que tenham baixo índice de utilização e que por várias razões não seja possível sua manutenção, assim, essas modalidades apesar de se caracterizar como um serviço ao público não se compreende como um serviço público.

O transporte pode ou não ser um serviço público. Em qualquer das duas modalidades, quando nos deparamos com um contrato de transporte não podemos esquecer que estamos diante de um negócio jurídico que apesar da intervenção pública pelos motivos já mencionados, será sempre de natureza privada, ainda que parte do seu conteúdo em certas ocasiões se estabeleça por disposições administrativas. Um simples exemplo são aqueles contratos que surgem entre o porteador e o transportista e seus clientes, ainda que mediado e modelado por normas administrativas, se caracteriza como negócio jurídico-privado, mesmo que a intervenção pública esteja centrada no controle e fiscalização da atividade.

Concluimos que, a relação entre empresa e transportista não é de Direito Público, pertence a uma dimensão jurídico-privada. O que está claro todavia, é que o contrato de transporte **não pode ser entendido ou considerado de forma isolada**, devendo levar-se em conta a **interdisciplinaridade** que o envolve. A dimensão jurídico-privada reveste-se de complexidade, permitindo e exigindo a consideração da grande quantidade de normas administrativas, aliados aos chamados direitos concorrentes que nessa questão compreende o Direito Civil e o Direito mercantil, a natureza mercantil presente na grande maioria das modalidades de contratos de transporte, poderia indicar que essa característica interdisciplinar encontra-se revestida de um aspecto positivo, por exemplo o fato de que podemos qualificar uma significativa quantidade dos contratos de transporte como instrumentalizadores de uma relação de consumo.

Como mencionamos no tópico anterior em considerável número de situações o transportista de identifica como consumidor nos termos do artigo 2º do CDC brasileiro.<sup>20</sup> Paralelo as considerações constantes do CDC brasileiro, o Novo Código Civil trata de forma unitária e sem distinção as obrigações comerciais ou civis e trás expressa mente o princípio da boa – fé, (o mesmo presente no CDC). A identificação da modalidade de relação entre as partes será fundamental para a aplicabilidade da norma coerente, todavia a dimensão jurídico privada segue sempre no sentido da boa aplicação do direito ainda que seja a atividade complexa, o que sem duvida justifica a constante investigação. A atividade de transporte em si mesmo, caracteriza-se por diversas vezes com uma relação de consumo. A complexidade do tema se verificará em maior ou menor escala de acordo com a modalidade de transporte em termos internos ou internacionais.

O transporte internacional tem como marco ou referência jurídica como já citado, a Convenção de Varsóvia, de 12 de Outubro de 1929, que também foi recepcionada pelo Brasil, internamente o Brasil conta com o assunto tratado em 31 artigos do Código Civil de 2002 e uma inúmera quantidade de Leis específicas segundo a

---

<sup>20</sup> Transportamos a mesma definição da Ley española de Defensa de los Consumidores y Usuarios, Ley 26/1984, artigos 2 e 3. 2. A los efectos de esta Ley, son consumidores o usuarios las personas físicas o jurídicas que adquieren, utilizan o disfrutan como destinatarios finales, bienes muebles o inmuebles, productos, servicios, actividades o funciones, cualquiera que sea la naturaleza pública o privada, individual o colectiva de quienes los producen, facilitan, suministran o expiden. 3. No tendrán la consideración de consumidores o usuarios quienes sin constituirse en destinatarios finales, adquieran, almacenen, utilicen o consuman bienes o servicios, con el fin de integrarlos en procesos de producción, transformación, comercialización o prestación a terceros. No mesmo sentido, a Lei de Defesa do Consumidor em Portugal, lei 29 de 31 de Julho. No artigo 2 estabelece. "Considera-se consumidor, todo aquele a quem sejam fornecidos bens, prestados serviços ou transmitidos quaisquer direitos, destinados a uso não profissional, por pessoa que exerça com carácter profissional uma actividade económica que vise a obtenção de benefícios."

[http://www.uib.es/catedra\\_iberamericana](http://www.uib.es/catedra_iberamericana)



modalidade de transporte que vão compoendo o regime jurídico do contrato de transporte como veremos em tópicoo adiante.



---

## VI. O PROCESSO DE ORGANIZAÇÃO JURÍDICA DO TRANSPORTE NO SISTEMA JURÍDICO BRASILEIRO.

### 1. O Projeto Beviláqua e seu Entorno Socioeconômico.

Levantaremos de forma bastante resumida alguns poucos aspectos da história vivida pelo Brasil quanto o então chamado Projeto Beviláqua foi elaborado. Ainda na chamada primeira república ou república velha, iniciada em 15 de Novembro de 1889, quando institui-se no Brasil um governo provisório que objetivava dirigir o país até a elaboração da primeira Constituição, pois até este momento o Brasil ainda era regido pelas Leis Portuguesas.

A partir desse momento institui-se no Brasil o regime Federalista Republicano de Governo, a transformação das antigas províncias em Estados, a separação definitiva da igreja do Estado e a instituição do casamento Civil. Rui Barbosa, que no Governo Provisório havia sido nomeado ministro da Fazenda e vice-chefe do governo, conseguiu elaborar um projeto de constituição provisória de feição democrático. Em 15 de Novembro de 1890 instalou-se o Congresso Constituinte Republicano e em 24 de Fevereiro de 1891 foi proclamada a primeira constituição da república, que estabeleceu o presidencialismo e o federalismo. A própria Assembleia elegeu como presidente e vice-presidente da república os marechais Deodoro da Fonseca e Floriano Peixoto, respectivamente.<sup>21</sup> Em 1899 o Jurista Clóvis Beviláqua<sup>22</sup> é convidado a elaborar o anteprojeto do Código Civil Brasileiro, projeto concluído em Outubro de 1900.

Cabe-nos recordar que no fim de 1800, quando da elaboração do anteprojeto o processo de industrialização brasileira apenas iniciava e em se tratando de transporte, praticamente não se falava de transporte coletivo, porém desde o ano de 1846 o renomado Barão de Mauá havia fundado a indústria Naval, precisamente em Niterói, Estado do Rio de Janeiro, organizado as companhias a vapor no Rio Grande do Sul e no Amazonas em 1852, havia implantado também a primeira estrada de ferro, da Raiz da Serra à Cidade de Petrópolis no ano de 1854, ano em que o Brasil teve a sua primeira Rodovia Pavimentada também entre Petrópolis e Juiz de Fora. Vivenciava-se nesse período o nascimento do pensamento social Brasileiro<sup>23</sup> que provocava inquietudes a respeito das garantias sociais.

No cenário internacional, visualizava-se um momento conflitante onde as grandes potências se afirmavam e disputavam o poder, nações como a Alemanha os Estados Unidos e Grã-Bretanha, verificavam um processo notavelmente rápido de concentração de produção em grandes empresas e a formação de grandes cartéis. Identificando assim, o fortalecimento da economia capitalista.<sup>24</sup>

A matéria Código Civil Brasileiro passou a ser estudada no Congresso Nacional e no Senado foi Rui Barbosa encarregado de estudar o projeto e dar o parecer. “A demora por parte deste começou a impacientar, mas ninguém sabia o que estava Rui Barbosa a fazer. Quando, afinal, apresentou o parecer, era um trabalho monumental em que examinava, particularmente, tudo que dizia respeito à vernaculidade do projeto de Clóvis Beviláqua, deixando de lado tudo que dizia respeito à matéria jurídica, para se lançar em questões gramaticais de toda ordem. É que para Rui Barbosa a firmeza e propriedade das expressões eram de capital importância. A esse propósito travou-se uma longa polémica entre Rui Barbosa e o filólogo Carneiro Ribeiro.

Em sessões públicas memoráveis Clóvis Beviláqua defendeu o seu trabalho. Somente depois de dezesseis anos de discussões, em 1º de Janeiro de 1916, o seu anteprojeto era transformado no Código Civil

---

<sup>21</sup> <http://www.brasilecola.com/historiab/primeira-republica.htm>

<sup>22</sup> [www.biblio.com.br/Templates/biografias/clovisbevilaqua.htm](http://www.biblio.com.br/Templates/biografias/clovisbevilaqua.htm)

<sup>23</sup> Segundo ALVAREZ, que mostra como a sociedade da primeira república (1889-1930) lidou com a questão social herdada do império, fato problemático de que nos tornamos uma nação independente e, por fim uma república formada por uma massa analfabeta e miserável. Se no império vigorava uma forma de lidar com a população baseada na pura e simples brutalidade, o que a instituição da escravidão corroborava, na República, e sob o regime do trabalho assalariado, as elites intelectuais depararam-se com um paradoxo maior: como incorporar ao novo regime político essa massa de desvalidos. A Primeira República. <http://www.brasilecola.com/historiab/primeira-republica.htm>

<sup>24</sup> [www.Wikipedia.org](http://www.Wikipedia.org)

[http://www.uib.es/catedra\\_iberamericana](http://www.uib.es/catedra_iberamericana)



---

brasileiro, libertando-nos, afinal, das Ordenações do Reino, que nos tinham vindo da época colonial”.<sup>25</sup> Como podemos observar o entorno socioeconómico vivido pelo Brasil reflete um período de intensas crises e necessidade de afirmação da Primeira República, passando por diversos conflitos e lutas internas que deixaram a margem de discussões o projeto Beviláqua por 26 anos. A Lei 3.071/1916, Código Civil Brasileiro de 1916 como é conhecido, esteve vigente até o dia 10 de Janeiro de 2003, com a entrada em vigor no Novo Código Civil.

## **2. O Decreto 2.681/1912**

Apesar da importância capital dos transportes, inerente a toda sociedade, o código Civil Brasileiro de 1916, a exemplo de outros Códigos Civis também deixou de lado a matéria, e naqueles anos começava a se desenvolver o transporte, enfatizando-se o desenvolvimento do transporte coletivo no Brasil. Dessa maneira enquanto se travavam fortes discussões sobre aspectos gramaticais do projeto Beviláqua, discussões que ocuparam quase 30 anos, se fortaleciam as atividades transportistas e o conseqüente surgimento do então Decreto nº 2.681/1912, mais conhecido como Lei das Estradas de Ferro, que permaneceu em vigor até o advento do Código Civil de 2002.

O referido Decreto, traz nos seus 26 artigos uma abordagem sobre a responsabilidade civil das estradas de ferro e analogicamente foi aplicado em inúmeras situações que envolviam os contratos de transporte, aborda temas com a responsabilidade civil objetiva e de maneira singular trazias renovações significativas para a época em que foi sancionado. De toda forma, o texto da Lei das Estradas de Ferro e as posições e entendimentos dominantes traçados pela doutrina e pela jurisprudência nos quase cem anos de sua vigência foram admitidos ou incorporados nos artigos concernentes ao Contrato de Transporte do novo Código Civil Brasileiro.

---

<sup>25</sup> [www.biblio.com.br/Templates/biografias/clovisbevilaqua.htm](http://www.biblio.com.br/Templates/biografias/clovisbevilaqua.htm)  
[http://www.uib.es/catedra\\_iberoamericana](http://www.uib.es/catedra_iberoamericana)



### 3. O Código Civil de 2002.

Como especificado em tópico anterior, somente em 2002 o contrato de transporte começa a ser regulamentado pelo código civil, e muito se comenta sobre o fato desse mesmo contrato vir representando um forte instrumento de apoio ao desenvolvimento econômico e social do Brasil. O atual Código Civil Brasileiro, também conhecido como Lei 10.406/2002 regulamenta esta modalidade de contrato em um capítulo dividido em três seções divididas em Parte Geral, Transporte de pessoas e Transporte de coisas.

Esta claro, que mesmo tendo o cuidado de tipificar este contrato, o legislador não exauriu o assunto, simplesmente estabeleceu um conjunto de regras gerais, que certamente será objeto de outras regulamentações específicas, doutrinas e quiçá investigações e estudos com objetivo colaborar para a efetiva compreensão eficácia e aplicabilidade das mesmas.

Embora o objetivo dos Códigos não seja conceituar os institutos regulamentados, verificamos que mais uma vez esta característica do legislador brasileiro predomina, como se observa no artigo 730 contido na Seção I, que Disposições Gerais sobre o mesmo.

O presente artigo trás a conceituação do contrato de transporte, esta conceituação já vinha sendo aceita pela doutrina brasileira., identificando-o como contrato feito mediante retribuição, para transportar tanto pessoa como coisa de um lugar para o outro. Verificamos, além das características, também os elementos e sujeitos deste contrato. O mesmo é colocado como fonte de obrigação, justamente quando se determina que alguém se obriga...e o caráter oneroso exatamente porque refere-se a remuneração como contrapartida ao transportador. Convém salientar que se pode transportar tantas pessoas, como coisas e que embora o código não faça menção, sustende-se como coisa também animais. No que pertine ao chamado passageiro, ou transportado, nem sempre será aquele que efetivamente celebra o contrato, através da aquisição de um bilhete ou passagem, pois muitas vezes o bilhete ou passagem é adquirido para terceiro, o que não o descaracteriza como sujeito na relação contratual, conforme verificaremos nos estudos pormenorizados.

Percebemos ainda a característica da transladação, ou seja, a pessoa ou coisa terá que ser levada, transferida de um lugar para outro, para que efetivamente ocorra o transporte. O tema merece atenção pois



pode-se perceber que nem sempre haverá a necessidade de um percurso entre dois pontos geográficos, pois um contrato de transporte pode, por exemplo, versar sobre a mudança de móveis de um andar a outro do prédio, ou até de uma sala a outra e ainda assim continua caracterizado como tal e presente está o elemento da transladação.

Quanto a classificação do contrato de transporte, podemos identificar várias modalidades e algumas até bem características do Brasil como é o caso do transporte fluvial, que para a realidade europeia não é muito comum.

Além disso pela própria leitura dos artigos percebemos algumas características, como a comutatividade, a bilateralidade, e ainda nos deparamos diante de dúvidas importantes, como ex. - Em caso de reserva de passagens, ainda não estamos diante de um contrato, mas de uma promessa de contrato. - Casos que se caracterizam como transporte, mas não é contrato de transporte etc. Enfim as três seções destinadas ao Contrato de Transporte são apresentadas no novo Código Civil demonstrando uma preocupação do legislador e caracterizando-se como um marco significativo na instrumentalização e formação do sistema jurídico do contrato de transporte. As características peculiares ao tema evidenciam que a construção desse sistema jurídico deve seguir, trazendo o enriquecimento doutrinário da matéria.



---

## VII. CONCLUSÃO

O contrato de transporte pode ser entendido como instrumentalizador de uma das atividades que atualmente representa uma base sólida para o desenvolvimento económico e social da sociedade moderna e globalizada.

Não obstante a sua importância económica ainda se ressalta o forte carácter e natureza internacional que reveste o mesmo, uma vez que está claro que a atividade transportista não comporta fronteiras. Assim, para uma compreensão do mesmo se faz necessário uma análise do chamado fator globalização e da evolução da chamada política comunitária de transporte que paulatinamente se desenvolve, evidenciando que os obstáculos de ordem jurídica para a integração devem ser enfrentados e debatidos. Assim, pontos como a interferência estatal devem ser considerada em todos os sentidos e parâmetros.

Diante da já mencionada importância, de pronto se identifica sua indispensabilidade, sua essencialidade para a comunidade, o que na grande maioria das vezes o qualifica como um serviço público e por tanto revestido de forte controle estatal, com uma regulamentação administrativa abundante e imperativa no sentido de proporcionar a inspeção e a segurança.

A essencialidade do serviço de transporte, deixa claro que o poder público detém o controle e deve cumprir com suas funções em busca de satisfazer os interesses coletivos, o Estado assume o controle público do serviço de transporte, porém a realização da actividade por um particular se dá por celebração de um contrato, o que vale dizer que estamos diante de um negócio jurídico, pertencente ao campo do Direito privado e com um carácter interdisciplinar passando pela esfera mercantil, civil, administrativa e consumerista.

Diante de todas as características abordadas se verifica que apesar da complexidade que envolve o tema nos deparamos com um núcleo comum e irreduzível: a necessidade de seguimento do chamado Direito comum do transporte, que aborde toda sistemática contratual e interdisciplinar do mesmo, partindo da conceituação do contrato de transporte de forma generalizada e de maneira particular tratando das variadas modalidades de transporte existentes, bem como abordagem de seus sujeitos, transportista e transportado ou contratante para transporte de coisa, passando pelos aspectos obrigacionais dessa relação com tudo que ela representa até a extinção da mesma, enfatizando os princípios básicos para a formação de um regime geral, pautado numa política internacional forte e segura, capaz de propiciar a expansão e concretização para a solução e prevenção de conflitos em qualquer esfera desta atividade. Assim não seria em nada repetitivo enfatizar que estas breves e escassas linhas sobre o tema nada mais representa o afã e a necessidade de maiores estudos sobre o contrato de transporte e seu regime geral.



---

## BIBLIOGRAFIA.

ASSIS, QUEIROZ, O., Contrato de transporte internacional e o Imposto de Renda retido na fonte sobre remessa ao exterior. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 10, n. 1042, 9 maio 2006. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=8381>>. Acesso em: 18 Set. 2006.

BASSO, Maristela. As fontes do Direito do Mercosul . **Jus Navigandi**, Teresina, ano 4, n. 44, Ago. 2000. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=1624>>. Acesso em: 02 out. 2006.

BRITO FILOMENO J.G., e outros *Código Brasileiro De Defesa Do Consumidor*, 7º Edição, Rio de Janeiro, 2001, pág. 55

CAUPERS, J., *Direito Administrativo, Guia de Estudos*, Lisboa, 1999. Pág.242 e 243.

DE LACERDA BADARÓ.R.A., *Direito do Turismo História e Legislação no Brasil e no Exterior*, São Paulo, 2003.

HELENA DINIZ, M., *Direito Civil Brasileiro*, 7º volume, 18ª Edição, São Paulo, 2004. Pág. 648.

GALVÃO TELLES, I., *Manual dos Contratos*, Lisboa, 1965, Pág.198.

MANSO HUALDE, T., *El Transporte de Viajeros por Carretera*, Pamplona 1995. Pág. 280.

GARCIA PEREZ, J., *Régimen Jurídico del Transporte por Ferrocarril*, Madrid, 1996, pág.472.

TORRES LANA, JIA., y CAVANILLAS MÚGICA, S., *Código de Derecho del Consumo*, Madrid, 1994. Pág. 1406.

TORRES LANA, J .A., *La Protección del Turista en el Derecho Español in Estudios Jurídicos en Homenaje al Profesor Luis Díez Picazo*. Tomo II, Derecho Civil, Madrid, 2003 Pág. 3185 a 3187 .

PELLEGRINI GRINOVER, A., e outros *Código Brasileiro De Defesa Do Consumidor*, 7º Edição, Rio de Janeiro, 2001, pág. 1062.

PIÑANEZ LEAL, J., *Régimen Jurídico Del Transporte por Carretera*, Madrid, 1993. Pág.372.

CONCEPCIÓN RODRIGUEZ, J.L., *El Contrato de Transporte*, Manuales de Formación continuada, Madrid, 2003. Pág. 525.

SERVULO CORREIA J.M., *Legalidade e Autonomia Contratual nos Contratos Administrativos*, Coimbra, 1995,pág.187.

ORTIZ ILLESCAS, R., *El Transporte Terrestre Nacional e Internacional*, Madrid, 1997. Pág. 447.

<http://www.brasilecola.com/historiab/primeira-republica.htm>

[www.biblio.com.br/Templates/biografias/clovisbevilaqua.htm](http://www.biblio.com.br/Templates/biografias/clovisbevilaqua.htm)

[www. Wikipedia-http://pt.wikipedia.org](http://www.Wikipedia-http://pt.wikipedia.org)