

**IV CONGRESSO INTERNACIONAL DE
DIREITO E INTELIGÊNCIA
ARTIFICIAL (IV CIDIA)**

RESPONSABILIDADE CIVIL E TECNOLOGIA

R434

Responsabilidade civil e tecnologia [Recurso eletrônico on-line] organização IV Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial (IV CIDIA): Skema Business School – Belo Horizonte;

Coordenadores: José Luiz de Moura Faleiros Júnior, Sérgio Henriques Zandoná Freitas e Arthur Pinheiro Basan – Belo Horizonte: Skema Business School, 2023.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-792-2

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Os direitos dos novos negócios e a sustentabilidade.

1. Direito. 2. Inteligência artificial. 3. Tecnologia. I. IV Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial (1:2023 : Belo Horizonte, MG).

CDU: 34

skema
BUSINESS SCHOOL

LAW SCHOOL
FOR BUSINESS

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DE DIREITO E INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL (IV CIDIA)

RESPONSABILIDADE CIVIL E TECNOLOGIA

Apresentação

O IV Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial - CIDIA da SKEMA Business School Brasil, realizado nos dias 01 e 02 de junho de 2023 em formato híbrido, consolida-se como o maior evento científico de Direito e Tecnologia do Brasil. Estabeleceram-se recordes impressionantes, com duzentas e sessenta pesquisas elaboradas por trezentos e trinta e sete pesquisadores. Dezenove Estados brasileiros, além do Distrito Federal, estiveram representados, incluindo Amazonas, Bahia, Ceará, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Minas Gerais, Pará, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rondônia, Roraima, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Sergipe, São Paulo e Tocantins.

A condução dos trinta e três grupos de trabalho do evento, que geraram uma coletânea de vinte e cinco livros apresentados à comunidade científica nacional e internacional, contou com a valiosa colaboração de sessenta e três professoras e professores universitários de todo o país. Esses livros são compostos pelos trabalhos que passaram pelo rigoroso processo de double blind peer review (avaliação cega por pares) dentro da plataforma CONPEDI. A coletânea contém o que há de mais recente e relevante em termos de discussão acadêmica sobre a relação entre inteligência artificial, tecnologia e temas como acesso à justiça, Direitos Humanos, proteção de dados, relações de trabalho, Administração Pública, meio ambiente, sustentabilidade, democracia e responsabilidade civil, entre outros temas relevantes.

Um sucesso desse porte não seria possível sem o apoio institucional de entidades como o CONPEDI - Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito; o Programa RECAJ-UFGM - Ensino, Pesquisa e Extensão em Acesso à Justiça e Solução de Conflitos da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Minas Gerais; o Instituto Brasileiro de Estudos de Responsabilidade Civil - IBERC; a Comissão de Inteligência Artificial no Direito da Ordem dos Advogados do Brasil - Seção Minas Gerais; a Faculdade de Direito de Franca - Grupo de Pesquisa Políticas Públicas e Internet; a Universidade Federal Rural do Semi-Árido - UFRSA - Programa de Pós-graduação em Direito - Laboratório de Métodos Quantitativos em Direito; o Centro Universitário Santa Rita - UNIFASAR; e o Programa de Pós-Graduação em Prestação Jurisdicional e Direitos Humanos (PPGPJDH) - Universidade Federal do Tocantins (UFT) em parceria com a Escola Superior da Magistratura Tocantinense (ESMAT).

Painéis temáticos do congresso contaram com a presença de renomados especialistas do Direito nacional e internacional. A abertura foi realizada pelo Professor Dierle Nunes, que discorreu sobre o tema "Virada tecnológica no Direito: alguns impactos da inteligência artificial na compreensão e mudança no sistema jurídico". Os Professores Caio Lara e José Faleiros Júnior conduziram o debate. No encerramento do primeiro dia, o painel "Direito e tecnologias da sustentabilidade e da prevenção de desastres" teve como expositor o Deputado Federal Pedro Doshikazu Pianchão Aihara e como debatedora a Professora Maraluce Maria Custódio. Para encerrar o evento, o painel "Perspectivas jurídicas da Inteligência Artificial" contou com a participação dos Professores Mafalda Miranda Barbosa (Responsabilidade pela IA: modelos de solução) e José Luiz de Moura Faleiros Júnior ("Accountability" e sistemas de inteligência artificial).

Assim, a coletânea que agora é tornada pública possui um inegável valor científico. Seu objetivo é contribuir para a ciência jurídica e promover o aprofundamento da relação entre graduação e pós-graduação, seguindo as diretrizes oficiais da CAPES. Além disso, busca-se formar novos pesquisadores na área interdisciplinar entre o Direito e os diversos campos da tecnologia, especialmente o da ciência da informação, considerando a participação expressiva de estudantes de graduação nas atividades, com papel protagonista.

A SKEMA Business School é uma entidade francesa sem fins lucrativos, com uma estrutura multicampi em cinco países de diferentes continentes (França, EUA, China, Brasil e África do Sul) e três importantes creditações internacionais (AMBA, EQUIS e AACSB), que demonstram sua dedicação à pesquisa de excelência no campo da economia do conhecimento. A SKEMA acredita, mais do que nunca, que um mundo digital requer uma abordagem transdisciplinar.

Expressamos nossos agradecimentos a todas as pesquisadoras e pesquisadores por sua inestimável contribuição e desejamos a todos uma leitura excelente e proveitosa!

Belo Horizonte-MG, 14 de julho de 2023.

Prof^a. Dr^a. Geneviève Daniele Lucienne Dutrait Poulingue

Reitora – SKEMA Business School - Campus Belo Horizonte

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara

Coordenador de Pesquisa – SKEMA Law School for Business

RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS TECNOLÓGICAS DE TRANSPORTE COMPARTILHADO POR ILÍCITO CIVIL PRATICADO POR MOTORISTA

RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS EMPRESAS TECNOLÓGICAS DE TRANSPORTE COMPARTIDO POR ILÍCITOS CIVILES COMETIDOS POR CONDUCTOR

Fabricio Manoel Oliveira

Resumo

O presente estudo, por meio de uma metodologia jurídico descritiva-exploratória, o raciocínio hipotético-dedutivo e o método teórico, tem como objetivo compreender se as empresas que realizam transporte urbano compartilhado, responsáveis pela administração da aproximação entre motorista parceiro e passageiro, são civilmente responsáveis por danos causados por aquele em face deste último, sejam eles de cunho patrimonial, tal como a danificação de malas, bagagens ou mesmo a subtração de pertences do passageiro, sejam eles de cunho moral, como o proferimento de ofensas ou xingamentos, investigação que se justifica diante das incertezas que a temática ainda suscita no ambiente jurídico.

Palavras-chave: Responsabilidade civil, Empresas tecnológicas de transporte compartilhado, Ilícito civil, Motorista

Abstract/Resumen/Résumé

El presente estudio, a través de una metodología jurídica descriptivo-exploratoria, razonamiento hipotético-deductivo y el método teórico, tiene como objetivo comprender si las empresas que realizan transporte urbano compartido, responsables de gestionar la aproximación entre conductor y pasajero, son civilmente responsables por los daños causados por los primeros contra los segundos, sean de carácter patrimonial, como el daño a las maletas, equipajes o la sustracción de las pertenencias del pasajero, sean de carácter moral, como la pronunciación de ofensas o maldiciones, investigación justificada en vista de las incertidumbres que el tema aún suscita en el ámbito jurídico.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Responsabilidad civil, Empresas tecnológicas de transporte compartido, Ilícito civil, Conductor

INTRODUÇÃO

As gramáticas da vida contemporânea em sociedade têm sido em muito alteradas por uma série de dispositivos, mecanismos e práticas decorrentes direta ou indiretamente do universo tecnológico, que estão modificando não somente a forma de interação entre as pessoas, mas até mesmo o *modus* de desenvolvimento da atividade laboral e da própria economia, com a criação de novos produtos, serviços e modelos de negócios, em sua grande maioria baseados na internet e no mundo digital, muitos dos quais as pessoas sequer sabiam que precisavam (TEIXEIRA; LOPES, 2017, p. 16).

Um desses novos modelos baseia-se na noção de economia compartilhada, movimento que trabalha a tensão necessidade-utilidade-custo, visualizando modos distintos de utilização e aproveitamento de um bem, de acordo com a conveniência de cada pessoa, ainda que sem a necessidade de aquisição de sua propriedade (BARDHI; ECKHARDT, 2012, p. 880-899), tal como ocorre com plataformas de transporte compartilhado, a exemplo da Uber, 99, Cabify, dentre tantas outras.

As referidas plataformas, em resumo, criaram uma nova forma de mobilidade urbana, realizando a administração da aproximação entre motorista parceiro da empresa e passageiro, cliente final, a fim de se realizar o seu transporte de uma localidade para outra. Trata-se de

(...) uma excelente combinação entre o tradicional transporte urbano e as novas tecnologias, aliando resposta à demanda reprimida da população - que deseja se deslocar com agilidade, sem utilizar o precário serviço de transporte público regular ou os serviços de taxi - com a sede pós-moderna por soluções rápidas, seguras e econômicas na tela do smartphone (TEODORO; D'AFONSECA; ANTONIETA, 2017, p. 7).

Diante do referido cenário, pois, por meio de uma metodologia jurídico descritiva-exploratória, o raciocínio hipotético-dedutivo e o método teórico, o presente estudo tem como objetivo compreender se as empresas que realizam transporte urbano compartilhado, responsáveis pela administração da aproximação entre motorista parceiro e passageiro, como dito, são civilmente responsáveis por danos causados por aquele em face deste último, sejam eles de cunho patrimonial, tal como a danificação de malas, bagagens ou mesmo a subtração de pertences do passageiro, sejam eles de cunho moral, como o proferimento de ofensas ou xingamentos, estudo que se justifica diante das incertezas que a temática ainda suscita em âmbito jurídico.

1. DA FORMAÇÃO DA RELAÇÃO JURÍDICA: APLICATIVOS DE TRANSPORTE URBANO COMPARTILHADO E A RELAÇÃO PASSAGEIRO-PLATAFORMA

Há bastante tempo as empresas que atuam no setor de transporte urbano compartilhado defendem que seu objetivo é tão somente conectar motoristas parceiros com usuários particulares, isto é, visualizam os motoristas que dirigem os automóveis cadastrados nos aplicativos apenas como seus parceiros comerciais.

Com isso, passa-se uma mensagem, ainda que velada e sutil, de que inexistente qualquer tipo de vínculo empregatício entre eles, significante que acaba por ultrapassar a esfera do direito do trabalho e se espriar para o direito civil, especialmente para o domínio da responsabilidade civil, em que se dá a entender que, no caso de qualquer tipo de dano (material ou moral) ocasionado pelo motorista parceiro, inexistiria responsabilidade das empresas, o que se extrai, a título exemplificativo, da cláusula 5.2 do termo de adesão da Uber, *in verbis*:

Cláusula 5.2. Limites de Responsabilidade. A UBER não será responsável por danos indiretos, incidentais, especiais, punitivos ou emergentes, inclusive lucros cessantes, perda de dados, danos morais ou patrimoniais relacionados, associados ou decorrentes de qualquer uso dos serviços [...]. A UBER não será responsável por nenhum dano, obrigação ou prejuízo decorrente do: (i) seu uso dos serviços ou sua incapacidade de acessar ou usar os serviços; ou (ii) qualquer operação ou relacionamento entre você e qualquer parceiro(a) independente, ainda que a UBER tenha sido alertada para a possibilidade desses danos (UBER, 2023).

Tendo isso em conta, a fim de analisar se as empresas que atuam no setor de transporte urbano compartilhado, em perspectiva legal, podem ou não ser responsabilizadas na hipótese citada, primeiramente faz-se necessário delimitar o papel exercido por cada um dos integrantes da relação de transporte, isso a partir do enfoque do passageiro, eventual lesado.

Quando alguém almeja se locomover por meio de um aplicativo de transportes, realiza o seu *download* em uma plataforma de distribuição digital de *softwares*, uma loja de aplicativos, efetuando em seguida o cadastro de seus dados pessoais.

A partir disso, basta que o passageiro solicite por meio da própria plataforma a disponibilização de um veículo, inserindo o local de partida e o destino, bem como a forma de pagamento, que o aplicativo localizará o motorista parceiro mais próximo e o enviará para a realização do respectivo transporte, após a concordância daquele quanto ao preço.

Nota-se, portanto, que na perspectiva do passageiro o contrato de transporte é celebrado entre ele e a plataforma, e não com o motorista parceiro.

É ela quem detém o monopólio formal e material da relação jurídica de transporte, as gramáticas de sua administração, isto é, a titularidade da plataforma virtual na qual o serviço é pactuado, a legitimidade para cobranças e devoluções, a definição sobre o preço e a forma de pagamento, sobre situações envolvendo o cancelamento de corridas, sobre a disponibilização de histórico etc.

Mais do que isso, ela possui grande poder de gerenciamento e controle sobre o motorista parceiro, o que corrobora o caráter de unicidade da relação entre ambos perante o passageiro. É dizer, na prática, do ponto de vista da contratação e prestação de um serviço, empresa e motorista parceiro devem ser tidos posicionalmente como um só.

A Uber [raciocínio que também vale para as demais empresas do setor] é sim uma plataforma tecnológica, ela aparece por meio de um aplicativo, e conecta quem quer o serviço a quem quer oferecê-lo, porém, a Uber não faz o papel de simples intermediador a fim de propiciar compartilhamento ou colaboração. A Uber tem seu lucro justamente na extração de percentual sobre o trabalho do prestador do serviço. Ela é *peer to business*, ela liga quem quer transporte urbano a um de seus prestadores de serviços, definindo o preço da viagem, exigindo que se ligue o ar condicionado, que o cliente escolha a rádio de sua preferência, que o motorista ofereça água, balas. Ela pune os seus motoristas que recusem viagens, que tratem mal o cliente, que seja mal avaliado (TEODORO; D'AFONSECA; ANTONIETA, 2017, p. 9).

Diante dessa proeminência da relação passageiro-plataforma, tem-se como secundária a relação passageiro-motorista, mormente porque este último nada mais representa do que mero prestador imediato indicado pela própria plataforma, o qual é facilmente substituível caso ocorra algum imprevisto.

Visualizados os meandros da formação da relação jurídica enfocada, que se dá verdadeiramente entre passageiro-plataforma, cabe analisar a natureza dessa relação.

2. DA NATUREZA DA RELAÇÃO JURÍDICA: CONTRATO ADESIVO DE TRANSPORTE DE PESSOAS E RELAÇÃO DE CONSUMO

A partir do momento em que o passageiro, após a solicitação de realização de uma viagem, aceita as condições (incluindo-se o preço) ofertadas pela plataforma de transporte compartilhado, há a formação de um negócio jurídico, mais especificamente de um contrato de transporte de pessoas, bilateral, oneroso, comutativo, consensual e não paritário, haja vista a inexistência de negociação real, nos termos do artigo 54 do CDC e dos artigos 423 e 424 do CC, bem como do artigo 730 do CC, em leitura conjunta.

Os contratantes, passageiro e plataforma, não se encontram em pé de igualdade em relação ao conteúdo das cláusulas contratuais, tendo em vista que o primeiro não participa de sua elaboração, pelo contrário, tem apenas a faculdade de aderir ou não ao que fora produzido e proposto pelo segundo, daí sua caracterização como um contrato não paritário, de adesão.

Para além disso, no entanto, deve-se ter em mente que a relação doravante enfocada, como adiantado há pouco, tem natureza consumerista, uma vez que envolve a contratação de serviço de um fornecedor (plataforma), o qual tem natureza *gatekeeper*, por um consumidor (passageiro), o qual tem natureza *standard*, nos termos do artigos 2º e 3º, §§ 1º e 2º do CDC.

Com efeito, em se tratando de atividade empresária envolvendo economia compartilhada, tem-se entendido que “o fornecedor principal da economia do compartilhamento organizada e remunerada é o guardião do acesso, o *gatekeeper*”, quer dizer, a pessoa física ou jurídica que realiza uma “[...] atividade para a obtenção de lucro, que intermedeia o consumo, ou que constrói o *locus* para o encontro das duas pessoas” (BENJAMIN; MARQUES; BESSA, 2017, p. 103), predicados que saltam aos olhos em se tratando da atividade de transporte urbano compartilhado.

Vale dizer que, “estando presente um fornecedor e um consumidor, é de menor importância se o prestador do serviço direto é profissional (ex.: transporte) ou outro civil, trata-se de relação de consumo” (BENJAMIN; MARQUES; BESSA, 2017, p. 103).

Ademais, não se pode perder de vista o fato de que o serviço contratado destina-se à satisfação de uma necessidade pessoal específica, qual seja a de locomoção de alguém que se colocou no mercado justamente por não conseguir realizar *per si* tal demanda, o que denota sua vulnerabilidade enquanto consumidor e corrobora ainda mais a configuração de tal tipo de relação jurídica.

Visualizada a natureza da relação jurídica enfocada, a saber, consumerista, baseada em um contrato de adesão de transporte de pessoas, cabe analisar o *modus* de responsabilização civil na hipótese de cometimento de ilícito civil.

3. DO *MODUS* DE RESPONSABILIZAÇÃO: RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA E CLÁUSULA IMPLÍCITA DE INCOLUMIDADE

Nos termos dos artigos 12 a 21 do CDC, a responsabilidade civil por vício ou fato/defeito do produto ou do serviço, por parte do fornecedor, é de natureza objetiva, ou seja, não tem como pressuposto o elemento da culpa, apenas a conduta, o dano e o nexo causal entre estes, bem como solidária, em que se responsabiliza toda a cadeia de envolvidos com o

respectivo fornecimento do bem ou prestação do serviço. Como explica Rizatto Nunes (2018, p. 136-137),

[...] a responsabilidade na Lei n. 8.078 é objetiva, de maneira que a ampla solidariedade legal e expressamente reconhecida, diferentemente da regra do regime privatista do Código Civil, independe da apuração e verificação de culpa ou dolo. Caberá ao responsável acionado, depois de indenizar o consumidor, caso queira, voltar-se contra os outros responsáveis solidários para se ressarcir ou repartir os gastos, com base na relação jurídica existente entre eles.

A objetividade também ocorre na legislação civil em se tratando de contrato de transporte de pessoas. Nos moldes do artigo 734 do CC, o transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente de responsabilidade civil. Quer dizer, prescinde-se da verificação de culpa (TEPEDINO; BARBOZA; BODIN DE MORAES, 2012, p. 533).

Trata-se de uma decorrência da denominada cláusula implícita de incolumidade, que nada mais representa a obrigação de zelo para com a pessoa que está sendo transportada, a manutenção de sua integral segurança (TEPEDINO; BARBOZA; BODIN DE MORAES, 2012, p. 533).

Não se faz possível, portanto, esquivar-se da objetividade da responsabilização civil.

Visualizado o *modus* de responsabilização que atravessa a relação jurídica enfocada, lastreado na objetividade, que não demanda a comprovação do elemento da culpa, resta apenas passar à conclusão, após todo o percurso teórico.

CONCLUSÃO

Por todo o exposto, pois, em havendo a celebração de um contrato de adesão de transporte de pessoas entre passageiro e plataforma de economia compartilhada, e o conseqüente cometimento de algum tipo de ilícito civil por parte do motorista parceiro da empresa durante o trajeto, ensejador de dano moral ou patrimonial, restaria configurada a responsabilidade civil desta última (da plataforma), podendo o passageiro acioná-la judicialmente, em primeiro lugar, porque em sua visão empresa e motorista parceiro são vislumbrados como um só, e, em segundo lugar, porque se trata de uma relação de consumo, com todos os seus predicados, ainda que sobre outras bases.

Nesse sentido, a plataforma responderia pelos eventuais danos causados pelo motorista parceiro, independentemente da prova de culpa, tendo em vista se tratar de hipótese atravessada

pelos tentáculos da responsabilidade civil objetiva, calcada na cláusula implícita de incolumidade.

Trata-se tão somente de garantir o ressarcimento de um dano efetivamente sofrido, que não pode ficar sem a devida reparação, enfoque contemporâneo da responsabilidade civil, consoante ensina Caio Mário da Silva Pereira (2006, p. 556): “a evolução da responsabilidade civil gravita em torno da necessidade de [se] *socorrer à vítima* [...]”.

O dano, independentemente de sua natureza, deve ser reparado em integralidade, isso porque o escopo da análise reparatória deve se voltar para a sua existência e para a pessoa atingida. Se o bem jurídico sofreu lesão, não há que se falar em qualquer tipo de escusa reparatória, o passageiro não pode ser prejudicado pela relação jurídica entre empresa e motorista parceiro, uma vez que esta não lhe diz respeito.

REFERÊNCIAS

BARDHI, F.; ECKHARDT, G. M. Access-based consumption: the case of car sharing. **Journal of Consumer Research**, v. 39, dez. 2012.

BENJAMIN, Antonio Herman V.; MARQUES, Cláudia Lima; BESSA, Leonardo Roscoe. **Manual de Direito do Consumidor**. 4ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017.

NUNES, Rizatto. **Curso de Direito do Consumidor**. 12ª ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de Direito Civil**. Vol. 3, Contratos. 12ª ed. rev. e atual por Regis Fichtner. Rio de Janeiro: Forense, 2006.

TEIXEIRA, Tarcisio; LOPES, Alan Moreira (coord.). **Startups e Inovação: Direito no empreendedorismo (entrepreneurship Law)**. São Paulo: Manole, 2017.

TEODORO, Maria Cecília Máximo; D’AFONSECA, Thaís Cláudia; ANTONIETA, Maria. Disrupção, economia compartilhada e o fenômeno Uber. **Revista da Faculdade Mineira de Direito - Puc Minas**. v. 20, nº 39, 2017.

TEPEDINO, Gustavo; BARBOZA, Heloísa Helena; BODIN DE MORAES, Maria Celina. **Código Civil Interpretado conforme a Constituição da República**. Vol. II. Rio de Janeiro: Renovar, 2012.

UBER. **Termos Gerais de Uso**. Disponível em: <<https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>>. Acesso em: 23.03.2023.