



**O CONTRATO DE TRANSPORTE DE PESSOAS: ELEMENTOS
CONSTITUTIVOS E VICISSITUDES JURÍDICAS RELEVANTES**

*THE PASSENGER TRANSPORT CONTRACT: CONSTITUENT ELEMENTS
AND RELEVANT LEGAL VICISSITUDES*

MARINÊZ DE OLIVEIRA XAVIER

Instituto Politécnico de Beja. Portugal

Recibido: 15/09/2020 Aceptado: 18/12/2020

RESUMEN

O Contrato de transporte invoca interesse pela diversidade de elementos implicados na relação jurídica-contratual, desta forma, faz-se necessário, uma análise mais aprofundada de cada um dos seus elementos constitutivos com o claro objetivo de entender as vicissitudes que o afetam.

Abordar os elementos constitutivos pessoais e elementos constitutivos formais, oferece-nos ferramentas importantes na construção dogmática da teoria geral desta modalidade contratual. O mesmo pode ser evidenciado como contrato de consumo e podemos salientar que a atividade transportista caracteriza-se como uma atividade essencial principalmente para o turismo, elemento de vital importância para o desenvolvimento económico dos países do sul da Europa.

Palabras clave: Contrato de transporte, Elementos constitutivos, Contrato de consumo, Turismo, Vicissitudes.

ABSTRACT

The Transport Contract invokes interest in the diversity of elements involved in the legal - contractual relationship, thus, it is necessary, a more in-depth analysis of each of its constituent elements with the clear objective of understanding the vicissitudes that affect it.

Addressing the personal constitutive elements and formal constitutive elements, offers us important tools in the dogmatic construction of the general theory of this contractual modality. The same can be seen as a consumer contract and it is worth noting that the transport activity is characterized as an essential activity mainly for tourism, an element of vital importance for the economic development of the southern european Countries.

Keywords: Transport contract, Constituent Elements, Consumer, Vicissitudes.

Sumario: 1. Introdução. 2. Elementos constitutivos do contrato de transporte de pessoas. 2.1. O transportador ou o transportista; 2.2. Pluralidade de transportistas; 2.3. O adquirente; 2.4. Passageiro ou usuário; 2.5. Pluralidade de sujeitos: As agências de viagem. 3. Elementos formais: 3.1. Bilhete. 4. O preço. 5. Considerações finais.

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo pretende expor uma análise da doutrina no que concerne aos conceitos relevantes dos elementos constitutivos do contrato de transporte de pessoas.

O contrato de transporte nas suas mais variadas modalidades e em especial atenção ao contrato de transporte de pessoas, invoca o nosso interesse pela diversidade de elementos implicados na relação contratual, desta forma, faz-se necessário, uma análise mais aprofundada de cada um dos seus elementos constitutivos com o claro objetivo de entender as vicissitudes que o afetam.

Vale a pena mencionar que esta modalidade contratual pode ser definida como um contrato de consumo, assim sendo, o estudo de seus elementos constitui um verdadeiro calce teórico para a abordagem e definição da relação de consumo

que na maioria das vezes o caracteriza. Neste trabalho não abordaremos os aspectos consumeristas do contrato de transporte de pessoas, ainda assim nos parece oportuno mencionar a caracterização do mesmo.

Optamos por agrupar os elementos a serem tratados em duas modalidades: elementos constitutivos pessoais e elementos constitutivos formais, evidenciando que a relação de transporte pode envolver vários intervenientes, alguns diretamente e outros de forma indireta.

Em um primeiro momento se fará a especificação e estudo das partes (sujeitos) do contrato transporte, o que nos servirá de guia para estudos futuros sobre o sistema de responsabilidade e os respectivos direitos e obrigações que recaem ou podem recair sobre os sujeitos da relação jurídica. Assim, que neste estudo dedicaremos atenção a cada uma das partes, considerando em princípio, o contrato de transporte de uma forma genérica, em todas as suas modalidades e na medida em que seja necessário para esta compreensão, faremos referência a cada modalidade de forma específica.

Em segundo momento nos dedicaremos a especificar os chamados elementos de forma, nomeadamente o preço e o bilhete nas formas admitidas em direito.

Embora o objeto principal do nosso estudo seja o contrato de transporte de pessoas, para o estudo dos sujeitos tomaremos como referência o contrato de transporte de mercadorias e nos serviremos principalmente do posicionamento doutrinário jurídico espanhol e em alguns momentos do ordenamento português e brasileiro o que nos permitirá uma visão mais genérica dos elementos em estudo.

Não faremos uma análise jurisprudencial do tema, porém nos serviremos em algum momento de pontos significativos mencionado em decisões que servem de base para fundamentar o estado da questão. A responsabilidade civil e seu regime de aplicação será mencionada de modo a evidenciar a importância do tema, porém nos debruçaremos sobre o regime de responsabilidade de forma específica em trabalhos posteriores.

2. ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE PESSOAS

2.1. O TRANSPORTADOR OU TRANSPORTISTA

A denominação “transportista” ou transportador aparece em inúmeras legislações¹ e data-se de muito tempo. O legislador tem ao longo desse tempo, tentando definir com melhor precisão esse agente da relação contratual, da mesma forma que a doutrina também tem enfrentado o tema². Assim, por inúmeras vezes utilizaremos um ou outro destes termos sem uma preocupação de ordem, sabendo que o mesmo representa a parte contratual que realizará o transporte.

À luz da legislação, o transportista³, é a pessoa que assume a responsabilidade de realizar o transporte, acrescentando a lei que esse deve fazer em seu próprio nome, porém lhe faculta a possibilidade de realizá-lo por seus próprios meios ou contratando outrem para o fazer.

1 Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de transporte terrestre de mercancías: *No cabe duda de que la determinación de los sujetos del transporte ha sido, en Derecho español, fuente de continuos problemas, tanto teóricos como prácticos, propiciados por una defectuosa regulación de tales cuestiones. No debe extrañar, por tanto, que la nueva ley dedique especial atención a la determinación de los sujetos del transporte y, de modo muy particular, a los problemas que plantea la intervención en el transporte de varios sujetos.*

Boletín Oficial del Estado, nº. 41, de 16 de febrero de 2010. LCTTM. Pr. 4 LCTTM.

2 El Código de Comercio Español, cuando en su Título VII (artículo 349 y siguientes) regula el contrato mercantil de transporte terrestre reiteradamente, al aludir a la persona que lleva a efecto el transporte, emplea la palabra “porteador”. –El Código Civil, en los artículos 1.601 a 1.603, ambos inclusive reguladores de los transportes por agua y tierra, tanto de personas como de cosas, emplean la denominación de “conductores”. – En el transporte marítimo, la Ley de 22 de diciembre de 1949 sobre transporte de mercancías bajo conocimiento amplía el vocablo tradicional de “porteador”, estableciendo, las diferencias funcionales de “naviero”, “fletador” y “armador”. –En la versión española del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, hecho en Varsovia el 12 de octubre de 1929, la voz utilizada es la de “porteador”. Sin embargo, cuando el 28 de septiembre de 1955 se modifican algunos preceptos de este Convenio, la terminología –en la versión española –se altera, y la palabra “porteador” se sustituye por la de “transportista”. Esta denominación de transportista es la que en general, siempre se ha usado en lo referente al transporte mecánico por carretera. No hay que establecer distingo alguno a los efectos legales que se relacionan con el contrato del transporte, entre porteador y transportista. Puede decirse que la primera expresión es más castiza y tradicional y que la segunda ha venido traída en tiempos más recientes, siendo la que, por ahora, prevalece en el uso corriente de la industria. También se usan palabras como la ya citada de “conductor”, que es la que hallamos en el Código Civil y la de “transportador” habitual en algunos países de América de habla española.

3 Art. 4 LCTTM: *Porteador es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos.*

O Conselho Europeu, através do Regulamento (CE) 261/2004, com significativas alterações ao longo dos últimos anos, nomeadamente em junho de 2016⁴, define o transportista aéreo como sendo toda empresa de transporte aéreo que possua uma licença de exploração válida. O Transportador é pessoa física ou jurídica que se compromete a transportar ou trasladar a uma pessoa de um lugar para outro dentro daquelas condições estipuladas. Broseta o define como: *persona física o jurídica (de naturaleza pública o privada) que asume la obligación de transportar la persona en las condiciones pactadas*.

Para Rodriguez, o transportador pode ser definido como aquela pessoa que assume a obrigação de realizar o transporte sem que necessariamente seja quem materialmente o aperfeiçoa⁵.

Desta forma, pode-se definir o transportador como uma pessoa física ou jurídica que mediante uma retribuição está obrigado a transportar de um lugar a outro, pessoas ou coisas. Esse é um conceito que nos deixa Reale⁶, salientado que corrobora com essa definição o artigo 730º. Da Lei 10.406 de 2002, Código Civil Brasileiro.

Entendimento semelhante defende Martinez Dal Col⁷, para o citado jurista, no contrato de transporte necessariamente deve conter a figura de dois sujeitos implicados na relação, e uma delas é o transportador que é a parte que está obrigada a transportar o passageiro, por si próprio, ou utilizando os serviços de outrem em seu nome.

Partindo do princípio de que o contrato de transporte tem natureza jurídica bilateral, onde uma parte um dos sujeitos envolvidos na relação tem que realizar

4 Orientações para a Interpretação do Regulamento (CE) 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos, e do Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho.

5 Silvio Rodrigues, *Direito Civil Responsabilidade Civil* (São Paulo, 2002), 45.

6 Miguel Reale, *Novo Código Civil Brasileiro, Estudo Comparativo* (São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002), 114.

7 Martinez Dal Col, *Os Contratos de Transporte de Pessoas à Luz da Responsabilidade Civil e do Código Civil Brasileiro* (São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002), 12.

uma retribuição, melhor dito, pagar por esse serviço, ao outro, cabe a tarefa de prestar o serviço. Fundado nesse entendimento, o transportador é a parte da relação jurídica que leva a obrigatoriedade de prestar o serviço, entendimento sustentado por Santos Faria⁸.

Ao nosso juízo, aqui poderíamos recorrer mais uma vez aos conceitos elencados no Convênio das Nações Unidas sobre o Transporte Marítimo, denominado regras de Hamburgo, que nos oferece o seguinte conceito: Transportador significa qualquer pessoa que, por si ou por intermédio de outra pessoa agindo em seu nome, celebrou um contrato de transporte e portanto, está obrigado por si ou por outrem, a realizar a tarefa de transportar⁹.

Doutrinariamente nos chama atenção a definição dada por Mapelli¹⁰, especialmente pela utilização do vocábulo “porteador” como sendo sinônimo de transportador, e diz que porteador é aquela pessoa física ou jurídica que contando com uma infraestrutura adequada e organizada, se compromete a trasladar por si próprio, pessoas (passageiros) de um lugar para outro, dentro das condições previamente pactuadas.

Da conceituação que nos deixa o citado jurista, faz-se necessário abordar dois aspectos: Primeiro, a utilização da expressão porteador, para designar o transportista, possivelmente o vocábulo usado, tem seu fundamento no direito mercantil, antes do contrato de transporte ser regulado na codificação civil.

Um segundo aspecto observado, para o qual chamamos a atenção para evitamos uma definição incompleta do conceito de transportador uma vez que o referido autor entende como transportador a pessoa que realiza o transporte por si mesmo. Na verdade, isso se aplica no sentido de que sempre o que realiza o

8 Sergio Santos Faria, *Fragmentos da História dos Transportes* (São Paulo: Edições Aduaneiras, 2001), 39.

9 Joaquín Garrigues, *Curso de Derecho Mercantil* (Madrid, 1983), 534.

10 Enrique Mapelli, *Régimen Jurídico del Transporte* (Madrid: Ministerio de Justicia, Centro de Publicaciones 1987), 88.

traslado é o transportador, que será o transportador de fato que por sua vez pode diferir do transportador contratual¹¹.

Doutrinariamente, Mapelli Lopez¹², sustenta que para designar a figura do transportador, pode ser utilizado tanto os vocábulos Porteador como Transportista, pois são expressões sinônimas, dizendo ainda que esse sujeito pessoal da relação contratual é aquele que tem o compromisso de trasladar de um lugar a outro a uma pessoa, que pode ser definido como passageiro ou viajero, segundo ainda o referido autor, são expressões sinônimas. Portanto, do ponto de vista jurídico discordante do sustentado pelo autor citado no parágrafo anterior.

Desta forma, podemos indagar: estamos diante de correntes doutrinárias que divergem conceitualmente na definição do transportador por utilizar o vocábulo porteador? Ainda que não nos deteremos muito tempo nessa possível divergência, faz-se necessário salientar outros juristas que se posicionam diferente de Mapelli Lopez, e logo daremos nosso ponto de vista e a que corrente nos filiamos.

Existe entendimento sustentando que na verdade a expressão porteador é mais tradicional, e que do ponto de vista jurídico, isso não implica diferença, ou seja, os efeitos legais não sofrem alteração pelo uso do vocábulo porteador ou transportador, inclusive acrescenta o autor que para chegar à denominação transportador o legislador passou por um processo evolutivo¹³.

Na doutrina brasileira, encontramos a definição de Helena Diniz¹⁴, segunda a professora, transportador é a pessoa física ou jurídica, que mediante um contrato de transporte está obrigado a transportar pessoas ou coisa de um lugar a outro.

Seguindo a mesma linha de entendimento, Reali Fragoso, definindo o transportador como a parte do contrato de transporte como tem por obrigação

11 Enrique Mapelli López, *Régimen Jurídico del Transporte* (Madrid: Ministerio de Justicia, Centro de Publicaciones, 1987), 89.

12 Mapelli, *Transporte Aéreos Especiales* (Madrid: Editorial Paraninfo, 1982), 17.

13 Mapelli, *El Contrato de Transporte Aéreo Internacional* (Madrid, 1987), 91.

14 Maria Helena Diniz, *Direito Civil Brasileiro, Responsabilidade Civil* (São Paulo: Editora Saraiva, 2020), 462.

transportar pessoas ou coisas, recebendo em contra partida a recompensa de pagamento pelo serviço prestado¹⁵. Concluindo o presente tópico, filiando-nos à corrente doutrinária que entende as expressões porteador e transportador devem ser entendidas como sinônimas.

Importante salientar que na própria definição do transportador como elemento pessoal do contrato de transporte, encontramos fundamentos que ajudam a compreender o corolário de direitos e obrigações que o mesmo tem na prestação do serviço de transporte.

2.2. PLURALIDADE DE TRANSPORTISTAS

Com relação à figura do transportista, atualmente é frequente na realização da atividade de transporte, a participação de mais de um transportista, assim que podemos elencar:

2.2.1. Transportista contratual, para defini-lo podemos usar o exemplo do transporte aéreo, onde será transportista todo aquele que se comprometa a transportar ao passageiro e sua bagagem em virtude de contrato realizado ou que realiza qualquer outro serviço relacionado com o dito transporte aéreo.

2.2.2. Transportista de fato ou real, significa qualquer outro transportista que realize todo ou parte do transporte contratado com o transportista contratual e autorizado por este ou seja, o serviço pode ser oferecido e executado por dois ou mais transportadores.

Diante dessa possibilidade encontramos duas situações que com base no pensamento de Broseta Pont¹⁶, poderia ser explicado da seguinte forma para uma melhor compreensão:

A situação é evidenciada por aquele passageiro ou que estipula um só contrato, com um único transportador, e este, por sua vez realiza o transporte do

15 Reali Fragoso, *O Contrato de Transporte Novo Código Civil, Estudos em Homenagem a Miguel Reale*, (São Paulo: Editora LTr, 2003), 719.

16 Manuel Broseta Pont, *Manual de Derecho Mercantil* (Madrid: Editora Tecnos, 2013), 498.

passageiro por parte do trajeto, e o resto do trajeto pode ser realizado por outros ou outro transportador com os quais contratará em nome próprio o resto do trajeto. Observamos assim, que o passageiro ou usuário, estipula um só contrato de transporte combinado ou cumulativo com um só bilhete de passagem, sabendo que irão intervir uma pluralidade de transportistas ou transportadores, que designados ou não nesse momento, vão entrando no contrato e assumindo a obrigação de transportar por itinerários parciais, as pessoas até o destino final.

A existência de mais de um transportador, não significa a redução da unidade do contrato de transporte, ou seja, este segue sendo um único contrato, fonte de obrigações para todos os transportadores que desde o princípio, ou ainda a posteriori venham intervir na execução do transporte.

Observa-se que dentro desse rol de sujeitos, existe a diferença que se faz entre transportadores reais e os transportadores contratuais, bem como outras nomenclaturas semelhantes que representam uma possível confusão terminológica, merecendo toda nossa atenção. Distinguir o efetivo lugar de cada participante nessa relação contratual e suas respectivas obrigações muitas vezes não é tarefa fácil, porém o tema se reveste de importância e aplicabilidade prática quando da necessidade de resolução de conflitos de interesses e designação das responsabilidades.

2. 3. O ADQUIRENTE

Tanto o termo usuário, como o termo adquirente, serve para designar a parte do contrato de transporte que pode ser a pessoa que vai ser trasladada ou transportada, ou aquele que contrata o serviço de transporte. Porém, vale salientar, que em algumas situações ambos os termos não se aplicam assim, convém aqui dedicarmos atenção especial ao termo passageiro ou usuário, uma vez que este pode ser o contratante efetivamente ou uma terceira pessoa beneficiária.

Segundo Pontes De Miranda¹⁷, o passageiro ou usuário, será tanto aquele que adquire a passagem e é transportado, como aquele que tem a sua passagem adquirida por outro; isto é, pode acontecer a intervenção de um terceiro nesse contrato que não seja o próprio comprador do bilhete de passagem, mas necessariamente terá de existir alguém para ser transportado.

Autores como Cretella Jr¹⁸, afirma que o adquirente em princípio é o usuário final, porém, esse pode repassar a outrem, e nesse caso, a situação muda.

Acreditamos interessante o conceito que traz o Código de Defesa do Consumidor Brasileiro, esse diploma no artigo 2º, estabelece com muita precisão o usuário final, dizendo que consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final, desta forma o adquirente no momento inicial do vínculo jurídico, dependendo de alguns aspectos do bilhete, o adquirente pode ser também usuário¹⁹.

17 Francisco Cavalcanti Pontes Miranda, *Tratado de Direito Privado* (São Paulo: Editora Submarino, 2008), 208.

18 José Cretella Júnior, *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor* (Rio de Janeiro: Editora Forense, 1992), 08. “Esclarece ainda que o destinatário final adquire, em princípio, o bem para si, e não com o intuito de aliená-lo. Pode, entretanto, mudar de ideia adquire e aliena. Se alguém adquire produto para doá-lo, o donatário, e não o adquirente inicial, é que se inclui no rol dos destinatários finais. Já para a identificação deste, em se tratando de adquirente de serviço é quem o usufrui: Se o serviço é repassado para outrem, este é o destinatário final, no momento em que o utiliza.”

19 Brito Filomeno, *Código Brasileiro de Defesa do Consumidor comentado pelos autores do anteprojeto* (Forense Universitária, Rio de Janeiro, 2001), 28 e 29.

“Abstraidas todas as conotações de ordem filosófica, psicológica e outras, entendemos por consumidor, qualquer pessoa física ou jurídica que isolada ou coletivamente, contrate para consumo final, em benefício próprio ou de outrem, a aquisição ou a locação de bens, bem como a prestação de um serviço...Pode-se destarte inferir que toda relação de consumo: a) envolve basicamente duas partes bem definidas: de um lado, o adquirente de um produto ou serviço (“consumidor”), e, de outro, o fornecedor ou vendedor de um produto ou serviço (“produtor/fornecedor”); b) tal relação destina-se à satisfação de uma necessidade privada do consumidor; c) o consumidor não dispendo, por si só, de controle sobre a produção de bens de consumo ou prestação de serviços que lhe são destinados, arrisca-se a submeter-se ao poder e condições dos produtores daqueles mesmos bens e serviços. O traço marcante da conceituação de “consumidor”, no nosso entender está na perspectiva que se deva adotar, ou seja, no sentido de se o considerar como hipossuficiente ou vulnerável... prevalece, entretanto, a inclusão das pessoas jurídicas igualmente como “consumidores” de produtos e serviços, embora com a ressalva de que assim são entendidas aquelas como destinatárias finais dos produtos e serviços que adquirem e não como insumos necessários ao desempenho de sua atividade lucrativa...Os bens de consumo não devem ser bens de capital, deve haver entre fornecedor e consumidor um desequilíbrio que favoreça o primeiro. Em outras palavras, o Código de Defesa do Consumidor não veio para revogar o Código Comercial ou o Código Civil no que diz respeito a relações Jurídicas entre parte iguais do ponto de vista econômico. Uma grande empresa oligopolista não pode valer-se do Código de defesa do consumidor da mesma forma que um microempresário. Este critério, cuja explicitação na lei é insuficiente, é, no entanto, o único que dá sentido a todo o texto, sem ele teríamos um sem sentido jurídico.”

Podemos dizer que o adquirente é aquela pessoa que realiza a compra do bilhete de viagem para ser utilizado por ele mesmo, ou para ser usado por outra pessoa. Com relação ao aspecto conceitual, não se nota maiores complicações, doutrinárias, porém como forma de estabelecer o debate, podemos realizar alguns questionamentos: Na hipótese de que uma pessoa esteja na posse de um bilhete de passagem, que preenche os requisitos, tais como: preço, itinerário, data e hora da viagem, porém não consta o nome do passageiro, e em caso de problema na execução do contrato, a pessoa que detém o bilhete atrai para si o binômio direito e deveres?

Outra questão que podemos plantear seria: em caso que uma pessoa adquira bilhetes de passagem para outro, e que no bilhete tem o nome do passageiro, mas o pagamento foi realizado pelo adquirente, visto que na fatura de compra sai o seu nome, bem como o número do seu cartão de crédito, o transportador realiza sua parte no contrato, ou seja, translada de um lugar a outro os passageiros, porém a contrata partida que é o pagamento pelos serviços prestado não se realiza a quem pode o transportista reclamar este? Ao adquirente? Ao passageiro usuário ou aos dois de forma solidária?

Parece-nos que a primeira indagação tem resposta mais clara, porque o bilhete de passagem como elemento material do contrato de transporte, pode ser nominativo ou ao portador, ou seja, independe da condição de quem adquiriu para estabelecer o vínculo com o transportista, nesse sentido a lição de Helena Diniz²⁰, portanto, o que estiver de posse do bilhete, atrai para si os direitos e obrigações oriundas do contrato.

Todavia, o segundo questionamento apontado, já não se apresenta de tão simples solução, ainda que entendemos que o adquirente é aquele que deve ser interpelado com relação a cumprir sua obrigação no vínculo, ou seja, o pagamento, uma vez que ao usuário, cabe cumprir outras obrigações como chegar ao local de embarque conforme estipulado no bilhete, se comportar de forma que não prejudique o transcorrer normal da execução contratual, ainda assim,

20 Maria Helena Diniz, *Direito Civil Brasileiro Responsabilidade Civil* (São Paulo: Editora Saraiva, 2020), 470.

entendemos que o passageiro que tem o nome no bilhete, também pode ser parte em possível reclamação por parte do transportista, pois foi usuário e se beneficiou do contrato. O adquirente, portanto, agindo em seu nome, ou em favor de terceiros, é uma das partes principais no contrato de transporte e sobre ele recai a obrigação de cumprir com a prestação.

2. 4. PASSAGEIRO OU USUÁRIO

A denominação passageiro ou usuário do transporte, nos parece bastante acertada, para designar a pessoa que efetivamente é transportada, (aqui não nos referimos ao adquirente, embora este possa ser o passageiro) e nesse sentido corrobora vasta parcela doutrinária, salientando que alguns entendimentos fazem uma diferenciação, entre o passageiro usuário e o viajero, que veremos na sequência, mas um dos aspectos a ser analisado é quem efetivamente participa da execução do contrato, que é portanto quem se beneficia do transporte no outro polo do contrato²¹.

Como o próprio nome indica, o passageiro ou usuário é a pessoa a quem se deve transportar. Essa terceira pessoa ainda que pode não ter intervindo no início do pacto contratual, adquire direitos que derivam deste contrato e paralelamente assume obrigações relativas, essa terceira figura, sobre a qual nos referimos ligeiramente, no tópico anterior, atribuí ao contrato de transporte uma particularidade que merece nossa atenção, uma vez que exterioriza o que alguns juristas chamam face trilateral do contrato de transporte, ou seja, a entrada no vínculo de uma pessoa que no início não figurava na relação²².

Podemos nos valer da lição de Tur Faúdez, que ao definir os elementos pessoais nos contratos de viagens combinadas, termo muitas vezes conhecido

21 José Ángel Torres Lana, *La Protección del Turista como Consumidor* (Valencia: Editorial Tirant lo Blanch, 2003), 59.

22 *Obra cit.*, *El Contrato de Transporte Aéreo Internacional* (Madrid, 1987), 110. *Esta tercera persona, aun sin haber intervenido en el inicio del pacto, adquiere derechos derivados del contrato de transporte y asume las obligaciones correlativas. Por eso se dice que el contrato no agota su acción dentro de la esfera de los contratantes, y en este dato estriba una de sus peculiaridades más salientes.*

como viagens organizadas, a autora diz citando a lei de consumidores que: Consumidor ou Usuário é qualquer pessoa que se encontre na condição de contratante principal, beneficiário ou cessionário, acrescentando que a citada autora, está mencionando o consumidor turista, que em geral utiliza não só o transporte mais outras atividades relacionadas com o mesmo, porém, o importante é salientar que o usuário, portanto é a pessoa que utiliza em primeira pessoa o transporte, independentemente de ter comprado o bilhete de passagem, ou ter recebido de outrem²³.

A posição do usuário, de um ponto de vista jurídico se destaca uma vez que o mesmo surge no contrato com direitos e obrigações que em alguns casos não foram pactuados por ele, por exemplo, na compra de um bilhete de transporte que alguém realiza, mas que na verdade a usuária será a sua mãe, na fatura sai o nome do comprador, o pagamento se é em efetivo, ou se é feito com cartão de crédito o cartão é do filho, porém no bilhete sai o nome da passageira que será a usuária, e essa característica é tomada de empréstimo de outra modalidade contratual.

A referida situação fática leva a que o contrato de transporte tome emprestado um efeito do contrato a favor de terceiro, e sobre este ponto a doutrina faz farto comentário²⁴.

Ainda segundo Mapelli²⁵, passageiro, é toda pessoa que tenha celebrado um contrato de transporte com a empresa transportadora, e pagando o preço da viagem aceita às condições do transporte, ficando o transportador na obrigação de transportá-lo, vale salientar que o referido autor faz distinção entre os vocábulos viajeros e passageiros, afirmando que viajero é gênero enquanto passageiro é espécie.

Segundo posicionamento do autor o viajero mantém um vínculo diferenciado do passageiro com o transportista, por exemplo em uma aeronave

23 María Néida Tur Faúndez, *El Contrato de Viaje combinado: Notas Sobre la Ley 21/1995 de 6 de Julio* (Pamplona: Editorial Aranzadi, 1996), 16.

24 Joaquín Garrigues, *Curso de Derecho Mercantil* (Madrid, 1983), 213, 214, 223 y 224.

25 Mapelli *Régimen Jurídico del Transporte*, (Madrid: Ministerio de Justicia, Centro de Publicaciones, 1987), 116.

existem: os passageiros, ou seja, os que pagaram para serem transportados, e os tripulantes, que são viajeiros, mas o seu vínculo com o transportador é de um contrato laboral²⁶.

Desta forma, a diferença conceitual entre passageiro e viajero reside no tipo de vínculo que existe entre esses e o transportador, ou seja, o passageiro mantém um contrato de transporte com este, enquanto o viajero em muitos casos mantém um vínculo de trabalho.

Com relação ao conceito que nos deixa o citado autor, faz-se necessário comentar que a condição de passageiro, vai além da pessoa que tenha celebrado o contrato, pode ocorrer que o usuário do transporte não tenha sido o que realizou a aquisição do bilhete, tomemos como exemplo o transporte de passageiros por estradas de rodagem, quando muitas vezes no bilhete não consta o nome da pessoa que deve embarcar, ou seja, uma pessoa pode comprar o bilhete de dar de presente a outro, que será o usuário de fato, mas a partir do momento que esse esteja de posse do bilhete, e embarque no meio de transporte colocado à sua disposição por parte do transportador, aí já está estabelecido o vínculo, passando portanto, a ser passageiro usuário.

Para Tapia Salinas²⁷, passageiro ou usuário é a pessoa que tem um contrato de transporte com o transportista, ou seja, que é titular deste contrato e que está de posse de um bilhete de passagem, podendo esse viajar ou não, porém, diferencia também o passageiro usuário do viajero. O autor deixa claro que o viajante é o credor da obrigação de transporte e o transportista deve levá-lo, sendo ele o adquirente ou outro favorecido.

Uma definição que nos parece ser muito acertada e de fácil entendimento, encontramos a definição de passageiro que nos dá Mapelli Lopez, para o autor, passageiro é a pessoa que tem o direito de ser trasladado de um lugar a outro, pelo transportista, acrescentando que o jurista sustenta que para designar esse

²⁶ Mapelli, *Régimen Jurídico del Transporte*, 117.

²⁷ Luís Tapia Salinas, *Curso de Derecho Aeronáutico* (Barcelona: Casa Editorial Bosch, 1980), 315.

elemento pessoal do contrato de transporte podem ser utilizados os vocábulos passageiros ou viajeros, por serem expressões sinônimas²⁸.

Acreditamos que a partir dos conceitos acima analisados, podemos extrair alguns pontos para reflexão:

O primeiro é nos posicionarmos pela corrente doutrinária que entende que os vocábulos passageiros ou usuários não podem ser utilizados como sendo sinônimos de viajante, pois, o que caracteriza o passageiro é a titularidade de um contrato de transporte, ao passo que existem outras pessoas que podem ser considerados viajantes, mas que não mantêm um vínculo de contrato de transporte, como os trabalhadores que atuam no serviço de transporte.

O Segundo aspecto interessante nessas definições de passageiros ou usuários de serviço de transporte, é que poderá ocorrer, como apontamos no início do tópico a presença desse ator, no vínculo jurídico que de início da formação do contrato não se encontrava ali, ou seja, diferenciando o passageiro usuário do transporte do adquirente do serviço de transporte, como tratamos no tópico anterior.

De forma conclusiva, podemos apontar que tanto o adquirente, quanto o usuário do transporte, atrai para si cada um em seu momento oportuno o corolário de deveres e direito, com relação à outra parte envolvida no vínculo, o transportador.

2.5. PLURALIDADE DE SUJEITOS: AS AGÊNCIAS DE VIAGEM

No entendimento de Figueira²⁹, os contratos de transporte de pessoas, apresentam, necessariamente, dois elementos pessoais, o transportador, que se compromete perante outrem a transportá-lo de uma localidade para outra, e o transportado ou passageiro, que é aquele que usufrui o mencionado serviço mediante remuneração, mas também pode aparecer um terceiro envolvido na

²⁸ Mapelli, *Transporte Aéreos Especiales* (Madrid: Editorial Paraninfo, 1982), 17.

²⁹ Antonio Márcio Figueira, *Responsabilidade Civil do Transportador* (Teresina: Editora Jus Navigandi, 2004), 35.

relação que são as agências de viagem, ou seja, como comentamos no preâmbulo do tópico, o referido autor aponta portanto, a possibilidade de aparecer no vínculo uma pluralidade de elementos pessoais com a atuação através de agentes.

Ainda com relação à pluralidade de elementos, pessoas envolvidas no contrato de transporte, encontramos dentre outros o ponto de vista Jurídico de Tur Faúndez³⁰, que citando a *Ley de Viajes Combinados* (viagens organizadas em português), identifica que os principais sujeitos da relação contratual tomando como referência o contrato de transporte contido dentro do contrato de viagens organizadas, como sendo o organizador, que é a pessoa que como sua própria denominação organiza as viagens, além de vender de forma direta ou através de outrem.

O detalhista, termo que identifica o sujeito da relação contratual, que venda ou oferece diretamente o pacote de viagem e conseqüentemente o contrato de transporte contido dentro deste, proposto pelo organizador, por último na modalidade de contratos de transportes de viagens organizadas, aparece ainda como sujeito na relação a figura do consumidor, tratado pela autora como consumidor ou usuário, que define como sendo qualquer pessoa que concorra na condição de contratante principal. Interessante ter em conta que a autora, chama atenção para a Diretiva da União Europeia que define que o detalhista deve ter uma personalidade jurídica, como por exemplo, as agências de viagens.

Interessante fixarmos no fato de ali em sua definição aparecer em especial os elementos pessoais, além dos passageiros ou usuário, o transportador, mas também a presença de outros elementos envolvidos na realização do vínculo jurídico.

Ainda no que é pertinente a pluralidade de sujeitos, e como conclusão do presente tópico, no contrato de transporte, existe as situações em que o sujeito adquirente não é o mesmo que o usuário, ou as situações em que esses sujeitos estão representados na mesma pessoa, conforme já diferenciado no tópico anterior deste texto, tais elementos gozam de direitos e deveres e sua especificação é oportuna para o entendimento do contrato de transporte.

30 Tur Faúndez, *La protección del turista como consumidor* (Valencia: Tirant lo Blanch), 127.

3. ELEMENTOS FORMAIS

3.1. BILHETE

Parece-nos interessante a lição deixada por Augusto Becker³¹, ao comentar o tema, o referido autor fala do elemento formal do contrato de transporte, referindo-se ao bilhete de passagem, como forma de exteriorizar o contrato celebrado entre o transportador e o usuário do serviço de transporte.

É documento inerente à prestação do serviço de transporte de passageiros que sempre teve a finalidade primordial de regular as relações entre o transportador e o transportado. Nos parece interessante mencionar o código civil brasileiro, no caput do artigo 738, onde se refere ao bilhete como uma das formas de expressão das cláusulas e como elemento ou ferramenta de informação ao passageiro ³². Obviamente, o bilhete de passagem, como elemento formal que materializa o contrato de transporte existente entre passageiro e transportista, é emitido pelo transportador, ou por outrem autorizado por este, assim, se tomarmos como referência a definição de bilhete dada pelo autor citado no parágrafo acima, se nota que estamos falando de uma época em a emissão do bilhete era algo mais formal, pois o passageiro ou adquirente de deslocava até o guichê de uma empresa transportadora ou de uma agência de viagem para comprar o bilhete, situação que hoje se verifica na maioria das vezes pela compra on-line.

O que reveste o bilhete de importância para o vínculo contratual, é que neste estará sentada as bases do contrato, como objeto, dados dos sujeitos pessoais, horários, valores, com esses dados, além do vínculo entre as partes, se viabiliza a possibilidade de reclamação por parte do prejudicado na execução do contrato.

O bilhete de passagem antes é a prova da existência de um contrato de adesão celebrado entre a empresa transportadora e o usuário do serviço de transporte, seja esse intermunicipal, interestadual, nacional ou internacional, é documento

31 Augusto Becker, *Teoria Geral do Direito Tributário* (São Paulo: Editora Saraiva, 1963), 67.

32 Código Civil Brasileiro, Art. 738: “A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constante no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço.”

inerente à prestação do serviço de transporte de passageiros que sempre teve a finalidade primordial de regular as relações entre transportador e transportado.

Entendimento semelhante já defendia Carvalho De Mendonça³³, em meados do século passado, ao afirmar que o bilhete de passagem serve de prova de um contrato entre passageiro e transportador, onde estão as bases de direitos e obrigações de um e de outro.

Bilhete de passagem é um título de legitimação, que provará o pagamento do preço do traslado efetuado pelo passageiro ou por outrem em seu nome, e que por força do estipulado, pode exigir da outra parte contratual o cumprimento do mesmo, ou seja, a sua remoção de um lado para outro³⁴.

No sistema Espanhol³⁵, com relação ao transporte aéreo, o legislador define o bilhete de passagem como sendo um documento nominativo e intransferível, que unicamente pode ser utilizado para a viagem que foi expedido, ocupando o lugar determinado no avião em que este determine, segundo ainda o referido diploma legal, as informações que devem constar do bilhete de passagem lugar e data de sua emissão, nome e endereço do transportador, lugar de saída e destino da viagem, nome do usuário do transporte, o tipo de acomodação e classe, data e hora da viagem, além das indicações da rota a seguir e ainda possíveis escalas. Tendo em conta que a referida definição é sobre o transporte aéreo. Quanto às

33 José Xavier Carvalho de Mendonça, *Tratado de Direito Comercial* (Rio de Janeiro: Editora Livraria Freitas Bastos, 1960), 55.

34 Diniz, *Direito Civil Brasileiro Responsabilidade Civil* (São Paulo: Editora Saraiva, 2020), 463.

35 Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea. Art. 92: *En el contrato del transporte de viajeros el transportista extenderá inexcusablemente el billete de pasaje que contendrá los siguientes requisitos:*

1. *Lugar y fecha de emisión*
2. *Nombre y dirección del transportista.*
3. *Punto de salida y destino.*
4. *Nombre del pasajero.*
5. *Clase y precio del transporte.*
6. *Fecha y hora del viaje.*
7. *Indicación sumaria de la vía a seguir, así como de las escalas previstas.*

Lei modificada em várias ocasiões, sendo a última modificação: Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

viagens terrestres, na grande maioria das vezes o bilhete não é nominal e sim é transferível, detendo o direito àquele que o possui no momento do embarque.

Outro diploma legal que define o bilhete de passagem no ordenamento Comunitário Europeu, é o Regulamento 261 de 2004, esse preceito normativo, diz que bilhete é todo documento válido que de direito ao transporte, ou sua equivalência de forma não expressa, citado o referido dispositivo a via eletrônica, que foi emitida pelo transportador ou seu agente autorizado³⁶.

Aspecto importante a ser comentado já no referido texto normativo a previsão do bilhete eletrônico, como forma de exteriorizar o contrato de transporte, situação que está perfeitamente concretizada e aceite pelos sujeitos.

Importante salientar, que o bilhete de passagem pode ser nominal, como exemplo, o caso específico do transporte aéreo, quando o nome do passageiro ou usuário aparece no mesmo, ao portador, isso quer dizer que aquele que detenha um bilhete tem uma prova de contrato de transporte com o transportador, em outras situações independente de constar ou não seu nome no mesmo, observaremos um vínculo com o portador, podemos citar como exemplo os bilhetes de transporte rodoviário ou ferroviário, em especial de curta distância. Quando o bilhete não é nominativo como citado anteriormente será transferível, será credor do direito contratual de ser transportado aquele que o possui.

3.1.1. O bilhete eletrônico

Com o atual estágio de desenvolvimento das tecnologias, aliado à necessidade de dar uma resposta mais responsável às questões ambientais, cada vez mais se utiliza o bilhete eletrônico, como forma de comprovar o vínculo entre o passageiro e o transportador. Sem dúvida, a vantagem do bilhete eletrônico está no aspecto econômico, pois os bilhetes tradicionais quase sempre eram impressos em papel especial, sendo que o bilhete eletrônico na verdade, em linhas gerais não

³⁶ Reglamento (CE) nº 261/ 2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004. Define el billete en su artículo 2º, f): *billete-todo documento válido que dé derecho al transporte, o su equivalente en forma no impresa, incluida la electrónica, expedido o autorizado por el transportista aéreo o por su agente autorizado.*

necessitam ser impressos só com a anotação do localizador por parte do adquirente ou passageiro. Ainda com relação ao aspecto econômico, o interessado pode realizar as gestões de seu próprio computador, sem a necessidade de se deslocar até o balcão da companhia aérea ou agência de viagem para comprá-lo.

Estima-se que atualmente, perto de 80% dos bilhetes de viagem vendidos, são eletrônicos, segundo o Jornal Espanhol El País, de algumas companhias que atuam na Europa, por exemplo, como a British Airways, e a Ibéria, um total de 85% dos bilhetes comercializados são eletrônicos, citando ainda o informativo que algumas companhias só utilizam o bilhete no formato eletrônico.

A questão de relevância que em dado momento suscitou grande discussão e controvérsia era a necessidade de o passageiro imprimir o bilhete eletrônico. A sentença *Del juzgado de lo mercantil nº 1 de Barcelona de 10 de Enero de 2011*, respondeu a esse questionamento.³⁷

A referida sentença deixou manifesto a equivalência entre o bilhete eletrônico e o bilhete de papel, situação normalizada atualmente.

Outro aspecto a ser analisado no bilhete eletrônico é o fator segurança, e nesse ponto, os bilhetes eletrônicos não podem ser considerados menos seguros que os bilhetes físicos, ou em formato tradicional, porque não se poderá perdê-los, uma vez que ficam registados na base de dados das companhias, e normalmente quando o se compra um bilhete eletrônico o adquirente- passageiro recebe uma confirmação através de correio eletrônico, que pode servir como elemento probatório. Em sentido parecido, leciona Cavanillas Múgica³⁸, que o adquirente ainda assim leva algumas vantagens com relação ao vendedor no comércio eletrônico, e isso é patente, porque pode ocorrer que o pagamento será efetuado depois da prestação do serviço.

Ainda com relação à segurança do bilhete eletrônico, atualmente, as páginas webs, apresentam alguns elementos visuais que facilitam o adquirente a verificação

³⁷ Veja sentença Juzgados de lo Mercantil, Barcelona (Sección 1). Sentencia núm. 5/2010, de 10 de enero.
³⁸ Santiago Cavanillas Múgica, *Turismo y Comercio Electrónico*, La Promoción y La Contratación On Line de Servicios Turísticos (Granada: Editorial Comares, 2001), 19.

se está diante de uma página que oferece garantia de segurança, na compra do bilhete eletrônico. Sempre existe a possibilidade de que antes de efetuar a compra, ou seja, antes de aceitar o contrato normalmente, o adquirente recebe uma mensagem perguntando se está seguro da compra, nesse sentido diz Tur Fáunde³⁹, que se o consumidor em uma aquisição eletrônica quer realizar a compra, deve ter a oportunidade de dar o segundo clic, como forma de aceitação do contrato.

4. O PREÇO

Uma característica básica do contrato de transporte como vimos anteriormente é o da bilateralidade, ou seja, o transportista se obriga a transportar alguém, mediante retribuição, seja o mesmo o transporte de coisa ou de pessoas.

Nos deparamos então com um elemento essencial para a caracterização do contrato de transporte e faltando essa condição nos encontramos diante de uma figura jurídica diferenciada⁴⁰.

Para Mapelli Lopez⁴¹ as obrigações que o passageiro assume em virtude do contrato de transporte podem ser divididas em duas partes: Uma obrigação principal e outras complementares.

1. A obrigação principal é o pagamento do preço em conformidade com a tarifa estipulada. Esse pagamento cada vez mais se realiza de diferentes formas, isso depende da escolha dos contratantes, dentre essas formas de pagamentos podemos destacar as que mais se utilizam nos dias atuais:

1.1. Pagamento em efetivo no momento da obtenção do bilhete de passagem.

Pagamento mediante a utilização de um cartão de crédito oferecido pelo próprio passageiro ou por outra entidade com a que o passageiro tenha pactuada

39 Tur Fáunde³⁹, *Turismo y Comercio Electrónico* (Granada: Editorial Comares, 2001), 51.

40 Rodrigo Uría, *El precio es un elemento esencial del contrato, que representa la contraprestación de las obligaciones y del riesgo que asume la empresa porteadora. Puede ser satisfecho por el cargador o debido por el consignatario, según que el transporte se realice "a porte pagado" o "a porte debido. Derecho mercantil* (Madrid, 1976), 517.

41 Mapelli, *Transportes aéreos especiales* (Madrid: Ed. Magallanes, 1982), 112.

a aceitação e cujo titular pode ser o mesmo usuário ou outra pessoa para quem este o adquire o bilhete.

1.2. Pagamento efetuado de forma fracionada, em prazos mais ou menos longos de acordo com o valor do bilhete e segundo acordo estabelecido entre as partes e garantias que estas estipulem.

1.3. Obrigações complementares. Essas obrigações denominadas de complementarias derivam da própria natureza do meio utilizado para o transporte. A realização da atividade transportista, deve estar submetida a uma série de condicionantes que garantam o transporte dentro de parâmetros de segurança, essa pode ser entendida como um objetivo principal das obrigações.

O transporte se caracteriza como um serviço público e como tal está subordinado a normas de intervenção do Estado⁴² que efetua um controle necessário para a garantia do equilíbrio entre as partes, dessa forma o preço como elemento essencial do contrato de transporte é controlado⁴³ pelo Estado que determina os limites para a sua estipulação.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Longe de ser uma conclusão final, optamos por referir como considerações finais e que possivelmente serão acrescidas em estudos futuros com uma abordagem de outros pontos cruciais referentes ao contrato de transporte.

Uma análise doutrinal dos elementos constitutivos do contrato de transporte nos proporciona instrumentos para um melhor entendimento de pontos geradores de conflitos de interesse.

42 Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea. Art. 101: *Las tarifas del transporte de viajeros y sus equipajes serán previamente aprobadas por el Ministerio del Aire.*

43 Alberto Moncada Lorenzo. *El transporte por carretera en Derecho español* (Madrid: Ediciones Santillana, 1963), 200. *La retribución económica del servicio que presta es el factor determinante principal del transportista sistema típico de procurar esta retribución en los servicios públicos "ti singular" es la percepción del usuario de un precio del servicio que, sometido a la aprobación administrativa, recibe el nombre de tarifa.*

A circulação de pessoas como fenômeno social relevante para toda a sociedade, está dotada de um caráter universal que extrapola fronteiras geográficas, identificando-se como um fenômeno da globalização. A grande utilização dos meios de transporte para concretizar essa circulação, evidencia cada vez mais a necessidade de estudos sobre essa modalidade contratual, que por possuir características próprias está inserida em um marco jurídico próprio.

A estrutura do contrato de transporte de pessoas, não impede que haja desequilíbrios na base da relação de consumo que se estabelece diariamente entre milhares de consumidores e prestadores de serviço.

O contrato de transporte de pessoas, por muito tempo não contou de um interesse por parte das legislações, provavelmente este fato está justificado pelo entorno econômico e social existente na elaboração dos ordenamentos civis em épocas em que as viagens não eram tão universalizadas.

Atualmente, a grande dimensão atingida pelas viagens low-cost, o crescimento do turismo e a crescente consciência da valorização das relações de consumo, dão visibilidade a uma série de conflitos que terão que serão respondidos pelos mais diferentes ordenamentos.

O estudo dos elementos constitutivos e a classificação e agrupamento destes elementos em elementos constitutivos pessoais e elementos constitutivos formais, colaboram para construção dogmática da teoria geral desta modalidade contratual.

A diversidade de sujeitos que poderão intervir na relação contratual, considerando não somente as suas variadas denominações não obstam para um enquadramento do polo ativo e passivo e os respectivos efeitos jurídicos.

Embora pareça fácil identificar a figura de dois polos ou dois sujeitos implicados na relação, sendo uma delas o transportador e a outra o transportado identificamos um complexo conjunto de sujeitos ou “pseudosujeitos” de direitos, nomeadamente de um lado aquele que está obrigado a transportar e do outro o passageiro ou usuário, seja por si próprio, ou utilizando os serviços de outrem em seu nome, os que comercializam a viagem através de pacotes ou viagem individual.

A existência de mais de um transportador, não significa a redução da unidade do contrato de transporte, ou seja, este segue sendo um único contrato, fonte de obrigações para todos os transportadores que desde o princípio, ou ainda a posteriori venham intervir na execução do transporte.

Do outro lado ou polo contratual encontramos o viajante e a constatação de que é bastante comum a existência pluralidade de sujeitos, nomeadamente quando o passageiro nem sempre é o adquirente do Bilhete.

Assim, identificamos que a posição do usuário, de um ponto de vista jurídico, ganha significativo destaque uma vez que o mesmo surge no contrato com direitos e obrigações que em alguns casos não foram pactuados por ele, levando a concluir que o contrato de transporte por vezes tome emprestado um efeito do contrato a favor de terceiro.

Quanto a segunda modalidade de elemento identificada como elementos formais o bilhete, tanto em formato papel como em formato eletrônico.

O bilhete de passagem antes é a prova da existência de um contrato de adesão celebrado entre a empresa transportadora e o usuário do serviço de transporte, seja esse intermunicipal, interestadual, nacional ou internacional, é documento inerente à prestação do serviço de transporte de passageiros que sempre teve a finalidade primordial de regular as relações entre transportador e transportado, o bilhete de passagem pode ser nominal, como exemplo, o caso específico do transporte aéreo, quando o nome do passageiro ou usuário aparece no mesmo, ao portador, isso quer dizer que aquele que detenha um bilhete tem uma prova de contrato de transporte com o transportador, em outras situações independente de constar ou não seu nome no mesmo, observaremos um vínculo com o portador, podemos citar como exemplo os bilhetes de transporte rodoviário ou ferroviário, em especial de curta distância. Quando o bilhete não é nominativo como citado anteriormente será transferível, será credor do direito contratual de ser transportado aquele que o possui.

O bilhete eletrônico, se exterioriza como forma de comprovar o vínculo entre o passageiro e o transportador, trazendo vantagens no aspecto econômico e

ambiental e na sua praticidade com relação ao aspecto econômico, o interessado pode realizar as gestões de seu próprio computador, sem a necessidade de se deslocar até o balcão da companhia aérea ou agência de viagem.

Atualmente as questões pertinentes à validade dessa modalidade de bilhete estão pacificadas pelo trajeto jurisprudencial tanto em aspectos nacionais como internacionais.

O preço é elemento formal essencial para a caracterização do contrato de transporte uma vez que estamos diante de um contrato oneroso e bilateral.

A obrigação principal para o usuário do transporte ou beneficiário é comprovar o pagamento do preço em conformidade com a tarifa estipulada. Identificamos diferentes e válidas formas de pagamento do preço: Pagamento em efetivo no momento da obtenção do bilhete de passagem; Pagamento mediante a utilização de um cartão de crédito oferecido pelo próprio passageiro ou por outra entidade com a que o passageiro tenha pactuada a aceitação e cujo titular pode ser o mesmo usuário ou outra pessoa para quem este o adquire o bilhete Pagamento efetuado de forma fracionada, em prazos mais ou menos longos de acordo com o valor do bilhete e segundo acordo estabelecido entre as partes e garantias que estas estipulem.

Identificamos ainda as obrigações complementares que derivam da própria natureza do meio utilizado para o transporte.

Ainda com relação ao preço como elemento essencial, o transporte se caracteriza como um serviço público e como tal está subordinado a normas de intervenção do Estado que efetua o controlo necessário para a garantia do equilíbrio entre as partes e determina os limites para a sua estipulação.

Os ordenamentos jurídicos realizam um esforço para um efetivo acompanhamento das mudanças ocorridas nas atividades humanas e o transporte de pessoas identifica-se como facto em constante e crescente transformações com objetivo de atender às novas necessidades sociais.

A necessidade de constantes estudos e investigação da doutrina e jurisprudência interna e comunitária e respectiva aplicabilidade aos casos

concretos ficam evidenciados, assim como o interesse prático e acadêmico da temática.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Amaral Júnior, Alberto. *Comentários ao Código de Proteção ao Consumidor*. São Paulo: Editora Saraiva, 1991.
- Ariño Ortiz, Gaspar. *Principios de derecho público económico*. 2ª edición. Granada: Comares, 2001.
- Araújo, Fernando. *Teoria Económica do Contrato*. Coimbra: Almedina, 2007.
- Arruda Alvim, Teresa. *Código do consumidor Comentado*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001.
- Augusto Becker, Alfredo. *Teoria Geral do Direito Tributário*. São Paulo: Editora Saraiva, 1963.
- Aurioles Martín, Adolfo. “La Directiva Comunitaria, Sobre Viajes Combinados”. *Revista de Derecho Mercantil* (1992): 819-862.
- Ballesteros Barios, Antonia Maria. *Responsabilidad en el Transporte Aéreo internacional de pasajeros: Calificación y forum shopping*. En *cuestiones actuales de Derecho Aéreo*. Madrid: Marcial Pons, 2012.
- Blanquer Criado, David. *La publicación del contrato de hospedaje, Turismo: organización administrativa, calidad de servicios y competitividad empresarial*. Valencia: Tirant lo Blanch, 1999.
- Blanquer Criado, David. *Derecho del turismo*. Valencia: Tirant lo Blanch, 1999.
- Brandão Proença, José Carlos. *A resolução do contrato no Direito Civil, do enquadramento e do regime*. Coimbra: Editora Coimbra, 2006.
- Brito Filomeno, José Geraldo. *Código Brasileiro de Defesa do Consumidor comentado pelos autores do anteprojeto*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2001.
- Broseta Pont, Rodrigo. *Manual De Derecho Mercantil*. Madrid: Tecnos, 2013.
- Bulgarelli, Waldirio. *A tutela do consumidor na jurisprudência brasileira e de lege ferenda*. São Paulo: Editora Max Limonad, 1984.
- Capilla Roncero, Francisco. *Derecho Civil, Derecho de Obligaciones y Contratos*. Valencia: Editorial Tirant lo Blanch, 2001.
- Cardoso Brasileiro, Roxana. “Atual Teoria Geral dos Contratos”. *Revista Jus Navegandi* (2004). <https://jus.com.br/artigos/7267/a-atual-teoria-geral-dos-contratos>

- Carvalho De Mendonça, José Xavier. *Tratado de Direito Comercial*. Rio de Janeiro: Editora Livraria Freitas Bastos, 1960.
- Carvalho De Mendonça, José Xavier. *La asunción del riesgo por la víctima. Ponencias del VII Congreso sobre responsabilidad civil y su prueba*. Madrid, 2007.
- Cretella Júnior, José. *Comentários ao Código de Defesa do Consumidor*. Rio de Janeiro: Editora Forense, 1992.
- Cordeiro, António Menezes. *Introdução ao Direito dos Transportes*. Lisboa: Almedina, 2008.
- Diniz, Maria Helena. *Direito Civil Brasileiro, Responsabilidade Civil*. São Paulo: Editora Saraiva, 2020.
- Ferrer Tapia, Belén. *El contrato de transporte aéreo de pasajeros: sujetos, estatuto y responsabilidad: un análisis de la jurisprudencia español*. Madrid: Dykinson, 2013.
- Figueira, Antonio Marcio. *Responsabilidade Civil do Transportador*. Teresina: Editora Jus Navegandi, 2004.
- Garrigues, Joaquín. *Curso de Derecho Mercantil*. Madrid: Silverio Aguirre Torre, 1983.
- Lasarte Alvarez, Carlos. *Principios de Derecho Civil*. Madrid: Marcial Pons, 2013.
- Mapelli, Enrique. *Régimen Jurídico del Transporte*. Madrid: Ministerio de Justicia-Centro de Publicaciones, 1987.
- Mapelli, Enrique. *Transporte Aéreos Especiales*. Madrid: Editorial Paraninfo, 1982.
- Mapelli, Enrique. *El Contrato de Transporte Aéreo Internacional*. Madrid, 1987.
- Martinez Dal Col, H. "Os Contratos de Transporte de Pessoas à Luz da Responsabilidade Civil e do Código Civil Brasileiro". *Revista dos Tribunais* (2002).
- Moncada Lorenzo, Alberto. *El transporte por carretera en Derecho español*. Madrid: Ediciones Santillana, 1963.
- Pontes Miranda, Francisco Cavalcanti. *Tratado de Direito Privado*. São Paulo: Editora Submarino, 2008.
- Reale, Miguel. *Novo Código Civil Brasileiro. Estudo Comparativo*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002.
- Realí Fragoso R. C. *O Contrato de Transporte Novo Código Civil. Estudos em Homenagem a Miguel Reale*. São Paulo: Editora LTr, 2003.
- Rodrigues, Silvio. *Direito Civil Responsabilidade Civil*. São Paulo: Editora Saraiva, 2002.
- Santos Faria, Sergio. *Fragmentos da História dos Transportes*. São Paulo: Edições Aduaneiras, 2001.
- Tapia Salinas, Luis. *Curso de Derecho Aeronáutico*. Barcelona: Casa Editorial Bosch, 1980.

- Teles de Menezes Leitão, Luís Manuel. *Direito das Obrigações. Volume III*. Coimbra: Almedina, 2019.
- Torres Lana, José Ángel. *La Protección del Turista como Consumidor*. Valencia: Editorial Tirant lo Blanch, 2003.
- Tur Faúndez, María Nélica. *El Contrato de Viaje combinado: Notas Sobre la Ley 21/1995 de 6 de Julio*. Pamplona: Editorial Aranzadi, 1996.
- Tur Faúndez, María Nélica. *La protección del turista como consumidor*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2003.
- Tur Faúndez, María Nélica. *Turismo y Comercio Electrónico*. Granada: Editorial Comares, 2001.
- Uría, Rodrigo. *Derecho mercantil*. Madrid: Marcial Pons, 1976.

Marinêz de Oliveira Xavier
Área de Direito Privado
Departamento de Ciências Empresariais
Instituto Politécnico de Beja. Portugal
marinez.xavier@ipbeja.pt
<https://orcid.org/0000-0001-6845-789X>