DOI: 10.9732/2026.V132.1404

Responsabilidade Civil para Terceiros Usuários: A Incompletude na Cobertura de Seguros Veiculares

Civil Liability for Third-Party Users: Incomplete Vehicle Insurance Coverage

César Augusto de Castro Fiuza[1]
Gabriel Vicente Parreira Tavares[2]
Thays Murta dos Santos Cruz[3]

1 Doutor em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Professor Titular de Direito Civil da Faculdade de Direito da UFMG, Departamento de Direito Privado. Ex-Diretor da PUC Minas. Sócio do escritório César Fiuza Advogados. Endereço profissional: Faculdade de Direito da UFMG, Av. João Pinheiro, 100, Centro, Belo Horizonte/MG, CEP 30130-180, Brasil.

2 Bacharel em Direito pela Escola Superior Dom Helder Câmara. Pós-graduando em Direito Bancário e Mercado Financeiro pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas). Advogado. Sócio do escritório Gabriel Vicente Advogados. Endereço profissional: Av. Raja Gabáglia, 2.000, Complexo Parque Avenida, Estoril, Belo Horizonte/MG, CEP 30494-170, Brasil.

3 Mestre em Direito Privado pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas). Coordenadora da pós-graduação lato sensu em Direito Penal e Criminologia da Unipac. Professora na graduação da Fundação Presidente Antônio Carlos (FUPAC – Nova Lima). Advogada. CEO e head de inovação do escritório César Fiuza Advogados. Endereço profissional: Av. Raja Gabáglia, 2.000, Torre 2, Salas 310/312, Estoril, Belo Horizonte/MG, CEP 30494-170, Brasil.

Resumo: O presente artigo analisa a exclusão de cobertura securitária em seguros veiculares contratados por motoristas de aplicativos, com foco na proteção de passageiros que não figuram como solicitantes da corrida. O objetivo é investigar se tais limitações contratuais são compatíveis com os princípios da boa-fé objetiva, da função social do contrato e da proteção do consumidor. Para tanto, adota-se o método hipotético-dedutivo, com base em revisão bibliográfica, análise normativa e exame de contratos de adesão utilizados por plataformas de transporte e seguradoras. Os resultados indicam a existência de lacunas contratuais que permitem a exclusão indevida de terceiros passageiros, evidenciando práticas potencialmente abusivas e incompatíveis com o sistema jurídico brasileiro. Conclui-se pela necessidade de interpretação mais ampla das cláusulas securitárias, bem como pela adoção de medidas regulatórias que assegurem a efetiva proteção de todos os usuários do serviço, independentemente de sua posição formal na relação contratual.

Palavras-chave: seguro veicular; cobertura securitária; boa-fé objetiva; relações de consumo; proteção do consumidor.

Abstract: This article analyzes the exclusion of insurance coverage in vehicle insurance contracted by ride-hailing drivers, focusing on the protection of passengers who are not the direct requesters of the ride. The objective is to examine whether such contractual limitations are compatible with the principles of objective good faith, the social function of contracts, and consumer protection. To this end, the hypothetico-deductive method is employed, based on bibliographical review, normative analysis, and examination of adhesion contracts used by

transportation platforms and insurance companies. The results indicate the existence of contractual gaps that allow the improper exclusion of third-party passengers, revealing potentially abusive practices inconsistent with the Brazilian legal system. It concludes that a broader interpretation of insurance clauses is necessary, as well as the adoption of regulatory measures to ensure effective protection for all users of the service, regardless of their formal position within the contractual relationship.

Keywords: vehicle insurance; insurance coverage; objective good faith; consumer relations; consumer protection.

1. Introdução

A ascensão vertiginosa dos aplicativos de transporte é evidente no país, mormente na última década. De acordo com o Centro Brasileiro de Análise e Planejamento,[4] uma das categorias que mais cresceu no Brasil nos últimos anos foi a de motoristas que trabalham com os aplicativos de transporte individual privado de passageiros, transformando significativamente os meios de mobilidade urbana, através da conveniência e acessibilidade aos seus consumidores.

Contudo, como intrínseco às inovações tecnológicas, esta trouxe consigo novos desafios, gerando problemas inéditos. No caso em análise, os aplicativos de transporte individualizados externalizaram diversas controvérsias no Direito.

Ao longo da presente pesquisa serão desenvolvidos especificamente os problemas securitários ocasionados por essas plataformas e pelas seguradoras de veículos, espe-

4 CEBRAP, 2023, p. 9.

cialmente no que tange à proteção dos passageiros. O tema em destaque neste artigo aborda a exclusão de cobertura securitária em seguros veiculares destinados a motoristas de aplicativos e, em particular, a ausência de proteção para passageiros que, embora utilizem o serviço, não são os solicitantes diretos da corrida. Tal fato evidencia uma problemática que carece de análise e solução adequada no cenário jurídico brasileiro.

Uma das principais questões que emergem dessa situação é a interpretação das chamadas cláusulas de exclusão ou de limitação, cláusulas limitativas da responsabilidade civil as quais consistem em disposições contratuais que preestabelecem o "*quantum*" máximo da responsabilidade imputável a uma das partes em um contrato, em casos de inadimplemento das obrigações, ou na ocorrência de prejuízos.

Tais cláusulas são frequentes em contratos empresariais, avenças de prestação de serviços, contratos de seguro, dentre outros pactos jurídicos. Elas desempenham um papel crucial na mitigação de riscos e na tutela das partes envolvidas em uma relação jurídica contratual, e são necessárias nos contratos de seguro veicular, já que estabelecem limites de responsabilização civil para as empresas e aumentam as margens de lucro das seguradoras.

Diante dos altos riscos que envolvem os contratos de sinistro e das responsabilidades que cada contratante motorista possui, as seguradoras passaram a utilizar-se de algumas ferramentas jurídicas para dirimir sua responsabilidade, minimizando as causas possíveis de indenização e maximizando a contenção de danos.

Neste cenário, o objetivo principal deste artigo é analisar a exclusão de cobertura securitária em seguros veiculares para motoristas de aplicativos, com foco na desproteção de

passageiros não solicitantes. Pretende-se investigar como as seguradoras e as plataformas de transporte definem "usuário" e "passageiro" em seus contratos, se as cláusulas de exclusão de cobertura são claras e informativas, se a interpretação dessas cláusulas está alinhada com os princípios da boa-fé objetiva e da função social do contrato, e qual o impacto da cláusula de incolumidade nesses casos.

Formula-se, assim, o problema de pesquisa: a cláusula que restringe a cobertura do seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros ao titular da conta ou ao solicitante da corrida, excluindo o passageiro efetivamente transportado, é válida e eficaz? A hipótese é a de que tal restrição não constitui legítima delimitação do risco segurado, mas restrição subjetiva do círculo de beneficiários que, por não corresponder à álea assumida pela seguradora nem à base atuarial do prêmio, colide com a função social do contrato, com a boa-fé objetiva e com o regime protetivo do Código de Defesa do Consumidor.

2. Percurso metodológico: corpus, critérios de seleção e limites

A pesquisa é teórica e qualitativa e adota o método hipotético-dedutivo, partindo das premissas normativas gerais, boa-fé objetiva, função social do contrato e proteção do consumidor, para, no confronto com o material empírico, testar a hipótese enunciada; a vertente é predominantemente jurídico-dogmática, com feição jurídico-propositiva na seção final, e a técnica é a da análise documental.[5]

O corpus organiza-se em quatro estratos. O primeiro reúne os instrumentos contratuais de adesão: os "Termos e Condições Gerais de Uso" da Uber, na versão vigente a

5 GUSTIN; DIAS, 2020, p. 21-30.

partir de 3 de junho de 2026, e os "Termos" da 99 aplicáveis ao motorista parceiro e ao passageiro, além da redação pretérita dos termos da Uber dirigidos ao motorista.[6] O segundo compreende os documentos das apólices coletivas de Acidentes Pessoais de Passageiros (APP) estipuladas pelas plataformas: no caso da Uber, apólice emitida pela Chubb Seguros Brasil S.A. (Processo SUSEP 15414.003392/2009-11), com capitais de R$ 100.000,00 para morte acidental, até R$ 100.000,00 para invalidez permanente e até R$ 15.000,00 para despesas médico-hospitalares, no caso da 99, capitais equivalentes, vigentes para acidentes ocorridos a partir de 1º de junho de 2025.[7] O terceiro é formado pelas condições gerais de três apólices de automóvel: Azul Companhia de Seguros Gerais (Processo SUSEP 15414.001055/2004-84), Allianz Seguros S.A. (Processo SUSEP 15414.002216/2004-57) e Caixa Seguradora S.A., sob a marca Youse (Processo SUSEP 15.414.900039/2016-18), examinadas para identificar como o mercado segurador define o beneficiário da cobertura de APP fora do ambiente das plataformas.[8] O quarto reúne os documentos relativos à solicitação de corridas em favor de terceiros, o anúncio do recurso U-Convidado e a página da conta para adolescentes, tratados como interpretação autêntica do predisponente.[9]

A seleção obedeceu a cinco critérios cumulativos: representatividade de mercado, com escolha das duas plataformas de maior participação no país, pertinência categorial, privilegiando seguradoras que comercializam a categoria destinada ao transporte remunerado por aplicati-

6 UBER, 2026a; 99POP, [2026]; 99POP, [s.d.].

7 UBER, [2026b]; 99POP, 2025a; EZZE SEGUROS S.A., 2025.

8 AZUL COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS, 2019; ALLIANZ SEGUROS S.A., 2025; CAIXA SEGURADORA S.A., [2026].

9 UBER, 2023; UBER, [2026c].

vo, publicidade e integralidade, com incorporação apenas de documentos públicos em texto integral, o que assegura a replicabilidade, rastreabilidade regulatória, com preferência por produtos identificáveis por processo perante a SUSEP e consultáveis no Sistema de Registro Eletrônico de Produtos;[10] e recorte temporal pela versão vigente na data de acesso, com resgate de redações anteriores quando disponíveis. Trata-se de amostra intencional e não probabilística, cuja validade decorre da explicitação dos critérios e da possibilidade de verificação independente.

Registre-se dificuldade que constitui, ela própria, resultado da pesquisa: os termos de uso são alterados unilateralmente, sem versionamento público nem preservação das redações anteriores. Na versão vigente dos Termos da Uber, a numeração decimal foi abandonada em favor de estruturação temática em dez seções, de modo que os dispositivos referidos neste artigo como cláusulas 5.2, 5.3 e 5.4 correspondem a redação pretérita, cujo conteúdo limitativo permanece reproduzido na atual seção 10, nos termos da 99, a cláusula relativa ao seguro APP figura hoje sob a numeração 4.10.2. A impossibilidade de o aderente recuperar a redação vigente à data da adesão ou do sinistro agrava a assimetria informacional, ao contrário do que ocorre na SUSEP, que mantém a tabela de versões protocoladas de cada plano.

O levantamento jurisprudencial foi realizado, até 8 de agosto de 2026, nos repositórios oficiais do Superior Tribunal de Justiça, Informativos, Jurisprudência em Teses e enunciados sumulares, e nos dos Tribunais de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios, do Rio de Janeiro, de Minas Gerais e de São Paulo, no recorte de 2012 a 2026, com os descritores "cláusula de incolumidade", "consumidor por equiparação", "*bystander*", "cláusula limitativa" e "seguro", "delimitação

10 BRASIL. Superintendência de Seguros Privados, [2026].

do risco", "acidentes pessoais de passageiros" e "motorista de aplicativo"; excluíram-se os julgados cujo número de registro ou cuja relatoria não puderam ser confirmados em fonte oficial. Três limites devem ser assinalados: não se obtiveram as condições contratuais registradas das apólices coletivas, mas apenas os documentos de produto, porquanto os produtos enquadrados como grandes riscos são dispensados de registro prévio, não se realizou investigação jurimétrica, e não se procedeu a levantamento junto às ouvidorias das seguradoras, limites que circunscrevem as conclusões ao plano da análise contratual e dogmática.

3. O problema no horizonte da Revista Brasileira de Estudos Políticos

O problema aqui examinado inscreve-se em discussões que esta Revista vem acolhendo há décadas. O ponto de partida é o estudo em que César Fiuza e Luciana Costa Poli examinaram a tensão entre autonomia privada e intervenção estatal no Estado Democrático de Direito:[11] a estrutura argumentativa ali desenvolvida é transponível: a autonomia privada não é espaço imune ao controle heterônomo, mas competência juridicamente atribuída e, por isso, limitada. Enfrenta-se, contudo, a objeção que Eduardo Jordão e Andre Bogossian opuseram às justificações paternalistas da regulação, ao demonstrarem que a proteção do indivíduo contra suas próprias escolhas impõe ônus argumentativo suplementar:[12] a ressalva não alcança a hipótese, pois o passageiro que não solicitou a corrida não realizou escolha alguma quanto à cobertura, não aderiu aos termos nem participou da

11 FIUZA; POLI, 2013, p. 95-132.

12 JORDÃO; BOGOSSIAN, 2021, p. 241-268.

formação do vínculo, de sorte que não há decisão individual a corrigir, mas produção de efeitos desfavoráveis sobre quem não integrou a relação contratual, questão de eficácia externa do contrato.

Silma Mendes Berti sustentou, nesta Revista, que a evolução da responsabilidade civil traduz a passagem do responsável para a vítima, impondo que quem decide, exerce atividade ou detém poder assuma as consequências de seus atos;[13] se o eixo do instituto migrou para a vítima, a legitimidade de qualquer restrição indenizatória deve ser aferida a partir da posição do lesado, e não da conveniência econômica de quem organiza a atividade. Em sentido convergente, Alexandre Pereira Bonna e Pastora do Socorro Teixeira Leal propuseram a releitura da responsabilidade civil como instrumento ético, com alargamento das hipóteses de responsabilidade objetiva e ampliação das funções do instituto para além da reparação,[14] o que permite sustentar que a cláusula excludente frustra também a função preventiva. Alexandre Pimenta Batista Pereira dedicou a estas páginas dois estudos convergentes, sobre a invalidade do acordo manifestamente desproporcional e sobre o abuso de direito,[15] de onde se extrai o fundamento dogmático mais preciso para a crítica: o exercício, pela seguradora, do direito de delimitar o âmbito subjetivo da cobertura é em tese legítimo, mas torna-se abusivo, nos termos do art. 187 do Código Civil, quando excede manifestamente os limites da função socioeconômica de um seguro cuja finalidade típica é garantir a incolumidade de quem é transportado.

No plano da formação do vínculo, ainda, Carlos Alberto Rohrmann e Miriam de Abreu Machado e Campos anteci-

13 BERTI, 2008, p. 339-360.

14 BONNA; LEAL, 2017.

15 PEREIRA, 2008, p. 395-410; PEREIRA, 2025.

param que a contratação por interface digital comprime a manifestação de vontade a um gesto único, desprovido de deliberação sobre o conteúdo, ao que se somam a demonstração de Érico Andrade de que o silêncio puro não constitui manifestação de vontade e o exame que João Baptista Villela dedicou ao *standard* de conhecimento presumido da cláusula "… ou devia saber"[16], de onde se conclui que a aceitação irrefletida de termos extensos não pode converter-se em conhecimento presumido das restrições securitárias e, com maior razão, não pode sê-lo em relação a quem sequer aderiu ao instrumento.

Quanto aos intermediários digitais, Irineu Francisco Barreto Junior e Beatriz Salles Ferreira Leite demonstraram que o Marco Civil da Internet afastou a responsabilidade objetiva dos provedores de aplicações por ato de terceiro, instituindo responsabilidade subsidiária por omissão.[17] A distinção é decisiva: o regime de imunidade concebido para provedores de conteúdo não é transponível às plataformas de transporte, pois enquanto aquele se justifica pela neutralidade do intermediário, esta define o preço, seleciona o prestador, atribui a corrida por decisão algorítmica e retém percentual do valor pago, quem organiza e explora economicamente o risco não pode invocar o estatuto de quem apenas o hospeda. Soma-se o diagnóstico do capitalismo de plataforma, cuja arquitetura assenta na coleta massiva de dados e no controle assimétrico da relação:[18] é a plataforma quem detém, com exclusividade, o registro de quem solicitou a corrida e de quem embarcou, o que recomenda a inversão do ônus probatório.

16 ROHRMANN; CAMPOS, 2008, p. 411-478; ANDRADE, 2008, p. 99-118; VILLELA, 2008, p. 179-200.

17 BARRETO JUNIOR; LEITE, 2017.

18 BARRETO JUNIOR; MOLINA, 2022; COURA; CHAI; SURLO, 2024.

Por fim, o dever estatal de proteção, reconstruído nesta Revista como decorrência da dimensão objetiva dos direitos fundamentais em suas manifestações de proibição de proteção insuficiente e de excesso,[19] oferece parâmetro de controle adequado: ao validar cláusula que deixa a vítima de acidente sem cobertura, por circunstância alheia à sua conduta, o Estado-juiz incorre em proteção deficiente do direito fundamental à integridade física e à reparação. Esta Revista já reuniu, portanto, os elementos dogmáticos necessários à solução do problema; o que aqui se pretende é articulá-los em torno de objeto ainda não enfrentado. Some-se a edição especial desta Revista dedicada à reforma do Código Civil, cujos estudos apontam a dificuldade de inferir os objetivos de normas redigidas em termos vagos, diagnóstico que descreve a indeterminação dos vocábulos "usuário" e "passageiro" aqui examinada, e a necessidade de preservar a centralidade do Código Civil.[20]

4. A especialização do contrato de seguro para motoristas de aplicativo

Em caráter preliminar, impende destacar que a prática de dirigir profissionalmente para aplicativos difere fundamentalmente do uso particular de um veículo. A quilometragem rodada é significativamente maior, a exposição a diferentes condições de trânsito e horários é mais intensa e há a constante presença de passageiros, fator este que acarreta a ampliação do leque de riscos circunstanciais.

Destarte, o uso intensivo do veículo para o transporte remunerado de passageiros eleva a exposição a sinistros,

19 MAAS; LEAL, 2022.

20 TOMASEVICIUS FILHO, 2025; FERREIRA, 2025; MILAGRES; MESQUITA FILHO, 2025.

quando comparado ao uso esporádico e pessoal. Essa intensificação da atividade, especialmente à luz da cláusula geral do risco da atividade prevista no art. 927, parágrafo único, do Código Civil, pode ser compreendida como a configuração de um "risco especial e diferenciado em relação a direitos de terceiros", notadamente os passageiros.

As apólices de seguro automóvel tradicionais, voltadas para o uso particular, são calculadas com base em um perfil de risco substancialmente menor e, via de regra, contêm cláusulas explícitas que excluem a cobertura em caso de utilização comercial do veículo.

Diante dessa lacuna e da necessidade de garantir a segurança dos passageiros, tornou-se indispensável a criação e a exigência de uma cobertura específica: o seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros (APP).

Inicialmente as seguradoras de veículos segmentaram em categorias os contratos securitários, individualizando os contratos de seguro veicular para a categoria de motoristas de aplicativo,[21] assim, foi possível diferenciá-los dos contratos vendidos para motoristas que não trabalham dirigindo ao longo do dia.

Posteriormente a esta cisão de categoria contratual, nota-se um aumento gradativo das limitações por cláusulas que excluem a responsabilidade das empresas de seguro que caberiam na ocorrência de riscos específicos, segundo a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), nota-se uma tendência cada vez maior na simplificação dos contratos de seguro, sejam eles inerentes ao negócio ou não para motoristas de aplicativos.

A referida simplificação pode ser interpretada como uma estratégia do mercado para tornar o produto mais acessível e de fácil compreensão, mas também pode ocultar uma

21 REVISTA SEGURO TOTAL, 2024.

delimitação mais estrita dos riscos cobertos e das obrigações do segurado, exigindo análise atenta das condições gerais e particulares da apólice.

A regulação setorial, como a Circular SUSEP n. 637/2021, analisada por Angélica Carlini em "Nova regulação dos seguros de responsabilidade civil no Brasil e os seguros para riscos cibernéticos", permitiu maior flexibilidade na estruturação de seguros de responsabilidade civil, abrindo caminho para produtos mais customizados.[22] Registre-se, contudo, precisão técnica retomada na seção 6: o seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros é seguro de pessoas, e não de responsabilidade civil, repousando sua disciplina na Resolução CNSP n. 439/2022 e na Circular SUSEP n. 667/2022. Em qualquer caso, essa flexibilidade não afasta a necessidade de clareza contratual e a observância de princípios como a boa-fé e a proteção ao consumidor ou, neste contexto, a tutela dos passageiros como terceiros beneficiários.

Em regra, esses contratos, frequentemente, não contemplam explicitamente a proteção de terceiros que utilizam o serviço a pedido de outra pessoa, gerando uma lacuna que pode levar à desproteção dos passageiros em caso de acidentes. A falta de clareza nas cláusulas contratuais e a complexidade inerente aos contratos de adesão reforçam a necessidade de uma análise jurídica minuciosa, visando a defesa dos direitos dos consumidores e a promoção da boa-fé nas relações contratuais.

A incidência da boa-fé objetiva nas relações de consumo contratuais, atua como um princípio fundamental, importando em si mesma a necessidade de conduta honesta, leal, correta e transparente. É da boa-fé, aplicada nos casos concretos, que será mediada e concretizada a interpretação e

22 CARLINI, 2022, p. 3-9.

aplicação das cláusulas de exclusão nos contratos de seguro. Da atuação deste princípio no contexto dos seguros veiculares para motoristas de aplicativos, implica a obrigação das seguradoras de informar claramente as limitações de sua cobertura.

No entanto, a realidade demonstra que muitas vezes os motoristas de transporte por aplicativo desconhecem as condições dos serviços que contrataram, levando a situações de vulnerabilidade e desamparo legal dos envolvidos indiretamente como os passageiros que utilizam o transporte.

Nesse viés a Doutora e Mestre em Direito Civil pela Universidade de São Paulo e Advogada da área de Seguros e Resseguros Camila Affonso Prado afirma:

> Especificamente quanto aos chamados "seguros de grandes riscos", destaca-se a possibilidade de que as condições contratuais da apólice sejam livremente negociadas entre segurados e seguradoras, observados princípios como os da boa-fé e transparência e objetividade das informações, além de alguns elementos mínimos que devem constar nas condições contratuais. Isso significa que as partes assumem posição de igualdade e o contrato de seguro deixa de estar fundado em apólices padronizadas, incentivando-se a plena liberdade de pactuação.[23]

Dessa liberdade de pactuação, somada a atual simplificação dos contratos de seguro e de redução das situações de responsabilidade civil contratual, surge a realidade cruel de deturpação da boa-fé objetiva pelas seguradoras em prol de lucro, lesando tanto o motorista contratante diretamente, como o passageiro de suas corridas indiretamente.

23 PRADO, 2021.

5. Seguro para motoristas de aplicativo: das omissões danosas e riscos

Um dos aspectos relevantes ao estudo é a responsabilidade das plataformas de transporte, ou seja, dos aplicativos de mobilidade na garantia de segurança e proteção para todos os seus usuários. A ausência de uma regulação específica e a escassez de interpretações judiciais sobre o tema previstas na jurisprudência contemporânea, contribuem para um cenário de incerteza jurídica. Nesse sentido, "o risco é um elemento essencial para o contrato de seguro por uma questão muito simples: se não houver risco, o seguro, como contrato que o alberga, perde a sua razão de existir".[24]

Este artigo, busca, portanto, não apenas identificar as falhas atuais na cobertura securitária, mas também propor reflexões sobre a necessidade de uma legislação mais robusta e específica que aborde as particularidades dos serviços de transporte por aplicativo. É importante reconhecer ainda os limites deste estudo. Embora a pesquisa em comento se concentre na análise jurídica da exclusão de cobertura securitária para passageiros não solicitantes, ressalva-se que não se esgotam neste enfoque todas as possíveis implicações e desdobramentos do tema.

Vale ressaltar, que os aplicativos de transporte como 99 Pop e Uber oferecem seguros específicos de suas plataformas tanto para seus motoristas filiados, quanto para seus passageiros clientes, que podem ser consultados na hora do cadastro nas plataformas, por meio do contrato de adesão chamado de "Termos de Uso" e "Termos Gerais de Uso" respectivamente. Esses contratos de sinistro próprios atuam desde o momento em que uma corrida é aceita até a sua fi-

24 GOLDBERG, 2019, p. 44; VEIGA COPO, 2015, p. 21.

nalização e asseguram tanto os motoristas parceiros quanto os usuários do serviço durante o trajeto, frisa-se, desde que o uso seja feito pela mesma pessoa que contratou a corrida, oferecendo uma camada de proteção extra, além dos seguros contratados por empresas privadas de seguro veicular, que embora sejam de grande valia, também apresentam lacunas em seus termos de cobertura que necessitam de atenção.

De acordo com a 99 Pop[25], o seguro oferecido pelos aplicativos tem sua cobertura ativa assim que o motorista aceita uma corrida, garantindo a proteção durante todo o trajeto até a finalização dela. Durante esse período, tanto o motorista quanto o passageiro estão protegidos em caso de acidentes. No entanto, em uma análise mais detida dos termos contratuais, verifica-se que a referida cobertura não se estende aos intervalos entre corridas, ainda que o aplicativo esteja em uso pelo motorista, deixando-os desprotegidos durante esses momentos sendo assim, nota-se que as condições impostas aos registros de sinistros dos próprios aplicativos, permitem a isenção de responsabilidade por contrato de adesão assinado pelo motorista ao cadastrar seu perfil na plataforma. Essa limitação é uma fonte de preocupação, considerando que os motoristas permanecem em trânsito, expostos a riscos, mesmo sem estarem oficialmente com uma corrida em andamento.

Ainda de acordo com a plataforma 99 Pop[26], para os passageiros, a cobertura do seguro começa no momento do embarque e se estende até o término de sua viagem. Esse seguro visa cobrir danos físicos, morte, invalidez e despesas médico-hospitalares em caso de acidentes que eventualmente ocorram durante a corrida contratada através do aplicativo, oferecendo uma certa segurança para quem utiliza

25 99POP, 2025a.

26 99POP, 2025a.

o serviço. Trata-se de benefício desconhecido por muitos, mas previsto no contrato de adesão "Termos de Uso"[27] que é objeto de pactuação para que seja utilizada a plataforma de transporte privado.

As mesmas regras e condições se aplicam de maneira semelhante na página de informações sobre seguro da empresa Uber[28], não havendo diferenciações relevantes que justifiquem a realização de análise particularizada e possuindo as mesmas lacunas nos momentos de não cobertura do motorista ainda em uso da plataforma.

Contudo, mister destacar que essa proteção apresenta limitações significativas, especialmente quando a viagem é solicitada por uma pessoa diferente daquele que irá usufruir do serviço como passageiro efetivo na viagem, já que os seguros próprios das plataformas permitem o benefício de proteção apenas para os usuários que solicitaram a corrida e para o titular da conta junto à plataforma, não cobrindo aqueles que estavam junto do solicitante no trajeto, nem tampouco terceiros que, porventura, venham a ser o usuário direto do transporte, mesmo sem figurarem como contratantes do serviço.

Trata-se de hipóteses corriqueiras, em que uma conta pede a corrida para mais de uma pessoa, além do próprio dono do perfil solicitante, ou nos casos em que o dono da conta solicita a corrida para outro indivíduo que não ele mesmo. Esse detalhe, aparentemente simples, gera complexas questões jurídicas.

Nota-se, que mesmo quando o motorista possui um seguro contratado fora das opções oferecidas pelos aplicativos, ou seja, um seguro obtido por meio de uma empresa externa, a lógica de cobertura permanece semelhante àquela

27 99POP, 2025b.

28 UBER, [2026b].

apresentada anteriormente. Os referidos seguros, em sua grande maioria, ressalva-se apenas podem se diferenciar por ampliarem a proteção para o motorista, abrangendo todo o período em que ele está dirigindo, independentemente de estar ou não em uma corrida ativa.

Não obstante, no tocante às cláusulas relativas aos passageiros, persistem omissões e limitações significativas. Nesse sentido, destaca-se que a maioria dos contratos de seguro exige a comprovação do dano ao passageiro que solicitou a corrida, o que automaticamente exclui qualquer terceiro que esteja utilizando o serviço. Isso significa que passageiros que não são os titulares da conta do aplicativo, mas que utilizam o transporte, ficam desprotegidos em casos de sinistro, evidenciando uma lacuna na cobertura securitária oferecida por essas apólices.

A página online da Uber Seguros[29] informa que a incidência de seu sinistro pessoal atua sobre os motoristas parceiros e se estende aos "usuários" no momento do trajeto, porém, o termo usuário abre margem para que a plataforma possa se eximir de conferir proteção nas corridas em que o passageiro é outra pessoa, ou corridas em que uma pessoa está acompanhada de outras que não são usuárias da plataforma, restando fácil a comprovação de dano, mas impossibilitando a comprovação do nexo causal dos não usuários com a empresa e, por conseguinte, fulminando a responsabilização civil pelos prejuízos causados aos terceiros não contratantes.

A plataforma 99 Pop, por sua vez, é mais abrangente, utilizando-se do termo "passageiros", mas ainda exigindo a comprovação de dano e cobrindo apenas o dono da conta, dificultando a comprovação do nexo causal por terceiros que estão na corrida e que muitas vezes nem possuem os

29 UBER, [2026b].

aplicativos de corrida baixados ou pactuaram com os termos contratuais

A leitura do corpus permite precisar, em bases verificáveis, a extensão dessa indeterminação. Os "Termos e Condições Gerais de Uso" da Uber estabelecem, de um lado, que "não é possível ceder, transferir ou autorizar terceiros a utilizar os serviços em seu nome" e, de outro, que o usuário "poderá solicitar transporte para terceiros", limitando-se a consignar que "a Uber mantém Seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros (APP)", sem definir o beneficiário da garantia, instrumento simultaneamente restritivo e omisso.[30] Nos termos da 99, a cláusula 4.1 define "Passageiro" como o interessado em contratar o serviço, adotando critério funcional-contratual, e a cláusula relativa ao seguro dispõe que "os Motoristas Parceiros são beneficiários de apólice de Seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros ('Seguro APP') contratada pela 99", paradoxo evidente, pois o produto se denomina seguro de acidentes pessoais de passageiros, mas nomeia como beneficiários apenas os motoristas.[31]

Confrontados os instrumentos com os documentos de produto, revela-se contradição relevante: a página de seguro da 99 assegura cobertura a "todos que estiverem sendo transportados", do embarque ao desembarque, e a da Uber indica como beneficiários os "usuários, seus convidados e motoristas parceiros".[32] O critério dos documentos de produto é objetivo-fático; o dos instrumentos contratuais, subjetivo-contratual e, à luz do art. 30 do Código de Defesa do Consumidor, a informação publicitária precisa vincula o fornecedor e integra o contrato. Registre-se, enfim, que nem

30 UBER, 2026a, seções 7 e 10.

31 99POP, [2026], cláusulas 4.1 e 4.10.2, esta última correspondente à cláusula 4.10.3 da redação anterior.

32 99POP, 2025a; UBER, [2026b].

o anúncio do recurso que permite solicitar viagem para outra pessoa, nem a página da conta para adolescentes contêm menção a seguro ou cobertura relativa ao terceiro transportado[33], omissão que, em serviço massificado, viola o dever de informação adequada e clara do art. 6º, III, do Código de Defesa do Consumidor.

Nesse contexto, importa frisar que as lacunas supramencionadas culminam no esvaziamento dos contratos de seguro, posto que, ao deixar de acobertar as situações supramencionadas, verifica-se a colisão frontal com a função social e finalidade contratual. Destarte, vislumbra-se que, nos referidos termos, a pactuação deixa de fazer sentido e de ser útil e justo às partes contratantes, como aduz a doutrina:

> No limite, podemos interpretar uma lei, caracterizada pela abstração e generalidade, de modo abstrato, isto é, desvinculadamente ao plano das contingências. Mas não o contrato. O problema concreto polariza a hermenêutica contratual porque contratos são feitos precisamente para ser executados: o intérprete deve encontrar uma solução para resolver determinado problema prático segundo determinada teia de significações e de acordo com as qualificações predispostas no sistema. Todo e qualquer contrato há de fazer sentido, e esse sentido há de, concomitantemente, ser útil e justo para partes e concorde ao Ordenamento jurídico. Toda interpretação contratual envolve, pois, um juízo de respeito e atenção ao manifestado pelas partes.[34]

A exclusão de terceiros passageiros desvirtua a própria essência do seguro de responsabilidade civil e de acidentes pessoais, que é a garantia de reparação e amparo à vítima do sinistro.

Sob a ótica do Código de Defesa do Consumidor (CDC), essa limitação esbarra diretamente no artigo 51, § 1º, inciso II, que presume exagerada e abusiva a vantagem que

33 UBER, 2023; UBER, [2026c].

34 MARTINS-COSTA, 2015, p. 70.

"restringe direitos ou obrigações fundamentais inerentes à natureza do contrato, de tal modo a ameaçar seu objeto ou equilíbrio contratual".[35]

Se a natureza do seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros (APP) é proteger a incolumidade física de quem está sendo transportado, restringir essa proteção apenas ao titular da conta ameaça o objeto principal da avença e frustra a legítima expectativa de segurança.

Ademais, o passageiro terceiro, mesmo não sendo o contratante direto da corrida no aplicativo, enquadra-se perfeitamente no conceito de consumidor por equiparação (*bystander*), conforme preceitua o artigo 17 do Código de Defesa do Consumidor (CDC): "Para os efeitos desta Seção, equiparam-se aos consumidores todas as vítimas do evento."[36] Sendo assim, ele deve gozar de toda a proteção legal contra práticas abusivas.

A interpretação restritiva adotada pelas seguradoras viola o princípio da boa-fé objetiva. O artigo 4º, inciso III, do Código de Defesa do Consumidor exige a harmonização dos interesses nas relações de consumo "sempre com base na boa-fé e equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores".[37]

Em complemento, o artigo 422 do Código Civil determina que: "Os contratantes são obrigados a guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé".[38]

Essa restrição securitária também ignora a regra de hermenêutica do artigo 47 do CDC, que dita de forma clara: "As cláusulas contratuais serão interpretadas de maneira

35 BRASIL. Código de Defesa do Consumidor, art. 51, §1º, Inciso II.

36 BRASIL. Código de Defesa do Consumidor, art. 17.

37 BRASIL. Código de Defesa do Consumidor, art. 4º, inciso III.

38 BRASIL. Código Civil, art. 422.

mais favorável ao consumidor".[39]

Destarte, vislumbra-se que a pactuação deixa de fazer sentido e fere a função social do contrato, consagrada no artigo 421 do Código Civil, o qual estabelece que: "A liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato".[40]

A consagração desse princípio representa a superação do modelo clássico patrimonialista, no qual a autonomia da vontade era absoluta e inquestionável. No Direito Civil contemporâneo, lido à luz da Constituição Federal, o contrato perde seu caráter estritamente individualista e passa a ser compreendido como um instrumento que deve, obrigatoriamente, respeitar valores extracontratuais e promover a solidariedade social.

Nesse diapasão, a função social pode ser dividida em eficácia interna (justiça e equilíbrio entre as partes contratantes) e eficácia externa (tutela de terceiros que não participaram da avença, mas sofrem seus efeitos). É justamente na eficácia externa que reside a proteção do passageiro não solicitante. O contrato de seguro de transporte possui uma utilidade social máxima: a garantia de reparação e a proteção incondicional da vida e da integridade física de qualquer ocupante do veículo.

Permitir que seguradoras se eximam de indenizar vítimas reais do sinistro sob a alegação de que não foram as solicitantes no aplicativo subverte a própria lógica do mutualismo securitário. Tal interpretação restritiva transforma o contrato em um mero escudo de proteção ao lucro corporativo, esvaziando sua finalidade protetiva e convertendo-o em um instrumento de lesão a terceiros.

39 BRASIL. Código de Defesa do Consumidor, art. 47.

40 BRASIL. Código Civil, art. 421.

Sob uma ótica estritamente tradicional, as seguradoras podem defender que a readequação forçada dessas cláusulas seria uma clara violação ao princípio da autonomia privada, argumentando que a intervenção do Estado no acordo entre contratante e contraente ocasionaria grave insegurança jurídica.

Contudo, essa premissa cai por terra ao analisarmos a realidade dos seguros de plataformas, uma vez que não há um acordo paritário e justo. Trata-se, na essência, de um contrato de adesão que impossibilita o trabalho dos motoristas e o próprio uso pelos passageiros caso não assinem os termos impostos unilateralmente.

Em suma, há uma evidente assimetria de poder que mitiga a verdadeira autonomia da vontade, justificando plenamente a intervenção protetiva do Estado para garantir o equilíbrio e a boa-fé objetiva, por meio da proteção aos deveres anexos de lealdade e colaboração

> A concepção atual de relação jurídica, sob a incidência do princípio da boa-fé, como ordem de cooperação, suaviza as posições de devedor e credor, não se aniquilando a titularidade de direitos e pretensões deste, mas imputando-lhe também deveres advindos da ordem de cooperação, como o de impedir que sua conduta dificulte a prestação do devedor.[41]

Visando mitigar em parte tais complicações as plataformas 99 Pop e Uber já possuem a possibilidade de solicitar corridas em nome de terceiros em seus "*softwares*", permitindo que qualquer pessoa peça corridas para outras pessoas identificando-as no momento da solicitação. Contudo as terminologias "passageiro" e "usuário" continuam limitantes, impedindo a exata definição da extensão securitária a essas pessoas. Afinal a hermenêutica ainda dá margem para

41 SILVA, 2010, p. 27.

saber se quem é o usuário, o terceiro que ingressa no veículo, ou quem efetivamente pediu a corrida e assinou o pacto ao baixar a plataforma de corridas.

As seguradoras objetivamente falham em incluir cláusulas que estendam a cobertura a todos os passageiros autorizados pelo titular da conta a utilizar o serviço, resultando em uma proteção insuficiente. A ausência dessas disposições permite uma interpretação restritiva por parte das seguradoras, que podem se eximir de responsabilidade em situações de sinistro, deixando muitos usuários desinformados e desprotegidos.

Essa exclusão de proteção, proveniente da omissão nas cláusulas de extensão da cobertura do sinistro, é danosa considerando a frequência alta com que pessoas solicitam corridas para terceiros sem utilizar o recurso de alterar usuário ou inclusão de outro passageiro.

A prática de solicitar corridas para outras pessoas é uma realidade que precisa ser considerada pelas seguradoras e plataformas de transporte. Não é incomum casos de pais pedindo corridas para seus filhos, cuidadores requisitando transporte para idosos, ou do próprio usuário dono da conta viajando junto de mais pessoas no mesmo transporte e amigos solicitando viagens para pessoas sem acesso ao aplicativo. Essa prática reflete a necessidade de um sistema mais inclusivo e compreensivo, que reconheça e proteja todos os usuários reais dos serviços, já que nesses casos, a pessoa que realmente utiliza o serviço não está devidamente protegida pelo seguro.

As cláusulas de proteção ao passageiro nos contratos de seguro não especificam claramente a extensão da cobertura para terceiros que utilizam o serviço, gerando uma lacuna que coloca em risco esses mesmos passageiros. As seguradoras externas também não detalham se a proteção abrange

apenas o titular da conta ou se estende a qualquer indivíduo que utilize o serviço mediante solicitação, deixando margem para interpretações restritivas que prejudicam os usuários.

Dessa forma, a proteção contra morte, invalidez permanente total ou parcial por acidente (IPA), e despesas médicas hospitalares e odontológicas (DMHO) não se aplica de forma clara a terceiros que utilizam o serviço por meio de uma conta alheia. Deste modo gerando insegurança jurídica na prática, já que, em caso de sinistro, esses passageiros podem não ser amparados pelo seguro, a depender da interpretação do caso concreto e da falta de comprovação do nexo causal para gerar a responsabilização da seguradora.

6. O contraditório: a tese da validade das cláusulas de delimitação do risco

A crítica seria academicamente frágil se não enfrentasse, em sua melhor versão, a tese oposta. O argumento mais sólido é o de que a delimitação do risco não constitui vício, mas elemento estrutural do tipo contratual: o art. 757 do Código Civil define o seguro como o contrato pelo qual a seguradora garante interesse legítimo "contra riscos predeterminados", de modo que a fixação prévia de seu âmbito é exigência de validade. Márcia Blanes sustenta que "a predeterminação do risco, portanto, não pode ser considerada como uma cláusula abusiva", acrescentando que o risco é "dado social objetivo", sobre o qual se assenta a natureza econômica do seguro, consubstanciada "na dispersão/pulverização de riscos e na mutualidade";[42] Pedro Alvim e a tradição que o segue distinguem a cláusula restritiva, que busca o equilíbrio contratual mediante a definição do

42 BLANES, 2019, p. 105-109.

que foi garantido, da cláusula abusiva, que subtrai direito já assumido;[43] e a doutrina condiciona a validade da restrição a que as cláusulas sejam ressaltadas na apólice, de forma que o segurado possa entender seu alcance e incidência, na esteira do art. 759 do Código Civil.

Soma-se o argumento econômico-estrutural. Eduardo Calvert sintetiza a premissa mutualista ao afirmar que "o mutualismo baseia-se na concepção de que é mais fácil suportar coletivamente as consequências danosas dos riscos individuais" e que "a seguradora apenas administra os recursos formados pela mutualidade dos segurados", donde a conclusão de que a decisão judicial que amplia a cobertura para além do risco tarifado transfere custo ao fundo comum, isto é, aos demais segurados, premissa que mesmo a doutrina consumerista reconhece, submetendo-a, porém, a duplo controle, administrativo e judicial.[44] Sergio Ruy Barroso de Mello acrescenta que, sob a Lei n. 15.040/2024, a exclusão de riscos pode operar de modo expresso ou implícito, pois a definição positiva da garantia afasta as demais situações, e Ilan Goldberg defende a passagem de um formato regulatório rígido para outro flexível, no qual as partes conformam livremente a garantia.[45] A tese conta com respaldo jurisprudencial: reconheceu-se a validade da exclusão de coberturas, por ser "da própria natureza do contrato de seguro que sejam previamente estabelecidos os riscos cobertos", desde que as cláusulas restritivas sejam redigidas com destaque,[46] e, em plano processual, sustenta-se que o art. 102 da Lei n.

43 ALVIM, 1999, p. 231-238.

44 CALVERT, 2015, p. 173-177; MIRAGEM, 2014, p. 36-42.

45 MELLO, 2026; GOLDBERG, 2021.

46 STJ, 4.ª Turma, REsp 1.358.159, Rel. Min. Antonio Carlos Ferreira, 2021; e TJDFT, 5.ª Turma Cível, Acórdão n. 972140, Rel. Des. Angelo Passareli, j. 5 out. 2016, DJE 21 out. 2016.

15.040/2024, ao exigir litisconsórcio com o segurado, não instituiu ação direta autônoma.[47]

Os argumentos são corretos em sua formulação geral e, precisamente por isso, não alcançam a hipótese examinada. Em primeiro lugar, a exclusão do passageiro não solicitante não é delimitação objetiva do risco, mas restrição subjetiva do círculo de beneficiários: o evento é o mesmo, acidente de trânsito com o veículo segurado, a causa é a mesma, o âmbito espacial e temporal é o mesmo e o número de ocupantes expostos é rigorosamente o mesmo, altera-se apenas a identidade jurídica de quem poderá reclamar a indenização. Uma cláusula que não altera o risco, mas restringe quem pode invocá-lo, é cláusula de limitação de responsabilidade, e não de definição do objeto.[48] Em segundo lugar, e por consequência, o argumento mutualista não se aplica: se a base atuarial do seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros é calculada sobre a lotação do veículo, o pagamento ao ocupante que não solicitou a corrida não introduz sinistro não precificado no fundo comum. O corpus oferece demonstração empírica: as condições gerais da Azul definem como segurados "todas as pessoas que estiverem sendo transportadas no veículo segurado, inclusive o motorista", e as da Allianz, "todas as pessoas que estejam sendo transportadas no veículo discriminado na apólice, inclusive o motorista, os quais estão numericamente limitados à lotação oficial", ao passo que as da Caixa Seguradora vinculam a cobertura ao acidente com o veículo, excluindo apenas quem seja transportado em local impróprio.[49] Nas três apólices, o beneficiário é definido

47 ALMEIDA JUNIOR, 2026.

48 MOTA, [s.d.].

49 AZUL COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS, 2019, cláusula 8.3.2; ALLIANZ SEGUROS S.A., 2025, cláusula 13.3; CAIXA SEGURADORA S.A., [2026], cláusula 9.3 e Cobertura Adicional I.

por critério puramente objetivo, a pessoa fisicamente transportada, e todas as exclusões são de natureza fática, jamais contratual-subjetiva, a exclusão do passageiro não solicitante não decorre, portanto, das condições gerais praticadas pelo mercado segurador brasileiro, mas da redação dos termos de uso das plataformas.

Em terceiro lugar, a tese da exclusão implícita encontra obstáculo normativo expresso: o art. 24 da Circular SUSEP n. 667/2022 determina que "os riscos excluídos devem ser estabelecidos de forma precisa, sendo proibidas generalidades que não permitam a identificação de situações concretas", ao que se somam o art. 9º, § 1º, da Lei n. 15.040/2024, que exige descrição "clara e inequívoca" dos riscos excluídos, e o art. 54, § 4º, do Código de Defesa do Consumidor, de sorte que uma exclusão que sequer é enunciada não pode ser precisa, e a que se infere da definição positiva da garantia é, por definição, generalidade.[50] Em quarto lugar, ainda que se admitisse a validade em tese, o regime hermenêutico conduziria ao mesmo resultado, pois o art. 59 da Lei n. 15.040/2024 submete as exclusões à interpretação restritiva, com ônus da prova da seguradora, e o art. 57 manda resolver dúvidas e obscuridades "no sentido mais favorável ao segurado, ao beneficiário ou ao terceiro prejudicado".[51] Reconhece-se, por fim, a procedência parcial da objeção processual: a exigência de litisconsórcio com o segurado, na hipótese, o motorista, parte vulnerável e alheia à controvérsia, é obstáculo prático relevante, a indicar que a solução material precisa de desenho processual adequado.

50 BRASIL. Superintendência de Seguros Privados. Circular SUSEP n. 667, de 4 de julho de 2022, art. 24; e Lei n. 15.040, de 9 de dezembro de 2024, art. 9º, § 1º.

51 BRASIL. Lei n. 15.040, de 9 de dezembro de 2024, arts. 57 e 59.

Esse enquadramento é confirmado pelo direito superveniente. O art. 9º, § 2º, da Lei n. 15.040/2024 determina que, havendo divergência entre a garantia delimitada no contrato e a prevista nas notas técnicas e atuariais apresentadas ao órgão fiscalizador, prevaleça o texto mais favorável ao segurado, ao passo que os arts. 98 e 105 estendem a garantia ao interesse dos terceiros prejudicados e impõem o dever de informá-los sobre a existência e o conteúdo do seguro.[52] No plano regulatório, cumpre observar que o seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros é seguro de pessoas, e não de responsabilidade civil, de sorte que sua disciplina repousa na Resolução CNSP n. 439/2022 e na Circular SUSEP n. 667/2022, distinção que não é classificatória, pois o art. 35 daquela Resolução admite a estruturação de cobertura sem identificação prévia dos segurados, vinculada exclusivamente ao uso do meio de transporte indicado na apólice, o que é frontalmente incompatível com a exclusão examinada.[53] Decisivo, enfim, é o art. 11-A da Lei n. 12.587/2012, na redação da Lei n. 13.640/2018, que exige a contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros sem distinguir entre solicitante e transportado:[54] onde o legislador não distinguiu, não cabe ao predisponente distinguir por via contratual, sobretudo quando a distinção esvazia a finalidade que tornou o seguro obrigatório, o que conduz à invalidade também pelo fundamento do art. 166, VI, do Código Civil.

52 BRASIL. Lei n. 15.040, de 9 de dezembro de 2024, arts. 9º, § 2º, 98 e 105.

53 BRASIL. Conselho Nacional de Seguros Privados. Resolução CNSP n. 439, de 4 de julho de 2022, art. 35.

54 BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, art. 11-A, com a redação dada pela Lei n. 13.640, de 26 de março de 2018.

7. Jurisprudência correlata, casos concretos e a lacuna decisória

A escassez de decisões sobre a hipótese específica não dispensa a análise jurisprudencial: impõe o exame dos julgados correlatos, cuja transposição analógica permite antecipar o tratamento provável da questão. O art. 734 do Código Civil estabelece que o transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas, sendo nula qualquer cláusula excludente, e o art. 735 reproduz o enunciado n. 187 da Súmula do Supremo Tribunal Federal, é a cláusula de incolumidade, obrigação de resultado consistente em conduzir o passageiro incólume ao destino. O Superior Tribunal de Justiça reconheceu a responsabilidade objetiva da transportadora por ato libidinoso praticado por outro passageiro no interior do veículo, qualificando-o como fortuito interno e assentando que a cláusula de incolumidade abrange a integridade física e psíquica do transportado, e, em outro julgado, aplicou a teoria do risco criado, conjugando o art. 734 com o parágrafo único do art. 927.[55] Se a responsabilidade do transportador é objetiva e insuscetível de exclusão contratual, o seguro que a acompanha não pode operar em sentido inverso: a cláusula de incolumidade não indaga quem contratou o transporte, mas quem estava sendo transportado.

Quanto à posição do terceiro, o art. 17 do Código de Defesa do Consumidor equipara aos consumidores todas as vítimas do evento, e a jurisprudência consolidou leitura ampliativa: assentou-se que o Código "em nenhum momento exige que a figura do consumidor principal seja vitimado para que só assim possa existir a figura do consumidor por

55 STJ, 3.ª Turma, REsp 1.662.551/SP, Rel. Min. Nancy Andrighi, j. 15 maio 2018, DJe 25 jun. 2018; e REsp 1.786.722/SP, Rel. Min. Nancy Andrighi, j. 9 jun. 2020, DJe 12 jun. 2020.

equiparação (*bystander*)"; que "o sujeito de uma relação de consumo não necessariamente é aquele que contrata; pode também ser um terceiro vitimado"; e equipararam-se a consumidoras vítimas atingidas em solo por acidente aéreo, porque a condição de equiparado decorre da posição de vítima, e não de vínculo contratual.[56] A transposição é imediata: se a vítima atingida em solo, que jamais celebrou contrato de transporte, é consumidora por equiparação, com muito mais razão o é o passageiro que estava dentro do veículo, utilizando o serviço, apenas sem ter sido quem o solicitou.

O precedente mais fértil assentou ser ineficaz, perante o terceiro prejudicado, a cláusula que exclui a cobertura quando o acidente decorre de conduta do segurado, consignando-se que ela deve ser "tornada ineficaz para os terceiros", sob pena de "punir não quem contribuiu para o dano, mas as vítimas do acidente, que não tiveram nenhuma responsabilidade pelo agravamento do risco".[57] A *ratio* é transponível por argumento *a fortiori*: se a embriaguez do condutor, conduta que efetivamente agrava o risco, não pode ser oposta ao terceiro lesado, com maior razão não pode sê-lo a circunstância, neutra sob o prisma do risco, de que a corrida foi solicitada por outra pessoa. No campo dos seguros de pessoas, o Tribunal declarou abusivas cláusulas de exclusão em seguro de acidentes pessoais, assentou serlhes inaplicável a discussão sobre agravamento do risco e firmou que incumbe à seguradora, e não ao segurado, o ônus de provar o fato que exclui a cobertura, reafirmando que as

56 STJ, 3.ª Turma, REsp 1.787.318/RJ, Rel. Min. Paulo de Tarso Sanseverino, j. 16 jun. 2020, DJe 18 jun. 2020; REsp 1.125.276/RJ, Rel. Min. Nancy Andrighi, j. 28 fev. 2012, DJe 7 mar. 2012; e 4.ª Turma, REsp 1.281.090/SP, Rel. Min. Luis Felipe Salomão, j. 7 fev. 2012, DJe 15 mar. 2012.

57 STJ, 3.ª Turma, REsp 1.754.768/DF, Rel. Min. Ricardo Villas Bôas Cueva, j. 15 mar. 2022, DJe 31 mar. 2022 (cf. Jurisprudência em Teses n. 232, tese 8); e REsp 1.738.247, Rel. Min. Ricardo Villas Bôas Cueva, 2018.

cláusulas ambíguas em contrato de adesão se interpretam em favor do aderente (art. 423 do Código Civil).[58] Este último antecipa, no plano probatório, a solução que o art. 59 da Lei n. 15.040/2024 viria a positivar: não compete ao passageiro lesado demonstrar que estava coberto, mas à seguradora demonstrar o suporte fático da exclusão, prova que dependeria de registros eletrônicos sob controle exclusivo da plataforma.

Quanto às plataformas, a relação com o motorista foi definida como contrato de intermediação digital de natureza cível, ao passo que se reconheceu à plataforma o poder de suspender imediatamente o perfil do motorista em nome da segurança dos usuários, o que revela, no próprio discurso do Tribunal, que ela exerce função de garantia perante quem é transportado. Há limites, porém, tendo-se afastado a responsabilidade por roubo praticado por passageiros contra o motorista, qualificado como fortuito externo.[59] Não se sustenta, pois, responsabilidade ilimitada, mas apenas que o acidente de trânsito ocorrido durante a corrida é risco inerente à atividade organizada. Nos tribunais estaduais, reconheceu-se a responsabilidade solidária da plataforma por acidente causado por motorista cadastrado, qualificando a vítima, que não era usuária do aplicativo, como consumidora *bystander*; em sentido contrário, o Tribunal de Justiça de Minas Gerais isentou a plataforma por ter atuado apenas como estipulante da apólice, devendo o pleito ser dirigido à seguradora[60], acórdão instrutivo, pois, ao remeter o inte-

58 STJ, 3.ª Turma, REsp 1.635.238/SP, Rel. Min. Nancy Andrighi, j. 11 dez. 2018, DJe 13 dez. 2018; REsp 2.045.637, Rel. Min. Nancy Andrighi, 2023; e REsp 2.150.776/SP, Rel. Min. Nancy Andrighi, j. 3 set. 2024.

59 STJ, 2.ª Seção, CC 164.544/MG, Rel. Min. Moura Ribeiro, j. 28 ago. 2019, DJe 4 set. 2019; 3.ª Turma, REsp 2.135.783/DF, Rel. Min. Nancy Andrighi, j. 18 jun. 2024, DJe 21 jun. 2024; e REsp 2.018.788/RS, Rel. Min. Moura Ribeiro, j. 20 jun. 2023.

60 TJDFT, 3.ª Turma Cível, ApCív n. 0718951-31.2020.8.07.0001, Rel. Des.ª Ana

ressado à seguradora, torna mais grave a hipótese em que esta recusa a cobertura sob o argumento de que o lesado não constava como solicitante. Merece registro, ainda, o acórdão em que, diante de negativa de cobertura fundada no uso do veículo em transporte por aplicativo, se assentou caber à seguradora comprovar que a cláusula restritiva fora redigida com destaque, reputando-se insuficiente a designação da apólice como "Categoria Tarifária: 10 – Particular":[61] se a designação de categoria tarifária não informa adequadamente o segurado, tampouco o informa a definição de "usuário" que, sem destaque algum, condiciona a proteção à titularidade de conta em aplicativo.

Não foi localizada, contudo, decisão que enfrente nominalmente a hipótese do passageiro transportado em corrida solicitada por terceiro e excluído da cobertura por essa exclusiva razão. A lacuna não é acidental: concorrem para ela o seguro obrigatório de danos pessoais, a assimetria informacional, a composição extrajudicial e a novidade do fenômeno. As situações-tipo, contudo, são identificáveis: o genitor que solicita a corrida para o filho adolescente, o cuidador que requisita transporte para pessoa idosa ou com deficiência, o titular que viaja acompanhado de pessoas que não aderiram aos termos. Em todas, a pessoa exposta ao risco é aquela cuja proteção fica condicionada a ato praticado por outrem, e os grupos mais frequentemente colocados nessa posição, crianças, adolescentes, pessoas idosas e pessoas com deficiência, são justamente aqueles a quem o ordena-

Maria Ferreira da Silva, j. 21 ago. 2023; TJRJ, 5.ª Câmara Cível, ApCív n. 0222966-67.2020.8.19.0001, Rel. Des.ª Cristina Tereza Gaulia, j. 22 fev. 2022; e TJMG, 11.ª Câmara Cível, ApCív n. 1.0000.25.307269-8/001, Rel. Des.ª Shirley Fenzi Bertão, 2026.

61 TJDFT, 2.ª Turma Recursal, Acórdão n. 1067311, Processo n. 0703803-64.2017.8.07.0007, Rel. Juiz Almir Andrade de Freitas, j. 13 dez. 2017, DJe 19 dez. 2017.

mento confere proteção reforçada, de modo que o critério aparentemente neutro da titularidade da solicitação produz efeito discriminatório indireto. A ausência de precedente específico não enfraquece a tese: delimita-a como construção dogmática para hipótese ainda não enfrentada, ancorada em precedentes cuja *ratio decidendi* conduz coerentemente ao resultado sustentado.

8. Contrato de adesão e os desafios no contexto dos aplicativos de transporte

Os contratos de adesão são uma realidade consolidada no mundo jurídico e representam a pactuação em que uma das partes, geralmente a fornecedora de bens ou serviços, estabelece unilateralmente as cláusulas contratuais, cabendo à outra parte apenas a aceitação ou rejeição do contrato em sua totalidade, sem possibilidade de negociação dos termos.

Nos contratos de adesão as cláusulas são preestabelecidas unilateralmente pelo fornecedor, que é o parceiro contratual economicamente mais forte, "*ne varietur*", isto é, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente o conteúdo do contrato escrito.

De acordo com o art. 54 do Código de Defesa do Consumidor (CDC), "Contrato de adesão é aquele cujas cláusulas tenham sido aprovadas pela autoridade competente ou estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo"[62].

Esse tipo de contrato é amplamente utilizado em relações de consumo, especialmente em setores onde a padronização e a massificação são necessárias para a viabilização

62 BRASIL. Código de Defesa do Consumidor, art. 54.

econômica e operacional das atividades. Também são comuns em serviços que envolvem muitos consumidores, como é o caso dos aplicativos de transporte, onde a personalização dos termos seria impraticável devido ao número exorbitante de usuários dessas plataformas.

Primeiramente, esses serviços operam em uma escala massiva, atendendo milhões de motoristas e passageiros, o que tornaria logisticamente inviável e extremamente oneroso negociar e ajustar contratos individualmente para cada usuário. A padronização dos termos permite que as plataformas mantenham um sistema coeso e eficiente, garantindo que todos os usuários estejam sujeitos às mesmas condições, simplificando tanto o cumprimento quanto a fiscalização desses contratos.

Além disso, a personalização implicaria custos operacionais significativamente maiores, como a necessidade de equipes jurídicas para revisar e negociar termos individualmente, o que, por sua vez, aumentaria os preços dos serviços e reduziria sua acessibilidade. A personalização também introduziria variações que poderiam aumentar os riscos jurídicos e a insegurança dos pactos, criando desafios na aplicação uniforme das políticas da empresa entre os usuários da plataforma. Por fim, a complexidade e o tempo necessários para personalizar contratos desincentivariam o uso do serviço, que se baseia na conveniência e na rapidez.

Os termos de uso dos aplicativos de transporte configuram, na essência, contratos de adesão. Tanto os motoristas quanto os passageiros se encontram na contingência de aceitar tais condições para usufruir dos serviços prestados. No caso dos motoristas, a atividade profissional está subordinada à aceitação plena dos termos estipulados pelas plataformas. Igualmente, os passageiros devem concordar com os termos estabelecidos para solicitar uma corrida. Esta exigência de aceitação irrevogável, sem espaço para nego-

ciação, evidencia o caráter impositivo inerente aos contratos de adesão.

Um dos principais problemas associados aos contratos de adesão nos aplicativos de transporte reside na propensão dos usuários a desconsiderar a leitura dos termos de uso. Esse comportamento é observado tanto entre os motoristas quanto entre os passageiros.

No caso dos motoristas, a exigência de aceitação dos termos para o exercício da atividade profissional gera uma situação de aceitação coercitiva, na qual o contrato é frequentemente subscrito sem uma análise detalhada das cláusulas. Por outro lado, os passageiros, em razão da pressa para utilizar o serviço e da complexidade e extensão dos termos, frequentemente negligenciam a leitura completa do contrato, resultando na aceitação automática deles. Dentre os principais obstáculos à obtenção de uma autorização informada e devidamente esclarecida em relação aos Termos de Uso estão: a extensão do texto, a linguagem técnica e de compreensão difícil, bem como a dificuldade de localizar e acessar os Termos referidos.

A aceitação automática desses termos propicia a inserção de cláusulas omissivas ou limitativas de responsabilidade. Tais cláusulas são disposições contratuais destinadas a restringir ou excluir a responsabilidade da parte proponente, frequentemente sem o conhecimento ou a plena compreensão da parte aderente. Nos contratos de adesão, a prevalência dessas cláusulas, apesar de serem consideradas abusivas, é notoriamente elevada, permitindo à parte redatora impor condições favoráveis sem espaço para contestação dos aderentes.

Nesse contexto, o princípio da igualdade formal, tradicionalmente visto como um pilar fundamental, torna-se relativizado a ponto de quase desaparecer. Nesse tipo de contrato, a possibilidade de adesão é a última expressão da

bilateralidade negocial, uma vez que, em regra, a parte que elabora e impõe as cláusulas contratuais geralmente detém um poder econômico significativo ou até mesmo o monopólio de um serviço essencial.

Em um contrato de adesão, as seguradoras e as plataformas de aplicativos possuem a capacidade de incluir cláusulas que minimizam suas próprias responsabilidades, transferindo uma parte dos riscos para o segurado ou para o usuário. No contexto dos aplicativos de transporte, isso implica que as seguradoras têm a possibilidade de excluir da cobertura certos passageiros ou situações específicas, criando lacunas na proteção oferecida. Assim, a assimetria entre as partes envolvidas permite que os provedores de serviços limitem suas obrigações, potencialmente prejudicando os consumidores que, em muitos casos, têm pouco poder de negociação e são compelidos a aceitar os termos impostos para utilizar o serviço.

No caso da Uber, o tópico 5.2 dos seus "Termos Gerais de Uso", na redação anterior à reformulação editorial de 2026, cuja correspondência com o texto vigente foi explicitada na seção 2, limita sua 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 ainda que a Uber tenha sido alertada para a possibilidade desses danos. 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.[63]

63 UBER, 2024.

Outrossim, o tópico 5.3 do referido instrumento de pactuação reforça ainda mais a limitação de sua responsabilidade nos casos de seguro de acidentes pessoais, e reitera-se no tópico 5.4 que não indenizará ninguém "por todas e quaisquer reclamações, cobranças, prejuízos, responsabilidades e despesas" decorrentes do uso de seus serviços. O aplicativo 99Pop possui conduta bem semelhante em seus "Termos de Uso", fato evidenciado pelas cláusulas 4.10.3, 1.4, 3.3.2[64] de seu contrato de adesão.

64 99POP, 2025b, cláusula 4.10.3: "Seguro. Apesar da 99 não ser responsável pelo Serviço de Transporte ou por qualquer acidente de trânsito, os Motoristas/Motociclistas Parceiros são beneficiários de apólice de Seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros ("Seguro APP") contratada pela 99, cuja cobertura é exclusiva para incidentes ocorridos em corridas intermediadas pela 99. A cobertura da apólice engloba eventos de morte, invalidez e despesas médicas hospitalares, nos limites previstos na apólice específica.

1.4. Alteração dos Termos. A 99 reserva o direito de realizar alterações e atualizações nos Termos, a qualquer momento, sem a necessidade de aviso prévio. Em caso de alterações dos Termos que restrinjam direitos dos Motoristas/Motociclistas Parceiros, a 99 poderá comunicar tal alteração, ao seu critério, através dos Meios de Comunicação. Todavia, esta liberalidade não afasta a responsabilidade do Motorista/Motociclista Parceiro de verificar periodicamente os Termos. Caso o Motorista/Motociclista Parceiro não concorde com as alterações dos 1.4. Alteração dos Termos. A 99 reserva o direito de realizar alterações e atualizações nos Termos, a qualquer momento, sem a necessidade de aviso prévio. Em caso de alterações dos Termos que restrinjam direitos dos Motoristas/Motociclistas Parceiros, a 99 poderá comunicar tal alteração, ao seu critério, através dos Meios de Comunicação. Todavia, esta liberalidade não afasta a responsabilidade do Motorista/Motociclista Parceiro de verificar periodicamente os Termos. Caso o Motorista/Motociclista Parceiro não concorde com as alterações dos Termos, deverá cancelar sua conta, cessar toda e qualquer utilização dos Serviços e desinstalar o Aplicativo do seu aparelho. O fato do Motorista/Motociclista Parceiro continuar a acessar ou usar os Serviços após essa postagem representa seu consentimento em vincular-se aos Termos alterados.

3.3.2. As informações da Conta são de exclusiva responsabilidade de quem as inseriu. No caso de acarretarem danos ou prejuízos de qualquer espécie, as medidas cabíveis podem ser tomadas pela 99 a fim de resguardar seus interesses e a integridade de Passageiros, demais Motoristas/Motociclistas Parceiros do Aplicativo e da própria 99."

Dessa forma, a utilização massiva de contratos de adesão pelas plataformas de transporte, embora justificada pela viabilidade operacional, instaura uma assimetria nas relações jurídicas. A impossibilidade de negociação e a necessidade de aceitação dos termos, tanto por motoristas que dependem do aplicativo para sua subsistência, quanto por passageiros que buscam mobilidade, reduzem a igualdade formal e colocam a parte aderente em uma posição de vulnerabilidade e aceitação coercitiva.

Essa disparidade de forças é estrategicamente utilizada pelas empresas e seguradoras para inserir cláusulas limitativas e omissivas que as eximem de responsabilidades fundamentais. Como evidenciado nos termos de uso de plataformas como Uber e 99, há uma transferência desproporcional dos riscos inerentes à atividade para o consumidor e para o motorista, criando lacunas na cobertura securitária e esvaziando a proteção de terceiros passageiros em casos de sinistro.

Diante desse cenário, a intervenção do Estado, por meio do Poder Judiciário e dos órgãos reguladores, para reequilibrar essa balança é necessária. A aplicação rigorosa do Código de Defesa do Consumidor para afastar a validade dessas cláusulas abusivas é a medida eficaz para resgatar a função social do contrato e a boa-fé objetiva, garantindo que a comodidade tecnológica não sirva de escudo para a desproteção civil e a irresponsabilidade corporativa.

9. Conclusão

Este estudo buscou esclarecer as complexidades e desafios jurídicos relacionados à exclusão de cobertura securitária em seguros para motoristas de aplicativos, especialmente no que se refere à situação de passageiros que não são os

solicitantes diretos da corrida. A pesquisa evidenciou questões hermenêuticas fundamentais, particularmente no que se refere à interpretação dos contratos de adesão, além da presença de cláusulas abusivas que reforçam a necessidade de uma regulamentação mais adequada e específica no setor de transportes por aplicativos.

Um dos principais pontos de conflito está na interpretação contratual, que frequentemente recai sobre a definição ambígua de termos como "usuário" e "passageiro". Essa indefinição permite que seguradoras excluam da cobertura passageiros que, embora utilizem o serviço, não tenham sido os solicitantes iniciais da corrida. Esse cenário fragiliza os direitos dos consumidores, que ficam desprotegidos. Dessa forma, uma interpretação que seja mais inclusiva, cada vez mais alinhada ao princípio da boa-fé objetiva, previsto no art. 113 do Código Civil, é essencial para coibir o uso de cláusulas restritivas que enfraquecem a proteção dos usuários.

Outro aspecto relevante é a cláusula de incolumidade, que impõe ao transportador a responsabilidade pela segurança dos passageiros durante a viagem. No entanto, em contratos de adesão de plataformas de transporte, essa cláusula frequentemente é flexibilizada, permitindo a inserção de cláusulas que transferem o risco para os consumidores. Essa prática distorce a função social do contrato.

Os contratos de adesão, através da relação de vulnerabilidade do consumidor, impõem condições previamente estabelecidas por quem possui maior poder econômico, sem oferecer ao consumidor a possibilidade de negociação. Nos contratos de seguro voltados a motoristas de aplicativos, observa-se a presença de cláusulas abusivas, que limitam ou excluem a cobertura em determinadas situações, colocando o consumidor em desvantagem. Essas práticas violam o art. 51 do Código de Defesa do Consumidor, que proíbe cláusulas

que causem desequilíbrio excessivo em desfavor do consumidor, prejudicando a segurança jurídica e a equidade nas relações contratuais.

Diante desse cenário, é crucial que o legislador e os órgãos reguladores atuem para assegurar que os contratos de adesão atendam às normas de proteção ao consumidor. A responsabilidade objetiva das plataformas de transporte e das seguradoras deve ser reforçada, garantindo que todos os passageiros estejam devidamente protegidos. Além disso, a implementação de políticas públicas voltadas à regulação desses serviços, bem como a conscientização dos consumidores sobre seus direitos, são essenciais para fomentar um ambiente contratual mais justo e transparente.

Por fim, a jurisprudência terá um papel vital na construção de entendimentos que favoreçam a inclusão e a proteção dos consumidores, de modo a reduzir os impactos das cláusulas abusivas e das lacunas interpretativas identificadas ao longo deste estudo. A eliminação dessas práticas e a promoção de uma interpretação jurídica mais justa são medidas indispensáveis para garantir que as relações de consumo nos serviços de transporte por aplicativo sejam pautadas pela equidade e pela segurança jurídica, protegendo os direitos de todos os envolvidos.

Diante do exposto, vale ressaltar a imperativa necessidade das seguradoras de revisarem suas políticas para refletir a realidade do uso dos aplicativos de transporte, garantindo proteção adequada para todos os passageiros, independentemente de quem tenha solicitado a corrida, mas também a necessidade de as seguradoras assumirem a responsabilidade civil proveniente dos riscos que decorrem da prestação de seus serviços, visto que os passageiros atuam não apenas como terceiros interessados no contrato, mas sim como consumidores indiretos do produto que regula sua

proteção a partir do momento em que concordam com os termos de adesão do aplicativo de corrida da sua escolha e que pedem o transporte por um motorista segurado.

Em conclusão, as cláusulas abusivas em contratos de adesão, especialmente nos termos de uso de plataformas digitais como os aplicativos de transporte, configuram flagrante desrespeito aos princípios basilares do direito consumerista, notadamente o da vulnerabilidade e da boa-fé objetiva. A imposição unilateral de condições que limitam ou excluem a responsabilidade da parte fornecedora, sem o devido conhecimento e consentimento esclarecido do consumidor, gera um cenário de manifesta desigualdade nas relações contratuais.

Essa prática abusiva permite às empresas distorcer os limites de sua responsabilidade no trato de seus serviços e consumidores. Tal prática, além de contrariar os ditames do Código de Defesa do Consumidor, subverte o equilíbrio que deve nortear as relações jurídicas, expondo os aderentes a riscos significativos e à privação de direitos essenciais. Faz-se, portanto, imprescindível uma rigorosa fiscalização desses contratos, visando à preservação da equidade contratual e à garantia da proteção integral do consumidor.

Cabe sintetizar os resultados obtidos. No plano documental, o exame das condições gerais de três apólices comercializadas no mercado brasileiro demonstrou que a cobertura de Acidentes Pessoais de Passageiros é uniformemente definida por critério objetivo, a pessoa fisicamente transportada, limitada à lotação oficial, sem referência a quem contratou ou pagou o transporte, e que as exclusões previstas são todas de natureza fática; a restrição examinada não decorre, portanto, da técnica securitária, mas da redação dos termos de uso das plataformas. No plano dogmático, ela não configura delimitação objetiva do risco, mas limitação subjetiva

do círculo de beneficiários, que não altera a álea assumida nem repercute na base atuarial; no jurisprudencial, a *ratio decidendi* dos julgados converge para a solução sustentada; e, no normativo, os arts. 57 e 59 da Lei n. 15.040/2024, o art. 35 da Resolução CNSP n. 439/2022 e o art. 11-A da Lei n. 12.587/2012 retiram da exclusão qualquer respaldo.

Formulam-se, por fim, quatro proposições: a substituição, nos instrumentos contratuais e nas apólices coletivas, do critério subjetivo de titularidade da conta pelo critério objetivo de ocupação do veículo, definindo-se "passageiro segurado" como toda pessoa transportada durante a corrida intermediada, respeitada a lotação oficial; a imposição regulatória do dever de versionamento público dos termos de uso, com preservação e datação das redações anteriores; a exigência de informação destacada, no momento da solicitação de corrida em favor de terceiro, quanto à extensão e aos limites da cobertura aplicável ao convidado, dever que decorre dos arts. 6º, III, e 54, § 4º, do Código de Defesa do Consumidor; e a inversão do ônus probatório quanto à identidade dos ocupantes, cujos registros se encontram sob controle exclusivo da plataforma. Registra-se, enfim, a agenda decorrente dos limites já explicitados: a obtenção das condições contratuais registradas das apólices coletivas, o levantamento jurimétrico das negativas de cobertura e o exame do desenho processual adequado à tutela do passageiro lesado.

Referências

99POP. **Seguro para motorista de aplicativo 99**: saiba tudo. 2025a. Disponível em: https://99app.com/blog/motorista/. Acesso em: 19 ago. 2025.

99POP. **Termos de uso para motoristas**. 2025b. Disponível em: https://termos.99app.com/legal/termos/motorista/. Acesso em: 22 mar. 2026.

99POP. **Termos e condições de uso**: motorista parceiro. [2026]. Versão consultada em 8 ago. 2026. Disponível em: https://termos.99app.com/legal/termos/motorista/. Acesso em: 8 ago. 2026.

99POP. **Termos de uso do passageiro**. [s.d.]. Disponível em: https://99app.com/legal/termos/passageiro/. Acesso em: 8 ago. 2026.

ALLIANZ SEGUROS S.A. **Condições gerais do seguro de automóvel**. Processo SUSEP n. 15414.002216/2004-57. São Paulo: Allianz Seguros, 2025.

ALMEIDA JUNIOR, Jesualdo Eduardo de. Questões processuais na nova Lei de Seguros: há uma nova intervenção de terceiros? **Consultor Jurídico**, São Paulo, 22 mar. 2026.

ALVIM, Pedro. **O contrato de seguro**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

ANDRADE, Érico. O silêncio no ato e no negócio jurídico. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 98, p. 99-118, 2008.

AZUL COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS. **Condições gerais do seguro de automóvel**. Processo SUSEP n. 15414.001055/2004-84. São Paulo: Azul Seguros, 2019.

BARRETO JUNIOR, Irineu Francisco; LEITE, Beatriz Salles Ferreira. Responsabilidade civil dos provedores de aplicações por ato de terceiro na Lei 12.965/14 (Marco Civil da Internet). **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 115, 2017.

BARRETO JUNIOR, Irineu Francisco; MOLINA, Fernanda Zampieri. Capitalismo de plataforma: a ameaça ao direito à autodeterminação informativa na Sociedade da Informação. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 125, 2022. DOI: 10.9732/2022.v125.852.

BERTI, Silma Mendes. O princípio e a regra de responsabilidade. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 97, p. 339-360, 2008.

BLANES, Márcia. O contrato de seguro. **Cadernos Jurídicos**, São Paulo, ano 20, n. 50, p. 105-121, jul./ago. 2019.

BONNA, Alexandre Pereira; LEAL, Pastora do Socorro Teixeira. A responsabilidade civil como instrumento ético no plano interno e internacional de direitos humanos: uma abordagem macintyriana. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 115, 2017.

BRASIL. Conselho Nacional de Seguros Privados. Resolução CNSP n. 439, de 4 de julho de 2022. Dispõe sobre as regras de funcionamento e os critérios para operação das coberturas de risco dos seguros de pessoas. Rio de Janeiro: CNSP, 2022.

BRASIL. Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990. Código de Defesa do Consumidor. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 12 set. 1990.

BRASIL. Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Código Civil. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 11 jan. 2002.

BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 4 jan. 2012.

BRASIL. Lei n. 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 27 mar. 2018.

BRASIL. Lei n. 15.040, de 9 de dezembro de 2024. Dispõe sobre normas de seguro privado e revoga dispositivos do Código Civil e do Código Comercial. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 10 dez. 2024.

BRASIL. Superintendência de Seguros Privados. Circular

SUSEP n. 637, de 27 de julho de 2021. Dispõe sobre os seguros do grupo responsabilidades. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 28 jul. 2021.

BRASIL. Superintendência de Seguros Privados. Circular SUSEP n. 667, de 4 de julho de 2022. Dispõe sobre as regras complementares de funcionamento e os critérios para operação das coberturas de risco de seguros de pessoas. Rio de Janeiro: SUSEP, 2022.

BRASIL. Superintendência de Seguros Privados. **Consulta pública de produtos**: Sistema de Registro Eletrônico de Produtos. [2026]. Disponível em: http://www.susep.gov.br/setores-susep/cgpro/registro-eletronico-de-produtos-2013/consulta-publica-de-produtos.

CAIXA SEGURADORA S.A. **Condições gerais do plano auto Youse**. Processo SUSEP n. 15.414.900039/2016-18. Brasília, DF: Caixa Seguradora, [2026].

CALVERT, Eduardo. Contratos de seguro, mutualismo, solidariedade e boa-fé: análise de decisões judiciais. **Cadernos Jurídicos**, São Paulo, ano 16, n. 39, p. 171-189, jan./mar. 2015.

CARLINI, Angélica. Nova regulação dos seguros de responsabilidade civil no Brasil e os seguros para riscos cibernéticos. **Revista IBERC**, Belo Horizonte, v. 5, n. 2, p. 1-17, 2022.

CEBRAP – CENTRO BRASILEIRO DE ANÁLISE E PLANEJAMENTO. **Mobilidade urbana e logística de entregas**: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos. São Paulo: CEBRAP; Amobitec, 2023. Disponível em: https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2023/05/Amobitec12mai2023.pdf.

COURA, Alexandre Castro; CHAI, Cássius Guimarães; SURLO, Gerlis Prata. A crise do Estado Social e a pandemia do coronavírus: uma análise comparativa entre as medidas trabalhistas adotadas durante a pandemia no Brasil, Por-

tugal e Espanha. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 128, 2024. DOI: 10.9732/2024.v128.1203.

EZZE SEGUROS S.A. **Declaração de cobertura**: seguro de acidentes pessoais passageiros contratado pela 99 Tecnologia Ltda. 2025.

FERREIRA, Flávio H. S. Os obstáculos à codificação adequada do direito privado. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 130, n. 2, 2025. DOI: 10.9732/2025.V130.2.1349.

FIUZA, César; POLI, Luciana Costa. Autonomia privada e intervenção no Estado Democrático de Direito: a (im) possibilidade de casamento entre homossexuais. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 106, p. 95-132, 2013. DOI: 10.9732/P.0034-7191.2013v106p95.

GOLDBERG, Ilan. **O contrato de seguro D&O**. 2019. 588 f. Tese (Doutorado em Direito) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019.

GOLDBERG, Ilan. Novos tempos à regulação dos contratos de seguros? **Consultor Jurídico**, São Paulo, 22 abr. 2021.

GUSTIN, Miracy Barbosa de Sousa; DIAS, Maria Tereza Fonseca. **(Re)pensando a pesquisa jurídica**: teoria e prática. 5. ed. rev., ampl. e atual. São Paulo: Almedina, 2020.

JORDÃO, Eduardo; BOGOSSIAN, Andre. Três ressalvas à regulação paternalista. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 122, p. 241-268, 2021. DOI: 10.9732/2021.v122.830.

MAAS, Rosana Helena; LEAL, Mônia Clarissa Hennig. "Dever de proteção estatal", "proibição de proteção insuficiente" e "proibição de excesso": espectro de sua conformação e desenvolvimento pela teoria constitucional alemã. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 125, 2022. DOI: 10.9732/2022.v125.768.

MARTINS-COSTA, Judith. Como harmonizar os modelos jurídicos abertos com a segurança jurídica dos contratos? **Revista Brasileira de Direito Civil**, v. 5, p. 67-76, jul./set. 2015.

MELLO, Sergio Ruy Barroso de. O tratamento jurídico conferido ao risco pela Lei 15.040/24. **Migalhas**, São Paulo, 29 abr. 2026.

MILAGRES, Marcelo de Oliveira; MESQUITA FILHO, Osvaldo José Gonçalves de. Entre a tradição e a revisão: análise histórica e crítica do Direito das Coisas a partir do projeto de atualização do Código Civil. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 130, n. 2, 2025. DOI: 10.9732/2025.V130.2.1344.

MIRAGEM, Bruno. O direito dos seguros no sistema jurídico brasileiro: uma introdução. In: MIRAGEM, Bruno; CARLINI, Angélica (org.). **Direito dos seguros**: fundamentos de direito civil, direito empresarial e direito do consumidor. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014. p. 26-48.

MOTA, Mauricio. A licitude das cláusulas limitativas de direitos nos contratos de seguros. **Empório do Direito**, [s.d.].

PEREIRA, Alexandre Pimenta Batista. Em torno da invalidade do acordo manifestamente desproporcional. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 98, p. 395-410, 2008.

PEREIRA, Alexandre Pimenta Batista. A importância da aplicação da teoria do abuso de direito na seara juslaboral. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 130, 2025. DOI: 10.9732/2025.v130.1115.

PRADO, Camila Affonso. Perspectivas para os seguros de responsabilidade civil. **Migalhas**, 2021.

REVISTA SEGURO TOTAL. **Seguro para quem é Uber é diferente**. 2024.

ROHRMANN, Carlos Alberto; CAMPOS, Miriam de Abreu Machado e. Estudo comparado sobre os aspectos legais dos contratos eletrônicos no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 98, p. 411-478, 2008.

SILVA, Luiz Vicente da Cruz e. **A boa-fé objetiva na fase pré-contratual como instrumento de prevenção ao superendividamento do consumidor**. 2010. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

TOMASEVICIUS FILHO, Eduardo. Por uma verdadeira reforma do Código Civil de 2002. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 130, n. 2, 2025. DOI: 10.9732/2025.V130.2.1350.

UBER. Uber lança recurso que permite pedir viagem para amigos e familiares. **Newsroom**, 1 mar. 2023.

UBER. **Seguro para passageiros e motoristas parceiros na plataforma da Uber no Brasil**. 2024.

UBER. **Termos e condições gerais de uso**. Brasil, 2026a. Versão vigente a partir de 3 jun. 2026. Disponível em: https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use. Acesso em: 8 ago. 2026.

UBER. **Seguro para motoristas e passageiros no Brasil**. [2026b]. Disponível em: https://www.uber.com/br/pt-br/drive/insurance/. Acesso em: 8 ago. 2026.

UBER. **Uber Teens**: viagens para adolescentes. [2026c]. Disponível em: https://www.uber.com/br/pt-br/ride/teens/.

VEIGA COPO, Abel B. **El riesgo en el contrato de seguro**: ensayo dogmático sobre el riesgo. Cizur Menor: Civitas, 2015.

VILLELA, João Baptista. Apontamentos sobre a cláusula "… ou devia saber". **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, Belo Horizonte, v. 97, p. 179-200, 2008.

Os acórdãos, enunciados sumulares e teses jurisprudenciais citados encontram-se integralmente identificados tribunal, órgão julgador, número do processo, relatoria e data nas respectivas notas de rodapé.

Recebido em: 22/05/2026
Aprovado em: 01/09/2026

César Augusto de Castro Fiuza
E-mail: contato@cesarfiuza.com.br

Gabriel Vicente Parreira Tavares
E-mail: gabrielvicenteparreiratavares@gmail.com

Thays Murta dos Santos Cruz
E-mail: contato@cesarfiuza.com.br