



**FACULDADE METROPOLITANA SÃO CARLOS – FAMESC**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO BACHARELADO EM DIREITO**

**SANGELLA FURTADO TEIXEIRA**

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE  
MERCADORIAS/CARGAS**

**Bom Jesus do Itabapoana/RJ**  
**Novembro – 2016**

**SANGELLA FURTADO TEIXEIRA**

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE  
MERCADORIAS/CARGAS**

Monografia apresentada como parte dos requisitos necessários para a conclusão do curso de Bacharel em Direito, sob orientação do Orientador Me. Valdeci Ataíde Cápua e Coorientador Me. **Tauã Lima Verdan Rangel** da Faculdade Metropolitana São Carlos – FAMESC.

**Bom Jesus do Itabapoana/RJ  
Novembro – 2016**

**FICHA CATALOGRÁFICA**  
Faculdade Metropolitana São Carlos – FAMESC  
Preparada pela Biblioteca Marlene Henriques Alves  
30/2016

T266r Teixeira, Sângela Furtado.  
Responsabilidade civil do transportador rodoviário de mercadorias/cargas / Sângela Furtado Teixeira. – Bom Jesus do Itabapoana, RJ, 2016.  
66 f.

Monografia (Graduação em Direito) – Faculdade Metropolitana São Carlos. Bom Jesus do Itabapoana, 2016.  
Orientador: Valdeci Ataíde Cápua.  
Coorientador: Tauã Lima Verdan Rangel.  
Bibliografia: f. 63-66.

1. RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR  
2. CONTRATO DE TRANSPORTE 3. EXCLUDENTES DE RESPONSABILIDADE I. Faculdade Metropolitana São Carlos  
II. Título.

CDD 343.81096

**SANGELLA FURTADO TEIXEIRA**

**RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO DE  
MERCADORIAS/CARGAS**

Monografia aprovada em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ para obtenção do título de Bacharel em  
Direito.

Monografia avaliada em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
Formatação: (    ) \_\_\_\_\_  
Nota final: (    ) \_\_\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Professor Me. Valdeci Ataíde Cápua**  
Orientador

---

**Professor Me. Tauã Lima Verdan Rangel**  
Coorientador e Revisor de Metodologia

---

Professor(a) Revisor de Conteúdo

---

Professor(a) Revisor de Conteúdo

## **DEDICATÓRIA**

À memória de meu avô

## **AGRADECIMENTO**

À minha família

“Os analfabetos do século XXI não serão aqueles que não sabem ler e escrever, mas aqueles que não sabem aprender, desaprender e reaprender”.

(Alvin Toffler)

## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo específico analisar a responsabilidade civil do transportador de mercadorias/cargas decorrente do contrato de transporte, tendo em vista o grande crescimento do risco que se encontra frente à esta obrigação. Nesta esteira será analisado, primeiramente, a trajetória histórica do instituto da responsabilidade civil, bem como o seu conceito jurídico. Ademais, analisar-se-á as principais espécies de responsabilidade civil presentes no ordenamento jurídico brasileiro, sendo elas a responsabilidade civil objetiva; subjetiva; contratual e extracontratual. Além disso, o presente estudo demonstrará as regras gerais que hoje são encontradas no Código Civil e na Lei nº 11.442/07 (Lei do Transporte Rodoviário de Cargas), que revogou a Lei nº 6.813/80, que regulamentam o assunto do tema apresentado. Na sequência será exposta a origem histórica da responsabilidade civil do transportador, bem como o início e o término de sua responsabilidade frente ao contrato de transporte, além das hipóteses em que se verificará a sua exclusão. O estudo será realizado com base nas pesquisas bibliográficas, jurisprudências e na legislação brasileira objetivando maior familiaridade com o presente tema.

**Palavras-chave:** Responsabilidade Civil; Contrato de Transporte; Responsabilidade Civil do Transportador; Excludentes de Responsabilidade.

## **ABSTRACT**

The present work has the specific objective of analyzing the civil liability of the freight / cargo transporter resulting from the transportation contract, in view of the great growth of the risk that is faced with this obligation. In this series, the historical trajectory of the institute of civil liability, as well as its legal concept, will be analyzed. In addition, it will analyze the main types of civil responsibility present in the Brazilian legal system, being they the objective civil liability; subjective; Contractual and non-contractual obligations. In addition, this study will demonstrate the general rules that are now found in the Civil Code and Law nº 11.442/07 (Law of Road Transportation of Loads), which repealed Law nº 6.813/80, which regulates the subject of the topic presented. Following is the historical origin of the civil liability of the transporter, as well as the beginning and end of its liability to the transport contract, in addition to the hypotheses in which it will be excluded. The study will be carried out based on bibliographical research, jurisprudence and Brazilian legislation aiming at greater familiarity with the present theme.

**Keywords:** Civil responsibility; Civil right; Law nº 11.442/07; Contract of Carriage; Civil Liability of the Carrier; Exclusive Responsibility.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CC	Código Civil
CDC	Código de Defesa do Consumidor
CF	Constituição Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça
STF	Supremo Tribunal Federal

## SUMÁRIO

Resumo

Abstract

Lista de Abreviaturas e Siglas

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>2 DO INSTITUTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL .....</b>	<b>13</b>
2.1 Conceito Jurídico de Responsabilidade Civil.....	19
2.2 A responsabilidade Civil na Legislação Brasileiro .....	20
2.2.1 Responsabilidade Civil Subjetiva e Responsabilidade Civil Objetiva .....	23
2.2.2 Responsabilidade Civil Contratual e Extracontratual.....	25
<b>3 NOÇÕES ACERCA DO CONTRATO DE ESPORTE .....</b>	<b>29</b>
3.1 Conceito e Natureza Jurídica do Contrato de Transporte .....	29
3.2 Regras Gerais do Contrato de Transporte no Código Civil de 2002 .....	31
3.3 A Regulamentação do Transporte Rodoviário de Cargas pela Lei nº 11.442/2007 .....	35
<b>4 RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR .....</b>	<b>38</b>
4.1 Origem e Evolução da Responsabilidade Contratual do Transportador.....	38
4.2 O início e o término da responsabilidade do transportador .....	41
4.3 Os aspectos da Responsabilidade Civil do Transportador de Cargas.....	43
4.4 Hipóteses de Exclusão da Responsabilidade Civil do Transportador de Cargas pela Lei nº 11.442/07.....	48
<b>5 CONCLUSÃO .....</b>	<b>59</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>62</b>

# 1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho monográfico se propõe a estudar a Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de mercadorias/cargas. Por trás do transporte de uma coisa ou de pessoas existe um contrato celebrado por meio do qual alguém se vincula, mediante retribuição, a transferir de um lugar para o outro pessoas ou bens. Desde os tempos mais remotos o homem sempre se viu diante da necessidade de se transportar de um lugar para o outro, constantemente, ainda que esse transporte fosse realizado por animais, barcos à vela, motores a valor, estradas de trilho etc., todos esses foram importantes para a realização do transporte de mercadorias por todo o planeta. O transporte, qualquer que seja, envolve um sonho antigo do homem e conduz uma série de reflexões sobre as dimensões do tempo e do espaço.

De acordo com as pesquisas realizadas pelo IBGE em 2012 o Brasil já era considerado o país mais extenso da América Latina, contando com 8.515.767,049 km<sup>2</sup>. Pode-se afirmar que grande parte do transporte de mercadorias no Brasil é realizado por rodovias, já que nos falta incentivo dentro da política pública para uso de transporte aquático, apesar dos recursos hídricos existentes, e também pelo custo elevado para transporte aéreo, principalmente para o cidadão comum.

Ao analisar nacionalmente o transporte ferroviário, pode-se afirmar que ele corresponde a 75% das necessidades dos veículos que atuam na função de escoadores e distribuidores de produtos básicos e de primeira necessidade, sendo incipientes a outras modalidades de transporte, ao contrário do que ocorre em outros países. A insuficiência de infraestrutura de transportes no território nacional, se comparada aos demais países vistos mais desenvolvidos, faz com que vários problemas apareçam, como, por exemplo, os problemas de escoamento da produção para os mercados internos e externos.

Além disso, tanto os transportadores como os usuários desses serviços enfrentam os problemas que surgem constantemente na execução do contrato de transporte, pois, além do aumento populacional e da globalização, houve a escoamento de mercadorias pelas mais diversas regiões do nosso país em um período de tempo cada vez mais reduzido, e com ela um grande numero de consequências jurídicas desses atos.

Frente à necessidade cada vez maior de se transportar coisas ou bens para a continuidade do ato do comércio, seja para importar ou exportar, os meios de transportes foram sendo vistos como de suma importância para que tais acontecimentos sejam contínuos. Devido a isso, para que se permita que as pessoas ou as coisas cheguem em seu destino sem maiores prejuízos, é firmado o contrato de transporte. Cabe lembrar que em relação ao contrato de transportes o Código Civil de 1916 foi completamente omissivo nesta área ao se manter inerte frente ao instituto que de fato é de suma relevância para o desenvolvimento social. No presente trabalho, analisar-se-á, principalmente, a responsabilidade civil do transportador rodoviário de mercadorias/cargas frente as regras gerais estabelecidas no Código Civil de 2002 e na Lei nº 11.442/07 que regulamenta o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros mediante remuneração, demonstrando os principais aspectos sobre o assunto e o momento em que é configurada.

O estudo estará dividido em três capítulos, sendo que no primeiro será trabalhada a responsabilidade civil como um todo, demonstrando a sua evolução histórica e as principais considerações do instituto, bem como as principais espécies de responsabilidade civil presentes no ordenamento jurídico brasileiro, quais sejam: responsabilidade civil objetiva, subjetiva, contratual e extracontratual. No segundo capítulo será apresentada as principais noções acerca do contrato de transporte onde o estudo será voltado para o conceito e a natureza jurídica do contrato de transporte, como também, para as regras gerais contempladas no Código Civil Brasileiro e a regulamentação estabelecida pela Lei nº 11.442/07.

O terceiro e último capítulo destina-se à análise da responsabilidade civil do transportador ao demonstrar a origem de sua responsabilidade de modo a entender o quanto significativo é a existência desse instituto. No mais, será explorado o estudo diante o início e o término de tal responsabilidade, bem como as formas de excludentes implantadas em casos fortuitos ou força maior, culpa exclusiva da vítima e fato exclusivo de terceiro. Por fim, além de demonstrar a fundamentação do presente estudo baseada em toda a doutrina, seja ela ou não contemporânea, será realizada ao final a análise jurisprudencial acerca dos principais assuntos tratados no último e específico capítulo que tem o condão de trabalhar diretamente a cerca da responsabilidade civil do transportador de cargas/mercadoria, bem como as hipóteses de exclusão de tal responsabilidade que é verificada na Lei civilista e na Lei nº 11.442/07.

## 2 DO INSTITUTO DA RESPONSABILIDADE CIVIL

A teoria da Responsabilidade Civil busca estabelecer as circunstâncias onde uma pessoa pode ser considerada responsável pelo dano sofrido por outra pessoa e em quais condições será obrigada a repará-lo. De acordo com o dicionário brasileiro, a palavra responsabilidade é interpretada como a obrigação de responder pelas ações próprias ou dos outros. O estudo desse instituto engloba um conjunto de princípios e normas que regem esta obrigação de reparar o dano, isto é, de indenizar. Neste capítulo a principal abordagem se dará acerca da estrutura histórica do instituto da Responsabilidade Civil, bem como o seu conceito jurídico e as suas principais espécies presentes no ordenamento jurídico Brasileiro.

Inicialmente, ao acompanhar o raciocínio apresentado por Stolze e Pamplona Filho (2012, p. 55), é oportuno colocar em evidência que toda reflexão, por mais célere e superficial que se apresenta, quando se trata de raízes históricas de um instituto, acaba encontrando sua gênese nas disposições contidas no Direito Romano. Neste sentido, é interessante colocar em destaque que o Direito Romano não se preocupava com a sistematização teórica de institutos, devido ao fato de sua elaboração se dar pelo trabalho dos romanistas, dentro de uma construção dogmática com base no desenvolvimento das decisões dos juízes e dos pretores, pronunciamentos dos jurisconsultos e constituições imperiais. (STOLZE; PAMPLONA FILHO, 2012, p. 56).

A responsabilidade Civil, contemporaneamente, de acordo com a doutrina mais abalizada e respeitada é assentada em três pressupostos básicos para a sua caracterização: dano, culpa do autor e a relação de causalidade entre o fato culposos e o mesmo dano. (GONÇALVES, 2012, p. 25). Todavia, na origem da humanidade, isto é, no Direito Romano, a culpa não era cogitada. Assim demonstra Carlos Roberto Gonçalves:

O dano provocava a reação imediata, instintiva e brutal do ofendido. Não havia regras nem limitações. Não imperava, ainda, o direito. Dominava, então, a vingança privada, "forma primitiva, selvagem talvez, mas humana, da reação espontânea e natural contra o mal sofrido (...)" (GONÇALVES, 2012, p. 24-25)

Este era o modo mais comum de solucionar os conflitos entre os povos nas suas origens, a reparação do mal pelo mal, resultando na pena de talião do “olho por olho, dente por dente”. (GONÇALVES, 2012, p. 24-25). Já em um estágio acima, em que a figura da autoridade soberana aparece, o legislador proíbe a situação em que a vítima concretize uma justiça pelas próprias mãos. De acordo com Wilson Melo da Silva (1962, p. 40), a composição econômica, até então caracterizada por um aspecto voluntário, passa a ser obrigatória e tarifada. Prossegue, ainda, o aludido autor sustentando que a partir de tal momento denota-se que o ofensor passa a adimplir determinada quantia por um membro roto, pela morte de um homem livre ou de um escravo. Ora, há que se reconhecer, a partir de tal cenário, um processo de tarifação esdrúxula, podendo, inclusive, se citar as disposições contidas no Código de Ur-Nammu, do Código de Manu e da Lei das XII Tábuas (SILVA, 1962). Ainda com o mesmo fundamento, Alvino Lima observa que:

A este período sucede o da composição tarifada, imposto pela Lei das XII Tábuas, que fixava, em casos concretos, o valor da pena a ser paga pelo ofensor. É a reação contra a vingança privada, que é assim abolida e substituída pela composição obrigatória. (LIMA, 1991, p. 21)

Muito embora permaneça o sistema do delito privado, percebe-se, contudo, a influência da inteligência social, uma vez que a regulamentação dos conflitos não era questão discutida somente por particulares. A Lei das XII Tábuas, responsável pela regulamentação do quantum para a composição obrigatória, regrava os casos concretos, sem um princípio geral fixador da responsabilidade civil (ALVINO, 1991, p. 21). Nas palavras de Alvino Lima, “a actio de reputis sarcienti, que alguns afirmam que consagrava um princípio de generalização da responsabilidade civil, é considerada, hoje, como não contendo tal preceito” (LIMA, 1999, p. 21). Todavia, a distinção entre pena e reparação só veio a ser esboçada, no Direito Romano, com a diferenciação entre os delitos públicos, que eram consideradas ofensas de caráter perturbador da ordem, e os delitos privados.

No primeiro a pena econômica exigida ao réu deveria ser recolhida aos cofres públicos, e, no segundo a pena em pecúnia era direcionada à vítima. Desta forma, o Estado só assumia a função de punir, sendo certo que ao passar a ação repressiva para o Estado, criou-se a ação de indenização, tomando lugar ao lado da responsabilidade penal a responsabilidade civil. (GONÇALVES, 2012, p. 26). A Lei

Aquília foi a responsável por demonstrar um princípio geral regulador da reparação do dano. (DIAS, 2010, p. 18 *apud* GONÇALVES, 2012, p. 26). A sua importância foi tão generosa que a responsabilidade civil passou a receber nova designação: responsabilidade civil delitual ou extracontratual. Esta lei era composta por três partes, mantendo dentro si alguns pontos da legislação anterior, sendo certo que sua maior virtude fora a de defender a substituição das multas fixas por uma pena proporcional ao dano causado.

Segundo o escólio apresentado por Carlos Roberto Gonçalves (2012), conquanto seja possível reconhecer que não continha ainda uma codificação de conjunto, nos moldes do Direito contemporâneo, há que se reconhecer a formação do germe da jurisprudência tradicional em relação à injúria, bem como o nascedouro direto da moderna aceção de culpa aquiliana, tomando da legislação supramencionada sua denominação característica. Wilson Melo da Silva apresenta sua ideia no sentido de que ainda que houvesse a incerteza sobre a injúria como elemento caracterizador da culpa na Lei Aquília, não restava dúvidas, sob o influxo dos pretores e da jurisprudência, que a percepção de culpa acabou por deitar raízes na própria Lei, o que justificou algumas das passagens famosas: “in lege Aquilia et levissima culpa venit (Ulpianus, pr. 44, “Ad legem Aquilia”, IX, II); impunitus es qui sine culpa et dolo malo casu quodam damnum comittit (Gaius, Institutiones, III, 211) etc”. (SILVA, 1991, p. 46). Em síntese, Gagliano e Pamplona Filho, ao citar Alvaro Lima, ensina que a visão histórica da Responsabilidade Civil é analisada ao

[...] partimos, como diz Ihering, do período em que o sentimento de paixão predomina no direito; a reação violenta perde de vista a culpabilidade, para alcançar tão somente a satisfação do dano e infligir um castigo ao autor do ato lesivo. Pena e reparação se confundem; responsabilidade penal e civil não se distinguem. (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2012, p. 57)

Consequentemente, essa evolução acontece para acrescentar o elemento subjetivo da culpa e diferenciar a responsabilidade civil da responsabilidade penal. Ainda que o Direito Romano não tenha se libertado completamente da ideia de pena, ao fixar a responsabilidade aquiliana, a verdade é que a ideia de delito privado, engendrando uma ação penal, tem a sua aplicabilidade diminuída, à vista da admissão, cada vez mais crescente, de obrigações delituais, criando uma ação mista ou simplesmente reipersecutória. (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2012, p.

57) A pena se transforma, tendo por fim o dever de indenizar, como nas ações reipersecutórias, ainda que o modo de calcular a pena viesse inspirado na função primitiva da vingança; o caráter penal da ação da lei Aquília, no direito clássico, não passa de uma sobrevivência. (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2012, p.57).

Noutro giro, o Direito Francês foi se aperfeiçoando aos poucos com o que trazia o Direito Romano, estabelecendo um princípio geral da responsabilidade civil e deixando de lado a ideia de enumerar os casos de composição obrigatória. Com base no entendimento de Carlos Roberto Gonçalves os princípios foram sendo determinados aos poucos, exercendo influência em outros povos: direito à reparação sempre que houvesse culpa, ainda que leve, separando-se a responsabilidade civil aplicada a vítima, da responsabilidade penal aplicada ao Estado, e ainda, a existência de culpa contratual em face as pessoas que descumpriam sua obrigação, não fazendo qualquer contato a crime, tampouco delito, mas originada de uma negligência ou imprudência. (GONÇALVES, 2012, p. 26).

Na legislação francesa também ocorria a fundabilidade da responsabilidade civil com base na culpa. Essa foi a definição principal para o instituto inserir-se na legislação de todo o mundo. Em relação ao Direito Português, pouca notícia se tem. Carlos Roberto Gonçalves afirma que a notícia mais antiga “responsabiliza a invasão dos visigodos pela primitiva legislação soberana de Portugal, com acentuado cunho germânico, temperado pela influência do cristianismo”. (GONÇALVES, 2012, p. 27-28). Ademais, o que se sabe é que nesse tempo não existia distinção entre a responsabilidade civil e a responsabilidade criminal. Dentro do Direito Brasileiro, devido às determinações da Constituição do Império, o Código Criminal de 1830, foi transformado em um código civil e criminal, prevendo tanto a reparação natural, sempre que possível, como a indenização; além da integridade da reparação; previsão dos juros reparatórios etc. (GONÇALVES, 2012, p. 28). Ao primeiro olhar, a reparação condicionava-se em uma condenação criminal. Todavia, tempos depois, adotou-se o princípio da independência da jurisdição civil e da criminal. Carlos Roberto Gonçalves ensina mais uma vez, dizendo que:

O Código Civil de 1916 filiou-se à teoria subjetiva, que exige prova de culpa ou dolo do causador do dano para que seja obrigado a repará-lo. Em alguns poucos casos, porém, presumia a culpa do lesante (arts. 1.527, 1.528, 1.529, dentre outros). (GONÇALVES, 2012, p. 58)

O progresso impulsionado, o desenvolvimento industrial e a multiplicação dos danos acabaram ocasionaram o aparecimento de novas teorias com o objetivo de proporcionar maior proteção às vítimas. (GONÇALVES, 2012, p. 28). Dentro dessas novas teorias, surge a denominada teoria do risco, que não substitui a teoria da culpa, mas cobre muitas situações em que as concepções tradicionais se revelam insuficientes para proteger a vítima. Assim, a responsabilidade é visualizada sob caráter objetivo. Em tom de complementação, faz-se carecido de colacionar o escólio de Washington de Barros Monteiro que exemplifica:

O operário, vítima de acidente do trabalho, tem sempre direito à indenização, haja ou não culpa do patrão ou do acidentado. O patrão indeniza, não porque tenha culpa, mas porque é o dono da maquinaria ou dos instrumentos de trabalho que provocaram o infortúnio. (MONTEIRO, 1991, p. 416)

É notada, diante desta teoria, a ideia do exercício de uma atividade perigosa como fundamento da responsabilidade civil. A prática de determinada atividade que venha a oferecer qualquer perigo é retratada por um risco, onde o agente que assume, será obrigado a ressarcir os danos resultantes a terceiros dessa atividade. Nessa situação, o agente somente será exonerado da responsabilidade se provado que se filiou de todas as medidas idôneas para evitar o dano. Tal disposição também é encontrada no Código Civil mexicano, no espanhol, no português, no libanês e em outros. (GONÇALVES, 2012, p. 29). Ao lado disso, segundo o escólio apresentado nas palavras de Carlos Roberto Gonçalves, cuida destacar:

A responsabilidade objetiva funda-se num princípio de equidade, existente desde o direito romano: aquele que lucra com uma situação deve responder pelo risco ou pelas desvantagens dela resultantes (*ubi emolumentum, ibi onus; ubi commoda, ibi incommoda*). Quem aúfere os cômodos (ou lucros), deve suportar os incômodos (ou riscos). (GONÇALVES, 2012, p. 29)

Ripert, mencionado por Washington de Barros Monteiro, assinala que “a tendência atual do direito se manifesta no sentido de substituir a ideia da responsabilidade pela ideia da reparação, a ideia da culpa pela ideia do risco, a responsabilidade subjetiva pela responsabilidade objetiva”. (RIPERT, 1989, p. 333 e 361 *apud* MONTEIRO, 1991, p. 430). Ainda se procura fundamentar a responsabilidade na ideia de culpa, mas esta poderá ser insuficiente para atender às

imposições do progresso, e devido a este fator o legislador acaba por fixar os casos especiais em que deve ocorrer a obrigação de reparar, independentemente deste elemento. (GONÇALVES, 2012, p. 29).

Outros dispositivos adotaram os princípios da responsabilidade civil objetiva, como são os casos dos arts. 936 e 937 do Código Civil que estabelecem nesta ordem, da responsabilidade civil do dono do animal e do dono do edifício em ruína, bem como os casos abraçados pelos arts. 938, 927, parágrafo único, 933 e 1.299, que responsabilizam o habitante da casa de onde caírem ou forem lançadas coisas em lugar indevido, aquele que assume o risco do exercício de atividade potencialmente perigosa, os pais, empregadores e outros, e os proprietários em geral por danos causados a vizinhos. No mesmo passo, o Código Brasileiro de Aeronáutica, a Lei de Acidentes do Trabalho e outros diplomas, adota a responsabilidade objetiva. (GONÇALVES, 2012, p. 29-30)

As atividades perigosas dentro do regime anterior eram tão somente aquelas trazidas pela lei especial, sendo certo que ao contrário, seriam enquadradas na norma comum do Código Civil, que consagrava a responsabilidade subjetiva. O parágrafo único do art. 927 do atual Código Civil, não revogou as leis especiais existentes, nem ressalvou as que porventura venham a ser promulgadas, permitindo que a jurisprudência determine atividades já existentes, ou que vierem a existir, como perigosas ou de risco. Dispõe o referido dispositivo:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem (BRASIL, 2002).

Alvino Lima ao falar sobre as considerações históricas aduz que o movimento progressista é levantado contra a obra secular e que a luta é desencadeada constantemente e sem tréguas. (LIMA, 1999, p. 41). Neste sentido, ainda, Ripert proclama que:

Os 'sindicatos da massa falida da culpa', e, a despeito das afirmações de que a teoria do risco desfaleceu no ardor de seu ataque, seus defensores persistem na tarefa, e as necessidades econômicas e sociais da vida moderna intensa obrigam o legislador a abrir brechas

na concepção da teoria clássica da responsabilidade. (RIPERT, 1989, p. 340 *apud* LIMA, 1999, p. 41)

Percebe-se que ambas continuarão a sobreviver, ainda que como forças paralelas, concorrendo, talvez, para um mesmo fim, sem que se possa aniquilar ou confundir-se, fundamentando, neste ou naquele caso, a dominante necessidade de ressarcir o dano, na proteção dos direitos lesados. (LIMA, 1999, p. 41).

## 2.1 CONCEITO JURÍDICO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

A responsabilidade civil se dá frente a um descumprimento obrigacional, pela desobediência de uma regra que foi estabelecida em um contrato, ou por deixar determinada pessoa de observar um preceito normativo que regula a vida. Flávio Tartuce, em complementação, ainda, explica que:

Neste sentido, fala-se, respectivamente, em responsabilidade civil contratual ou negocial e em responsabilidade civil extracontratual, também denominada responsabilidade civil aquiliana, diante da Lex Aquilia de Damno, do final do século III a.C., e que fixou os parâmetros da responsabilidade civil extracontratual. (TARTUCE, 2016, p. 483)

Assim, entende-se que a imagem de responsabilidade civil se relaciona à noção de não prejudicar o outro. A responsabilidade civil pode ser estabelecida como a aplicação de meios que obrigarão alguém a reparar o dano causado a outrem devido à sua ação ou omissão. Nas palavras de Rui Stoco a responsabilidade pode ser esgotada pela própria origem de sua palavra que vem do latim *respondere*, no sentido de responder a algo, isto é, a indispensabilidade de responsabilizar alguém pelos atos danosos praticados a outrem. Esta imposição traduz a própria ideia de justiça visualizada no grupo social estratificado, revelando-se, assim, como algo inamovível da natureza humana. (STOCO, 2007, p. 114).

Nas palavras de Silvio Rodrigues “a responsabilidade civil é a obrigação que pode incumbir uma pessoa a reparar o prejuízo causado a outra, por fato próprio, ou por fato de pessoas ou coisas que dela dependam” (RODRIGUES, 2003, p. 6). E complementa De Plácido e Silva, ao estabelecer o termo responsabilidade Civil como o dever jurídico em que a pessoa é posicionada, seja pelo contrato celebrado,

seja pelo fato ou omissão que lhe foi imputado para que a obrigação fosse satisfeita ou mesmo para suportar as sanções legais impostas (SILVA, 2010, p. 642).

Nas palavras do autor sobredito, “desde que haja obrigação de fazer, dar ou não fazer alguma coisa, de ressarcir danos, de suportar sanções legais ou penalidades, há a responsabilidade, em virtude da qual se exige a satisfação ou o cumprimento da obrigação ou da sanção” (SILVA, 2010, p. 642). Ademais, Carlos Alberto Bittar faz lembrar com brilhantismo que, atualmente no direito brasileiro, a ideia é de que não se pode deixar a vítima de atos ilícitos sem ressarcimento, de forma a restaurar seu equilíbrio moral e patrimonial. Assim, o autor discorre:

O lesionamento a elementos integrantes da esfera jurídica alheia acarreta ao agente a necessidade de reparação dos danos provocados. **É a responsabilidade civil, ou obrigação de indenizar, que compele o causador a arcar com as consequências advindas da ação violadora, ressarcindo os prejuízos de ordem moral ou patrimonial,** decorrente de fato ilícito próprio, ou de outrem a ele relacionado. (BITTAR, 1994, p. 561) (grifamos)

Entende-se, desta forma, que no sentido originário, bem como no sentido jurídico, a responsabilidade civil está associada ao raciocínio de contraprestação, obrigação e compromisso. Todavia, cabe lembrar que obrigação sofre distinção de responsabilidade. A primeira é um dever jurídico originário, enquanto a segunda é um dever jurídico seguido à violação do primeiro. (CAVALIERI FILHO, 2006, p. 3).

## 2.2 A RESPONSABILIDADE CIVIL NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Debruçando-se sobre os ensinamentos de Gonçalves (2013, p. 19), pode-se apontar a responsabilização civil como toda atividade capaz de acarretar prejuízo, trazendo, em seu bojo, como fato, a problemática de responsabilidade. Neste sentido, tal temática é destinada a restaurar o equilíbrio moral e patrimonial provocado pelo autor do dano. Logo, em consonância, ainda, com os ensinamentos do autor sobredito, a responsabilidade civil tem por escopo estabelecer a harmonia e o equilíbrio violados pelo dano (GONÇALVES, 2013, p. 19).

O centro normativo da responsabilidade civil está assentado no art. 927, do Código Civil, assegurando que: “aquele que por ato ilícito, causar dano a outrem, é

obrigado a repará-lo” (BRASIL, 2002). Desta forma, o art. 186 e 187 ambos do Código Civil, que serão abaixo transcritos, estabelecem a definição de ato ilícito. Para a configuração da responsabilidade civil são necessários quatro elementos para a sua efetiva configuração, sendo eles: ação ou omissão; culpa ou dolo do agente; relação de causalidade e dano. A ação ou omissão, também chamada de conduta, segundo Maria Helena Diniz:

É elemento constitutivo da responsabilidade, vem a ser o ato humano, comissivo ou omissivo, ilícito ou lícito, voluntario e objetivamente imputável do próprio agente ou de terceiro, ou o fato de animal ou coisa inanimada, que cause dano a outrem, gerando o dever de satisfazer os direitos do lesado. (DINIZ, 2005, p. 43).

Afirma-se, assim, ser a conduta a responsabilidade que poderá ocorrer por ato do próprio agente ou de terceiro que esteja sob sua guarda, ou ainda por coisas ou animais que lhe pertençam. A conduta é considerada elemento primário de qualquer ato ilícito, se exteriorizando através de uma ação ou omissão que produzirá consequências jurídicas. A responsabilidade decorrente de ato ilícito é baseada na culpa, enquanto a responsabilidade sem culpa baseia-se no risco. Na culpa ou dolo do agente, Rui Stoco apresenta que:

Quando existe a intenção deliberada de ofender o direito, ou de ocasionar prejuízo a outrem, há o dolo, isto é, o pleno conhecimento do mal e o direto propósito de o praticar. Se não houvesse esse intento deliberado, proposital, mas o prejuízo veio a surgir, por imprudência ou negligência, existe a culpa (*stricto sensu*). (STOCO, 2007, p. 133)

A primeira consiste em uma conduta cometida por negligência, imprudência ou imperícia do agente, e a segunda consiste em conduta realizada com consciência e vontade em cometer ato ilícito. Parte da doutrina estabeleceu entendimento no sentido de que o disposto no art. 186 do Código Civil não deixa quaisquer imprecisões de que o ato ilícito só será configurado em caso de comportamento culposo, mediante dolo ou culpa *stricto sensu*, considerando esta como condição básica do ato ilícito, e conseqüentemente da responsabilidade civil. Marcel Leonardi, em seus ensinamentos, esclarece:

Não se pode olvidar que a responsabilidade objetiva, fundamentada na teoria do risco criado, foi concebida como exceção, e não como regra. Ampliar demasiadamente seu campo de aplicação criará enorme insegurança jurídica. (LEONARDI, 2005, p. 71).

Na relação de causalidade ou nexo de causalidade é necessário que tenha havido relação entre o dano causado e a conduta praticada pelo agente, não sendo possível a responsabilização quando inexistir liame entre o dano ocorrido e a conduta praticada. Diferente do que ocorre com a culpa nos casos de responsabilidade objetiva, o nexo de causalidade é requisito essencial para haver a caracterização de qualquer que seja o tipo de responsabilidade. No estudo do dano, vale ressaltar que este poderá ser moral ou material. Com base nos ensinamentos de Sergio Cavalieri Filho sem a presença do dano poderá haver uma responsabilidade penal, mas não há de se falar em uma responsabilidade civil. A indenização advinda de uma conduta sem dano importaria certamente em um enriquecimento ilícito, ou seja, enriquecimento sem causa para aquele que recebesse tal indenização e pena sem causa para quem a pagasse. Sabe-se que o objetivo principal da indenização é reparar um prejuízo que a vítima sofreu para que esta possa ser reintegrada ao estado em que anteriormente se encontrava antes da conduta ilícita. (CAVALIERI, 2006, p. 71)

Diante desta hipótese Sergio Cavalieri Filho faz lembrar que “a vítima não sofreu nenhum prejuízo, a toda evidência, não haverá o que ressarcir. Daí a afirmação, comum a praticamente todos os autores, **de que o dano é não somente o fato constitutivo, mas, também, determinante do dever de indenizar**”. (CAVALIERI FILHO, 2006, p. 71) (grifamos). Na mesma linha de raciocínio, Maria Helena Diniz leciona que: “o dano pode ser definido como a lesão (diminuição ou destruição) que, devido a um certo evento, sofre uma pessoa, contra a sua vontade, em qualquer bem ou interesse jurídico, patrimonial ou moral”. (DINIZ, 2005, p. 60) Assim, pode-se dizer que o dano se divide em patrimonial e extrapatrimonial. O patrimonial ou material, poderá causar destruição ou diminuição de valor econômico, enquanto o extrapatrimonial ou moral é considerado bem sem caráter econômico, não retornando ao estado anterior, são os danos interligados aos direitos da personalidade, sendo difícil valorar quaisquer reparações.

De acordo com o art. 402 do Código Civil de 2002: “Salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidos ao credor abrangem,

além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar. No mesmo passo, dispõe o art. 927, parágrafo único: “Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados na lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem” (BRASIL, 2002). Abaixo, analisar-se-á as principais espécies de responsabilidade, quais sejam: responsabilidade civil objetiva x subjetiva, e responsabilidade civil contratual x extracontratual.

### **2.2.1 Responsabilidade Civil Subjetiva e Responsabilidade Civil Objetiva**

A responsabilidade civil subjetiva é aquela que decorre de um dano causado em função de ato doloso ou culposos. Esta culpa, por ter natureza civil, é caracterizada quando o agente que causou o dano atuar de acordo com o que dispõe o artigo 186 do atual Código Civil, “aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito” (BRASIL, 2002). Essa regra já era encontrada no Código Civil de 1916, através da interpretação da primeira parte do art. 159 desse diploma, sofrendo, portanto, aperfeiçoamentos, quando da vigência do Código Civil de 2002. De acordo com os ensinamentos de Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho:

A obrigação de indenizar é a consequência juridicamente lógica do ato ilícito (...). A noção básica da responsabilidade civil, dentro da doutrina subjetiva, é o princípio segundo o qual cada um responde pela própria culpa. Por se caracterizar em fato constitutivo do direito à pretensão reparatória, caberá ao autor, sempre, o ônus da prova de tal culpa do réu. (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2012, p. 59)

Existem algumas situações dentro da legislação que a responsabilidade civil será atribuída a alguém por dano que não foi causado diretamente por ele, mas sim por um terceiro com quem mantém algum tipo de relação jurídica. Nesses casos, trata-se de uma responsabilidade civil indireta, em que a culpa não será deixada de lado, ganhando aplicabilidade presumida em função do dever de vigilância em que o agente estava obrigado. (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2012, p. 60). A presunção de culpa continua o conceito genérico de culpa como fundamento da

responsabilidade civil. Quando distanciada da concepção subjetiva normal é o fato gerador ao ônus da prova. (PEREIRA, 2001, p. 265). Caio Mário da Silva Pereira observa que:

Dentro da teoria clássica da culpa, a vítima tem de demonstrar a existência dos elementos fundamentais de sua pretensão, sobressaindo o comportamento culposo do demandado. Ao se encaminhar para a especialização da culpa presumida, ocorre uma inversão do *onus probandi*. (PEREIRA, 2001, p. 265)

Em algumas hipóteses, o comportamento culposo de quem causou o dano será presumido, cabendo-lhe demonstrar a ausência de culpa, para que este se exime do dever de indenizar. Esse é um modo de afirmar a responsabilidade civil, sem que haja a necessidade de provar o lesado à conduta culposa do agente, mas sem repelir o pressuposto subjetivo da doutrina tradicional (PEREIRA, 2001, p. 266). Em algumas situações a lei enunciará a presunção, mas em outras, será a elaboração jurisprudencial que ao partir da ideia assentada na culpa, inverterá a situação impondo o dever ressarcitório, salvo se acusado demonstrar que o dano foi causado pelo comportamento da própria vítima. (PEREIRA, 2001, p. 266)

Todavia, ainda existem hipóteses em que o elemento culpa não fará a menor relevância. Dentro dessas situações, encontra-se a responsabilidade civil objetiva. Essa espécie de responsabilidade demonstra que o dolo ou culpa na conduta do agente causador do dano é irrelevante juridicamente, já que será suficiente o elo de causalidade entre o dano e a conduta do agente responsável para que o dever de indenizar seja visível. Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho ensinam que:

As teorias objetivistas da responsabilidade civil procuram encará-la como **mera questão de reparação de danos, fundada diretamente no risco da atividade exercida pelo agente**. É de ressaltar que o movimento objetivista surgiu no final do século XIX, quando o Direito Civil passou a receber a influência da Escola Positiva Penal. (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2012, p. 60) (grifamos)

Por sua vez, pode-se perceber que “o sistema material civil brasileiro” abraça de forma originária a teoria subjetiva, como se pode conferir ao fazer a leitura do artigo 186 do Código Civil de 2002 supracitado, artigo este responsável por fixar a regra geral da responsabilidade civil. Entretanto, a teoria objetiva não é abandonada, sendo encontrada em várias disposições esparsas na legislação brasileira. Wladimir

Valler lembra que apesar do Código Civil de 1916 adotar a teoria clássica da culpa, a teoria objetiva se estabeleceu em vários setores pontos através de leis especiais. (VALLER, 1995, p. 24)

A título de exemplos encontram-se neste rol o Decreto nº 2.681/12, disciplinando a responsabilidade civil das estradas de ferro, já que existe o risco da atividade exercida; a Lei nº 6.367/76 em matéria de acidente do trabalho, fundada no risco profissional e a reparação dos danos causados aos trabalhadores; o Código Brasileiro do Ar (Decreto-Lei nº 32/66), tendo em vista o risco diante da atividade explorada, estabelecendo a responsabilidade objetivas as empresas aéreas e a Lei nº 6.453/77, que dispõe sobre os danos nucleares, aplicando-se também os termos objetivos. (VALLER, 1995, p. 24)

O atual Código Civil, através do parágrafo único do art. 927, estabelece que “haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem” (BRASIL, 2002). Em síntese, ao analisa dois institutos, torna-se evidente que a responsabilidade civil regra na legislação civilista é subjetiva, isto é, surge o dever de indenizar os danos causados ou os direitos violados quando comprovada a culpa do agente (negligência, imprudência ou imperícia). Doutro lado, a responsabilidade objetiva prescindirá da comprovação de qualquer que seja a conduta, sejam dolosas ou culposas, bastando tão somente a demonstração do nexo de causalidade entre ação e o dano.

### **2.2.2 Responsabilidade Civil Contratual e Extracontratual**

Ainda sobre responsabilidade, podem-se admitir duas classificações: A responsabilidade civil contratual, também chamada de negocial, e a responsabilidade civil extracontratual, também denominada de aquiliana. Sobre a responsabilidade civil contratual, pode-se dizer que está ligada aos casos de inadimplemento de uma obrigação, conforme estabelece os arts. 389, 390 e 391 da legislação Civilista. (BEZERRA, 2009, p. 1). Assim, dispõem os referidos artigos:

Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

Art. 390. Nas obrigações negativas o devedor é havido por inadimplente desde o dia em que executou o ato de que se devia abster.

Art. 391. Pelo inadimplemento das obrigações respondem todos os bens do devedor (BRASIL, 2002).

Apesar da disposição trazida no último comando, deve-se ressaltar que alguns bens são protegidos pela impenhorabilidade, casos previstos no art. 833 do Novo Código de Processo Civil. Desta forma, a responsabilidade civil contratual, o nome já informa, ocorrerá pelo comparecimento de um contrato existente entre as partes que o envolva, sendo elas, o agente e a vítima. O contratado que uni os elementos da responsabilidade civil, quais sejam: a) ação ou omissão, b) culpa ou dolo, c) nexos de causalidade e d) dano, em direção ao contratante, tendo em vista o vínculo jurídico que lhes cerca, incorrerá na Responsabilidade Civil Contratual. (BEZERRA, 2009, p. 1) Já a responsabilidade civil extracontratual, que no Código Civil de 1916 fundava-se somente no ato ilícito, no Código Civil de 2002 é baseada tanto no ato ilícito, quando no abuso de direito.

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, **comete ato ilícito**.

Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, **excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social**, pela boa-fé ou pelos bons costumes. (BRASIL, 2002) (grifamos)

Na responsabilidade civil extracontratual, o agente não estabelece vínculo contratual com a vítima, mas, estabelece vínculo legal, já que, descumprindo um dever legal, o agente por ação ou omissão, com nexos de causalidade e culpa ou dolo, causará à vítima um dano (BEZERRA, 2009, p. 1). As diferenças básicas entre as duas espécies de dá por três elementos: “a necessária preexistência de uma relação jurídica entre lesionado e lesionante; o ônus da prova quanto à culpa; e a diferença quanto à capacidade”. (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2012, p. 67). De fato, para caracterizar a responsabilidade civil contratual, é necessário que a vítima e o autor do dano tenham aproximação anterior e vínculo para o cumprimento de uma ou mais prestações, em que o inadimplemento constituirá justamente o objeto

do negócio jurídico, ou seja, a culpa contratual. Na responsabilidade civil extracontratual é diferente. Viola-se um dever necessariamente negativo, isto é, uma obrigação no sentido de não causar dano a ninguém.

Por essa situação, na responsabilidade civil extracontratual, a culpa deverá ser comprovada pela vítima, diferente do que ocorre na responsabilidade civil contratual, que, via de regra, será culpa presumida, invertendo-se o ônus da prova. Aqui, caberá à vítima tão somente a comprovação de que a obrigação não foi cumprida, restando ao devedor o ônus probandi, isto é, que não agiu com culpa ou que ocorreu alguma excludente de responsabilidade. Com base no que ensina Sérgio Cavaliere Filho a presunção de culpa não poderá resultar do simples fato de se colocar diante de uma responsabilidade contratual, já que ato decisivo é a espécie de obrigação declarada no contrato. (CAVALIERI FILHO, 2000, p. 198) O autor ainda ensina que:

Se o contratante assumiu a obrigação de alcançar um determinado resultado e não conseguiu, haverá culpa presumida, ou, em alguns casos, até responsabilidade objetiva; se a obrigação assumida no contrato foi de meio, a responsabilidade, embora contratual, será fundada na culpa provada. (CAVALIERI FILHO, 2000, p. 198)

Em síntese, a responsabilidade civil contratual decorre de um não cumprimento ou cumprimento parcial de um negócio jurídico, nascendo a incidência de sanções contratuais; sendo que na responsabilidade civil extracontratual, não se exige a existência de uma relação contratual, baseando-se no fato de que a ninguém é concedido o direito de violar direitos alheios. O modelo dualista ou binário é mantido no Código Civil. Entretanto, a doutrina entende que a tendência é de unificar a responsabilidade civil, como ocorre, por exemplo, do Código de Defesa do Consumidor, que não faz a citada divisão. Fernando Noronha ensina que dividir a responsabilidade civil em extracontratual e contratual reflete "um tempo do passado", tendo em vista que os princípios e regramentos básicos que regem as duas supostas modalidades de responsabilidade civil são exatamente os mesmos. (NORONHA, 2003, p. 432-433)

Judith Martins-Costa, em sentido muito rente, aduz no sentido de haver certo questionamento em relação a tal distinção, uma vez que não poderá ser resistida à averiguação de que, na sociedade de massas moderna, tanto uma como a outra tem

o mesmo contato social e obedecem aos mesmos princípios, nascendo, portanto, de uma violação de dever jurídico preexistente. (MARTINS-COSTA, 2003, p. 97).

### **3 NOÇÕES ACERCA DO CONTRATO DE TRANSPORTE**

O contrato de transporte é matéria extremamente relevante, tendo em vista ser considerado um dos pilares que sustentou a infraestrutura social convencionada na idade média, moderna e agora na contemporânea por esboçar os regramentos acerca de serviço público de máxima importância, bem como de serviços privados. Entre todos os contratos existentes, nenhum poderá ter maior relevância jurídica e social na atualidade senão o contrato de transporte. A preocupação predominante é estendida diretamente aos contratos de transporte coletivo urbano devido ao fato de milhares e milhares de pessoas serem transportadas diariamente de sua residência para seu trabalho e vice-versa, especialmente nos grandes centros urbanos. Todavia, o transporte rodoviário de cargas, assunto este objeto do presente estudo, vem ganhando seu espaço devido aos inúmeros problemas sociais e jurídicos existentes, alguns deles até insolúveis.

Nas palavras de Flávio Tartuce, “trata-se de contrato pelo qual alguém (o transportador) se obriga, mediante uma determinada remuneração, a transportar de um local para o outro pessoas ou coisas, por meio terrestre (rodoviário ou ferroviário), aquático (marítimo, fluvial e lacustre) ou aéreo”. (TARTUCE, 2016, p. 519) Neste capítulo serão estudados os tópicos de maior relevância inerentes ao contrato de transporte terrestre que tem como objeto final do contrato o deslocamento de pessoa ou coisa, demonstrando tanto o seu conceito, como a sua natureza jurídica. O capítulo ainda se responsabilizará em demonstrar o regramento estabelecido frente ao atual Código Civil e a Lei nº 11.442/07 que disciplina sobre o transporte rodoviário de cargas mediante remuneração, assuntos indispensáveis para que se possa compreender com firmeza em relação à responsabilidade civil do transportador.

#### **3.1 CONCEITO E NATUREZA JURÍDICA DO CONTRATO DE TRANSPORTE**

Conforme estabelece o art. 730 do atual Código Civil, contrato de transporte é aquele que uma pessoa ou empresa “se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um local para outro, pessoas ou coisas animada ou inanimada”

(BRASIL, 2002). A sociedade empresária de transporte terá eficiência desse tipo de prestação de serviços, seja por via terrestre, aquática, ferroviária ou aérea, independente da distância. O sujeito realizador do transporte é o transportador, sendo a pessoa transportada o passageiro ou viajante, enquanto a pessoa que entrega a coisa a ser transportada é o expedidor. (TARTUCE, 2016, p. 841).

Em complemento, ainda, nas palavras de Tartuce, cuida salientar que o identificador do contrato é a obrigação de resultado do transportador frente à cláusula de incolumidade em levar pessoa ou coisa até o seu destino com plena segurança. Aplica-se ao contrato de transporte o atual Código Civil e, havendo uma relação jurídica de consumo, como é comum, o Código de Defesa do Consumidor, Lei nº 8078/90. (TARTUCE, 2016, p. 841-842). Desta forma, há de se buscar um diálogo das fontes entre as duas leis no que tange a esse contrato, sobretudo o diálogo de complementaridade. (TARTUCE, 2016, p. 841-842). Quanto à natureza jurídica, o contrato de transporte é classificado como contrato bilateral ou sinalagmático, já que produzem direitos e deveres de igual modo para ambas as partes, ou seja, tanto para o transportador (que tem o dever de realizar a condução da coisa ou pessoa de um lugar para outro), quanto para o passageiro ou expedidor (que tem a obrigação de pagar o preço ajustado pelas partes). (SALOMÃO, 2013, p. 161; GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2012, p. 411).

Ademais, o contrato é consensual, detendo aperfeiçoamento diante da declaração de vontade dos contraentes, independentemente da entrega da coisa ou do embarque do passageiro; é comutativo, uma vez que as partes tem ciência de imediato de quais são as suas prestações; os ricos não são fatores determinantes do contrato de transporte, apesar de existentes; em uma maioria o contrato é constituído por um específico contrato de adesão, isto porque suas cláusulas não estão presentes a plena discussão e, por fim, o transportador, querendo ou não, acaba por impor o conteúdo do negócio, restando à outra parte a opção de aceitar ou a opção de não aceitar os seus termos. (SALOMÃO, 2013, p. 161). Flávio Tartuce esclarece que “assumindo o contrato essa forma, deverão ser aplicadas as normas de proteção do aderente constantes do CC/2002 (arts. 423 e 424)” (TARTUCE, 2016, p. 842), que assim estabelecem:

Art. 723. O corretor é obrigado a executar a mediação com diligência e prudência, e a prestar ao cliente, espontaneamente, todas as informações sobre o andamento do negócio.

Parágrafo único. Sob pena de responder por perdas e danos, o corretor prestará ao cliente todos os esclarecimentos acerca da segurança ou do risco do negócio, das alterações de valores e de outros fatores que possam influir nos resultados da incumbência.

Art. 724. A remuneração do corretor, se não estiver fixada em lei, nem ajustada entre as partes, será arbitrada segundo a natureza do negócio e os usos locais (BRASIL, 2002).

Existem casos excepcionais, especialmente quando o expedidor de uma coisa for uma sociedade empresária, que o contrato poderá ser absolutamente discutido, atribuindo-lhe forma paritária. (TARTUCE, 2016, p. 842). Por fim, com base nos ensinamentos de Flávio Tartuce como não há qualquer formalidade prevista para o contrato, o mesmo é tido como negócio informal e não solene, ou seja, não é exigido para a sua existência forma escrita, tampouco escritura pública. (TARTUCE, 2016, p. 843)

### **3.2 REGRAS GERAIS DO CONTRATO DE TRANSPORTE NO CÓDIGO CIVIL DE 2002**

Apesar do Código Civil de 1916 não cuidar do contrato de transportes, o Decreto nº 2.681/1912 (a Lei das Estradas de Ferro), disciplinava sobre o assunto através dos artigos 1º a 16. Atualmente, o contrato de transporte vem seguindo as diretrizes estabelecidas na Lei nº 11.442/07, bem como de modo geral as normas dispostas nos artigos 730 e seguintes do atual Código Civil. No Código Civil de 2002 foi atribuído ao contrato de transporte um capítulo próprio, dividindo-o em três seções intituladas: “Disposições gerais”, “Do transporte de pessoas” e “Do transporte de Coisas”. Sergio Cavaliere Filho ensina que a aplicação da legislação especial, como o Código Brasileiro de Aeronáutica e Convenção de Varsóvia para o transporte aéreo de carga; e Decreto-lei nº 11/1967 para o transporte marítimo naquilo que não contrariar o que estabelece o art. 732 do Código Civil de 2002, não será afastada. (CAVALIERI FILHO, 2003, p. 332). Assim, dispõe o art. 732 do Código Civil:

Art. 732. Aos contratos de transporte, em geral, **são aplicáveis,**

**quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais. (grifamos)**

Ao iniciar as normas gerais previstas para o contrato de transportes o art. 731 do Código Civil dispõe que "o transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que foi estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código". Sendo assim, poderá ocorrer a aplicação simultaneamente das normas administrativas quando versar sobre a concessão do serviço público com as normas estabelecidas no Código Civil de 2002. (TARTUCE, 2016, p. 845). Além da possibilidade de relacionar as regras do Código Civil com as regras do Direito Administrativo, possui o mesmo diploma a disponibilidade de relacionar-se com o Direito Internacional, de acordo com o art. 732 do atual Código Civil acima transcrito. Acerca desse dispositivo cabe trazer algumas considerações diante da sua grande relevância prática.

Flávio Tartuce aduz que ilustrando a aplicação dessa norma legal, é importante lembrar a situação em que envolve a Convenção de Varsóvia e a Convenção de Montreal, ambos tratados internacionais dos quais o Brasil é signatário e que estimam limitações de indenização em casos de perda ou atraso de voo e extravio de bagagem em viagens internacionais via transporte aéreo. (TARTUCE, 2016, p. 846). A Convenção de Varsóvia, visualizada no Brasil com força de uma lei ordinária tem utilidade pelas companhias aéreas como meio de justificar a redução das indenizações pretendidas por passageiros. O art. 6º, inciso VI, da Lei 8.078/1990 (Código de Defesa do Consumidor) santifica o princípio da reparação integral de danos, onde o consumidor terá direito ao ressarcimento integral pelos prejuízos materiais e imateriais causados pelo fornecimento de produtos, prestação de serviços ou má-informação a eles relacionados. Nesse sentido, decidiu o Superior Tribunal de Justiça:

**Ementa:** Civil e Processual. Ação de indenização. Atraso de vôo internacional. Indenização. Ilegitimidade passiva da empresa aérea."contrato de compartilhamento". Revisão. Impossibilidade. Súmulas n.5 e 7-STJ. Dano moral. Valor. Convenção de Varsóvia. CDC. Prevalência. Tarifação não mais prevalente. Valor ainda assim excessivo. Redução. I. A questão acerca da transferência da responsabilidade para outra transportadora, que opera trecho da viagem, contrariamente ao entendimento das instâncias ordinárias, enfrenta o óbice das Súmulas n. 5 e 7-STJ. II. **Após o advento do**

**Código de Defesa do Consumidor, não mais prevalece, para efeito indenizatório, a tarifação prevista tanto na Convenção de Varsóvia, quanto no Código Brasileiro de Aeronáutica, segundo o entendimento pacificado no âmbito da 2ª Seção do STJ.** Precedentes do STJ. III. Não obstante a infra-estrutura dos modernos aeroportos ou disponibilização de hotéis e transporte adequados, tal não se revela suficiente para elidir o dano moral quando o atraso no voo se configura excessivo, a gerar pesado desconforto e aflição ao passageiro, extrapolando a situação de mera vicissitude, plenamentesuportável. IV. Não oferecido o suporte necessário para atenuar tais situações, como na hipótese dos autos, impõe-se sanção pecuniária maior do que o parâmetro adotado em casos análogos, sem contudo, chegar-se a excesso que venha a produzir enriquecimento sem causa. V. Recurso especial parcialmente conhecido e provido em parte, parareduzir a indenização a patamar razoável. (Superior Tribunal de Justiça. REsp: 740968 RS 2005/0058525-2. Relator: Ministro Aldir Passarinho Junior. Órgão Julgador: Quarta Turma. Julgado em 11 set. 2007. Publicado no Dje 12 nov. 2007, p. 221) (grifamos)

Sendo assim, qualquer tarifação prevista será proibida, seja pelo entendimento jurisprudencial, ou por Convenção Internacional, fazendo o STJ concluir que a Convenção de Varsóvia não deverá prevalecer sobre o CDC. Todavia, tal entendimento encontra-se pendente de julgamento no Supremo Tribunal Federal. Flávio Tartuce (2016, p. 343-344), sobre a temática, explica que existem três votos que se posicionam pela prevalência da Convenção de Montreal, a saber: Gilmar Mendes, Luís Roberto Barro e Teori Zavascki. Ora, cuida explicitar que o entendimento norteia no sentido que há prevalência por ser mais específico do que as disposições contidas no Código de Defesa do Consumidor. Tartuce, ainda, complementar, que o julgamento se encontra suspenso, em decorrência de pedido de vista formulado pela Ministra Rosa Weber, em maio de 2014.

De fato, o CDC é uma norma principiológica e com força supralegal, já que dispõe de previsão de tutela fundamental dos consumidores, como bem ensina o art. 5º, inciso XXXII, da CF/88. Ademais, a redação do art. 732 tem relação com Código Civil devido a uma aplicação da tese do diálogo das fontes, onde a complementaridade é visível entre as duas leis. Assim, o sobredito artigo em nada prejudica a aplicação do CDC, já que existe uma relação jurídica de consumo no contrato de transporte. Nesse seguimento cabe mencionar o enunciado nº 369 do CJF/STJ aprovado na IV Jornada de Direito Civil:

Diante do preceito constante no art. 732 do Código Civil,

teleologicamente e em uma visão constitucional de unidade do sistema, quando o contrato de transporte constituir uma relação de consumo, aplicam-se as normas do Código de Defesa do Consumidor que forem mais benéficas a este. (JORNADA DE DIREITO CIVIL, 2007, p. 72)

Cabe consignar que com base nos ensinamentos de Marco Fábio Morsello que a norma consumerista há de prevalecer por trazer consigo caráter especial, apresentando o que o autor denomina de segmentação horizontal. De outra banda, sustenta que a matéria trazida pelo CDC é agrupada visando a função e não o objeto. (MORSELLO, 2006, p. 419). Por derradeiro, é importante que o Código de Defesa do Consumidor tenha prevalência, devido a sua tese no sentido de que a proteção dos consumidores tem força normativa constitucional, como já mencionado, de acordo com a previsão legal do art. 5º, inciso XXXII, da Constituição da República Federativa do Brasil, afirmando, com clareza ofuscante, que o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor, (MORSELLO, 2006, p. 419) ratificando, assim, a não prevalência da Convenção de Montreal sobre o CDC, ao contrário do que votaram os Ministros do STF supracitados.

Noutro passo, o artigo 733 do Código Civil estabelece as regras do transporte cumulativo, em outras palavras, aquele em que vários transportadores se obrigam a cumprir o contrato por um determinado percurso. O artigo 756, em complemento, determina que no transporte cumulativo todos os transportadores respondem solidariamente, devendo essa regra ser aplicada tanto para o transporte de pessoas, como para o transporte de coisas. Nesses casos, caso haja dano as pessoas ou as coisas, haverá responsabilidade objetiva, assunto este que será discutido em tópico isolado, motivo pelo qual tal assunto não será prorrogado neste item. Ademais, Flávio Tartuce explica que “havendo dano resultante do atraso ou da interrupção da viagem, este será determinado em razão da totalidade do percurso, diante da indivisibilidade da obrigação dos transportadores (art. 733, § 1.º, do CC)”. (TARTUCE, 2016, p. 845).

Por fim, cabe esclarecer que o art. 733, § 2º estabelece que “se houver a substituição de um transportador por outro nessa mesma forma de contratação, a responsabilidade solidária também será estendida ao substituto” (BRASIL, 2002). Essa última situação é denominada por Araken de Assis como contratação de subtransporte. (ASSIS, 2005, p. 317).

### **3.3 A REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS PELA LEI Nº 11.442/2007**

O Brasil é o país mais extenso da América Latina, contando com 8.515.767,049 km<sup>2</sup> de acordo com as pesquisas realizadas pelo IBGE em 2012. Pode-se afirmar que grande parte do transporte de mercadorias no Brasil é realizado por rodovias, já que nos falta incentivo dentro da política pública para uso de transporte aquático, apesar dos recursos hídricos existentes, e também pelo custo elevado para transporte aéreo, principalmente para o cidadão comum. (FURTADO, 2010, p. 1). Por este motivo, atualmente, conta-se com inúmeras frotas de caminhões e carretas que trafegam incansavelmente pelas rodovias, fazendo com que, conseqüentemente, manifeste-se a necessidade de regulamentação por lei sobre tal assunto. Diante disso, em 2001, foi apresentado o Projeto de Lei nº 4.358-B, de autoria do Deputado Federal Feu Rosa, que destacava a seguinte justificativa em relação ao transporte de cargas no território brasileiro:

Já era tempo de o Executivo preocupar-se com o assunto, e dar um passo decisivo nesse sentido, porque não existe norma legal regulamentando o transporte de cargas e seus desdobramentos a serviço do contratante. Ainda, o projeto define a forma e a prestação do serviço, bem assim informações para a completa identificação das partes, natureza fiscal com a expedição do contrato ou conhecimento do transporte, assumindo o contratante a responsabilidade do negócio jurídico, cobrindo o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário. (BRASIL, 2001, p. 2)

Após determinado lapso temporal, foi sancionada pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, a Lei nº 11.442, em 5 de janeiro de 2007, que dispõe acerca do transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, revogando a lei anterior que em nada mencionava sobre a responsabilidade civil do transportador, qual seja, a Lei nº 6.813/1980. Tal lei, de acordo com alguns especialistas, tem a finalidade de combater a desordem dentro dos setores, fato gerador de incertezas econômicas e jurídicas, e até então, vem respondendo de forma satisfatória, diante das contestações dos setores de transporte, protegendo, assim, em seus artigos, posicionamentos estabelecidos no Código Civil de 2002, bem como nas Jurisprudências dos Superiores Tribunais. (FURTADO, 2010, p. 1). Vale demonstrar algumas considerações importantes a cerca da Lei em comento.

Primeiramente, a sobredita lei deixa claro nos artigos 1º e 2º que o transporte rodoviário é considerado atividade econômica, de natureza comercial, podendo ser exercido por pessoa jurídica ou pessoa física pelo regime denominado “livre concorrência”. Para fundamentar tal afirmação, observa-se o disposto nos artigos mencionados:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, **por conta de terceiros e mediante remuneração**, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador. [...] (grifamos)

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei **é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência**, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;  
 II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal. [...] (BRASIL, 2007) (grifamos)

Como se observa no artigo 2º, para que se possa exercer tal atividade é necessário prévia inscrição da pessoa interessada junto ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas da Agência Nacional de Transportes terrestres, nas categorias citadas em ambos incisos, cabendo as Cooperativas de Transporte de Cargas “comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados”, conforme dispõe o artigo 3º da Lei mencionada. Outra exigência legal diz respeito à competência para julgar as ações relativas a este diploma, conforme demonstra o parágrafo único do artigo 5º, *in verbis*:

Art. 5º As relações decorrentes do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º desta Lei são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

**Parágrafo único. Compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.** (BRASIL, 2007) (grifamos)

Ademais, outro ponto que merece atenção diz respeito à responsabilidade do transportador, positivada no art. 8º, que estabelece ser ele o “responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte, como se essas ações ou omissões fossem próprias, possuindo, todavia, o direito de ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para ressarcimento do valor pago a título de indenização. Em relação à responsabilidade civil do transportador, o início e o término, bem como a exclusão da mesma, respaldados respectivamente nos arts. 9º, 12 e 13 da Lei nº 11.442/07, o assunto terá maior aprofundamento, separadamente, em capítulo específico.

Noutro passo, cabe mencionar que o art. 13º apesar de falar da responsabilidade civil, cita a importância e a obrigatoriedade de “toda operação de transporte contar com seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte, podendo o seguro ser contratado: “I - pelo contratante dos serviços, eximindo o transportador da responsabilidade de fazê-lo; II - pelo transportador, quando não for firmado pelo contratante” (BRASIL, 2007). E, continua, o parágrafo único do artigo supracitado ao determinar que “as condições do seguro de transporte rodoviário de cargas obedecerão à legislação em vigor”. Por fim, a lei delimita através do seu art. 18 o prazo prescricional de 1 (um) ano para ajuizar as ações de reparação de danos relativos aos contratos de transporte, “iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano pela parte interessada”, além de facultar aos contratantes a solução de litígio pela arbitragem, conforme dispõe o seu art. 19.

## **4 RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR**

Ao analisar o tópico acima, observou-se que a responsabilidade do transportador encontra-se regulamentada tanto no Código Civil de 2002, fazendo suas ligações com o Código de Defesa do Consumidor, como pela Lei nº 11.442/07 que dispõe acerca do transporte rodoviário de cargas mediante remuneração. Neste capítulo, analisar-se-á os principais aspectos acerca da responsabilidade civil do transportador que frente as sobreditas Leis adota-se a teoria da responsabilidade objetiva, pela qual a responsabilidade é aplicada independente da comprovação do instituto da culpa ou do dolo.

O capítulo cuidará, ainda que resumidamente, acerca do início e do término da responsabilidade civil do transportador, deixando visível que as regras estabelecidas na legislação brasileira frente ao assunto seguem o mesmo passo dos tempos mais distantes. Ademais, será tratado no presente capítulo acerca das hipóteses de excludentes da responsabilidade civil do transportador decorrentes de situações contrárias ao que se obriga diante do contrato de transporte estabelecido entre as partes. Essas excludentes estabelecidas pelo ordenamento jurídico brasileiro são divididas em culpa da vítima, fato de terceiro, caso fortuito e a força maior, sendo certo que nesse momento há de ser visualizado o afastamento total da responsabilidade civil do transportador, tanto para o transporte de coisas ou para o transporte de pessoas, conforme se verificará.

### **4.1 ORIGEM E EVOLUÇÃO DA RESPONSABILIDADE CONTRATUAL DO TRANSPORTADOR**

Sérgio Cavalieli Filho já dizia que a responsabilidade contratual do transportador se deu literalmente no tempo da “Maria Fumaça”, das locomotivas a vapor, os primeiros meios de transportes coletivo existentes. De acordo com o mestre é contado que os primeiros trens corriam à velocidade de 6 quilômetros por hora e que certo dia, um senhor, ao chegar na estação, viu aquela coisa comprida parada com uma enorme chaminé desatando fumaça por todos os lados, e sentenas de pessoas embarcando nos vagões. Em sua incredulidade começou a berrar:

“desçam, desçam, essa coisa não vai andar, essa coisa não vai andar... De repente, a coisa apitou e começou a andar lentamente. Aí o velhinho pirou de vez e se pôs a gritar: essa coisa não vai parar, essa coisa não vai parar”. Percebe-se que por mais irônico que possa parecer, ele tinha total razão, na nossa atual realidade não parou mesmo. Passou-se de 6 quilômetros para 60, depois 120, até alcançar as inovações com trens balas e aviões supersônicos dos dias de hoje. (CAVALIERI FILHO, 2014, p. 357). Naquele tempo não existia, tampouco se fazia distinção, entre responsabilidade contratual e responsabilidade extracontratual, separação introduzida na doutrina por juristas franceses com o objetivo principal de buscar um ajustamento da responsabilidade do transportador às modernas realidades sociais que surgiam, e ainda surgem, em virtude dos novos meios de transportes. A diferença entre a responsabilidade contratual e a responsabilidade extracontratual não é substancial, já que uma e outra têm por essência a violação de um dever jurídico e, ainda, a mesma noção de culpa.

Com base nos ensinamentos de Cavalieri os juristas franceses, entretanto, buscando alcançar uma situação jurídica mais confortável e favorável para o passageiro, que não aquela de ter que provar a culpa do transportador, acolheram a responsabilidade contratual, onde de acordo com tal e diferentemente da responsabilidade extracontratual, “já existia entre as partes um vínculo jurídico predeterminado, e o dever jurídico violado estaria perfeitamente configurado nessa relação jurídica”. (CAVALIERI FILHO, 2014, p. 358). Desta forma, a norma convencional definia o comportamento dos contratantes, que nesta situação ficavam adstritos a um dever exclusivo. O contrato de transportes, assim sendo, serviu como “cobaia”, ou seja, foi instrumento de estudo do qual resultou na doutrina a responsabilidade contratual. Os juristas enxergaram no contrato de transporte a chamada cláusula de incolumidade, gerando para o transportador a obrigação de levar os viajantes cuidadosamente ao seu destino, sendo certo que uma vez descumprida tal obrigação, surgia o dever dele próprio arcar com a indenização devida sem que houvesse a discursão de culpa. Sergio Cavalieri Filho cita em sua obra que de acordo com os ensinamentos de Gaston Morin – *Lá révolte du Droit contre le Code*:

Antes o viajante, vítima de um acidente devia, para obter reparação, provar a culpa da companhia. Com o pressuposto de uma obrigação

contratual de incolumidade, a vítima é dispensada daquela prova, na consideração de que o acidente que a atingiu constitui em si mesmo uma falta contratual geradora da responsabilidade civil do transportador [...] (MORIN, 1945, p. 62, *apud* CAVALIERI FILHO, 2014, p. 358)

A única hipótese de não se aplicar a responsabilidade contratual se daria frente às situações em que ficasse demonstrada que a inexecução do contrato provém de uma causa estranha a ele não imputável: caso fortuito, força maior, culpa da vítima. (CAVALIERI FILHO, 2014, p. 358). A primeira legislação que cuidou da responsabilidade do transportador no Brasil foi o Decreto legislativo nº 2.681/1912, denominado “Lei das Estradas de Ferro”. Para o seu tempo essa lei demonstrou-se avançada, tanto que, apesar de destinada a regular tão somente a responsabilidade civil nas estradas de ferro, foi estendida aos poucos analogicamente aos demais meios de transportes terrestres existentes, conseguindo, desta forma, manter-se em vigor por quase um século. Essa extensão que ocorria com base em uma analogia é plenamente justificável.

Sérgio Cavaliere Filho ensina que “diante de dois casos semelhantes, um dos quais regulado na Lei e o outro não, a própria Lei ordena ao Juiz aplicar a analogia, meio de integração do direito”. (CAVALIERI, 2006, p. 318) Assim, pode-se entender que um contrato de transporte celebrado com uma companhia de estrada de ferro é, em tudo e por tudo, muito semelhante ao contrato de transporte celebrado com uma empresa de ônibus, isto porque as características relacionadas aos contratos são semelhantes, idênticas as suas finalidades, tendo como única diferença tão somente o meio de transporte, portanto, sendo aplicáveis as mesmas regras legais.

O Judiciário ao implementar a Lei das Estradas de Ferro fez o que Boulanger denominava de “poder de rejuvenescimento das leis; poder que consiste em fazê-las viver seguindo ou atendendo às exigências do tempo presente”. (CAVALIERI, 2006, p. 318). Nesse momento cabe trazer ao estudo uma analogia interessante. Atualmente, encontra-se em vigor a Lei nº 11.442/07 que disciplina sobre o transporte rodoviário de cargas. Tanto na Lei das Estradas de Ferro, quanto na Lei do Transporte Rodoviário de cargas, o início e o término da responsabilidade do transportador seguem o mesmo sentido. De acordo com o art. 3º da Lei das Estradas de Ferro: “A responsabilidade **começará ao ser recebida a mercadoria na estação pelos empregados da estrada de ferro, antes mesmo do despacho, e terminará ao ser efetivamente entregue ao destinatário**” (BRASIL, 1912).

(grifamos). Na Lei do Transporte Rodoviário de Cargas, o artigo. 9º nos dá o mesmo sentido do que acima foi demonstrado:

**Art. 9º A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário.**

**Parágrafo único. A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas (BRASIL, 1912) (grifamos)**

Percebe-se que a lei retira sua força não tanto do legislador que a cria, mas sim do legislador que a conserva. O legislador atual podendo revogar a lei, sem embargo a conserva, refazendo-a a cada dia. O que se faz é uma interpretação segundo a vontade presumida do legislador que as conserva. (CAVALIERI FILHO, 2006, p. 319). Por fim, vale mencionar que a Lei nº 6.813/80, que regulava o transporte rodoviário de cargas em apenas 5 (cinco) artigos, nada constou em relação a responsabilidade do transportador de cargas. Com base nos ensinamentos de Paulo Furtado, ex-ministro do STJ, com o advento da Constituição Federal de 1988, a companhia dos transportadores de cargas começou a se mobilizar e buscar a edição de uma lei federal que abordasse todos os ângulos desse tema, adotando regras eficazes e claras em relação à responsabilidade de todos os envolvidos nesta questão, com o objetivo de evitar a atuação ilegal e irresponsável em mercado tão rentável e com grande potencial de crescimento. (FURTADO, 2010, p. 1)

## **4.2 O INÍCIO E O TÉRMINO DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR**

A Lei das Estradas de Ferro não estabeleceu qualquer limite temporal frente a responsabilidade civil do transportador, no sentido de demonstrar desde quando e até quando a cláusula de incolumidade protegeria o viajante. Para que se possa precisar tais momentos, onde começa e onde termina a responsabilidade do transportador, é preciso que fique visível o momento da celebração do contrato do momento do término de sua execução. (CAVALIERI FILHO, 2003, p. 309) Na doutrina mais antiga, ficou estruturado que sendo o contrato de transporte consensual, este se consuma pelo simples acordo de vontades, isto é, a partir do momento em que o passageiro dá a sua concordância às condições

preestabelecidas pelo transportador, fato que será considerado celebrado o contrato. (CAVALIERI FILHO, 2006, p. 332)

No que respeita a obrigação do transportador a execução do contrato de transporte se dá quando se inicia a viagem, seja ela para transportar pessoas ou bens. A partir daí, torna-se operante a cláusula de incolumidade, que persiste até o final do trajeto. É necessário que a execução do contrato seja iniciada para que se possa imputar ao transportador a sua responsabilidade caso eventualmente ocorra qualquer acidente. Cavalieri Filho aduz que na época já entendia que, nos casos das estradas de ferro, a responsabilidade civil do transportador dava início com o ingresso do passageiro na estação de embarque. Nas palavras de Sérgio Cavalieri Filho “correto o entendimento, tendo em vista que a estação pertence à companhia, sendo, ainda, certo que o passageiro, após adentrar a plataforma de embarque, fica por conta e risco do transportador”. (CAVALIERI FILHO, 2006, p. 332)

De acordo com o Código Civil de 2002, mais precisamente no art. 750 a responsabilidade do transportador que é presumida e limitada ao valor constante do conhecimento “começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado”. (GONÇALVES, 2012, p. 223). As mercadorias transportadas deverão ser entregues ao destinatário, ou a quem apresentar o conhecimento endossado, sendo certo que é dever de quem as receba conferi-las e apresentar os questionamentos que tiver, sob pena de decadência dos direitos. Caso haja dúvida acerca de quem seja o destinatário, o transportador deverá depositar a mercadoria em juízo caso não seja possível obter instruções do remetente; se a demora puder ocasionar a deterioração da coisa, o transportador deverá vendê-la, depositando o saldo em juízo, conforme estabelece o art. 755 do Código Civil de 2002. (GONÇALVES, 2012, p. 224). No mais, depreende-se do mesmo entendimento o que ficou estabelecido na Lei nº 11.442/07, através do art. 9º já apresentando acima a título de exemplo, que garante a responsabilidade do transportador no momento do recebimento da carga e a cessa quando do recebimento pelo destinatário.

### 4.3 ASPECTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR DE CARGAS

Como observado no item acima o transporte de coisas é aquele em que determinado objeto é entregue ao transportador, por meio do expedidor ou remetente da carga, para que, mediante remuneração, o objetivo seja remetido para local diverso daquele em que foi recebido. Sendo assim, o primeiro ato será a entrega do objeto ao transportador, seja em portos, armazéns ou estações ferroviárias, por exemplo, por meio terrestre, marítimo ou aéreo. Maria Helena Diniz observa que no momento da entrega deve-se analisar com exatidão o destinatário a quem o conhecimento tiver sido endossado. Pela entrega e prestação do serviço, o transportador fará jus ao pagamento do frete, o qual conforme o acordado terá sua tarifa fixada por volume, por metro cúbico, por peso, etc. (DINIZ, 2004, p. 189)

O transporte de coisas está disciplinado nos artigos 743 até 756 do Código Civil, aplicando subsidiariamente e no que couber, o Código de Defesa do Consumidor, bem como a Lei nº 11.442/07. Carlos Roberto Gonçalves ratifica o entendimento de Maria Helena Diniz no sentido de que a coisa entregue ao transportador deverá estar caracterizada pela sua natureza, valor, peso e quantidade e este ao recebê-la deverá emitir conhecimento de transporte com os dados que a identifiquem. (GONÇALVES, 2012, p. 222). Ademais, será facultado ao transportador recusar a coisa que venha violada e que poderá colocar em risco a saúde das pessoas ou vir a danificar o veículo de transporte, além de mercadorias que não tenham a comercialização permitida, bem como aquelas que estejam desacompanhadas dos documentos exigidos por lei, conforme prevê os artigos 747 e 748 do atual Código Civil, in verbis:

Art. 747. O transportador deverá obrigatoriamente recusar a coisa cujo transporte ou comercialização não sejam permitidos, ou que venha desacompanhada dos documentos exigidos por lei ou regulamento.

Art. 748. Até a entrega da coisa, pode o remetente desistir do transporte e pedi-la de volta, ou ordenar seja entregue a outro destinatário, pagando, em ambos os casos, os acréscimos de despesa decorrentes da contra-ordem, mais as perdas e danos que houver (BRASIL, 2002).

Carlos Roberto Gonçalves aduz que a responsabilidade do transportador, que será presumida e limitada ao valor constante no conhecimento, dará início no

momento em que aquele ou seus prepostos receberem a coisa, terminando, somente, quando o bem for entregue ao destinatário ou depositada em juízo, no caso de recusa do recebimento ou de não localização do destinatário, de acordo com a redação dada pelo art. 750 do Código Civil, conforme analisado no tópico acima estudado. (GONÇALVES, 2012, p. 223). Frente ao Código de Defesa do Consumidor devido a constante evolução das relações sociais e do surgimento do consumo em massa, os princípios tradicionais da legislação privada já não conseguiam mais por dar conta para reger as relações humanas, sob determinados aspectos. Assim, com base nesse contexto, aparece o Código de Defesa do Consumidor atendendo a princípio constitucional relacionado à ordem econômica. (GONÇALVES, 2012, p. 218) Partindo desse dilema e de que a premissa básica é de que o consumidor é a parte vulnerável das relações de consumo, o CDC reestabelece o equilíbrio entre as partes de determinada relação.

O art. 1º do Código de Defesa do Consumidor de forma expressa estabelece “as normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias”. (BRASIL, 1990) Sendo assim, fica fora de dúvida que o fornecimento de transportes em geral é uma atividade que deverá ser abrangida também pelo Código de Defesa do Consumidor, por constituir modalidade de prestação de serviço. Nesse certame, é plausível a afirmação de que a responsabilidade civil do transportador de cargas será abrangida pela teoria objetiva, tendo em vista que a regra geral do CDC afasta a necessidade de comprovação de culpa ou dolo do agente. (GONÇALVES, 2012, p. 220)

Cabe lembrar que o Código de Defesa do Consumidor será aplicado aos contratos de transporte em geral sempre que não contrariar as normas que disciplinam tal espécie de contrato no atual Código Civil, conforme disposição do art. 732 que afirma que aos contratos de transporte, em geral, serão aplicadas as disposições da Lei Civilista, mas, quando couber serão também aplicados os preceitos constantes em legislações especiais. (BRASIL, 2002). A responsabilidade civil do transportador de coisas, aos olhos do Código Civil de 2002, é abraçada, do mesmo modo, pela teoria objetiva e será limitada ao valor declarado da mercadoria pelo remetente. O transportador será responsável por quaisquer que sejam os fatos que incidam sobre a coisa dentre estes, a perda, o dano, o extravio e outros, respondendo objetivamente, sem que haja diferença se o transporte da coisa foi

realizado por via aérea, ferroviária, marítima ou rodoviária. A título de exemplo, pode-se citar a situação em que uma companhia aérea extravia a bagagem de um passageiro, sendo a companhia responsável por arcar com todos os problemas advindos do extravio. Nesse sentido, cabe a análise do precedente do Egrégio Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro ao julgar situação análoga a que acima foi narrada:

**Ementa: Transporte aéreo. Extravio de carga. Indenização. Contrato celebrado entre duas empresas para transporte de mercadoria. Existência de relação de consumo. A contratante e a destinatária final. A responsabilidade da contratada é de natureza objetiva. Obrigação de resultado. Má prestação do serviço. Artigos 37, §6º, da CF e 14 do CDC. A indenização tarifada, prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica, não foi recepcionada pela Constituição Federal de 1988. A transportadora responde pelo valor integral da carga. Jurisprudência do STJ. Recurso Provido.** (Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Apelação Cível 0047512120028190207. Relator: Desembargador Carlos Coelho Lavigne de Lemos. Órgão Julgador: Sétima Câmara Cível. Julgamento 21 jan. 2009. Publicado no DJ em 30 jan. 2009) (grifamos)

Nos casos de transporte cumulativo, todos os transportadores responderão de forma solidária por qualquer dano, perda ou extravio, até que seja feita uma real apuração e encontrado o verdadeiro responsável para que seja responsabilizado de forma integral, conforme dispõe o art. 733 do Código Civil, “nos contratos de transporte cumulativo, cada transportador se obriga a cumprir o contrato relativamente ao respectivo percurso, respondendo pelos danos nele causados a pessoas e coisas”. (BRASIL, 2002)

A Lei nº 11.442/07 regula detalhadamente e com clareza sobre a responsabilidade das partes envolvidas no transporte rodoviário de cargas, são elas: o transportador, seus prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados, o expedidor e o recebedor da mercadoria. (FURTADO, 2010, p. 1) Esse novo diploma, novo se comparado ao atual Código Civil que estabelece as normas gerais, dispõe em seu art. 8º, que o transportador será responsabilizado pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte, recebendo, contudo, direito à ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se valer do ressarcimento do valor da indenização que houver pago, na dicção do

parágrafo único do mencionado dispositivo legal:

Art. 8º O transportador é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte, como se essas ações ou omissões fossem próprias.

Parágrafo único. O transportador tem direito a ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir do valor da indenização que houver pago (BRASIL, 2007).

Assim, pode-se afirmar que o sobredito artigo consagra a responsabilidade objetiva do transportador de cargas em relação ao expedidor e ao recebedor da mercadoria, resguardando, porém, o direito daquele à ação regressiva contra terceiros contratados ou subcontratados. No mais, o art. 9º estabelece que a responsabilidade do transportador abrange o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário, assunto aqui já cuidado, cessando tal responsabilidade quando recebida a carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas, conforme demonstrado no parágrafo único do artigo já transcrito. (FURTADO, 2010, p. 1) De igual modo, a responsabilidade civil do transportador por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias será limitada ao valor declarado pelo expedidor e consignado no contrato ou conhecimento de transporte, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes, segundo disposição encontrada no art. 14 da sobredita Lei:

Art. 14. A responsabilidade do transportador por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias é limitada ao valor declarado pelo expedidor e consignado no contrato ou conhecimento de transporte, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes (BRASIL, 2007).

Por derradeiro, cabe a análise dos precedentes dos Tribunais de Justiça do Estado de Minas Gerais e do Estado do Rio Grande do Sul:

**Ementa:** Apelação – Transporte de Carga - Acidente - **Responsabilidade Objetiva da Transportadora** – Ausência de Prova de Caso Fortuito ou Força Maior - Dever de Indenizar o Prejuízo - Dívida Existente - Protesto Legítimo - Cobrança de Outros Serviços Prestados Pela Transportadora – Ausência de Prova de Quitação. - Em virtude da própria natureza do contrato de transporte de carga, a responsabilidade pela segurança da carga transportada é da transportadora e, independe da prova de culpa desta, sendo

necessária apenas a prova da existência do dano e do nexo de causalidade para que seja configurado o dever de indenizar, **salvo motivo de caso fortuito ou força maior. Nesse sentido, não se desincumbindo a transportadora de comprovar motivo de caso fortuito ou força maior como causa do acidente, é ela responsável pelo prejuízo causado à contratante, razão pela qual a contratante agiu em pleno exercício de seu direito ao cobrar o valor apontado nas duplicatas objeto da presente lide, assim como de protestá-las por falta de pagamento.** - Por outro lado, não se desincumbindo a contratante de impugnar as ordens de serviço apresentadas pela transportadora, tampouco de juntar aos autos os devidos comprovantes de quitação daqueles serviços prestados, **o pedido de condenação ao pagamento destes é procedente.** (Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais - Apelação Cível AC 10024111020897001 MG. Relator: Batista de Abreu, Data de Julgamento: 29/05/2014, Câmaras Cíveis / 16ª Câmara Cível, Data de Publicação: 11/06/2014) (grifamos)

**Ementa:** Recurso Inominado. **Contrato de Transporte de Carga de Arroz.** Recusa da Carga pelo Destinatário. Demora de Vários dias no Aguardo da Definição da Descarga. Prejuízos do Caminhoneiro Subcontratado pela Transportadora. Responsabilidade Tanto da Proprietária da Carga como da Empresa Transportadora Subcontratante. Danos Materiais Corretamente Eguacionados. Sentença Mantida pelos próprios fundamentos. Recurso Desprovido. (Recurso Cível Nº 71004381380, Primeira Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Roberto José Ludwig, Julgado em 24/09/2013) (Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul - Recurso Cível: 71004381380 RS, Relator: Roberto José Ludwig, Data de Julgamento: 24/09/2013, Primeira Turma Recursal Cível, Data de Publicação: Diário da Justiça do dia 26/09/2013)

**Ementa:** Apelação – Transporte de Carga - Acidente - **Responsabilidade Objetiva da Transportadora** - Ausência de Prova de Caso Fortuito ou Força maior - Dever de Indenizar o Prejuízo Causado - Dívida Existente - Protesto Legítimo - Cobrança de Outros Serviços Prestados Pela Transportadora – Ausência de Prova da Quitação. - **Em virtude da própria natureza do contrato de transporte de carga, a responsabilidade pela segurança da carga transportada é da transportadora e, independe da prova de culpa desta, sendo necessária apenas a prova da existência do dano e do nexo de causalidade para que seja configurado o dever de indenizar, salvo motivo de caso fortuito ou força maior.** Nesse sentido, não se desincumbindo a transportadora de comprovar motivo de caso fortuito ou força maior como causa do acidente, **é ela responsável pelo prejuízo causado à contratante, razão pela qual a contratante agiu em pleno exercício de seu direito ao cobrar o valor apontado nas duplicatas objeto da presente lide, assim como de protestá-las por falta de pagamento.** - Por outro lado, não se desincumbindo a contratante de impugnar as ordens de serviço apresentadas pela transportadora, tampouco de juntar aos autos os devidos comprovantes de quitação daqueles serviços prestados, o pedido de condenação ao pagamento destes é procedente. (Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais - AC: 10024111020897001 MG,

Relator: Batista de Abreu, Data de Julgamento: 29/05/2014, Câmaras Cíveis / 16ª Câmara Cível, Data de Publicação: 11/06/2014) (grifamos)

Percebe-se que ambos os tribunais julgaram procedente no sentido de ser objetiva a responsabilidade civil do transportador de cargas/mercadorias, não havendo a necessidade de que seja comprovada a culpa ou o dolo daquele frente à vítima sofredora do dano causado. No entanto, cumpre salientar que para a responsabilidade ser aplicada, é necessário que esteja presente a prova do dano e do nexo de causalidade, configurando, assim, o dever de indenizar, salvo se presente quaisquer das hipóteses de excludentes da responsabilidade do transportador.

#### **4.4 HIPÓTESES DE EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR DE CARGAS PELA LEI Nº 11.442/07**

Tradicionalmente, a doutrina e a jurisprudência estabelecem que a responsabilidade civil do transportador é objetiva, ou seja, responsabilidade de resultado onde a culpa não se faz presente, iniciando-se com o recebimento da mercadoria e cessando com a sua entrega ao destinatário. A responsabilidade civil objetiva do transportador somente será afastada se presente alguma das hipóteses de excludentes do nexo de causalidade. Os meios de defesa são constituídos quando restar demonstrado atos ou fatos estranhos à conduta do agente, e capazes, por si só, de provocarem o dano, consoante magistério assentado de Cavalieri Filho. (2006, p. 321)

De acordo com Venosa, “são excludentes de responsabilidade, que impedem que se concretize o nexo causal, a culpa da vítima, o fato de terceiro, o caso fortuito e a força maior e, no campo contratual, a cláusula de não indenizar”. (VENOSA, 2003, p. 40). O Decreto nº 2.681/1912 já estabelecia a respeito do tema através do seu artigo 17, dispondo que:

Art. 17. As estradas de ferro responderão pelos desastres que nas suas linhas sucederem aos viajantes e de que resulte a morte, ferimento ou lesão corpórea”, demonstrando no inciso A culpa será sempre presumida, só se admitindo em contrário alguma das seguintes provas:

1ª Caso fortuito ou força maior;

**2ª Culpa do viajante, não concorrendo culpa da estrada.** (BRASIL, 1912) (grifamos)

No mesmo passo, entende o Código de Defesa do Consumidor através da redação dada ao §3º, II, do art. 14, *in verbis*:

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

§ 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:

II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro (BRASIL, 1990).

Atualmente, esse posicionamento também é consolidado no art. 750 do Código Civil 2002 e reproduzido no artigo 9º da Lei nº 11.442/2007, legislação genérica e específica que, respectivamente, são responsáveis por regular o contrato de transporte de mercadorias e de carga, consagrando as hipóteses de teoria geral das excludentes que abaixo serão demonstradas. Neste sentido, inclusive, a culpa da vítima exonera o transportador de sua responsabilidade civil, isto porque, nesse momento, demonstra-se caracterizada infração exclusiva da vítima, tendo em vista que quem dá causa ao evento danoso é tão somente ela. Para essa situação ser configurada é necessário que a conduta da vítima tenha sido a causa única e determinante do evento.

O atual Código Civil, em seu artigo 738, trata a respeito, em especial quando explicita que a pessoa transportadora deve se subordinar as normas estabelecidas pelo transportador, constantes do bilhete ou, ainda, afixada à vista dos usuários, abstendo-se, porém, de quaisquer atos capazes de causar incômodo ou prejuízo aos passageiros, tal como danificação ao veículo ou dificuldade ou impedimento a execução normal do serviço (BRASIL, 2002). Em complemento, ainda, o parágrafo único do sobredito dispositivo legal vai narrar que se houver prejuízo pela pessoa transportadora advier da transgressão de normas e instruções regulamentares, deverá o magistrado reduzir equitativamente a indenização, na proporção em que a vítima houver concorrido para a materialização do dano (BRASIL, 2002).

Em outras palavras exige-se que a pessoa transportada deverá ter comportamento adequado. Ficando comprovado que o comportamento da vítima tenha sido causa determinante para o evento danoso, coloca-se para longe a

responsabilidade civil do transportador. (CAVALIERI FILHO, 2006, p. 324). Nesse sentido, é possível ilustrar as ponderações apresentadas até o momento a partir do Recurso Especial nº 35.103-RJ, julgado pela Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça e cuja relatoria coube ao Ministro Fontes de Alencar:

**Ementa:** Recurso Especial. Responsabilidade Civil. Ferrovia. Eletrocussão. - O recurso especial não da ensanchas ao reexame de matéria de fato. - Caracterizada a culpa exclusiva da vítima no acidente, não ha responsabilizar o transportador. - Dissidio jurisprudencial não demonstrado. - Recurso não conhecido. - Unanime. (Superior Tribunal de Justiça - REsp: 35103 RJ 1993/0013399-3, Relator: Ministro Fontes de Alencar, Data de Julgamento: 09/08/1993, T4 - Quarta Turma, Data de Publicação: DJ 13.09.1993 p. 18567)

O Egrégio Tribunal do Estado do Rio de Janeiro, seguindo o mesmo passo, assim julgou:

**Ementa:** Apelação Cível. **Acidente de Trânsito em Rodovia Federal.** Atropelamento. Carroça. **Responsabilidade Civil Objetiva.** Condução de Veículo de Tração Animal a Noite. Ausência de Sinalização. **Fato Exclusivo da vítima. Exclusão do Dever de Indenizar.** Imprudência que se Mantém. 1. É objetiva a responsabilidade de transportadora de cargas por acidente que se envolva no exercício de suas atividades, nos moldes do artigo 927 , parágrafo único , do Código Civil . Doutrina e precedente do TJRJ. 2. **Desse modo, a transportadora responde objetivamente pelos danos causados na prestação do serviço, sendo afastada a sua responsabilidade somente quando comprovado o fato exclusivo da vítima, de terceiro ou a existência de fortuito.** Ausentes estas exceções, existe a obrigação de indenizar. 3. Ultrapassada essa premissa, saliente-se que se mostra incontroverso na presente demanda o acidente envolvendo o veículo da ré e a carroça conduzida pelo pai do autor, o óbito do genitor do demandante, bem como o nexo de causalidade. Assim, é preciso analisar a presença de causa de excludente de responsabilidade. 4. A análise dos depoimentos colhidos em sede policial e judicial, leva à conclusão de que o veículo era conduzido em horário noturno pela vítima na faixa de rolamento da Rodovia Presidente Dutra, rodovia essa de alto fluxo de veículo, sem qualquer sinalização, o que impossibilitou a visualização com antecedência necessária e hábil a que o motorista do veículo de propriedade da ré evitasse o acidente. 5. Não se olvide que o autor não comprova, sequer alega, que o veículo de tração animal conduzido pelo seu genitor encontrava-se em consonância com as regras delineadas pelo Código de Trânsito Brasileiro. 6. **Desta maneira, seja por restar caracterizado fato exclusivo da vítima ou pela ausência de culpa do motorista, para aqueles que entenderem tratar-se de responsabilidade subjetiva, inexistente o dever de indenizar no caso concreto.** Precedentes do TJRJ. 7. Destaque-se, por oportuno... (Tribunal de Justiça do Estado

do Rio de Janeiro - APL: 00153347720088190038 RJ 0015334-77.2008.8.19.0038, Relator: Des. José Carlos Paes, Data de Julgamento: 05/11/2014, Décima Quarta Câmara Cível, Data de Publicação: 07/11/2014 13:19) (grifamos)

Em relação ao fato exclusivo de terceiro ou tão somente fato de terceiro deve-se entender por alguém estranho ao binômio transportador x vítima, que por ato próprio, direta ou indiretamente, deu óbice para que ocorresse o evento danoso. Tal excludente ainda hoje é motivo de contradição. À luz do artigo 17 da Lei das Estradas de Ferro acima citado, não se cogitava o fato de terceiro, isto quer dizer, não foi acrescentado ao rol das causas de exclusão de responsabilidade do transportador, o que levou alguns autores, dentre eles Aguiar Dias a sustentar que não seria uma causa de exclusão de responsabilidade do transportador, ensejando-lhe tão somente o direito de regresso. (CAVALIERI FILHO, 1998, p. 117).

Nesse sentido, é editado o Verbete Sumular nº 187 do STF estabelecendo que “a responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra a qual tem ação regressiva” (BRASIL, 1964). A mesma redação é encontrada atualmente no art. 735 do CC/02. Conforme mencionado em item anterior a responsabilidade civil do transportador é objetiva, e sendo assim, permanecerá mesmo diante de atos culposos que foram praticados por terceiros, equiparando-se, assim, ao fortuito interno.

Todavia, diante de fato doloso praticado por terceiro, não havendo o que falar de atos praticados pelo transportador que contribuíram para evento danoso, este estará afastado da responsabilidade civil e não deverá responder por qualquer prejuízo causado. (CAVALIERI FILHO, 2010, p. 321) Nesse sentido Rui Stoco ensina que “o fortuito interno está relacionado à pessoa ou à coisa, ao passo que o fortuito externo é a causa externa relacionada à natureza estranha ao transportador, excluindo, portanto, a responsabilidade do transportador”. (STOCO, 2013, p. 299) Nelson Nery Junior e Rosa Maria de Andrade Nery explicam que:

O fato de terceiro que não afasta a responsabilidade do transportador é aquele que guarda relação com a atividade econômica desempenhada, fazendo parte dos riscos próprios do deslocamento. (NERY JÚNIOR; NERY, 2012, p. 841)

Assim, estará caracterizado o fato de terceiro e não haverá o que se falar em responsabilidade civil do transportador quando presente uma conduta imprevisível e

inevitável realizada por terceiro que não mantém qualquer relação com o transportador ou com a vítima. Com o escopo de fortalecer as ponderações articuladas até o momento, é possível, ainda, utilizar o argumento da autoridade explicitado no Recurso Extraordinário nº 114.554, julgado pela Segunda Turma do Supremo Tribunal Federal e cuja relatoria foi incumbida ao Ministro Aldir Passarinho, conforme se extrai da ementa colacionada abaixo:

**Ementa:** Civil. Responsabilidade civil. **Pedra arremessada em onibus. Ferimento em passageiro. Não é de se ter o acórdão recorrido como em divergência com o enunciado da súmula 187, se o ato de terceiro, arremesso de pedra, que provocou o ferimento no passageiro, é de ser equiparado a caso fortuito ou força maior, para o transportador,** se foram observadas as exigências, para o transporte, impostas para que houvesse a concessão pública, a par do que não há nada que prove - e nem isso foi alegado - **que no trecho do trajeto em que ocorreu o evento eram frequentes atentados de tal natureza. A imprevisibilidade exonera de responsabilidade civil a transportadora.** (Supremo Tribunal Federal - RE: 114544 RJ, Relator: Aldir Passarinho, Data de Julgamento: 31/05/1988, Segunda Turma, Data de Publicação: DJ 07-04-1989) (grifamos)

Para o caso fortuito e a força maior Sérgio Cavalieri Filho informa ser prescindível a sua diferenciação, uma vez que não há uniformização doutrinária acerca dos conceitos dos dois institutos. (CAVALIERI FILHO, 2010, p. 317). O Código Civil de 2002 sem fazer qualquer distinção entre caso fortuito e força maior estabelece no § único do art. 393 que “o caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir”. Para Paulo Furtado de modo amplo, analisa-se a diferença assentada na denominada irresistibilidade criada pelo homem. Nessa concepção, ambos os conceitos estariam marcados pela imprevisibilidade, mas caso houvesse a presença de uma possibilidade de ser o obstáculo removível, haveria caso fortuito. De outro modo, sendo completamente irresistível, haveria a força maior. (FURTADO, 2010, p. 1) O caso fortuito é marcado pelo acontecimento imprevisto e inevitável. A força maior, ao contrário, é o acontecimento inevitável e irresistível.

Para o jurista Hélio Tornaghi, “nessa inevitabilidade reside a característica da força maior e nisso ela se distingue do fato casual, o acaso ou caso fortuito, que é o sucesso imprevisível”. (TORNAGUI, 1975, p. 320-321 *apud* FURTADO, 2010, p. 1). Sendo assim, processa-se a diferenciação generalista mais comum, onde o

conceito da força maior é apresentado àqueles eventos oriundos da natureza e, ao caso fortuito, os advindos da ação humana. Pode-se considerar abrangida nestas hipóteses as situações da vida, causadas pelo homem ou pela natureza, conforme o caso, caracterizadas pela inevitabilidade e imprevisibilidade, podendo-se citar a título de exemplo, a decisão consagrada na jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, conforme se verifica no precedente abaixo:

**Ementa:** Direito Civil. Transporte de mercadorias. Roubo. Fortuito e força maior. Inevitabilidade. Força maior. Exclusão da responsabilidade do transportador de indenizar regressivamente a seguradora que cobriu os prejuízos do contratante do transporte. Precedentes da corte. Recurso provido.

I – A presunção de culpa da transportadora pode ser ilidida pela prova da ocorrência de força maior, como tal se qualificando o roubo de mercadoria transportada, como ameaça de arma de fogo, comprovada atenção da ré nas cautelas e precauções a que está obrigada no cumprimento do contrato de transporte.

II – Na lição de “Clóvis”, **caso fortuito é “o acidente produzido por força física ininteligente, em condições que não podiam ser previstas pelas partes”, enquanto a força maior é “o fato de terceiro, que criou, para a inexecução da obrigação, um obstáculo, que a boa vontade do devedor não pode vencer”**, com a observação de que o traço que os caracteriza não é a imprevisibilidade, mas a inevitabilidade. (Superior Tribunal de Justiça. REsp 160.369/SP, Rel. Ministro Sálvio de Figueiredo Teixeira, Quarta Turma, julgado em 25/6/1998, DJ 21/9/1998, p. 190) (grifamos)

No mesmo sentido decidiu o Egrégio Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul:

**Ementa:** Apelações Cíveis. Transporte. **Furto de Carga.** Hipótese em que se torna **Inviável o Reconhecimento de Caso Fortuito ou de Força Maior**, uma vez que **Constatada Negligência na Conduta do Motorista da Transportadora.** Carreta que Transportava a Mercadoria foi Deixada no Pátio um Posto, Enquanto o Motorista saiu com o "Cavalinho" para Conserto. **Verificada a responsabilidade da Transportadora em Reparar os Danos Sofridos pela Parte Autora.** Contrato de Seguro. Exclusão Expressa de Cobertura para o Caso de a Carga ser Roubada. Sem o veículo do Transportador. Verba Honorária Readeguada nos Termos do Artigo 20, § 3º DO CPC. Ônus de Sucumbência em Favor da Ré Allinz Mantido. Negaram provimento ao Recurso da Ré e deram Parcial Provimento ao Recurso da Parte Autora. Unânime. (Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. Apelação Cível Nº 70056153596, Décima Primeira Câmara Cível, Relator: Katia Elenise Oliveira da Silva, Julgado em 25/09/2013) (grifamos)

A doutrina contemporânea passou a trazer o caso fortuito em duas modalidades interno e externo, admitindo-se que somente o último estaria abrangido pela cláusula de incolumidade. Escorando-se nos ensinamentos de Sergio Cavalieri Filho entende-se por fortuito interno “o fato imprevisível, e por isso inevitável, que se liga à organização da empresa, que se relaciona com os riscos da atividade desenvolvida pelo transportador”. São exemplos do fortuito interno o estouro de um pneu do ônibus, o mal súbito do motorista em plena viagem, o incêndio do veículo ou o rompimento de uma peça de segurança, acontecimentos imprevisíveis que estão entrelaçados à organização do negócio averiguado pelo transportador. (CAVALIERI FILHO, 2006, p. 322).

O fortuito externo também é um fato imprevisível e inevitável, mas totalmente estranho à organização do negócio. São fatos que não guardam ligações com os riscos da empresa, como por exemplo fenômenos da natureza, as chuvas, enchentes etc. Para o fortuito externo existem duas características: autonomia frente aos riscos da empresa e a inevitabilidade, visto por alguns autores como força maior. (CAVALIERI FILHO, 2006, p. 322). Um exemplo de aplicabilidade dessa modalidade encontra-se estampado no julgamento realizado pelo Superior Tribunal de Justiça, tendo como paradigmático exemplo o Recurso Especial nº 726.371, de relatoria do Ministro Hélio Quaglia Barbosa, conforme se verifica na ementa que segue:

**Ementa:** Processo Civil. Recurso especial. Indenização por danos morais, estéticos e material. Assalto à mão armada no interior de ônibus coletivo. Caso fortuito externo. Exclusão de responsabilidade da transportadora. 1. A Segunda Seção desta Corte já proclamou o entendimento de que o fato inteiramente estranho ao transporte em si (assalto à mão armada no interior de ônibus coletivo) constitui caso fortuito, excludente de responsabilidade da empresa transportadora. 2. Recurso conhecido e provido. (Superior Tribunal de Justiça - REsp: 726371 RJ 2005/0027195-0, Relator: Ministro Hélio Quaglia Barbosa, Data de Julgamento: 07/12/2006, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJ 05/02/2007 p. 244LEXSTJ vol. 211 p. 141)

A doutrina e a jurisprudência decididas em demonstrar presumida a responsabilidade civil do transportador, mesmo diante de um caso em que ficasse visível o fortuito interno não o exonerava do dever de indenizar; somente o fortuito externo era exonerado por se tratar de fato estranho à empresa, sem ligação alguma com a organização do negócio. A Lei nº 11.442/07, no seu artigo 12, enumera em

seis incisos, o que denomina de excludentes do nexo de causalidade:

Art. 12. Os transportadores e seus subcontratados somente serão liberados de sua responsabilidade em razão de:

I - ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;

II - inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga;

III - vício próprio ou oculto da carga;

IV - manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;

V - força maior ou caso fortuito;

VI - contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte, na forma do inciso I do art. 13 desta Lei.

Parágrafo único. Não obstante as excludentes de responsabilidades previstas neste artigo, o transportador e seus subcontratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa (BRASIL, 2007).

Dos seis incisos, pode-se dizer que apenas os cinco primeiros constituem uma real causa de excludente do nexo de causalidade, isso porque constituem um fato ou ato que exclusivamente venha a ser o causador do dano, e que se mostra estranho à conduta do agente. No inciso I, se verifica a hipótese em que o dano resultante do transporte rodoviário é resultado de um ato ou fato ocasionados pelo expedidor ou destinatário, não tendo o que se falar em responsabilidade do transportador de cargas. Os fatos que são impostos de forma exclusiva ao expedidor e ao recebedor da mercadoria esvaziam o principal elemento da responsabilidade civil do transportador.

O inciso II apresenta a hipótese em que o encargo relativo à embalagem da carga é do seu expedidor, não podendo imputar ao transportador a responsabilidade por avarias no transporte. Todavia, há de falar da importância da conferência por parte deste, sendo imprescindível o registro de qualquer que seja a ocorrência neste sentido, conforme previsão do art. 6º da sobredita lei. Apresenta-se nesse inciso outra hipótese de negativa do nexo de causalidade, pois a embalagem e os demais fatores que comunicam a qualidade e adequação são objetos alheios à atividade do transportador. (FURTADO, 2010, p. 1)

O inciso III demonstra que não haverá responsabilidade do transportador se a mercadoria entregue pelo expedidor demonstrar vício próprio ou oculto da carga. O vício próprio é entendido como um problema da própria mercadoria ou à sua embalagem inadequada e defeituosa, a título de exemplo o vencimento do prazo de

validade de algum produto. O vício oculto, por sua vez, o próprio nome o torna visível, relaciona-se ao vício escondido em uma mercadoria, incapto de ser avaliado pelo transportador. (FURTADO, 2010, p. 1).

Em relação ao inciso IV para que não se aplique a responsabilidade civil do transportador observa-se o fato de ter o expedidor, destinatário ou consignatário, ou ainda os agentes e prepostos destes, o encargo de forma exclusiva sobre o manuseio, embarque, estiva ou descarga da mercadoria. Como já visto, o conceito de força maior e de caso fortuito não receberam tratamento diferenciado pelo legislador, o que se repete frente a Lei nº 11.442/07. Por fim, o inciso VI que estabelece a contratação de seguro. Nesse momento a redação da lei supracitada é inovadora ao afastar a responsabilidade pelo fato de terceiros em razão de um processo de securitização dessa atividade econômica. Com base nos ensinamentos apresentados por Furtado:

Como se infere do texto legal, a responsabilidade do transportador é afastada quando o expedidor da mercadoria contrata seguro. De fato, nos termos do inciso I do art. 13 da Lei, há a obrigatoriedade de toda operação de transporte estar protegida com seguro contra perdas e danos causados à mercadoria, seguro esse a ser custeado pelo contratante do transporte ou pelo próprio transportador. (FURTADO, 2010, p. 1)

Como é sabido, o atual Código Civil ao disciplinar sobre o contrato de transporte de pessoas e bens, afastou, em regra, à existência de excludente de responsabilidade do transportador fundada na culpa de terceiro. Do mesmo modo, apesar do Código de Defesa do Consumidor apresentar no seu art. 14, § 3º, II, que o fornecedor de serviço “só não será responsabilizado quando provar a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro”, a doutrina e a jurisprudência seguiam linha unânime afirmando que a responsabilidade civil do transportador não seria afastada nas situações em que houvessem culpa de terceiro, cabendo a ressalva de que o CDC só seria aplicável nos contratos de transporte de forma residual, tendo em vista o atual Código Civil ser lei posterior e tratar especificamente sobre o tema. (FURTADO, 2010, p. 1). Com efeito, tendo em vista a polêmica antiga em relação a responsabilidade civil do transportador, nos casos em que o evento danoso ocorria por culpa de terceiro, a redação do Código Civil, preceituada no art. 735, já citado, trouxe a solução ao demonstrar que a sua responsabilidade frente à vítima não é

elidida por culpa de terceiro, contra o qual teria tão somente o direito de ação regressiva. Diante de tal situação, poderia surgir a dúvida de qual dispositivo aplicar aos casos onde existisse eventos danosos ocorridos por fato de terceiro. Para resolução da casuística o art. 13 da Lei nº 11.442/07 assim dispõe:

Sem prejuízo do seguro de responsabilidade civil contra danos a terceiros previsto em lei, toda operação de transporte contará com o seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte (BRASIL, 2007).

O inciso VI do art. 12 de fato afasta a responsabilidade civil do transportador, já que terá sido contratado seguro pelo próprio contratante dos serviços. Nesse sentido é a decisão consagrada na jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, conforme se verifica nos precedentes abaixo:

**Ementa:** Responsabilidade Civil. Transporte de mercadorias. Roubo ou assalto. Seguradora. Na relação entre a seguradora da mercadoria e a transportadora, esta não responde pelo dano decorrente do roubo da carga segurada, salvo se concorreu para o fato com dolo ou culpa. Exame dos precedentes. Recurso conhecido em parte e nessa parte provido, para restabelecer a sentença de improcedência da ação promovida pela seguradora contra a transportadora. (Superior Tribunal de Justiça - REsp: 278524 MG 2000/0095829-8, Relator: Ministro Ruy Rosado de Aguiar, Data de Julgamento: 12/06/2001, T4 - Quarta Turma, Data de Publicação: DJ 27.08.2001 p. 344<BR>RSTJ vol. 157 p. 427)

**Ementa:** Agravo Regimental no Agravo de Instrumento. Responsabilidade Civil. **Transportador de Mercadoria. Roubo de Carga. Força Maior. Ação Regressiva Proposta Pela Seguradora.** Segundo entendimento consolidado nesta Corte, **o roubo de carga constitui força maior, suficiente para excluir a responsabilidade da transportadora perante a seguradora do proprietário da mercadoria transportada. Improcedência da ação regressiva de ressarcimento de danos.** Precedentes. Agravo regimental a que se nega provimento. (Superior Tribunal de Justiça - AgRg no Ag: 899178 SP 2007/0074004-9, Relator: Ministro Luis Felipe Salomão, Data de Julgamento: 09/11/2010, T4 - Quarta Turma, Data de Publicação: DJe 12/11/2010) (grifamos)

Ocorre, porém, que não poderia ser assim considerado já que o transportador não efetuará o pagamento da correspondente indenização justamente porque os riscos foram garantidos junto a uma seguradora, mas caso não fossem, este responderia normalmente. (OGANAUSKA; MENESCAL, 2007, p.

1). Em outras palavras o inciso VI não se traduziu como excludente de responsabilidade civil do transportados, mas sim em causa eximente do dever de pagamento da indenização, a qual seria de fato devida diretamente pelo transportador, caso o seguro não houvesse sido contratado. (OGANAUSKA; MENESCAL, 2007, p. 1). Por derradeiro, o parágrafo único do artigo supracitado fecha o rol das causas de excludentes da responsabilidade do transportador de cargas previnindo que, ainda que se configure qualquer das hipóteses previstas no art. 12, tanto o transportador, como os seus prepostos estarão responsabilizados pela agravação das perdas e danos por eles provocados. Em outras palavras caberá ao transportador que não provocou qualquer dano à carga manter zelo para impedir a piora da mercadoria até o seu destinatário. (FURTADO, 2010, p. 1)

## 5 CONCLUSÃO

Após a análise cautelosa acerca da responsabilidade civil do transportador, tema do presente estudo, pode-se concluir que o atual Código Civil e a Lei nº 11.442/07 ao estabelecer as normas do contrato de transporte, atribuiu ao transportador uma obrigação de resultado consistente na locomoção de coisas ou bens de um lugar para o outro. Atualmente, tendo em vista o desenvolvimento social se apresentar cada vez mais avançado, o instituto da responsabilidade civil está alcançando proporções cada vez maiores. A partir do momento que o próprio ser humano adquire conhecimento acerca do instituto passa-se a perceber e desejar reparação devido a algum dano que este tenha sofrido. A responsabilidade civil é um dos institutos mais antigos dentro no ordenamento jurídico brasileiro, fazendo parte dos fatos sociais, os quais o ser humano está submetido diariamente.

Antes da vigência do atual Código Civil a responsabilidade civil do transportador era assunto com uma vasta ausência de fontes normativas, sendo certo que em relação ao instituto ora analisado, somente a Lei das Estradas de Ferro, decreto nº 2.681/1992, poderia ser aplicada extendendo-se por completa necessidade aos outros meios de transportes que não eram abraçados por qualquer norma legal. O Código Civil de 2002 foi o responsável por trazer as disposições gerais aplicadas ao assunto, demonstrando ser objetiva a responsabilidade civil do transportador de pessoas ou mercadorias/cargas. Neste horizonte, a responsabilidade civil do transportador de mercadorias assume papel com grande destaque, isto porque os transportes poderão ser realizados por via terrestre, aquática ou aérea, independentemente da distância, através de contratos celebrados com as respectivas partes, podendo ganhar, ainda, regulamentação através de leis específicas, como por exemplo o transporte rodoviário de cargas que desde 2007 ganhou regulamentação especial pela Lei nº 11.442.

O presente estudo ocupou-se em apresentar, primeiramente, o histórico evolutivo da responsabilidade civil, traçando o instituto dentro do direito comparado e exemplificando as diferenças nos tempos antigos e na atualidade. Tendo em vista a indispensabilidade acerca do conceito do instituto para que se pudesse entender com clareza os demais tópicos, o capítulo se direcionou, ainda, frente a conceituação jurídica e a explicação das principais espécies de responsabilidades

civis existentes no ordenamento jurídico brasileiro: responsabilidade objetiva, subjetiva, contratual e extracontratual.

Ao analisar especificamente o segundo capítulo se explorou a abordagem das principais noções acerca do contrato de transportes, partindo, de logo, a análise do conceito e da natureza jurídica do contrato de transportes e demonstrando sobre as suas questões práticas que encontram conexões entre a atual Legislação civil e a Lei nº 11.442/07 que regula o transporte rodoviário de cargas mediante remuneração. Como o objetivo principal do trabalho estava ligado à análise da responsabilidade civil do transportador pelos danos decorrentes do transporte de mercadorias, discute-se, finalmente, a essência da responsabilidade civil daquele por danos as mercadorias, bem como as hipóteses de excludentes do instituto, através das situações demonstradas, caso fortuito, força maior, culpa exclusiva da vítima e fato exclusivo de terceiro.

A sua responsabilização é o fator objetivo do contrato, não sendo necessário a prova da mesma. Como agora pouco mencionado, são estabelecidas na Lei as causas de excludentes da responsabilidade do transportador, que devidamente comprovadas irão isentá-lo de responder pelo dano. Ademais, a legislação brasileira, bem como a legislação especial, demonstram a previsão de contratar seguros, com o fito de cobrir o valor constante no conhecimento de transporte, diminuindo a onerosidade ao transportador em um eventual sinistro com a carga. Assim, por mais besteira que possa parecer, é importante que o transportador de mercadorias no exercício de sua atividade tenha conhecimento das atualizações legais em relação a este serviço, buscando sempre cumprir as normas estabelecidas, na observância dos seus contratos de transporte celebrados, evitando cláusulas nulas.

Por fim, importante frisar que a Lei nº 11.442/07 é efetivamente o marco regulatório no setor de transporte rodoviário de cargas, frente a inexistência de diploma legal anterior que regulamentasse de forma tão minuciosa o assunto em tela, principalmente em relação à responsabilidade das partes envolvidas nesta temática, diminuindo a informalidade no setor, favorecendo a circulação da riqueza nacional. Naturalmente, a sobredita lei somente demonstrará seus contornos bem delineados quando for devidamente examinada pela doutrina brasileira e analisada pelos olhos dos Tribunais, notadamente do Superior Tribunal de Justiça, que se responsabiliza em uniformizar a interpretação da legislação federal. Após a análise do presente estudo não resta dúvidas da alta relevância do Transporte Rodoviário

de Cargas na atual conjuntura econômica do Brasil, ainda mais pelo fato de que a nação brasileira vêm ocupando papel cada vez mais decisivo no cenário mundial, possuidora de incontáveis riquezas circulando pelas suas inúmeras rodovias.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR JÚNIOR, Ruy Rosado de (org.). **Jornada de Direito Civil**. Brasília: CJP, 2007. Disponível em:  
<<https://www2.jf.jus.br/portal/publicacao/download.wsp?tmp.arquivo=1296>>. Acesso em: 18 out. 2016.

ASSIS, Araken de. **Contratos Nominados**. São Paulo: RT, 2005.

BEZERRA, Joice de Souza. **Qual a diferença entre Responsabilidade Civil Contratual de Extracontratual?**. Disponível em:  
<<http://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/1974721/qual-a-diferenca-entre-responsabilidade-civil-contratual-de-extracontratual-joice-de-souza-bezerra>> Acesso em: 26 set. 2016.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em:  
<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)> Acesso em: 19/09/2016.

\_\_\_\_\_. **Decreto Nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912**. Regula a responsabilidade civil das estradas de ferro. Disponível em:  
<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D2681\\_1912.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2681_1912.htm)> Acesso em: 23 set. 2016.

\_\_\_\_\_. **Lei Nº 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em:  
<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm)> Acesso em: 18 out. 2016.

\_\_\_\_\_. **Lei Nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/l10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm)> Acesso em: 19 set. 2016.

\_\_\_\_\_. **Lei Nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007**. Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980. Disponível em:  
<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm)> Acesso em: 23 set. 2016.

\_\_\_\_\_. **Projeto de Lei Nº 4.358, de 2001**. Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas e dá outras providências. Disponível em:  
<<http://www.camara.gov.br/sileg/integras/10963.pdf>> Acesso em: 26 set. 2016.

\_\_\_\_\_. **Superior Tribunal de Justiça**. Disponível em: <<http://www.stj.jus.br>> Acesso em: 26 set. 2016.

\_\_\_\_\_. **Supremo Tribunal Federal**. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br>> Acesso em: 26 set. 2016.

BITTAR, Carlos Alberto. **Curso de direito civil**. Rio de Janeiro: Forense, 1994.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 2 ed. 3 tir. São Paulo: Malheiros Editores, 2000.

\_\_\_\_\_. **Programa de Responsabilidade Civil**. 5 ed., rev., aum. e atual. de acordo com o Novo Código Civil. São Paulo: Malheiros Editores, 2003.

\_\_\_\_\_. **Programa de Responsabilidade Civil**. 6 ed., rev. aum. e atual. 3 tir. São Paulo: Malheiros Editores, 2006.

\_\_\_\_\_. **Programa de Responsabilidade Civil**. 9 ed., rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2010.

\_\_\_\_\_. **Programa de Responsabilidade Civil**. 11 ed. São Paulo: Atlas, 2014.

\_\_\_\_\_. Visão Panorâmica da Responsabilidade Civil do Transportador. **Revista da EMERJ**, v.1, nº 1, 1998. Disponível em: <[http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj\\_online/edicoes/revista01/revista01\\_114.pdf](http://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj_online/edicoes/revista01/revista01_114.pdf)> Acesso em: 23 out. 2016.

**CONCEITO e Origens do Contrato de Transporte**. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/artigos/conceito-e-origens-do-contrato-de-transporte/38975/#ixzz4Knn1HEYk>> Acesso em: 20/09/2016

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil**. v. 7. 19 ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

\_\_\_\_\_. **Direito Civil Brasileiro: Teoria das Obrigações Contratuais e Extracontratuais**. 20 ed. São Paulo: Saraiva, 2004

FURTADO, Paulo. Hipóteses de Exclusão da Responsabilidade Civil do Transportador de Cargas (art. 12 e 13 da Lei nº 11.442/2007). In: **Editora JC**. Disponível em: <<http://www.editorajc.com.br/2010/05/hipoteses-de-exclusao-da-responsabilidade-do-transportador-de-cargas-arts-12-e-13-da-lei-11-4422007/>> Acesso em: 26 set. 2016.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil**. v. 4. 7 ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

\_\_\_\_\_. **Direito Civil Brasileiro**. v. 4. 8 ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

LEONARDI, Marcel. **Responsabilidade Civil dos provedores de serviços de internet**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2005.

LIMA, Alvino. **Culpa e Risco**. 2 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

MARTINS-COSTA, Judith. **Comentários ao novo Código Civil**. Do Inadimplemento das Obrigações. TEIXEIRA, Sálvio de Figueiredo (coord.). v. 5. Rio de Janeiro: Forense, 2003.

MINAS GERAIS (ESTADO). **Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais**. Disponível em: <<http://www.tjmg.jus.br>>. Acesso em 01 nov. 2016.

MIRANDA, Francisco Cavalcanti Pontes de. **Tratado de Direito Privado**. 3 ed. Rio de Janeiro: Borsoi, 1972.

MONTEIRO, Washington de Barros. **Curso de Direito Civil**. v. 5. 25 ed. São Paulo: Saraiva, 1991.

MORSELLO, Marco Fábio. **Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo**. São Paulo: Atlas, 2006.

NERY JUNIOR, Nelson; NERY, Rosa Maria Andrade de. **Código Civil Comentado**. 10 ed., rev. ampl e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

NORONHA, Fernando. **Direito das obrigações**. v. 1. São Paulo: Saraiva, 2003.

OGANAUSKAS, Wagner Cardeal; MENESCAL, Paulo César Braga. O Direito de Regresso, a prescrição e a Lei nº 11.442/2007. In: **Migalhas**. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI36535,71043-O+Direito+de+Regresso+a+prescricao+e+a+lei+114422007>> Acesso em: 24 out. 2016.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade Civil**. 9 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2001.

TARTUCE, Flávio. **Manual De Direito Civil: Volume Único**. 6. ed., rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2016.

REIS, Fábio Lúcio Fernandes. Responsabilidade Transporte de Mercadorias. In: **JurisWay**. Disponível em: <[http://www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id\\_dh=13885](http://www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id_dh=13885)> Acesso em: 12 set. 2016.

RIO DE JANEIRO (ESTADO). **Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro**. Disponível em: <<http://www.tjrj.jus.br>>. Acesso em 01 nov. 2016.

RIO GRANDE DO SUL (ESTADO). **Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul**. Disponível em: <<http://www.tjrs.jus.br>>. Acesso em 01 nov. 2016.

RODRIGUES, Silvio. **Direito civil: Responsabilidade Civil**. v. 4. 20 ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

ROSADAS, Rafael Rodrigues. Contrato de transportes – Breves comentários. In: **Âmbito Jurídico**. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=157](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=157)> Acesso em: 20 set. 2016.

SALOMÃO, Luis Felipe. **O Contrato de Transporte à Luz do Código de Defesa do Consumidor e da Jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça**. Direito

Privado: Teoria e Prática. Rio de Janeiro: Forense, 2013.

SANTOS, Pablo de Paula Saul. Responsabilidade civil: origem e pressupostos gerais. In: **Âmbito Jurídico**. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=11875](http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=11875)> Acesso em: 20 set. 2016.

SILVA, De Plácido e. **Vocabulário jurídico conciso**. Rio de Janeiro: Forense, 2008.

SILVA, Wilson Melo da. **Responsabilidade sem Culpa e Socialização do Risco**. Belo Horizonte: Bernardo Álvares S.A., 1962.

STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil: Doutrina e Jurisprudência**. 7 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

\_\_\_\_\_. **Tratado de Responsabilidade Civil**. 9 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013.

STOLZE, Pablo Gagliano; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. v. 3. 10 ed., rev., atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2012.

VALLER, Wladimir. **A Reparação do Dano Moral no Direito Brasileiro**. 3 ed. Campinas: E. V. Editora, 1995.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil: Responsabilidade Civil**. v. 4. 12 ed. São Paulo: Atlas, 2012.