

A responsabilidade civil do transportador de cargas em casos de roubo em grandes centros

*Amanda Reis Gomes*¹

*Carina Paulitsch*²

*Maria Conceição Martins Ferreira Castro*³

60

Resumo: O presente trabalho traz uma retrospectiva histórica do transporte rodoviário, especificamente o transporte de cargas no Brasil, demonstrando a evolução de todo o processo de implementação da malha rodoviária brasileira. Contudo, juntamente com os avanços tecnológicos surgiram outros problemas relativos à crise social trazendo riscos inerentes à própria atividade no transporte de cargas. Diante desta perspectiva, o objetivo do presente trabalho é entender através da legislação, doutrina e jurisprudência qual a real responsabilidade civil da transportadora em casos de roubo de cargas em grandes centros e principais regiões, haja vista que já pode se prever o risco mediante inúmeros casos concretos de roubos de cargas que são noticiados diariamente. No decorrer do trabalho poderemos analisar quando as transportadoras irão responder civilmente por danos e prejuízos causados às cargas por motivo de roubo. A metodologia de pesquisa possui abordagem qualitativa, pois se preocupa com o aprofundamento da compreensão nas decisões reiteradas dos tribunais superiores e ideologias majoritárias na doutrina, além de ter natureza aplicada, haja vista que objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática, dirigidos à solução de problemas que envolvem a dúvida quanto à responsabilidade civil do transportador no caso em tela, além de envolver levantamento bibliográfico e jurisprudencial. Ademais, a propositura deste tema justifica-se pela frequência de roubos de cargas que são transportadas por empresas de direito privado em grandes centros das principais regiões (sudeste e sudoeste) e pela considerável demanda nos tribunais que tentam dirimir os conflitos que envolvem a existência da responsabilidade civil das transportadoras.

Sumário: 1. Introdução; 2. Retrospectiva histórica; 3. O contrato de transporte; 4. O posicionamento legal, doutrinário e jurisprudencial; 4.1. Da alegação de caso fortuito e força maior; 5. Considerações finais; 6. Referências bibliográficas.

Palavras-chave: Responsabilidade civil; transporte de cargas; atividade de risco.

1. Introdução

¹ Discente do 8º Período do curso de Direito do Centro Universitário do Triângulo - UNITRI

² Discente do 8º Período do curso de Direito do Centro Universitário do Triângulo - UNITRI

³ Professora do curso de Direito do Centro Universitário do Triângulo - UNITRI. Mestra em Direito. Advogada.

Desde os primórdios, o ser humano cria e transforma coisas que podem facilitar suas atividades diárias. Aos poucos, há a evolução das próprias necessidades, das ideologias e, portanto, do próprio processo. O necessitar de algo nos faz inovar e a necessidade de se deslocar bem como a de transportar suas próprias coisas fez com que no início da década de 1920 surgisse no Brasil o transporte rodoviário.

O avanço tecnológico propiciou ao Brasil uma imensa malha rodoviária, trouxe alguns benefícios como, por exemplo, a agilidade e rapidez no transporte de cargas, o veículo (caminhão, carreta) consegue chegar diretamente no local de descarga e seu investimento é, em vista dos demais, muito mais conveniente e barato. Em contrapartida, os prejuízos também estão presentes, houve aumento de acidentes entre veículos de passeio e veículos de transporte de cargas, precariedade das estradas e poluição da camada atmosférica com o alto índice de emissão de gases poluentes dos veículos.

Contudo, o avanço do transporte rodoviário foi tão estarrecedor que também adveio grandes problemas. O Brasil passa, atualmente, por um estado crítico de crise social, com frequência observa-se nos noticiários reportagens que informam sobre roubos de cargas transportadas por empresas privadas (transportadoras), empresas que exercem unicamente a atividade de transportar cargas de terceiros de um lugar para outro. Ora, não deixa de ser uma atividade de risco, haja vista que a transportadora tem como fim econômico e social a locomoção de coisas que não lhe pertence e recebem por esse serviço e, portanto, deveriam assumir o risco dos perigos que envolvem o transporte da determinada carga.

Nesta seara:

O estudo da responsabilidade civil deve, em grande parte, o extraordinário incremento que apresenta em nossos dias ao desenvolvimento incessante dos meios de transporte. Sem desconhecer outros motivos realmente fortes, pode afirmar-se que a influência dos novos riscos criados pelo automóvel na responsabilidade civil foi profunda e decisiva, no sentido de alçá-la ao seu incontestável anseio de se transportar fácil e rapidamente, a que alude Julian Huxley, é responsável por essa crescente importância do problema (DIAS. 1994, p. 184).

Diante desta perspectiva, o principal objetivo do presente trabalho é entender por meio da legislação, da doutrina e da jurisprudência qual a real responsabilidade civil da transportadora em casos de roubo de cargas em grandes centros das principais regiões, haja vista que já pode se prever o risco, pois há inúmeros casos concretos de roubos de cargas que são noticiados diariamente em todo o Brasil.

A partir desta problemática, a metodologia de pesquisa aplicada possui abordagem qualitativa, pois se preocupa com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização, no caso, decisões reiteradas dos tribunais superiores e ideologias majoritárias na doutrina. A pesquisa tem natureza aplicada, haja vista que objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática, dirigidos à solução de problemas que envolvem a dúvida quanto à responsabilidade civil do transportador no caso em tela, além de envolver levantamento bibliográfico e jurisprudencial.

Em linhas gerais, a propositura deste tema justifica-se pela frequência de roubos de cargas que são transportadas por empresas de direito privado em grandes centros das principais regiões (sudeste e sudoeste) e pela considerável demanda nos tribunais que tentam dirimir os conflitos que envolvem a existência da responsabilidade civil da transportadora nestes casos específicos ou não, isto é, trata-se de responsabilidade civil objetiva ou subjetiva? Essas indagações sustentam a presente pesquisa.

2. Retrospectiva histórica

Inicialmente o transporte rodoviário funcionava apenas como um complemento do ferroviário, porém, com o decorrer do tempo tornou-se um concorrente, pois o investimento na malha ferroviária é bastante alto em vista de outros, por isso, achou-se necessário na época modificar o principal tipo de transporte de cargas. O desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil teve início no final da década de 1920 com o presidente Washington Luís, cujo lema de Governo era: "Governar é abrir estradas". Apesar disso, foi somente a partir de 1937, com a criação do departamento nacional de Estradas de Rodagem (DNER) que se implantou a malha rodoviária que serve hoje ao setor de transportes no Brasil.

Contudo, somente após a década de trinta registra-se um período onde a industrialização se fortifica no Brasil, pois houve a desestruturação da oligarquia rural exportadora com a crise mundial de 1929, o deslocamento dos capitais do café para as atividades industriais e a segunda guerra mundial impediu a importação de produtos europeus.

Tais acontecimentos contribuíram para a industrialização brasileira e conseqüentemente para o transporte rodoviário brasileiro, uma vez que, a movimentação de cargas dentro do país tornou-se muito maior do que antes. Ocorre que, com o início do período industrial o sistema de transportes brasileiro tornou-se refém e dependente dos setores energéticos (petróleo) automobilísticos e construção civil (estradas), o que mais tarde poderia ser motivo de sua crise.

Em 1944, as rodovias brasileiras haviam crescido em extensão, chegando a 177 mil quilômetros, conseqüentemente o transporte rodoviário de cargas nesta fase se solidifica como a principal modalidade de transporte disponível no país.

Nesta seara, afirma:

A história rodoviária brasileira pode ser vista como um caso de sucesso de financiamento público para a implantação de infraestrutura, tendo como marco fundamental a expedição do Decreto-lei nº 8.463, em 27 de dezembro de 1945, que concedeu autonomia administrativa e financeira ao DNER e instituiu o Fundo Rodoviário Nacional (FRN), com recursos gerados pelo Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos – a Lei de Joppert. (CAIXETA FILHO, 2001, p. 39).

Durante o governo de Juscelino Kubitschek de Oliveira (1956-1961), o Brasil atravessou uma fase de grande desenvolvimento industrial, que pode ser justificado pela implantação do primeiro Plano nacional de Metas (PND), que privilegiava o setor de transportes e energia. Neste período houve uma internacionalização da economia, com a implantação de inúmeras indústrias multinacionais (Volkswagen, Ford e General Motors), e pela participação do governo na economia base: petróleo, eletricidade, siderurgia e mineração.

Entre os anos de 1956 e 1963 as instalações industriais concentraram-se principalmente na região sudeste, isto é, São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, o que contribuiu para essa concentração industrial foram às instalações da indústria automobilística, a expansão da fronteira agrícola com incorporação de novas terras, a consolidação de um mercado interno de âmbito nacional com forte dependência da produção industrial paulista.

Diante destas novas circunstâncias o setor de transportes expandiu-se buscando ligações com novas fronteiras agrícolas, no entanto, começa a dar sinais de pontos de estrangulamento para a economia nacional, pois a inflação tem uma alta devido ao déficit operacional cobertos pelo orçamento governamental e dos custos elevados de ineficiência operacional e má distribuição de recursos para investimentos.

Todavia, não foi o bastante para parar o crescimento do transporte rodoviário no Brasil, pois as rodovias assumem papel preponderante no deslocamento dos fluxos de média e longa distância e o modo ferroviário acentua seu declínio, a navegação de cabotagem torna-se incapaz de atender as necessidades do momento.

Nesta senda, aduz:

(...) até meados da década de 60, mais da metade dos recursos investidos pelo governo e empresas estatais era dirigida para os transportes; e até o final da década de 70 essa fração era cerca de um terço. Esses investimentos, do pós-guerra até o início da década de 70, foram altamente concentrados na implantação da malha rodoviária nacional. A motivação para a integração dos mercados regionais a partir da industrialização da região sudeste também norteou essa expansão, enquanto o sistema ferroviário tinha seu traçado definido anteriormente, orientado preponderantemente para atender ao mercado exportador de bens primários. (CAIXETA FILHO, 2001, p. 35).

Em continuidade ao processo evolutivo, foi em 1973, após a primeira crise do petróleo decretou-se a falência dos grandes projetos rodoviários. Neste momento o governo voltou-se novamente para os meios de transportes ferroviários e hidroviários, destinando grandes verbas e esforços para a construção e reconstrução da malha ferroviária aos terminais portuários de minérios e grãos, bem como ao desenvolvimento da marinha mercante brasileira.

Segundo Caixeta Filho e Martins, somente em meados da década de 90, o Brasil intensificou o processo de reestruturação do setor de transportes no sentido de aumentar a participação privada na provisão de serviços, como também de

descentralizar a gestão da infraestrutura e dos serviços para os governos estaduais e municipais. Essas reformas afetam significativamente a organização da indústria de serviços de transporte à medida que eliminam restrições regulatórias, de propriedade e operacionais a integração de operadores, por intermédio de fusão entre empresas ou de alianças estratégicas, assim como de investimentos em terminais e equipamentos especializados, a fim de agilizar as mudanças de modo e/ou veículo, nas interfaces entre os diferentes sistemas de transporte.

Por derradeiro, com o processo de privatização do transporte rodoviário, ao governo coube criar em 2001, através de um Projeto-lei, órgãos para controlar o setor de transportes. Além do Ministério dos Transportes o governo hoje conta com a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (Conit) e o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT), cujas funções são devidamente separadas e tem por objetivo controlar pontos específicos do transporte rodoviário.

3. O contrato de transporte

Os princípios clássicos e norteadores de qualquer contrato estão previstos diretamente e indiretamente no artigo 104 do Código Civil Brasileiro de 2002, cujo conteúdo é agentes capazes; licitude de seu objeto; possibilidade física ou jurídica do objeto; determinação de seu objeto, pois este deve ser certo ou, pelo menos, determinável; economicidade de seu objeto, que deverá versar sobre interesse economicamente apreciável, capaz de se converter, direta ou indiretamente, em dinheiro; forma prescrita ou não defesa em lei.

Quanto aos contratos de transportes não seria diferente, haja vista que entre as partes estabelece-se um negócio jurídico bilateral, ou seja, são aqueles que se perfazem com duas manifestações de vontade, coincidentes sobre o objeto. Essa coincidência chama-se consentimento mútuo ou acordo de vontades, é consensual onde ambas as partes têm ciência de um negócio jurídico realizado, e oneroso em que há ônus para ambas as partes, ou seja, há uma prestação e uma contraprestação, pela qual uma das partes se obriga mediante remuneração, transportar pessoa ou um bem, a um destino previamente estabelecido, conforme disciplina o artigo 730 do Código Civil Brasileiro de 2002.

Neste mesmo parâmetro o “transporte de cargas é um negócio pelo qual um sujeito se obriga, mediante remuneração, a entregar coisa em outro local ou a percorrer um itinerário para uma pessoa” (VENOSA, 2003, p. 481). Do conceito obtido, devemos traçar algumas considerações de suma importância.

Deve-se observar que para que se configure o contrato de transporte cujas regras gerais serão dadas pelos artigos 730 a 756 do Código Civil, há de ser obrigatório que o serviço seja prestado mediante retribuição para o transportador, caso contrário estaríamos diante do transporte gratuito. Oportuno esclarecer que não há a necessidade de que o transporte seja feito apenas mediante pagamento em espécie, pois o próprio Código Civil, no parágrafo único do art. 736, considera como contrato oneroso os que, ainda que feito sem remuneração, tragam vantagens indiretas ao transportador.

Portanto, o contrato de transportes tem suas particularidades que devem ser ressaltadas no momento da efetuação do negócio jurídico, para que assim se caracterize e traga efeitos legais à relação jurídica.

4. O posicionamento legal, doutrinário e jurisprudencial

As generalidades que envolvem o transporte de cargas estão sob a égide do Código Civil Brasileiro de 2002, especificamente, do artigo 730 aos 733, no entanto, não mencionou explicitamente nenhum posicionamento quanto à responsabilidade civil do transportador em casos de perda proveniente de roubo. Todavia, em seção própria é que o legislador se manifestou sombriamente quanto à responsabilidade civil das empresas privadas de transporte de cargas. O artigo 750 do referido diploma dispõe que: “A responsabilidade do transportador, 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”.

A partir desta premissa um tanto quanto geral entende-se que a transportadora se responsabiliza por todo e qualquer acontecimento durante o período de recebimento e entrega da coisa, haja vista que o parágrafo único do artigo 927 do mesmo Código Civil “Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos específicos em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem”.

É sabido que há riscos inerentes à própria atividade desenvolvida pela transportadora, pois não há como esta tentar se eximir e retirar sua responsabilidade para/com a carga, até porque, o remente só utiliza os serviços da transportadora porque confia que seu bem será levado em segurança.

Contudo a crescente onda de violência que assola as estradas do país tem sido uma das preocupações de maior relevância para os empresários brasileiros ligados ao transporte rodoviário de carga e, também, para todos aqueles que direta ou indiretamente se utilizam deste segmento para exercer sua atividade econômica. A realidade dos roubos é assustadora, pois são roubos encomendados e minuciosamente planejados, chamados de roubos direcionados. Ocorre que o Poder Público acaba por ser ineficiente em combater este problema que causa prejuízos consideráveis ao país e aos empresários brasileiros, uma vez que, há a perda de receita de impostos que resultariam da comercialização legal do bem roubado. Todavia, este cenário poderia ser modificado caso houvesse ações coordenadas e integradas entre a polícia e o fisco, com uma rígida fiscalização do comércio de mercadorias, este seria a principal forma de amenizar a incidência crescente destes tipos de roubo.

O diretor da Mercosul Line (Grupo Portal Marítimo), Roberto Rodrigues, afirma que o Brasil é um dos países de maior risco no mundo para o transporte rodoviário de mercadorias, com taxas de roubo em ascensão, o que eleva os custos para produtores, consumidores, seguradoras, contribuintes e governo. Segundo suas declarações feitas à reportagem Guia Marítima a solução mais acertada e eficaz seria a implantação da cabotagem (é a navegação entre portos marítimos de um mesmo país), pois se trata de um meio barato e seguro para as indústrias e empresas agrícolas, além de diminuir acidentes, fluxo intenso de veículos nas rodovias e poluição.

Considerando a reportagem realizada pelo Jornal Nacional no dia primeiro do mês de maio de 2015 e publicada no endereço eletrônico da Rede Globo de Televisão o roubo de cargas, no Brasil, cresceu 16% em um ano e estão acontecendo também dentro das cidades e não só em rodovias estaduais ou federais.

Diante destas argumentações como imaginar a não responsabilização da transportadora em situações de perda de carga decorrente de roubo?

Temos a recente Lei nº 11.442/2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, revogando a Lei nº 6.813/1980. A responsabilidade civil seria visualizada sob o prisma objetivo, isto é, não se analisa a culpa, onde a empresa contratada para transportar uma mercadoria assume todos os riscos inerentes a ela, tendo o dever de transportar a carga da forma mais segura cabível, de modo que não causa dano a outrem, e se causar irá responder pelo fato independentemente de culpa.

O elemento do risco se sujeita pela perda de um bem material, da forma que um exercício de atividade perigosa representa um risco, que no momento em que o agente assume, ele também será obrigado a ressarcir eventuais danos que venham a atingir a terceiros.

Portanto o transportador tem o dever de transportar e entregar a carga, sendo responsável pela entrega segura em seu local de destino, neste contexto a obrigação do transportador será de resultado. Ensina que “nas obrigações de resultado a execução considera-se atingida quando o devedor cumpre objetivo final (...)”, (PEREIRA, 1993, p. 214).

Posto o fato, o transportador somente estará isento de sua responsabilidade quanto toda a carga chegar ao seu destino final, sem que ocorra nenhuma modificação ou perda da mercadoria.

O transportador possui absoluto conhecimento das características inerentes à sua atividade. O roubo de carga não se trata de fato desconhecido, imprevisível, inesperado, um evento fatal para o transportador, pois o mesmo tem ciência de todos os riscos inerentes a sua atividade laboral, causando assim o dever de indenizar, vindo a ocorrer um dano a carga.

Como relata Fernando Mendonça (1984, p. 190):

Marcha-se modernamente para a concepção arrojada da responsabilidade objetiva ou sem culpa do transportador, apoiada na teoria do risco; ou na presunção *iuris et de iure* que, não admitindo prova em contrário, representa a responsabilidade objetiva. Quem tira vantagem de uma situação ou da utilização de uma coisa, criando com isso risco para outrem, é obrigado a indenizar o prejuízo que venha a ocorrer, ainda que para ele não tenha concorrido com ação ou omissão voluntária, imprudência, negligência ou imperícia. Na prática, embora em muitas sentenças seja invocada a teoria da culpa presumida, o que é certo é que nossos juízes atuam com base na responsabilidade objetiva, tendo em vista o risco criado pelo transportador. Jurisprudência avançada aplica o princípio da responsabilidade objetiva.

Haverá uma grande relação do fato gerador da indenização com o nexos da causalidade, um vínculo entre o ato lesivo do agente e o dano ou prejuízo sofrido pela vítima. Se o dano sofrido não for ocasionado por ato do agente, inexistirá a relação de causalidade.

O conceito de nexos causal, nexos etimológico ou relação de causalidade deriva das leis naturais. É o liame que une a conduta do agente ao dano. É por meio do exame da relação causal que concluímos quem foi o causador do dano. Trata-se de elemento indispensável. A responsabilidade objetiva dispensa a culpa, mas nunca dispensará o nexos causal. Se a vítima, que experimentou um dano, não identificar o nexos causal que leva o ato danoso ao responsável, não há como ser ressarcida. (VENOSA, 2003, p. 39).

Por essa razão, inclusive, a jurisprudência brasileira faz referência ao fato. Nesse sentido, cumpre transcrever:

Indenização - ressarcimento de danos - transporte de carga - risco previsível - estrada preferida por assaltantes - transportadora já havia sido vítima de casos iguais - cautelas não tomadas - inoportunidade de caso fortuito ou força maior - artigo 1.058 do Código Civil - reembolso 18 devido à proprietária da carga - procedência da ação - recurso não provido. (...) A rigor, portanto, ainda que admitida a possível ocorrência de assalto, não pode o apelante escapular à responsabilidade alegando força maior (Revista dos Tribunais 571/129). É entendimento uniforme que o transportador assume a obrigação de resultado, qual seja, a de entregar a mercadoria no local de destino, assumindo, também, elementarmente o dever de guarda e custódia das mercadorias "transportadas" (RT 578/155). O dever da ré e do denunciado em reembolsar a autora é inarredável e foi corretamente fixado na respeitável sentença que não comporta nenhum reparo. (Ap. 394.021 - 6ª Câmara Esp. 1º TAC-SP - J. 06.07.88 in JTACSP - LEX 113/154).

Ante a natureza própria do contrato de transporte, tem-se que a ocorrência de furto é risco inerente à atividade desenvolvida pela empresa ré, daí que não há como vislumbrar a configuração de excludente de responsabilidade (TJSC, Ap. Cív. n. 2009.060835-3, de Itajaí, rel. Des. Carlos Adilson Silva, j. em 20-5-2010).

Responsabilidade civil - contrato de transporte - mercadoria roubada com emprego de arma de fogo e sequestro dos

responsáveis pelo transporte - inexistência de caso fortuito ou força maior, uma vez que o roubo, nos dias atuais, ainda que na modalidade de sequestro, é fato previsível, bastando um aparato mínimo de segurança para evitá-lo - responsabilidade da transportadora - indenizatória de seguradora subrogada procedente - recurso improvido. (Primeiro Tribunal de Alçada Civil do Estado de São Paulo - Ap. Cível nº 00526935-8/00, 1ª Câmara Especial - relator: Juiz Opice Blum, v.u., D.J 02/08/93 - fonte: JUIS - Saraiva).

As decisões citadas são corroborativas, ou seja, trazem o mesmo resultado julgado, ponderando que não há isenção de responsabilidade da transportadora em relação à perda da carga por alegação de caso fortuito ou força maior, visto que determinada transportadora assume a obrigação de resultado. Nestes termos e sob a atual conjuntura da crise social conclui-se que o assalto ou sequestro a mão armada não são de caráter eventual, mas, como fatos previsíveis, não caracterizando, assim, caso fortuito ou de força maior.

4.1. Da alegação de caso fortuito e força maior

Buscando uma classificação mais próxima a de Pablo Stolze Gagliano, podemos classificar o caso fortuito e de força maior como fatos jurídicos *strictu sensu* de caráter extraordinário, ou seja, não dependem da vontade humana para a sua realização e não se encontram fixados em nenhum padrão de acontecimentos, sendo assim, caracterizados pela sua eventualidade.

O Código Civil Brasileiro vigente aborda em seu artigo 393 o caso fortuito ou força maior sendo este considerado uma excludente da responsabilidade civil. Temos conhecimento do caso fortuito interno e o externo, que podem levar a duas distintas decisões.

Ainda de acordo com o professor Gagliano, a diferença entre caso fortuito interno e externo é aplicável, especialmente, nas relações de consumo. O caso fortuito interno incide durante o processo de elaboração do produto ou execução do serviço, não eximindo a responsabilidade civil do fornecedor. Já o caso fortuito externo é alheio ou estranho ao processo de elaboração do produto ou execução do serviço, excluindo a responsabilidade civil.

De acordo com o entendimento do Superior Tribunal de Justiça temos:

RESPONSABILIDADE CIVIL. RECURSO ESPECIAL. CORREIOS. ROUBO DE CARGAS. (...)

A força maior deve ser entendida, atualmente, como espécie do gênero fortuito externo, do qual faz parte também a culpa exclusiva de terceiros, os quais se contrapõem ao chamado fortuito interno. O roubo, mediante uso de arma de fogo, em regra é fato de terceiro equiparável a força maior, que deve excluir o

dever de indenizar, mesmo no sistema de responsabilidade civil objetiva. Com o julgamento do REsp. 435.865/RJ, pela Segunda Seção, ficou pacificado na jurisprudência do STJ que, *se não for demonstrado que a transportadora não adotou as cautelas que razoavelmente dela se poderia esperar, o roubo de carga constitui motivo de força maior a isentar a sua responsabilidade* (grifo nosso).

Portanto, a partir deste entendimento jurisprudencial entende-se que caso a situação hipotética configure que o roubo se trata de caso fortuito ou força maior, haverá menção a uma força externa, ou seja, relativa à terceiro. E quanto a ultima parte do julgamento supracitado entende-se que, na verdade, há um equívoco, pois é razoável conceber a ideia de que quando a transportadora não adote as cautelas mínimas à sua própria prática laboral de risco não há que se falar em exclusão de responsabilidade civil, ou seja, esta deve corroborar para a segurança da carga transportada de forma que adote medidas cabíveis e acessíveis com o intuito de prevenir-se aos roubos.

5. Considerações finais

A partir das considerações feitas ao longo do trabalho conclui-se que a responsabilidade civil do transportador de cargas em situações de roubos em regiões de grandes centros propensas a criminalização é, sem dúvidas, uma responsabilidade objetiva, não caracterizando caso fortuito ou força maior, uma vez que, segundo posicionamento jurisprudencial só assim se caracterizaria se o transportador tivesse adotado todo tipo de cautela e meio de blindar o transporte dos roubos.

A transportadora deve tomar para si a responsabilidade de se prevenir às práticas criminais, haja vista que sua atividade laboral enquadra na teoria de risco, ou seja, é um risco inerente à própria função da empresa (finalidade específica), transportar cargas de terceiro sob sua guarda. Isto deve ocorrer porque a crise social atual produz, inevitavelmente, crimes de roubos que afetam não só empresas de transporte, mas qualquer cidadão comum e em razão disso, estes passam a gradear suas casas e encher de câmaras de segurança, cerca elétrica e demais equipamentos de segurança para que possam prevenir-se da criminalidade, e quando ocorrem roubos e furtos em residência não há posicionamento que julgue e responsabilize o Estado com a simples justificativa de que este deve proporcionar a segurança a todos.

Portanto, a partir dessa exemplificação, porque o transportador poderia se eximir da responsabilidade? Tal indagação fomentou este trabalho e trouxe respostas inovadoras, mas favoráveis. Com a responsabilização da empresa há a eliminação dos prejuízos financeiros causados às empresas e, conseqüentemente, ao país, pois haveria a redução dos custos médicos e processuais por óbito ou invalidez dos motoristas, redução dos custos de fiscalização, redução dos custos das apólices de seguros e redução dos custos operacionais de segurança das empresas.

No entanto, trata-se de entendimentos modernos que vão contra as doutrinas arcaicas e ideais amarrados à proteção das empresas de transporte, contudo, é essencial

que o direito acompanhe a realidade social e consiga prever fatos inerentes à própria atividade laboral e pessoal do ser humano em suas práticas comerciais.

Por derradeiro, há que ressaltar que as jurisprudências são recentes e pertence às inovações advindas da região sul do país, mas que não deixam de ser valorosas para a justiça brasileira, além de tratar de um assunto que traz segurança jurídica, linearidade e responsabilização devida ao transportador de cargas.

6. Referências bibliográficas

AZEVEDO, Álvaro Villaça. **Teoria geral das obrigações**. 2. ed. São Paulo: Hemeron, 1978.

CAIXETA FILHO, J. V.; MARTINS, R. S. **Gestão logística do transporte de cargas**. São Paulo: Atlas, 2001.

DIAS, José de Aguiar. **Da responsabilidade civil**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1994. v.1.

DINIZ, Maria Helena. **Tratado teórico e prático dos contratos**. São Paulo: Saraiva, 1993. v.5.

GOMES, Orlando. **Contratos**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1983.

JORNAL NACIONAL. **Roubos de cargas aumentam 16% em 2014, segundo levantamento**: Dos 17,5 mil casos registrados, 85% foram no Sudeste. Quadrilhas especializadas nesse tipo de roubo provocam prejuízo de R\$ 1 bi por ano. Edição 01/05/2015 às 20h59. Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2015/05/roubos-de-cargas-aumentam-16-em-2014-segundo-levantamento.html>>. Acesso em: 20 out. 2015.

MENDONÇA, Fernando. **Direito dos transportes**. São Paulo: Saraiva, 1984.

PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Direito civil: responsabilidade civil**. São Paulo: Saraiva, 2008. v.3.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito civil: contratos em espécie**. São Paulo: Atlas, 2003.

_____. **Direito civil: responsabilidade civil**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2006.