® BuscaLegis.ccj.ufsc.Br

Transporte rodoviário de cargas e sua respectiva responsabilidade civil

Por Maxsoel Bastos de Freitas
advogado e Professor/Consultor em Porto Alegre – RS.

Sumário: 1 Transporte Rodoviário de Cargas. 1.1 Introdução. 1.2 Transporte Rodoviário. 1.2.1 Conceito. 1.2.2 Características do Modal. 1.2.3 Pontos Positivos e Negativos. 1.2.3.1 Pontos Positivos. 1.2.3.2 Pontos Negativos. 1.2.4 Tipos de Veículos e suas Capacidades de Transporte. 1.2.4.1 Caminhões. 1.2.4.2 Carretas. 1.2.4.3 Chassis. 1.2.4.4 Bi-trens. 1.2.4.5 Treminhões. 1.2.5 Frete. 1.2.6 Documentos emitidos pelo Transportador. 1.2.7 Conhecimento de Embarque. 1.2.8 MIC/DTA. 1.2.9 Autorização para trafego internacional. 1.2.10 Permissão complementar. 2 CENTRALIZAÇÃO DA TEMÁTICA. 2.1 RESPONSABILIDADE CIVIL. 2.1.1 Regra Geral. 2.1.2 Responsabilidade Contratual e Extracontratual do transportador Rodoviário de Cargas. 2.1.2.1 Responsabilidade do Transportador em Razão do Contrato. 2.1.2.2 Prazo da Responsabilidade do Transportador em Razão do Contrato. 2.1.3 Responsabilidade Extracontratual. 3 CONCLUSÃO.

1 Transporte Rodoviário de Cargas

1.1 Introdução

O Brasil é um dos maiores paises do mundo em extensão territorial, neste passo, possui uma das maiores malhas rodoviárias do planeta.

Em solo pátrio, praticamente todo o transporte de mercadorias é realizado por rodovia. Neste sentido, para suportar tamanha demanda, nosso país, possui atualmente cerca de milhares de caminhões. Neste aspecto ainda, torna-se de fácil dedução que o trafego de veículo pesados em nossas rodovias atingem patamares estratosféricos.

Como o presente artigo trata do transporte rodoviário de cargas e sua respectiva responsabilidade civil torna-se de cautela que se centre o transporte rodoviário de cargas. Nestes moldes, passamos a definir e analisar esta modalidade de transporte.

1.2 Transporte Rodoviário

1.2.1 Conceito

Transporte Rodoviário é aquele que se realiza em estradas de rodagem,

com utilização de veículos como caminhões e carretas. O transporte rodoviário pode ser em território nacional ou internacional, inclusive utilizando estradas de vários paises na mesma viagem.

1.2.2 Características do Modal

Cremos que entre todos os modais de transporte, o rodoviário, seja o mais adequado para o transporte de mercadorias, quer seja internacionalmente na exportação ou na importação, quer seja no transporte nacional, bem como, nos deslocamentos de curtas e médias distâncias. O transporte rodoviário é bastante recomendado para o transporte de mercadorias de alto valor agregado ou perecível. Este modal perde em muito sua competitividade para produtos agrícolas a granel, visto que seu valor é muito baixo, onde acaba encarecendo o seu custo final.

No modal rodoviário o espaço no veículo pode ser fretado em sua totalidade (carga completa) ou apenas frações de sua totalidade (carga fracionada). O fracionamento do espaço de carga do veículo possibilita a diversificação de embarcadores num mesmo embarque, diluindo desta forma, o custo entre os clientes na fração de sua utilização.

1.2.3 Pontos Positivos e Negativos

Assim como nos demais modais o transporte rodoviário apresenta pontos de elevada consideração e outros que dificultam ou inviabilizam a sua utilização.

Para uma melhor visão de sua operatividade é curial que se faça uma análise destes aspectos.

1.2.3.1 Pontos Positivos

No caso de países com dimensões continentais como o Brasil o transporte rodoviário apresenta-se como um dos mais flexíveis e ágeis no acesso às cargas, pois, possibilita interagir diferentes regiões, mesmo as mais remotas, assim como os lugares mais ermos dos países. Cabe mencionar que esta praticidade torna-se mais visível no caso de não haver outros modais a disposição nestes pontos.

Outra qualidade de grande valia desta modalidade é a simplicidade de seu funcionamento e a rapidez de sua disponibilidade quando exigida pelo embarcador.

Em breve relato passamos, pois, a enumerar as qualidades que fazem do transporte rodoviário um dos mais utilizados no Brasil:

- Agilidade e rapidez na entrega da mercadoria em curtos espaços a percorrer;
- A unidade de carga chega até a mercadoria, enquanto nos outros modais a mercadoria deve ir ao encontro da unidade de carga;
- Vendas que possibilita a entrega na porta do comprador;
- Exigência de embalagens a um custo bem menor;
- A mercadoria pode ser entregue diretamente ao cliente sem que este tenha que ir buscá-la;
- Uma movimentação menor da mercadoria, reduzindo assim, os riscos de avarias.

As qualidades acima enumeradas são apenas algumas das vantagens que este modal apresenta em relação aos demais, basta uma perfunctória análise

e certamente poderemos encontrar mais.

1.2.3.2 Pontos Negativos

Conforme ventilado, assim como o modal em destaque traz vantagens em sua utilização, carrega consigo algumas desvantagens, tais como:

- Seu custo de fretamento é mais expressivo que os demais concorrentes com próximas características;
- Sua capacidade de tração de carga é bastante reduzida;
- Os veículos utilizados para tração possuem um elevado grau de poluição ao meio ambiente;
- A malha rodoviária deve estar constantemente em manutenção ou em construção, gerando custos ao erário ou a contribuinte, visto que, existem estradas privatizadas que cobram pedágio.

1.2.4 Tipos de Veículos e suas Capacidades de Transporte

A variabilidade de mercadorias e sua necessidade de transporte, fez com que as unidades de transporte rodoviário também variassem. Neste passo, mostram-se inúmeros os tipos de veículos utilizados no deslocamento de mercadorias.

Os veículos denominados de caminhões podem ter de dois eixos até três, já as carretas, podem ter de três eixos até um número bem maior dependendo do peso da carga que for transportada.

Em resumo os veículos (unidades de carga) podem ser caminhões, carretas, chassis de transporte de *containers*, bi-trens, treminhões e cegonheiros.

1.2.4.1 Caminhões

São veículos fixos, monoblocos, são constituídos em uma única parte que traz a cabine junto com o motor e a unidade de carga (carroceria). Pode variar o tamanho e a capacidade de tração, chegando a transportar até 23 toneladas.

1.2.4.2 Carretas

São veículos articulados, onde possuem unidades de tração e de carga separadas. A parte encarregada da tração denomina-se cavalo mecânico e a de carga semi-reboque. Os semi-reboques podem ser fechados (baús ou *siders*), abertos (carga seca), cegonheiros (cargas de veículos), taques (cargas liquidas) e plataformas (carregar maquinários).

Os semi-reboques são acoplados ao cavalo mecânico por um eixo que se denomina quinta roda.

Os conjuntos (cavalos e semi-reboques) de 05 eixos podem carregar até 30 toneladas de mercadorias e este é o modelo mais utilizado. A capacidade de tração aumenta na medida que se aumenta o número de eixos no conjunto.

1.2.4.3 Chassis

São as carretas de plataforma, antes citadas, apropriadas ao carregamento de *containers* de 20 ou 40 pés.

Este tipo de veiculo pode possuir acoplado um guincho hidráulico que possibilita movimentar os *containers* por meios próprios.

1.2.4.4 Bi-trens

Também são veículos articulados só que especiais, sendo composto de dois semi-reboques. Podem carregar até 40 toneladas de mercadorias.

1.2.4.5 Treminhões

Assim como as carretas, os bi-trens são veículos articulados e especiais, sendo composto de um semi-reboque e um reboque. Podem carregar até 50 toneladas de mercadorias. No caso de veículo dotado de chassis para o carregamento de *containers* poderá carregar de forma simultânea dois de 20 pés de forma mais segura. É uma ótima alternativa para carregar *containers* para ova, já que podem ser estacionados de forma independente.

1.2.5 Frete

No modal rodoviário não existem acordos de fretes, sendo praticada a livre concorrência, o que em ultima análise, proporciona a cada empresa praticar seu preço e assim possibilitar uma margem maior de negociação com o cliente.

Basicamente os elementos formadores do preço do frete rodoviário são os seguintes:

- frete padrão: calculado sobre o peso da mercadoria (toneladas) ou sobre a área ocupada na unidade de carga (metragem cúbica) levando em consideração a distância a ser percorrida (quilometragem);
- taxa ad valorem: calculada em função do valor da mercadoria;
- taxa de expediente: pode ser cobrada para emissão de documentos tais como o conhecimento de embarque, praticamente não usual.

Quanto aos seus pagamentos os fretes poderão ter as seguintes modalidades:

- frete pré-pago (*freight prepaid*): nesta modalidade o frete é pago na origem do embarque, nos casos de comércio exterior o valor é pago pelo exportador, nos casos de transporte nacional, o valor é pago pelo remetente;
- frete a pagar (*freight collect*): esta modalidade contraria a do frete pré-pago, onde o valor devido a título de frete deve ser pago no destino, pelo importador no transporte internacional e pelo destinatário no nacional.

1.2.6 Documentos Emitidos pelo Transportador

Ao contratar uma empresa de transporte o embarcador/remetente estará celebrando um contrato de transporte com o transportador, deste modo, para que este negócio seja formalizado mister é que se emita um documento com força probatória.

O conhecimento de embarque é o documento que formaliza o negócio e deve ser emitido pela transportadora. O conhecimento pode ser de âmbito nacional ou internacional, onde, evidentemente, existem diferenças entre este e aquele.

1.2.7 Conhecimento de Embarque

O conhecimento de embarque traz em seu seio as informações relativas às mercadorias transportadas, remetente, destinatário e valor do frete contratado.

O conhecimento de embarque em âmbito internacional é emitido geralmente em três vias originais, com um número variado de cópias, conforme a necessidade do importador e exportador. O documento corresponde ao título de propriedade da mercadoria e pode ser consignado ao importador, sendo, neste caso, inegociável. Pode também ser consignado ao portador, sendo, neste caso, negociável.

Já no âmbito nacional a sua função é a mesma e o número de cópias varia conforme a legislação nacional.

1.2.8 MIC/DTA

O MIC/DTA na realidade é a junção de dois documentos utilizados em âmbito de transporte internacional. O MIC – Manifesto Internacional de Carga, no mesmo norte dos demais modais, relaciona e individualiza a mercadoria que está sendo transportada.

A DTA – Declaração de Trânsito Aduaneiro, é o documento que lastreia a transferência dos trâmites aduaneiros de desembaraço da mercadoria de uma zona aduaneira primária para uma secundária. A função desta sistemática é descentralizar as atividades aduaneiras de fiscalização e acelerar a liberação de mercadorias e veículos.

O MIC/DTA surge como união deste dois documentos e foi criado pelos países signatários do acordo do MERCOSUL e posteriormente foi ratificado pelos outros países que compõe o ATIT.

O MIC/DTA tornou-se documento obrigatório no transporte entre os países signatários e passou a ser exigido no despacho aduaneiro.

1.2.9 Autorização para trafego internacional

Para que a empresa de transporte rodoviário possa atuar no transporte internacional de mercadorias, faz-se necessário obter junto as autoridades do país onde possuir sua matriz uma autorização denominada de documento de idoneidade.

No Brasil a licença de é obtida através do Departamento de Transportes Rodoviários, órgão da Secretaria de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes. No requerimento dirigido ao DTR o requerente deve relacionar sua frota com os respectivos certificados de propriedades, entre outros documentos.

A validade do certificado é por prazo indeterminado e não passível de transferência a terceiros.

A licença (documento de idoneidade) deve ser obtida para cada país que se deseja operar, assim sendo, deve-se ser confeccionado um pedido para cada país.

1.2.10 Permissão complementar

Além do documento de idoneidade a empresa de transporte deverá requer a cada país que estiver autorizar a trafegar uma autorização complementar, conhecida como licença complementar, que deve ser requerida até 120 dias da licença originária. Após a emissão da licença complementar esta deve ser encaminhada ao DTR em até 30 dias de sua emissão sob pena de cancelamento da originária.

A empresa de transporte rodoviário só estará autorizada a trafegar em território internacional após a obtenção de ambas as licenças. O cancelamento de quaisquer das licenças cancela automaticamente a outra.

2 Centralização da temática

Uma vez definido o transporte rodoviário e passada algumas de suas peculiaridades é hora de adentrarmos a responsabilidade civil do transportador rodoviário.

Vale lembrar, de imediato, que a contratação de unidade de transporte

(caminhão) para a realização de um deslocamento de mercadoria, presume um negócio jurídico permeado de obrigações e deveres recíprocos entre contratante e contratado.

Ao analisar o contrato de transporte Arnaldo Rizzardo [1], diz:

Define-se contrato de transporte aquele pelo qual alguém se obriga a receber, coisas ou animais, e leva-los ao seu lugar de destino, com segurança e presteza, mediante o pagamento de um preço.

Diz nosso Código Civil pátrio em seu artigo 730: "Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas."

A definição, acima, indicada por Rizzardo, aliada a de nosso estatuto civil são as janelas envidraças que fazem transparecer a simplicidade do contrato, que tanto para um *expert* quanto para um leigo no assunto é de fácil assimilação.

Ultrapassada a definição do contrato de transporte vale verificar a sua amplitude em relação à responsabilidade civil.

2.1 Responsabilidade Civil

2.1.1 Regra geral

Embora o contorno da responsabilidade civil seja um épico na área jurídica vale trazer as palavras de Silvio Rodrigues [2] sobre o tema, *litteris*:

Princípio geral de direito, informador de toda a teoria da responsabilidade, encontradiço no ordenamento jurídico de todos os povos civilizados e sem o qual a vida social é inconcebível, é aquele que impõe, a quem causa dano a outrem, o dever de o reparar.

Reza o Código Civil brasileiro em seu artigo 927, *verbis*:

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, independente de culpa, nos casos específicos em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, riscos para os direitos de outrem.

2.1.2 Responsabilidade Contratual e Extracontratual do Transportador Rodoviário de Cargas.

O transportador no exercício de sua atividade fim (prestação de serviço) esta sujeito a responsabilidade contratual e extracontratual. Corolário lógico é que a responsabilidade contratual é aquela que se refere ao contrato formal celebrado entre as partes intervenientes na prestação de serviço, por ex. avaria na mercadoria, atraso na entrega, por culpa do transportador. (vide item Responsabilidade do Transportador). Já a responsabilidade extracontratual engloba aquelas situações que atraem a responsabilidade do transportador para casos alheios ao contrato de prestação de serviço, por ex. acidentes de trânsito com vitimas fatais e/ou acidentes de trânsito com vitimas lesionadas corporalmente.

2.1.2.1 Responsabilidades do Transportador em Razão do Contrato.

Embora a responsabilidade civil do transportador seja bastante extensa e, na maioria das vezes alcance uma gama de circunstância muito grande, vale

trazer a bala algumas das mais cotidianas:

I – Receber, transportar e entregar a mercadoria no tempo e lugar convencionados;

II – Emitir o conhecimento de transporte (Nacional ou Internacional);

III – Seguir o itinerário que for ajustado, se as partes o determinaram. Não obedecendo, responderá o transportador pelos riscos, inclusive os que caberiam ao remetente;

IV – Aceitar variação de consignação, ou seja, alteração de destinatário, inclusive de via de encaminhamento e do destino.

V – Permitir a quem de direito, o desembarque em trânsito da mercadoria mediante a apresentação do conhecimento, salvo se se tratar de mercadorias sujeitas a transporte com regulamentação especial, ou se se tratar de endossatário em penhor.

No caso de perdas, furtos ou avarias nas mercadorias transportadas, o transportador será responsabilizado desde o momento em que recebeu as mercadorias até a sua efetiva entrega. Curial direcionar os holofotes sobre o fato de que cabe ao transportador demonstrar a ocorrência de força maior ou vicio intrínseco, caso queira eximir-se da responsabilidade em destaque.

As perdas ou avarias das mercadorias podem ser ocasionadas por defeito na embalagem do produto. Entretanto, se o transportador não ressaltou a circunstância no momento em que recebeu as mercadorias para transporte, a responsabilidade de indenizar o prejuízo é totalmente sua.

No que tange ao parâmetro de preço utilizado para liquidação do prejuízo, deve-se ser observado o preço constante no conhecimento de embarque do produto. Não havendo o preço no conhecimento, aplica-se o preço de mercado do produto. Neste patamar, outro aspecto importante e que não podemos nos olvidar é que caso a mercadoria tenha apenas o seu valor diminuído pela avaria ou dano, o apuramento do prejuízo deve levar em consideração a diminuição de seu valor.

Como uma das fortes características do modal rodoviário é agilidade e a rapidez no deslocamento das mercadorias é normal que seja realizado um contrato de transporte com prazo de entrega das mercadorias em seu destino. Pois, neste ínterim, não são raros os casos de inadimplência de horário de entrega. Daí, dessume-se, que a responsabilidade pelo atraso na entrega deve ser suportado pelo transportador. Não havendo convenção a cerca do prazo, reputar-se-á aquele necessário a duração da viagem, obviamente acrescido o tempo de embarque e desembarque da mercadoria.

Outra situação bastante comum é o descumprimento de formalidades fiscais no curso da viagem ocasionados pelo transportador. Outra vez, surgindo danos por tal razão, tais como atraso na entrega, perecimento da mercadoria, multas, etc. a responsabilidade deve recair nos braços do transportador.

2.1.2.2 Prazo da responsabilidade do Transportador em Razão do Contrato.

O prazo inicial da responsabilidade do transportador começa a fruir desde o recebimento da mercadoria para transporte e cessa com a efetiva entrega ao destinatário.

Faz-se valoroso mencionar que o ponto inicial da responsabilidade do

transportador sobre a carga é o exato momento que a recebe e passa o conhecimento de carga ao remetente. Daí em diante a responsabilidade só terminará com a efetiva entrega no destinatário, oportunidade que será passado recibo da mercadoria mediante comprovante de entrega da mercadoria.

2.1.3 Responsabilidade Extracontratual.

Por conhecermos o transporte rodoviário de cargas, acreditamos ser medida imperiosa darmos um corte incisivo neste tópico da responsabilidade extracontratual do transportador, a fim de aprofundarmos a visão panorâmica da temática.

De pronto vale mencionar que nosso Código Civil regula a responsabilidade extracontratual nos arts. 186, 188, 927, 928 e 954.

Pois bem, para Maria Helena DINIZ [(3)], a responsabilidade extracontratual, delitual ou aquiliana decorre de violação legal, isto é, de lesão a um direito subjetivo ou da prática de um ato ilícito, sem que haja nenhum liame contratual entre o lesado e o lesante.

Para atrair a responsabilidade do lesante (reparação do dano sofrido), em regra, funda-se na culpa, isto é, o lesado deverá demonstrar cristalinamente que o lesante agiu com imprudência, imperícia ou negligência. Todavia, o art. 927, parágrafo único do CC, determina que poderá existir a responsabilidade sem culpa, a chamada responsabilidade objetiva que ganha pilares na idéia do risco. Em contra partida, aquela alicerçada na culpa é a responsabilidade subjetiva.

Devemos observar que em relação ao agente (aquele que pratica o ato) a responsabilidade poderá ser direta ou simples quando praticada pela própria pessoa imputada, que deverá responder por seus atos, ou, indireta ou complexa, se depreender de ato de terceiro, com o qual o agente tem laço legal de responsabilidade de fato animal e de coisa inanimada sob sua guarda.

No caso em estudo, nos interessa de perto a responsabilidade indireta ou complexa, que é aquela onde na responsabilidade por fato alheio alguém responderá, indiretamente, por danos e prejuízos causados pela prática de um ato ilícito por outro individuo, em razão de se encontrar ligado a ela por determinação legal.

Diz o artigo 932 do Código Civil, *litteris*:

Art. 932. São também responsáveis pela reparação civil:

I -..... .....

II -..... .....

III – o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais ou prepostos, no exercicio do trabalho que lhes competir, ou em razão dele;

IV -..... .....

V -..... ..... (grifamos)

3 Conclusão

Diante do explanado, resta-nos concluir sem nenhum esforço de raciocínio que embora o modal de transporte rodoviário possua um alto custo de manutenção, de fretamento, de poluição e reduzida capacidade de tração em relação aos demais modais, este ainda é um meio de transporte bastante eficaz

por sua agilidade e rapidez no deslocamento de cargas. Neste contexto, concluímos também que as empresas de transportes rodoviários de cargas possuem responsabilidade complexa ou indireta em relação aos danos causados por seus empregados no exercício do trabalho que lhes competir (dirigir caminhões por ex.) além de responsabilidade objetiva em relação aos danos causados a terceiros envolvendo sua atividade fim (acidentes de trânsito por ex.), fundada esta última na idéia do risco.

NOTAS

[1] Rizzardo, Arnaldo. Contratos. Rio de janeiro: aide Ed., 1988. 3 v. p. 836.

[2] Rodrigues, Silvio. Direito Civil. São Paulo, Saraiva, 1972-75. 7v. p. 13.

[3] Diniz, Maria Helena. Curso de direito civil brasileiro, v. 7. : responsabilidade civil, 17. ed. Aum. E atual. De acordo com o novo Código Civil – São Paulo: Saraiva, 2003. p. 459.

FREITAS, Maxsoel Bastos de. Transporte rodoviário de cargas e sua respectiva responsabilidade civil . Jus Navigandi, Teresina, a. 8, n. 314, 17 mai. 2004. Disponível em: <http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=5231>. Acesso em: 06 ago. 2004.