

JUSTIÇA & CIDADANIA

ISSN 1807-779X
472507779001 0.1382
Edição 118 - Maio de 2010
R\$ 16,90

MINISTRO CEZAR PELUSO
PRESIDENTE DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

GUARDIÃO DA LIBERDADE

Editorial: VOTOS CONTRISTADOS

HIPÓTESES DE EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR DE CARGAS (ARTS. 12 E 13 DA LEI 11.442/2007)

Paulo Furtado
Ministro do STJ

I. Introdução

Brasil, com 8.511.965 km² é o país mais extenso da América do Sul, o terceiro das Américas e o quinto do mundo, perdendo apenas para a Rússia (22.402.200 km²), o Canadá (9.970.610 km²), a China (9.517.300 km²) e os Estados Unidos (9.372.614 km²).

Natural, portanto, que possua este país de extensão continental uma das maiores malhas rodoviárias do Planeta, podendo-se afirmar que, praticamente, o transporte de mercadorias é realizado em rodovias no Brasil, diante da falta de políticas públicas para incentivar a utilização do transporte aquático, embora os grandes recursos hídricos que possuímos e considerando o custo elevadíssimo do transporte aéreo, especialmente para o cidadão comum.

Por isso, contamos atualmente com numerosa frota de caminhões e carretas trafegando intensamente pelas rodovias, transportando nossas riquezas e gerando, em consequência, a necessidade de regulamentação sobre o tema, relevantíssimo para a economia nacional.

A Lei Federal 6.813, de 10/7/1980, regulava o transporte rodoviário de cargas, dispondo timidamente sobre esta questão tão importante em apenas 5 (cinco) artigos, nada falando sobre a responsabilidade do transportador de cargas.

Contudo, com o advento da Constituição Federal de 1988, o segmento dos transportadores de cargas começou a se movimentar, buscando a edição de lei federal que abordasse todos os ângulos desse tema, com a adoção de regras claras em relação à responsabilidade de todos os envolvidos nesta questão, evitando-se também a atuação predatória e irresponsável em mercado tão rentável e com grande potencial de crescimento.

É apresentado, então, o Projeto de Lei 4.358-B, de 2001, de autoria do Deputado Federal Feu Rosa, do qual destaco a seguinte justificativa, que resume os anseios daqueles relacionados ao transporte de cargas em nosso país:

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 de sua entrega ao destinatário. (Diário da Câmara dos Deputados – edição de 21/12/2001 – pág. 67.523)

II. Lei Federal 11.442/2007 – Marco regulatório do transporte rodoviário de cargas

Após seis anos de tramitação nas duas Casas Legislativas, finalmente é sancionada pelo Presidente Lula, em 5 de janeiro de 2007, a Lei 11.442, dispondo sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, revogando a mencionada Lei 6.813/1980. O novo diploma legal, segundo especialistas da área, tem por escopo primordial combater a informalidade do setor, fato gerador de insegurança jurídica e econômica.

A Lei 11.442/2007 responde satisfatoriamente aos reclamos do setor de transportes, consagrando, em seus dispositivos,

posicionamentos estabelecidos no Código Civil de 2002 e na jurisprudência dos Tribunais Pátrios, podendo-se destacar, dentre os 24 artigos que a compõem, os seguintes pontos:

a) o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC é considerado atividade econômica, de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência (arts. 1º e 2º);

b) o exercício da atividade em tela depende de prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Cargas – RNTR-C, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, cabendo a esta instituição a regulamentação deste cadastro (arts. 2º e 3º);

c) o Transportador Autônomo de Cargas – TAC, pessoa física, e a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei, têm no transporte rodoviário de cargas sua atividade profissional (art. 2º);

d) as relações decorrentes do contrato de transporte de cargas são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, caracterização de vínculo de emprego, competindo, portanto, à Justiça Comum o julgamento das ações relativas a este diploma legal (art. 5º);

e) 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 (art. 8º);

f) o transportador tem direito a ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir do valor da indenização que houver pago (parágrafo único do art. 8º);

g) a responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário (art. 9º);

h) a responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário sem protestos ou ressalvas (parágrafo único do art. 9º);

i) há causas que excluem a responsabilidade dos transportadores e seus subcontratados (art. 12);

j) seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte (art. 13), também é excludente da responsabilidade do transportador;

k) 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 (art. 14);

l) há hipóteses nas quais o expedidor da mercadoria indenizará o transportador rodoviário (art. 17);

m) define-se o prazo prescricional de 1 (um) ano para o ajuizamento da ação de reparação de danos relativos aos contratos de transporte, estabelecido como termo inicial da contagem do prazo o momento do conhecimento do dano pela parte interessada (art. 18); e, por fim,

n) faculta-se aos contratantes a solução de conflitos pela arbitragem (art. 19).

III. Responsabilidade do transportador de cargas

Inovando o ordenamento jurídico, a Lei 11.442/2007 regula, de maneira clara e detalhada, a responsabilidade das partes envolvidas no transporte rodoviário de cargas: o transportador, seus prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados, o expedidor e o recebedor da mercadoria.



O novo diploma legal estabelece, em seu art. 8º, que 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*, tendo ele, contudo, direito à *ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir do valor da indenização que houver pago*, na dicção do parágrafo único do mencionado dispositivo legal.

Pode-se afirmar que o art. 8º 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.

O art. 9º preconiza que a *responsabilidade do transportador abrange o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário*, cessando (a responsabilidade) *quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas*, conforme o parágrafo do artigo mencionado.

Finalmente, 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*, segundo o art. 14.

IV. Hipóteses de exclusão da responsabilidade do transportador de cargas

A par de regular os fatos que ensejam a responsabilidade do transportador de cargas, a Lei 11.442/2007 sabiamente estabeleceu, nos arts. 12 e 13, as hipóteses de exclusão da responsabilidade do protagonista do transporte rodoviário no Brasil, que são adotadas, *ipsis literis*, na Resolução 3.056, de 12/3/2009, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a qual, regulamentando o diploma federal, dispõe sobre o exercício da atividade de transportes rodoviários de cargas por conta de terceiros e, mediante remuneração, estabelece procedimentos para *inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTCR e dá outras providências*.

Seja como for, é de se ter presente, inicialmente, que o transporte rodoviário de cargas não se sujeita à outorga de autorização, concessão ou permissão, pois a Lei 11.442/07 estabelece expressamente a natureza comercial do transporte rodoviário de cargas, pelo regime de livre concorrência.

Como consequência, tem-se que o contrato de transporte rodoviário de cargas subsume-se ao regime jurídico de direito privado, o que, de antemão, exclui a sujeição passiva da ANTT em demandas que não envolvam o RNTRC – Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga.

Em casos tais, a responsabilização do transportador será apurada mediante o cotejo do contrato de transporte, segundo as disposições da Lei específica e, subsidiariamente, do Código Civil, dentro do campo jurisdicional da Justiça Comum.

As relações jurídicas relativas ao transporte rodoviário de cargas têm natureza comercial (*res inter alios*) e, portanto,

a resolução dos litígios decorrentes são, via de regra, de competência da Justiça Comum, excluindo a atuação da Justiça Federal.

Feitas essas considerações iniciais, passemos às hipóteses da Lei 11.442/2007, repetidas no § 7º do art. 25 da Resolução 3.056/2009.

Cumpra esclarecer, pontualmente, que as hipóteses de exclusão de responsabilidade previstas na Lei são explícitas e, em grande escala, encerram questões de interpretação direta, literal, o que dificulta sobremaneira o aprofundamento dos temas.

1) Inciso I do art. 12 – Ato ou fato imputável ao expedidor ou destinatário da carga

Se o dano resultante do transporte rodoviário de mercadoria resultar de ato ou fato ocasionados pelo expedidor ou destinatário, é afastada a responsabilidade do transportador de cargas. Exemplo: o expedidor passa ao transportador endereço incorreto para a entrega da carga, ocasionando grande atraso e prejuízos ao destinatário.

Por óbvio, os fatos imputáveis exclusivamente aos pólos expedidor e recebedor da carga esvaziam elemento crucial da responsabilidade civil, qual seja: o nexa de causalidade entre a conduta específica do transportador e o denominado evento danoso.

2) Inciso II do art. 12 – Inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga

A premissa desta hipótese é que o encargo relativo à embalagem da carga é do seu expedidor, não podendo o transportador ser responsabilizado por avarias no transporte.

Contudo, deve-se ressaltar a importância da conferência, pelo transportador, das condições da carga no seu recebimento, sendo imprescindível o registro de quaisquer ocorrências neste sentido, no Contrato ou Conhecimento de Transporte, previsto no art. 6º da Lei 11.442/2007.

Também aqui se verifica o esvaziamento do nexa de causalidade, pois a escolha da embalagem, bem como os fatores ligados à sua qualidade e adequação, são elementos alheios à atividade do transportador e não guardam, portanto, correlação com o serviço prestado.

3) Inciso III do art. 12 – Vício próprio ou oculto da carga

Não há responsabilidade do transportador se a mercadoria entregue pelo expedidor possui vício próprio, expressão consagrada no art. 102 do Código Comercial, entendida pela doutrina e jurisprudência como o problema inerente à própria mercadoria ou à embalagem inadequada e defeituosa, quando esta couber ao expedidor, favorecendo, tais situações, a ocorrência de avarias. Como exemplo de vício próprio podemos citar o vencimento do prazo de validade.

O vício oculto, por sua vez, é aquele escondido numa mercadoria, incapaz de ser prontamente identificado pelo transportador, levando à exoneração de sua responsabilidade. Como exemplo de vício oculto podemos citar eventual falha na resistência mecânica de determinado metal componente de um produto.

Como o transportador não integra a cadeia de produção, por óbvio a sua responsabilidade por eventuais vícios em relação à carga transportada é elidida pela Lei.

4) Inciso IV do art. 12 – Manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos

A premissa adotada neste caso para liberar o transportador da responsabilidade é o fato de o expedidor, destinatário ou consignatário, ou ainda os agentes e prepostos destes, terem o encargo exclusivo relativo ao manuseio, embarque, estiva ou descarga da mercadoria.

5) Inciso V do art. 12 – Força maior ou caso fortuito

De forma geral os conceitos de força maior e de caso fortuito não recebem tratamento diferenciado pelo legislador, o que se repete no presente caso.

Justamente por isso não nos deteremos no rigor técnico para distinguir *força maior* de *caso fortuito*, desde que a Lei 11.442/2007 utiliza essas expressões como sinônimos, embora haja grandes debates doutrinários a respeito do tema, com diversas opiniões respeitáveis.

De forma geral, entende-se que a diferença se assenta na denominada *irresistibilidade* pelo homem. Nessa perspectiva, ambos os conceitos seriam marcados pela imprevisibilidade, mas havendo possibilidade de ser o obstáculo removível, haveria caso fortuito. De outra banda, sendo completamente irresistível, haveria a força maior.

O caso fortuito, pois, é acontecimento imprevisto e inevitável. Força maior é o acontecimento inevitável, 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”. (*in* Comentários ao Código de Processo Civil, vol.2, p.320-321, RT, 1975).

Daí decorre distinção generalista mais comum, relacionando o conceito da *força maior* àqueles eventos oriundos da natureza e, ao caso fortuito, os advindos da ação humana.

Estabelecida tal premissa, podem-se considerar abrangidas nestas hipóteses as situações da vida, causadas pelo homem ou pela natureza, conforme o caso, caracterizadas pela inevitabilidade e imprevisibilidade, podendo-se citar como exemplo, consagrado na jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, o roubo de carga transportada, conforme se pode verificar no precedente abaixo:

PROCESSO CIVIL E COMERCIAL. TRANSPORTE DE CARGA. CONTRATO VERBAL. ROUBO À MÃO ARMADA. PRESCRIÇÃO DA PRETENSÃO RESSARCITÓRIA. *DIES A QUO*. CIÊNCIA INEQUÍVOCA DO EXPEDIDOR. RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA. INEXISTÊNCIA. CASO FORTUITO.

– Havendo roubo da mercadoria, não há mais de se falar na entrega desta. Em tal hipótese, o prazo prescricional da pretensão ressarcitória deve ser

contado da data em que houve ciência inequívoca do expedidor acerca do assalto.

– Tendo o contrato de transporte sido celebrado verbalmente e não havendo alegação das partes no sentido de ter sido acordada qualquer condição especial, aplicam-se apenas as regras gerais atinentes a tal contrato.

– O roubo de mercadoria transportada, praticado mediante ameaça exercida com arma de fogo, é fato desconexo ao contrato de transporte, e, sendo inevitável, diante das cautelas exigíveis da transportadora, constitui-se em caso fortuito ou força maior, excluindo-se a responsabilidade desta pelos danos causados ao dono da mercadoria. Precedentes.

Recurso especial conhecido e provido.

(REsp 904.733/MG, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 9/8/2007, DJ 27/8/2007, p. 249)

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.

(REsp 160.369/SP, Rel. Ministro SÁLVIO DE FIGUEIREDO TEIXEIRA, QUARTA TURMA, julgado em 25/6/1998, DJ 21/9/1998, p. 190)

Cumpra-se, portanto, o propósito do tema, do singular tratamento conferido pela jurisprudência pátria, especialmente nas relações de consumo, aos conceitos de fortuito interno e externo para fins de responsabilização civil.

De forma geral, tem-se afastado a responsabilidade do fornecedor de determinado serviço apenas nos casos de fortuito externo, este entendido como aquele absolutamente alheio à rotina da atividade econômica desenvolvida. Ou seja: são acontecimentos que refogem à normalidade do processo de produção ou são completamente alheios às rotinas e procedimentos utilizados na execução do serviço. Exemplo da aplicação desse entendimento encontra-se estampado no julgamen-

to, pelo STJ, do Recurso Especial nº 726.371, de relatoria do saudoso Min. Hélio Quaglia Barbosa, no sentido da exclusão da responsabilidade do transportador decorrente de assalto ocorrido em ônibus, cuja ementa restou assim consignada:

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. (STJ, REsp 726.371/RJ, Rel. Ministro Hélio Quaglia Barbosa, DJ 5/2/2007).

Por outro lado, os casos considerados como de fortuito interno, isto é, aqueles que guardam íntima relação com a atividade econômica desenvolvida, não afastariam a responsabilização do transportador.

Aprofundando tal raciocínio, ainda em relação ao chamado fato de terceiro, a jurisprudência tem admitido claramente que, mesmo ausente a ilicitude, a responsabilidade existe, ao fundamento de o fato de terceiro exonerador da responsabilidade ser aquele que com o transporte não guarde conexão.

Vigora no âmbito da jurisprudência do STJ o princípio geral de o fato culposo de terceiro vincular-se ao risco do transportador, que responderia pelo dano em decorrência, exatamente, do risco da sua atividade, preservado o direito de regresso. Tal não ocorreria se o caso fosse realmente fato doloso de terceiro.

Portanto, o fato de terceiro, *per se*, não seria determinante para a exclusão do nexo causal, em razão do alargamento da aplicação da teoria do risco, ressalvado, contudo, o direito de regresso contra o terceiro causador do dano.

Nas palavras do eminente Ministro Castro Filho, por ocasião do julgamento do Recurso Especial nº 469867, “em se tratando de responsabilidade de empresas transportadoras, a caracterização do fato de terceiro como excludente de responsabilidade só se mostra possível quando ausente relação de conexão com o transporte, o que não se verifica em caso de acidente de trânsito, dada a previsibilidade desse tipo de evento por parte de quem atua na área, exatamente por isso é que deve ser inserido, no próprio risco da atividade, como consequência da disposição das vantagens e dos resultados produzidos, o que é denominado pela doutrina de risco-proveito. Destarte, ocorrências como a descrita no caso em apreço não podem ser consideradas súbitas e imprevisíveis, por não serem alheias às possibilidades e perigos correntes do trânsito.

Esse o entendimento que, a meu ver, melhor resguarda a possibilidade de indenização das vítimas. E é questão que não pode ser relegada a segundo plano, tendo em vista que os critérios de responsabilidade fundada na culpa nem sempre se mostram aptos a solucionar o grave problema da reparação de danos, mormente

diante da complexidade dos casos verificados nos dias atuais.

E, embora não compartilhe da visão plena e incondicionada de alguns objetivistas, no sentido de que o risco está na base de tudo, tenho que a interpretação favorável à manutenção do nexo causal, mesmo em sendo a vítima pedestre, é a que melhor traduz o juízo de equidade necessário para o caso concreto.”

Nesse particular, a redação da nova Lei é inovadora e afasta a responsabilização pelo fato de terceiros em razão de um processo de securitização dessa atividade econômica, como veremos a seguir.

6) Inciso VI do art. 12 – Contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte, na forma do inciso I do art. 13 desta lei

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.

Como é cediço, o Código Civil disciplinou o contrato de transporte de pessoas e coisas, afastando, *a priori*, culpa concernente à existência de excludente de responsabilidade do transportador fundada na culpa de terceiro.

Nesse ponto, é de se ter em mente que, apesar de o Código de Defesa do Consumidor dispor, em seu art. 14, § 3º, II, que o fornecedor de serviço “só não será responsabilizado quando provar a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro”, tanto a doutrina quanto a jurisprudência eram unânimes ao afirmar não ser a responsabilidade do transportador afastada por culpa de terceiro.

A propósito, vale a ressalva de que orientação jurisprudencial majoritária converge no sentido do Código de Defesa do Consumidor só ser aplicável nos contratos de transporte de forma residual, pois o Código Civil vigente é lei posterior e trata do tema de forma específica.

Com efeito, com a nova redação do Código Civil, adveio a solução para a antiga polêmica relativa à responsabilidade do transportador, nos casos de evento lesivo ocasionado por culpa de terceiro, preceituando o art. 735 do Código Civil: “A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.”

Nesse ponto, indaga-se: tal dispositivo teria aplicação, por analogia, quanto ao transporte de cargas?

A resposta a essa questão encontra-se na dicção da própria Lei 11.442/2007, em seu art. 13, que 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 (...).”

De fato, o inciso VI, do art. 12, exime integralmente a responsabilidade do transportador, uma vez contratado seguro pelo próprio contratante dos serviços. Obrigação, todavia, que



ficará a seu cargo caso não seja cumprida pelo contratante, por ser providência obrigatória.

7) Parágrafo único do inciso VI do art. 12 – 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

Este dispositivo fecha o rol de causas excludentes da responsabilidade do transportador de cargas, advertindo que, mesmo configurando-se qualquer das hipóteses previstas no art. 12, o transportador e seus prepostos serão responsabilizados pela agravação das perdas e danos por eles provocados. Vale dizer que cabe ao transportador que não provocou avarias, vícios ou danos à carga zelar para impedir a piora da situação da mercadoria.

V. Conclusão

– A Lei 11.442/2007 é efetivamente o marco regulatório no setor de transporte rodoviário de cargas, diante da inexistência de diploma legal anterior que regulamentasse de forma tão pormenorizada o tema, especialmente em relação à responsabilidade das partes envolvidas nesta temática, diminuindo a informalidade no setor, favorecendo a circulação da riqueza nacional.

– Naturalmente, a Lei Federal 11.442/2007 somente terá seus contornos bem delineados quando devidamente esmiuçada pela doutrina e analisada pela ótica dos Tribunais, notadamente do Superior Tribunal de Justiça, responsável por uniformizar a interpretação da legislação federal.

– Não se tem dúvida da alta relevância do tema *Transporte Rodoviário de Cargas* na atual conjuntura econômica do Brasil, nação que ocupa papel cada vez mais decisivo no cenário mundial, possuidora de incontáveis riquezas circulando pelas suas inúmeras rodovias.