



ESCOLA DA MAGISTRATURA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

EFEITOS JURÍDICOS E ECONÔMICOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL DAS
TRANSPORTADORAS EM EVENTO DE ROUBO DE CARGA

Ewellym Figueiredo de Souza

Rio de Janeiro
2019

EWELLYM FIGUEIREDO DE SOUZA

EFEITOS JURÍDICOS E ECONOMICOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL DAS
TRANSPORTADORAS EM EVENTO DE ROUBO DE CARGA

Artigo científico apresentado como exigência de conclusão de Curso de Pós-graduação *Lato sensu* da Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro.

Professores Orientadores:

Mônica C. F. Areal

Néli L. C. Fetzner

Nelson C. Tavares Junior

Rio de Janeiro

2019

EFEITOS JURÍDICOS E ECONOMICOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL DAS TRANSPORTADORAS EM EVENTO DE ROUBO DE CARGA

Ewellym Figueiredo de Souza

Graduada pelo Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais – IBMEC. Advogada.

Resumo – O tema do presente artigo se mostra de fundamental importância no âmbito social, econômico e jurídico. A temática traz o questionamento acerca da possibilidade da aplicabilidade da responsabilidade civil nos roubos de carga, discutindo juridicamente a sua viabilidade. O artigo aborda o crescimento demasiado do crime organizado que atua nos roubos de carga, alterando de forma brusca não só a economia do Brasil, mas como também a economia do estado do Rio de Janeiro, demonstrando a luta contra o crime, em especificamente o tipo penal da receptação. Visando abordar os impactos na economia, que engloba tanto os empresários e aqueles que acabam se tornando desempregados. Por fim, o presente trabalho, visa focar nos efeitos jurídicos, no sentido do que a política tem feito para reverter tais atos, bem como analisar como o poder legislativo vem atuando para frear tais roubos de carga por meio de projetos de leis, leis ou decretos.

Palavras-chave – Direito Civil. Responsabilidade Civil. Efeitos econômicos. Fortuito externo. Fortuito Interno.

Sumário – Introdução. 1. Da possibilidade da aplicabilidade da responsabilidade civil nos roubos de carga 2. Devida afetação dos eventos de roubo de carga na economia do estado do Rio de Janeiro. 3. Efeitos jurídicos dos casos recorrentes de roubo de carga que ocorrem no Arco Metropolitano no estado do Rio de Janeiro. Conclusão. Referências.

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa científica discute a possibilidade de aplicar a responsabilidade civil às transportadoras em caso de roubo de carga, e até que ponto as rotas adotadas pelas transportadoras podem configurar um furto interno. Procura-se demonstrar a repercussão de tais roubos na economia, no caso, suas respectivas consequências tanto no âmbito econômico, quanto no âmbito jurídico. Busca-se verificar também, a possibilidade dessas ocorrências afetarem a indústria como um todo, o que impossibilitaria até mesmo a entrega das cargas.

Para tanto o presente trabalho irá abordar tanto as posições doutrinárias, quanto as jurisprudências, debatendo assim as possíveis controvérsias que possam existir acerca do tema.

O presente tema traz controvérsias, uma vez que se deve verificar se há a possibilidade de aplicabilidade da responsabilidade civil às transportadoras, caso em que

suscita inúmeras discussões nos Tribunais Superiores, pois há vários entendimentos acerca de tal possibilidade.

Inicia-se no primeiro capítulo do trabalho com o já debate sobre a aplicabilidade da responsabilidade civil às transportadoras nos casos de roubo de carga, já buscando demonstrar as controvérsias e o diversos entendimentos que existem no debate do presente tema.

No segundo capítulo é realizada a análise das consequências trazidas pelos roubos de carga, no caso, verifica-se a possibilidade de afetação desses eventos na economia brasileira, em específico no estado do Rio de Janeiro.

Observa-se que para abordar a aplicabilidade da responsabilidade civil nesse caso, bem como verificar os devidos impactos que os presentes roubos podem ocasionar, deve-se discutir o fortuito interno e o fortuito externo, verificando assim, se as rotas adotadas pelas transportadoras podem configurar ou não um fortuito interno.

Por fim, o terceiro capítulo que visa buscar a discussão dos efeitos jurídicos dos casos recorrentes de roubo de carga que ocorrem no Arco Metropolitano, no estado do Rio de Janeiro e como isso pode um dia levar a um impacto severo na economia, uma vez que esses casos vem ocorrendo de uma forma tão corriqueira, que se pode chegar a um momento em que as transportadoras não queiram mais realizar determinadas entregas e isso vai afetar a indústria como um todo.

A pesquisa é desenvolvida pelo método hipotético-dedutivo, uma vez que o pesquisador irá eleger um conjunto de proposições hipotéticas para analisar o objeto da pesquisa.

Para tanto, a abordagem do objeto desta pesquisa jurídica será qualitativa, porquanto o pesquisador pretender se valer da jurisprudência pertinente e temática em foco.

1. DA POSSIBILIDADE DA APLICABILIDADE DA RESPONSABILIDADE CIVIL NOS ROUBOS DE CARGA

A responsabilidade civil surge através de uma obrigação não cumprida, seria então, uma conduta voluntária que viola um dever jurídico, o que configura um ato ilícito. Pode-se afirmar então que a obrigação é um dever jurídico originário, enquanto a responsabilidade civil é um dever jurídico sucessivo.

Sendo assim, a transportadora ao se comprometer a entregar determinada mercadoria, tem esse comprometimento de realizar tal serviço que se entende como o dever originário da mesma, e caso esta obrigação não seja cumprida, surge então a responsabilidade¹, responsabilidade então retrata a ideia de contraprestação, uma reparação de dano.

No âmbito da responsabilidade civil, a obrigação pode ser de meio ou de resultado. Neste caso, ao abordar a responsabilidade civil das transportadoras, se observa que trata de uma obrigação de resultado, na forma do art. 749, do Código Civil², que diz que “o transportador conduzirá a coisa ao seu destino, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado ou previsto”.

A obrigação de resultado nesse caso se verifica quando a transportadora tem como obrigação entregar a mercadoria, a carga, aqui o resultado é esperado, não sendo caracterizado a obrigação de meio, que seria os atos de desenvolvimento da entrega, o que importa é que a mercadoria seja entregue.

Insta salientar que caso seja imputada à transportadora a responsabilidade civil, a mesma será contratual, uma vez que o dever jurídico violado está previsto em um contrato e não em uma lei ou em alguma ordem jurídica, pois se assim estivesse, seria considerada uma responsabilidade civil extracontratual, que não é o objeto de estudo do artigo.

Deve-se observar que a responsabilidade do transportador começa no momento em que ele, ou seus prepostos recebem a coisa e termina no momento em que a coisa é entregue ao destinatário ou depositada em juízo, quando o destinatário não for encontrado, nos moldes do art. 750, do Código Civil.³

¹CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de responsabilidade civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014, p.14.

²BRASIL. *Código Civil*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm>. Acesso em: 06 abr. 2019.

³ibidem.

Há um entendimento majoritário, conforme Sergio Cavaliere por exemplo, que diz que a responsabilidade no transporte de coisas, de mercadorias seria regido pelo art. 927, do Código Civil, uma vez que se estaria desempenhando uma atividade de risco⁴.

O risco da atividade se engloba na responsabilidade objetiva, no caso, ocorre tal responsabilidade independentemente de culpa por parte do transportador, seria então uma culpa presumida, nos moldes do art. 927, parágrafo único do Código Civil⁵:

Art. 927, do Código Civil: 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.⁶

Levando em consideração a teoria do risco, sendo configurada uma responsabilidade civil objetiva em que se estaria tratando sobre o dever de indenizar em casos de inexistência de um nexo causal, no caso estaria ausente o liame entre a conduta e o dano causado.

Porém deve-se ponderar que o risco, por si só, ainda que inerente, não basta para gerar a obrigação de indenizar, sendo considerado uma mera probabilidade de dano. Sendo assim, todas as atividades realizadas devem decorrer do dever de segurança, sendo um dever jurídico, e caso haja violação a esse dever, surge a obrigação de reparar:⁷

A teoria objetiva, que funda a responsabilidade extracontratual no risco criado pelas múltiplas atividades humanas, foi, sem dúvida, a que fixou as bases da nova concepção da responsabilidade sem culpa, passando do campo doutrinário para o direito positivo.⁸

Então seria justo as transportadoras responderem civilmente, independentemente de culpa? Há diversos entendimentos acerca do tema. Com isso se deve averiguar também se na obrigação ocorreu um fortuito interno ou externo:⁹

No que tange à responsabilidade dos contratantes, o transportador tem responsabilidade quanto ao recebimento, transporte e entrega nos locais e datas previstas; deve atuar com diligência, ou seja, observar todas as providências necessárias para manter no melhor estado possível o objeto de entrega; pela perda ou

⁴CAVALIERI FILHO, op. cit., p.217.

⁵BRASIL. op. cit., nota 1.

⁶ibidem.

⁷CAVALIERI FILHO, op. cit., p. 221.

⁸LIMA, Alvino. *Culpa e risco*. 2ed. rev. e atual. Ovídio Rocha Barros Sandoval. São Paulo. Revista dos Tribunais, 1998, p. 119.

⁹KASANO, André, et. al. *Responsabilidade Civil no Transporte de Cargas*. Artigo realizado pelos alunos da Faculdade de Direito da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Disponível em: <<https://pamellaflagon1.jusbrasil.com.br/artigos/244203376/responsabilidade-civil-no-transporte-de-cargas>>. Acesso em: 07 abr. 2019.

extravio, furto ou avaria do bem e deve seguir as disposições eventualmente pactuadas em sentido de aviso de desembarque e entrega em domicílio, dentre outras. Em suma, o transportador é responsável por qualquer fato que incida sobre a coisa, respondendo de maneira objetiva.

Na atualidade verifica-se que há uma diminuição de investimentos na segurança pública, o que acarreta um grande aumento de incidência do roubo de carga a mão armada.

Nesse caso então poderia falar em exclusão de responsabilidade civil do transportador por fato de terceiro ou por caso fortuito, que seriam causas de rompimento do nexo de causalidade.

Deve-se ressaltar que o fortuito se divide em interno e externo. O fortuito interno estaria ligado a um fato imprevisível, que seria inevitável, se relacionando assim aos riscos da atividade que é desenvolvida pelo transportador, são então acontecimentos imprevisíveis, ligadas ao negócio desenvolvido pela transportadora.

Em contrapartida, o fortuito externo, também é um fato inevitável e imprevisível, porém não, está ligado aos atos desenvolvidos na atividade, seria então um fato que não guarda relação nenhuma com a atividade desempenhada pela transportadora por exemplo:¹⁰

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO INDENIZATÓRIA. CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCADORIA. Autora narra **roubo** de **carga** por ela adquirida e indenização de apenas parte do valor pela Ré. A responsabilidade da transportadora se limita às hipóteses em que ela causa o dano. A perda da mercadoria por subtração mediante violência representa força maior. Jurisprudência pacífica do Superior Tribunal de Justiça. Inexistência de prova de que a Ré tenha assumido responsabilidade contratual. Manutenção da improcedência da pretensão de receber indenização material e moral. RECURSO DESPROVIDO”.Des(a). LEILA MARIA RODRIGUES PINTO DE CARVALHO E ALBUQUERQUE - Julgamento: 26/09/2018 - VIGÉSIMA QUINTA CÂMARA CÍVEL.

Nesse caso, ocorreu um roubo de carga, em que fora imputada aos transportadores a responsabilidade civil objetiva, responderão então independentemente de culpa, uma vez que muitos autores entendem que o roubo de carga não é algo inesperado, imprevisível ou desconhecido pelo transportador.

Insta salientar que o Decreto nº 61.867/67, regulamenta os diversos seguros obrigatórios existentes, estabelece em seu art. 10:

Art. 10. As pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado que se incumbirem do transporte de carga, são obrigadas a contratar seguro de

¹⁰BRASIL. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. *Apelação cível nº 0007732-37.2013.8.19.0207*. Desembargadora: Leila Maria Rodrigues Pinto de Carvalho Albuquerque. Disponível em: <<http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=0004AB1BE532EF48879B4788DDD497E8C85BC509050A502B>> Acesso em: 08 abr. 2019.

responsabilidade civil em garantia das perdas e danos sobrevivendo à carga que lhes tenha sido confiada para transporte, contra conhecimento ou nota de embarque.¹¹

O STF, no Recurso Especial nº 1.660.163/SP¹², de 09 de março de 2018, concluiu que o roubo de carga, pode ser equiparado a um fortuito externo, elidindo a responsabilidade do transportador, excluindo então nexos de causalidade, uma vez que estaria extrapolando os limites de suas obrigações.

A ministra Nancy Andrighi, em seu voto, retratou que não seria razoável a exigência de que os prestadores de serviços de transporte de carga alcancem uma absoluta segurança contra roubos, uma vez que a segurança pública é um dever do Estado.

Com esses dois julgados mencionados, verifica-se que há uma divergência entre os entendimentos de aplicabilidade da responsabilidade civil às transportadoras. Um entendimento que verifica que o roubo de carga seria algo intrínseco da atividade de transporte, um fortuito interno e outro que diz que seria algo estranho, no caso, seria considerado um fortuito externo da atividade prestada.

2. DEVIDA AFETAÇÃO DOS EVENTOS DE ROUBO DE CARGA NA ECONOMIA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Analisando os dados do Sistema FIRJAN¹³, No Brasil, o roubo de carga vem crescendo consideravelmente. Conforme pesquisas recentes, em uma lista de 57 países, o Brasil foi apontado como o oitavo país mais perigoso para o transporte de cargas, inclusive à frente de países que enfrentam conflitos civis.

Insta salientar que o roubo de carga é um crime que acaba afetando a economia, levando até a uma perda da competitividade, uma vez que acaba transferindo os custos extras para a sociedade através do preço final das mercadorias, pois acaba aumentando o custo do frete, bem como o investimento em sistema de gerenciamento de risco, por exemplo.

¹¹BRASIL. *Decreto nº 61.867*, de 11 de dezembro de 1967. Regulamenta os seguros obrigatórios. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D61867.htm>. Acesso em: 08 abr. 2019.

¹²BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *Resp. n 1.660.163/SP*. Relatora: Nancy Andrighi. Disponível em: <https://jurisprudencia.s3.amazonaws.com/STJ/attachments/STJ_RESP_1660163_36625.pdf?Signature=WBgc9vIRrjsHrzjKIdW0T%2FZEDzQ%3D&Expires=1554751010&AWSAccessKeyId=AKIAIPM2XEMZACAXCMB&response-content-type=application/pdf&x-amz-meta-md5-hash=6d954e1781914924c3b131e937346668>. Acesso em: 08 abr. 2019.

¹³FIRJAN. *Publicações sistema Firjan. Pesquisas e Estudos Socioeconômicos*. Disponível em: <<https://www.firjan.com.br/publicacoes/publicacoes-de-economia/o-impacto-economico-do-roubo-de-cargas-no-brasil.htm>>. Acesso em: 20 jul. 2019.

A Associação Nacional de Transporte de cargas e logística, verificou que a ação de associações criminosas especializadas em roubo de carga, acabou provocando prejuízos irreparáveis no setor de transporte de quase R\$2.000.000.0000,00 (dois bilhões de reais)¹⁴.

Deve-se ressaltar que acaba gerando uma perda da arrecadação de impostos para os Estados, com a prática dessa comercialização clandestina destas cargas. Nesse sentido, o crime de receptação ganha destaque, na medida em que ocorre o armazenamento e na venda dos produtos roubados¹⁵.

Pode-se verificar que ocorre a venda desses produtos provenientes do roubo de carga, em linhas férreas no estado do Rio de Janeiro, assim como no Centro do Rio de Janeiro, onde há uma enorme concentração de vendedores ambulantes que acabam vendendo produtos que no mercado formal custaria R\$20,00, e passa a vendê-los pela metade do preço por exemplo.

Toda a população tem conhecimento da procedência duvidosa de tais produtos e mesmo assim os compram, fomentando tais práticas. Sendo relevante dizer que tal conduta criminosa é a de receptação, e por meio desse ciclo de criminalidade, o Estado acaba se afetando economicamente, pois deixa de arrecadar impostos.

No caso da Região Metropolitana do Rio de Janeiro as transportadoras se viram obrigadas a implantar uma taxa extra que acaba variando de 0,3% a 1% do valor da carga ou R\$10,00 (dez reais) a R\$15,00 (quinze reais) por cada 100 Kg¹⁶.

Ocasionalmente também um aumento das taxas, principalmente o aumento dos valores dos fretes das transportadoras, em busca de uma maior segurança, gastos com escolta, seguros, prevendo o que pode acontecer, caso o roubo ocorra, acaba então aumentando os valores dos produtos como um todo.

E com todo esse aparato com o intuito de proteger a carga, ocorreu um aumento desenfreado dos seguros, aumentando assim as apólices. Com isso, as transportadoras acabaram criando uma taxa extra chamada Emex (Emergência excepcional)¹⁷, que foi criada especificamente para a região fluminense, onde os assaltos a carga acontecem com uma maior frequência.

¹⁴ABTC. *Roubo de cargas no Brasil: Cenário começa a mudar*. Disponível em: <<https://www.abtc.org.br/index.php/noticias/noticias-do-setor/item/5460-roubo-de-cargas-no-brasil-cenario-comeca-a-mudar>>. Acesso em: 09 set. 2019.

¹⁵FIRJAN, op. cit, p. 03.

¹⁶Ibidem.

¹⁷MURTA, Maria.CARDOSO, et al. *Roubo de Carga e os impactos na economia do Estado do Rio de Janeiro*.Página 16.Disponível em: < <http://periodicos.uff.br/sbijournal/article/view/10304/15949> >. Acesso em: 01 set. 2019.

Com o aumento desses valores, acaba levando a uma “cadeia” comprometedora, no sentido que com os aumentos dos custos para se transportar a mercadoria, aumenta-se os valores dos produtos e com isso diminui a demanda, então para obter uma margem suficiente de lucro, o custo do produto aumenta.

Sendo assim, os comerciantes são afetados, e as transportadoras também, na medida em que também sofrem com a queda da procura por transporte de mercadoria, uma vez que o lucro dos comerciantes, lojistas, diminuem e conseqüentemente acabam ficando com os produtos em estoque, não precisando mais dos serviços das transportadoras para buscarem mais produtos.

Conforme observado anteriormente, o roubo de carga afeta a arrecadação dos impostos por parte do Estado, gerando também o fechamento de empresas que acabam não conseguindo arcar com os custos operacionais, o que acaba levando a um desemprego em massa.

Conjuntamente ao crescimento dessas ocorrências, bem como ao combate ao roubo de cargas no Brasil tem sido dificultado por alguns, como uma maior atuação de grandes organizações criminosas, que acabam transformando esse crime em fonte de financiamento, bem como a falta de ações mais rigorosas voltadas para punir, em conjunto, todos os elos da cadeia criminosa e por fim, pela carência de estrutura das forças de segurança diretamente relacionadas ao combate ao roubo de cargas¹⁸.

Estima-se que com todo esse custo extra que as transportadoras acabam desembolsando, os produtos chegam ao consumidor final com um acréscimo de até 20%. De acordo com a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC), tal custo de cada produto em média 1.5%, e tal percentual é somado com a Taxa de Gerenciamento de Risco, a qual já é embutida para arcar com os custos com a segurança¹⁹.

A título de ilustração, as transportadoras vêm investindo na implementação de softwares, bem como sistemas informatizados, que ajudam na segurança, recursos que ajudam no rastreamento da frota em tempo real, aumentando a segurança:

[...]os bloqueadores são dispositivos de segurança que permitem o bloqueio do veículo à distância, utilizando um pager embarcado no veículo. Trata-se de equipamentos simples, que têm, normalmente, funções antifurto como sensores de abertura de porta e bloqueio automático a partir de um determinado tempo após o

¹⁸FIRJAN, op cit., p. 1.

¹⁹MURTA, op cit., p. 17.

desligamento do veículo ou por meio de um botão ativado pelo motorista no veículo²⁰.

Diante de tanta insegurança, empresários em conjunto com o Sindicato Empresas e Transportes Carga do Estado do Rio de Janeiro (Sindicarga), criou um observatório com o intuito de estudar e monitorar os roubos de carga e a área do Arco Metropolitano fora escolhida para os estudos, por ser a região que mais ocorre os roubos²¹.

Levando em consideração esses aspectos, verifica-se que os impactos na economia são enormes, uma vez que se cria um ciclo vicioso, no sentido de que o aumento dos valores gastos com a segurança, taxas, afetam diretamente as vendas dos produtos, criando um desequilíbrio na oferta e demanda, o que leva ao fechamento de indústrias, lojas, que acabam não conseguindo se manter, acarretando assim o desemprego.

3. EFEITOS JURÍDICOS DOS CASOS RECORRENTES DE ROUBO DE CARGA QUE OCORREM NO ARCO METROPOLITANO NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Como visto anteriormente, os roubos de carga vêm trazendo enormes prejuízos no setor econômico, bem como afetando o campo jurídico. No sentido de que acabou ocorrendo uma especialização do crime organizado no roubo de cargas, uma vez que o faturamento com a prática de roubo de carga já superou o tráfico de drogas.

A partir de uma entrevista realizada com os moradores de duas comunidades, verificou-se que quando a carga chega na comunidade, alguns moradores acabam sendo recrutados para fazerem a descarga do produto roubado, recebendo por isso.

Há comunidades em que os receptadores das mercadorias utilizam notas fiscais frias, que são notas que não representam a operação financeira que foi de fato realizada, sendo assim os produtos roubados são distribuídos para pequenos comerciantes locais e camelôs²².

A título de ilustração, em agosto de 2017, ocorreu uma ação conjunta entre a Polícia Federal, a Polícia Rodoviária Federal, a Marinha e o exército, os quais ocuparam as principais vias do estado inibindo a ação de bandidos e dando à população segurança.

²⁰MOURA, Luís C. B. *Avaliação do Impacto dos Sistemas de Rastreamento de Veículos na Logística*. Dissertação de Mestrado em Engenharia Industrial. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2005, p.28.

²¹UNICAM. *Insegurança no Arco Metropolitano assusta caminhoneiros do RJ. Publicado por Unicam*. Disponível em: <<https://www.unicam.org.br/inseguranca-no-arco-metropolitano-assusta-caminhoneiros-do-rj/>> . Acesso em: 28 ago. 2019.

²²MURTA, op.cit, p. 15.

Porém com o tempo, tais operações acabaram ficando escassas, na medida em que tal operação acaba sendo de alto custo.

Diante disso, no plano jurídico, há quatro principais personagens no roubo de carga, aquele que realiza de fato o roubo, o informante, o atravessador e o receptador. Os informantes são aqueles que muitas das vezes são funcionários de empresas que transportam cargas que são visadas pelos criminosos, informando assim a rota, os horários. A conduta realizada pelo informante não é tipificada penalmente, somente poderia ser considerado partícipe do crime de roubo, no caso uma participação de menor importância.

O atravessador, por sua vez, é o responsável por oferecer os produtos roubados para os comerciantes locais, que as vezes para dar uma aparência de “legalidade” à conduta, emite notas fiscais falsas.

Por fim, há o receptador, que é o cerne do roubo de carga, uma vez que sem ele, não haveria a conduta criminosa. Os receptadores fomentam a prática do crime, aqueles que realizam a compra dos produtos roubados com valores bem inferiores aos encontrados na loja.

Sendo assim, deve-se combater primeiramente a receptação, conduta tipificada no art. 180, Código Penal²³. Tendo sua forma qualificada prevista no parágrafo primeiro do art. 180, do CP²⁴. No caso, deve haver uma reformulação das leis penais brasileiras no tocante ao receptador de carga roubada.

Levando em consideração esses aspectos abordados, verifica-se que o roubo de carga vem fomentando o crime organizado, uma vez que se encontrou nessa conduta delituosa uma forma mais rápida e mais fácil de obter dinheiro, passando à frente do Tráfico de drogas.

Toda essa problemática acaba gerando mais insegurança, mais custos para todo o Estado, custos para as empresas. Sendo assim, além das medidas realizadas por particulares, pelas empresas, deve haver medidas eficazes realizadas pelo Estado.

Devendo haver uma polícia mais integrada, mais aparelhada e mais treinada, devendo haver investimentos nesse setor. Verifica-se a existência da Delegacia de Roubos e Furtos do Rio de Janeiro (DRFC), umas das poucas especializadas no país com tal competência técnica e profissional, mas que não possui nenhum apoio governamental.

²³Art. 180 - Adquirir, receber, transportar, conduzir ou ocultar, em proveito próprio ou alheio, coisa que sabe ser produto de crime, ou influir para que terceiro, de boa-fé, a adquira, receba ou oculte: Pena - reclusão, de um a quatro anos, e multa. BRASIL. *Decreto n°2848*, de 07 de dezembro de 1940. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm>. Acesso em: 13 out. 2019. Nota 2.

²⁴§ 1º - Adquirir, receber, transportar, conduzir, ocultar, ter em depósito, desmontar, montar, remontar, vender, expor à venda, ou de qualquer forma utilizar, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, coisa que deve saber ser produto de crime. Pena - reclusão, de três a oito anos, e multa. BRASIL, op. cit, nota 2.

Diante de todas essas problemáticas, em dezembro de 2015, na tentativa de inibir o crescimento do roubo de cargas, fora aprovado o decreto de número 8.614/15²⁵, que regulamentou a lei complementar 121²⁶, de 9 de fevereiro de 2006, com o objetivo de instituir uma Política Nacional de Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Carga, bem como disciplinar a implementação da fiscalização nas rodovias.²⁷

O Decreto prevê o estabelecimento de planos, programas e estratégias de ação voltadas para a repressão ao furto e roubo de veículos e cargas em todo o território nacional, prevê também alterações na legislação penal e de trânsito, bem como visa estimular a promoção da capacitação e da atuação dos órgãos e das entidades federais, estaduais, municipais e distritais.

Com a implementação desse decreto, ficou instituído também o Programa de Operações Integradas de Combate ao Roubo de Cargas (PROINT), que ficará encarregada de articular a repressão ao furto, ao roubo e à receptação de cargas que serão transportadas em operações interestadual ou internacional²⁸.

No caso, verifica-se que o setor de transporte vem reivindicando maiores investimentos na segurança, requerendo uma aproximação formal da polícia com o setor privado, por exemplo, bem como requerem também alterações no Código Penal, no que diz respeito ao crime de receptação.

Com o aumento do número significativo de roubo de cargas no Brasil como todo, o governo passou a adotar medidas, para reforçar tal prevenção e repressão aos crimes como contrabando, furto, roubo, receptação de mercadorias²⁹. Assim como entre as mudanças, há punições aos motoristas que usarem seus carros para cometer tais crimes.

Insta salientar que tais mudanças visam a alteração do Código de Trânsito Brasileiro, tendo como punições, a cassação da habilitação ou a proibição de obtenção do documento pelo prazo de cinco anos.

²⁵BRASIL. *Decreto nº8.614*, de 22 de dezembro de 2015. Regulamenta Lei Complementar nº 121, de 9 de fevereiro de 2006. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8614.htm>. Acesso em: 17 de set. 2009.

²⁶BRASIL. *Lei Complementar nº121*, de 9 de fevereiro de 2006. Cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LCP/Lcp121.htm>. Acesso em: 17 set. 2019.

²⁷MIGALHAS. *Roubo de Cargas*: Legislação, prejuízos e prevenção. Transportar carga no Brasil é tão perigoso quanto no Iraque ou na Somália, países em que há conflitos armados que se arrastam há anos. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI270246,81042Roubos+de+cargas+legislacao+prejuizos+e+prevenc+ao>>. Acesso em: 17 set. 2019.

²⁸Ibidem.

²⁹BRASIL. Senado Notícias. *Senado aprova regras mais duras para roubo de carga*. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/06/20/senado-aprova-regras-mais-duras-para-roubo-de-carga>>. Acesso em 09 set 2019.

O Projeto de Lei n° 3627/2019³⁰ também inclui a previsão de extinção da empresa que distribuir, transportar ou comercializar produtos que sejam fruto de contrabando, descaminho, bem como de produtos falsificados³¹. Tal projeto já sofreu vetos, como a possibilidade de cassação do CNPJ da empresa que transportar produtos provenientes de crime por exemplo³².

Observa-se que nesse ano de 2019, os números dos roubos diminuíram no Rio de Janeiro, conforme um levantamento da Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística, mas o estado ainda lidera esse tipo de crime no país³³.

O estado do Rio de Janeiro, sempre liderou nas pesquisas, quando o assunto é o roubo de carga, principalmente na região do Arco Metropolitano que é a via mais utilizada pelos transportes pesados que realizam os transportes de cargas, porém tal localidade oferece pouca, ou quase nenhuma segurança aos motoristas, não possuindo câmeras, nem uma grande equipe de controle.

Porém, verifica-se que o governo do estado do Rio de Janeiro ainda não tomou nenhuma medida eficaz para combater essa prática criminosa em massa. Não se verifica o envio por exemplo de um policiamento ostensivo para a região, bem como não há nenhuma previsão de planos para melhoras.

Levando em consideração esses aspectos, a nível nacional, há decretos³⁴, projetos de leis³⁵ que visam à modificação desse quadro de impunibilidade dos crimes de roubo de carga, mudando o cenário jurídico, prevendo planos, medidas eficazes para o combate dessa conduta delituosa. Entretanto, a nível regional, no estado do Rio de Janeiro, não se verifica uma mobilização para o combate à essas organizações criminosas.

CONCLUSÃO

O tema em análise no presente artigo científico tem grande relevância jurídica e econômica, na medida em que visa a verificação da possibilidade da aplicabilidade da responsabilidade civil nos roubos de carga, através de análises, pesquisas, verifica-se que

³⁰BRASIL. *Projeto de Lei n° 3267/2019*. Alteração da Lei 9503, de 23 de setembro de 1997. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1760995>. Acesso em: 17 set. 2019.

³¹BRASIL. Senado Notícias. op. cit., nota 29.

³²ABTC, op. cit. nota 14.

³³G1. *Roubos de carga no RJ diminuem, mas estado segue com pior índice do Brasil*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/06/26/roubos-de-carga-no-rj-diminuem-mas-estado-segue-com-pior-indice-do-brasil.ghtml>>. Acesso em: 17 set. 2019.

³⁴Brasil, op. cit., nota 25.

³⁵BRASIL, op. cit., nota 5.

ainda há uma certa divergência entre os entendimentos acerca da aplicabilidade da responsabilidade civil às transportadoras.

Há entendimento que diz que o roubo de carga seria algo intrínseco da atividade do transporte, sendo considerado um furto interno, bem como há o outro entendimento que diz que o roubo de carga é um fato extrínseco, sendo considerado um furto externo.

Sendo assim, ainda há divergências nos Tribunais Superiores acerca do tema, que buscam a todo custo uma resposta, uma vez que essas divergências trazem decisões contraditórias, pois um Tribunal estaria reconhecendo a responsabilidade civil, e o outro não reconhece, o que leva a uma injustiça.

A partir da análise econômica, verifica-se que o crime organizado vem ganhando um certo destaque no crime de roubo de carga, no que tange o aumento considerável desse crime, principalmente do tipo penal de receptação, previsto no art. 180, do Código Penal. O crime organizado viu nesse crime uma forma de ganhar muito dinheiro de forma rápida, passando à frente do tráfico de drogas.

Diante dessa enorme insegurança, os empresários se viram obrigados a gastar mais com o aparato tecnológico, bem como com escoltas particulares, com isso muitos se viram “falidos”, uma vez que a oferta não estava em equilíbrio com a demanda. Sendo assim, surgiram impactos enormes na economia, aumento dos valores gastos com a segurança, aumento das taxas, que acabaram afetando diretamente a venda dos produtos.

Tal impacto econômico, levou ao fechamento de indústrias, lojas, o que acaba levando a um desemprego em massa, sendo assim, acabou se verificando um ciclo vicioso econômico, com perdas catastróficas.

Por fim, o trabalho buscou verificar o que se tem feito para melhorar tal cenário caótico no estado do Rio de Janeiro, reduzindo essa verificação no âmbito jurídico, analisando se foram criadas medidas que coíbam tal prática do crime.

Uma análise no âmbito do poder legislativo também, verificando que se foram criadas leis, decretos, portarias com intuito de estabelecer uma maior segurança, viabilizando penas mais graves, para tal conduta criminosa.

Levando em consideração esses aspectos, se verifica que pouco se tem feito para contornar esse cenário agravante que atinge o Arco Metropolitano, e o Rio de Janeiro como um todo, sendo necessário que haja mais leis e medidas eficazes para coibir a prática dos roubos de carga.

REFERÊNCIAS

ABTC. *Roubo de cargas no Brasil: Cenário começa a mudar*. Disponível em: < <https://www.abtc.org.br/index.php/noticias/noticias-do-setor/item/5460-roubo-de-cargas-no-brasil-cenario-comeca-a-mudar>>. Acesso em: 09 set. 2019.

BRASIL. *Lei Complementar nº121, de 9 de fevereiro de 2006*. Cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LCP/Lcp121.htm>. Acesso em: 17 de set. 2019.

_____. *Código Civil*. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm>. Acesso em: 06 abr. 2019.

_____. *Decreto nº 61.867, de 11 de dezembro de 1967*. Regulamenta os seguros obrigatórios. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D61867.htm>. Acesso em: 08 abr. 2019.

_____. *Decreto nº 8.614, de 22 de dezembro de 2015*. Regulamenta Lei Complementar nº 121, de 9 de fevereiro de 2006. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8614.htm>. Acesso em: 17 de set. 2009.

_____. Superior Tribunal de Justiça. *Resp. nº. 1.660.163/SP*. Relatora: Nancy Andrighi. Disponível em: <https://jurisprudencia.s3.amazonaws.com/STJ/attachments/STJ_RESP_1660163_36625.pdf?Signature=WBgc9vIRrjsHrzjKIdW0T%2FZEDzQ%3D&Expires=1554751010&AWSAccessKeyId=AKIAIPM2XEMZACAXCMBA&response-content-type=application/pdf&x-amz-meta-md5-hash=6d954e1781914924c3b131e937346668>. Acesso em: 08 abr. 2019.

CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de responsabilidade civil*. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

FIRJAN. *Publicações sistema Firjan. Pesquisas e Estudos Socioeconômicos*. Disponível em: < <https://www.firjan.com.br/publicacoes/publicacoes-de-economia/o-impacto-economico-do-roubo-de-cargas-no-brasil.htm>>. Acesso em: 20 jul. 2019.

KASANO, André, et al. *Responsabilidade Civil no Transporte de Cargas*. Artigo realizado pelos alunos da Faculdade de Direito da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Disponível em: <<https://pamellaflagon1.jusbrasil.com.br/artigos/244203376/responsabilidade-civil-no-transporte-de-cargas>>. Acesso em: 07 abr. 2019.

LIMA, Alvino. *Culpa e risco*. 2. ed. rev. e atual pelo prof. Ovídio Rocha Barros Sandoval. São Paulo. Editora Revista dos Tribunais, 1998.

MIGALHAS. *Roubo de Cargas – Legislação, prejuízos e prevenção*. Transportar carga no Brasil é tão perigoso quanto no Iraque ou na Somália, países em que há conflitos armados que se arrastam há anos. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI270246,81042Roubos+de+cargas+legislacao+prejuizos+e+prevencao>>. Acesso em: 17 set. 2019.

MOURA, Luís C. B. *Avaliação do Impacto dos Sistemas de Rastreamento de Veículos na Logística*. Dissertação de Mestrado em Engenharia Industrial. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2005.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. *Apelação cível n° 0007732-37.2013.8.19.0207*. Desembargadora: Leila Maria Rodrigues Pinto de Carvalho Albuquerque. Disponível em: < <http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=0004AB1BE532EF48879B4788DDD497E8C85BC509050A502B> > Acesso em: 08 abr. 2019.

MURTA, Maria. CARDOSO, et al. *Roubo de Carga e os impactos na economia do Estado do Rio de Janeiro*. Disponível em: < <http://periodicos.uff.br/sbijournal/article/view/10304/15949> >. Acesso em: 01 set. 2019.

UNICAM. *Insegurança no Arco Metropolitano assusta caminhoneiros do RJ. Publicado por Unicam*. Disponível em: <<https://www.unicam.org.br/inseguranca-no-arco-metropolitano-assusta-caminhoneiros-do-rj/>> . Acesso em: 28 ago. 2019.