

A responsabilidade civil ambiental do transportador de cargas e o dano moral ambiental

Frederico Bet¹

O presente artigo tem por objetivo analisar a responsabilidade civil ambiental do transportador de cargas e a (im)possibilidade de ocorrência de dano moral ambiental em tal espécie de contrato. Desde a Antiguidade, o ser humano teve a necessidade de se deslocar e de deslocar suas coisas². Para tanto, fez-se necessário que o Direito Civil regulamentasse esse agir humano, através do contrato de transporte.

Conforme Maria Helena Diniz, o antigo Código Civil, datado de 1916, não trazia a previsão do contrato de transporte, visto que quando elaborado, na última década do Século XIX, o transporte coletivo estava iniciando o seu desenvolvimento no país³. Atualmente, tal espécie de contratação vem disciplinada pelo Código Civil e pela Lei Federal n.º 9.611/98, que trata do transporte multimodal de cargas. Também é possível citar a Lei Federal n.º 11.442/07, que regulamentou o transporte rodoviário de cargas, e, no âmbito do transporte marítimo, a Lei Federal n.º 9.432/97 (Lei de Ordenação do Transporte Aquaviário) e a Lei n.º 10.233/2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes.

Carlos Roberto Gonçalves traz a definição do contrato de transporte como sendo aquele pelo qual alguém se vincula, mediante retribuição, a transferir de

¹ Bacharel em Direito pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS). Especialista em Direito Civil e Processual Civil pela Fundação Escola Superior do Ministério Público (FMP/RS). Mestrando em Direito pela Universidade de Caxias do Sul (UCS), com bolsa PROSUC/CAPES (modalidade taxa). Assessor Jurídico da Câmara Municipal de São Vendelino/RS. Advogado inscrito na OAB/RS.

² VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: responsabilidade civil. Vol. 4, 15. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

³ DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil Brasileiro: responsabilidade civil. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

um lugar para outro pessoa ou bens⁴. Já Sílvio de Salvo Venosa esclarece que a distância não é fator preponderante para a caracterização desta modalidade de contratação, conceituando o contrato de transporte como sendo a modalidade de negócio jurídico pelo qual um sujeito assume a obrigação de entregar coisa em algum local ou percorrer um itinerário a algum lugar para uma pessoa⁵.

Para Mendonça e Keedi, transporte pode ser explicado como a atividade de circulação de mercadorias, de um ponto a outro de um município, estado ou país, podendo, portanto, ser nacional ou internacional⁶.

Importa referir, ainda, que na modalidade de transporte marítimo existe a figura do contrato de afretamento, assim conceituado:

O contrato de afretamento é o acordo pelo qual o proprietário (fretador) de um navio se compromete, percebendo em contrapartida, o frete, a transportar, ou a possibilitar que o afretador transporte, mercadorias em um determinado navio.⁷

Visto isto, pode-se conceituar o contrato de transporte como aquela contratação cuja obrigação do transportador é de levar a carga ou pessoa ao seu destinatário, tomando todas as cautelas para evitar e diminuir os riscos de danos e perdimento daquilo ou daquele que é transportado, na esteira do que preveem os artigos 730 e 749 do Código Civil Brasileiro.

Flávio Tartuce ensina que o contrato de transporte será bilateral ou sinalagmático, visto que gera deveres para ambos os polos da contratação; seja para o transportador, que deve conduzir a coisa ou pessoa de um lugar para o outro e garantindo a integridade daquilo que é transportado, seja para o

⁴ GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito civil brasileiro: responsabilidade civil. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

⁵ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: responsabilidade civil. Vol. 4, 15. ed. São Paulo: Atlas, 2015.

⁶ MENDONÇA, Paulo C.C.; KEEDI, Samir. Transportes e seguros no comércio exterior. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

⁷ CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. A responsabilidade civil marítima por danos ambientais causados por poluição por óleo. In: BARBOSA, Mafalda Miranda; MUNIZ, Francisco. Responsabilidade civil: 50 anos em Portugal, 15 anos no Brasil. Salvador: Juspodvim, 2017.

passageiro ou expedidor, a quem cabe a obrigação de pagar o preço contratado⁸. Carlos Roberto Gonçalves, por seu turno, completa a classificação do contrato de transporte, asseverando se tratar de uma espécie de contrato consensual, oneroso, comutativo e não-solene.⁹

Sílvio de Salvo Venosa refere que a onerosidade não é essencial ao contrato de transporte, podendo restar configurado este tipo de contratação ainda que se dê de forma gratuita¹⁰. Maria Helena Diniz diverge, entendendo pela essencialidade da onerosidade ao contrato de transporte. Para a doutrinadora, o caráter da onerosidade dos contratos de transporte é de ser explicitado do seguinte modo:

Onerosidade, por haver vantagens para ambos os contraentes. Tal onerosidade lhe é essencial, pois o serviço de transporte é atividade econômica de fim lucrativo. Se porventura for gratuito, ter-se-á contrato, mas a responsabilidade do transportador obedecerá à norma diversa, entendendo-se que, havendo dano, a presunção de culpa será tão somente *juris tantum*.¹¹

É fato sabido que algumas modalidades de contrato, em razão da natureza da atividade mercantil contratualizada, carregam em sua essência o elemento “risco”. O contrato de transporte é um destes exemplos. Isso porque a contratação está sujeita, nestas ocasiões, ao perigo de perdas materiais daquilo que é transportado, em virtude do próprio transporte. Seja no transporte marítimo (aquático), terrestre ou aéreo, todas as modalidades possuem o elemento “risco” como intrínseco à própria contratação.

No caso do transporte terrestre ou aéreo, o principal risco está na ocorrência de acidentes que ensejem a perda parcial ou total da carga. Além disso, no transporte terrestre o risco também se encontra na ocorrência de atividades

⁸ TARTUCE, Flávio. Manual de Direito Civil: volume único. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

⁹ GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito civil brasileiro: responsabilidade civil. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

¹⁰ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: responsabilidade civil. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

¹¹ DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil Brasileiro: responsabilidade civil. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

criminosas organizadas especializadas em roubos de cargas transportadas. Já no transporte marítimo, o principal risco é a poluição marinha¹². Na visão de José de Aguiar Dias¹³, o transportador possui absoluto conhecimento das características inerentes à sua atividade, razão pela qual sustenta que é dever do transportador assumir a responsabilidade pelo risco por ele voluntariamente contratualizado quando da formalização do contrato de transporte. A teoria do risco da atividade econômica ou teoria do risco do negócio também auxilia na compreensão de que o risco da atividade deve ser suportado pelo transportador.

Por tais razões, constata-se que a responsabilidade civil do transportador é de ordem objetiva, apenas eximindo-se da obrigação de indenizar se verificada força maior, nos termos do artigo 734 do Código Civil Brasileiro. Nesta toada, merece destaque o artigo 7º da Lei Federal n.º 11.442/07, que regulamentou o transporte rodoviário de cargas, o qual dispõe que o transportador assume a responsabilidade pela boa execução do serviço e pelos prejuízos decorrentes de dano, perda ou avaria. Depreende-se, portanto, que a responsabilidade civil do transportador, quando avençado contrato de transporte, independe da modalidade, respondendo sempre de forma objetiva, excetuando-se os casos de força maior.

Germano Schwartz ensina que a sociedade contemporânea tem como característica maior o risco, devendo ser observada através da variável risco¹⁴. Dentre os riscos inerentes à atividade de transporte, inegavelmente, está o risco de produção de danos ambientais. Isso porque, por exemplo, não são raros os episódios de derramamento de combustíveis e demais materiais transportados em rodovias próximas a cursos d'água ou até mesmo derramamento de óleo no bioma marinho por navios. Quando consolidado o dano ambiental, nasce uma

¹² A poluição marinha foi conceituada pela Convenção Montego Bay, em seu art. 1º, Decreto 1.530, de 22 de junho de 1995, e deve ser entendida como: “A introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio ambiente marinho, incluindo estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir a provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entraves às atividades marítimas, incluindo a pesca e outras utilizações legítimas do mar, alteração na qualidade da água do mar, no que se fere à sua utilização e deterioração dos locais de recreio”.

¹³ DIAS, José de Aguiar. Da responsabilidade civil. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1997.

¹⁴ SCHWARZ, Germano. **O tratamento jurídico do Risco no Direito à Saúde**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2004.

nova relação jurídica. Não se está mais a tratar da responsabilidade civil do transportador em decorrência do contrato de transporte, mas, sim, da responsabilidade civil do transportador pelo dano ambiental causado.

No âmbito do transporte marítimo, cita-se a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, datada de 1969¹⁵. Tal normativa internacional trouxe a previsão da responsabilidade objetiva do proprietário do navio por eventual incidente, excetuando-se os casos em que o dano de poluição resultou de um ato de guerra militar ou civil, hostilidade, insurreição ou de um fenômeno natural de caráter excepcional inevitável e irresistível (fator que se aproxima da “força maior” que temos na legislação nacional); de um ato ou omissão praticado por um terceiro com intenção de produzir danos; ou se o dano é resultado integralmente de negligência ou de ato prejudicial de um governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis e de outros auxílios à navegação.

No plano normativo nacional, vigora a teoria do risco integral, pela qual a responsabilidade civil por dano ambiental é objetiva, sendo descabida a invocação, pelo transportador causador do dano ambiental, de excludentes de responsabilidade civil para afastar a sua obrigação de indenizar, na esteira do que informa o Tema 681 do Superior Tribunal de Justiça. A responsabilidade objetiva está fundamentada na noção de risco social, que está implícito em determinadas atividades, como a de transporte. Assim, conforme ensina Paulo de Tarso Sanseverino¹⁶, a responsabilidade objetiva é uma imputação atribuída por lei a determinadas pessoas para ressarcirem os danos provocados por atividades exercidas no seu interesse e sob seu controle, sem que se proceda a qualquer indagação sobre o elemento subjetivo da conduta do agente ou de seus prepostos. Para tanto, basta a relação de causalidade entre o dano sofrido pela vítima e a situação de risco criada pelo agente.

No esteio da visão de José de Aguiar Dias, citado anteriormente, pode-se afirmar que se imputa objetivamente a obrigação de indenizar a quem conhece e domina a fonte de origem do risco, devendo, em face do interesse social,

¹⁵ Foi introduzida no direito brasileiro pelo Decreto n.º 83.540/1979.

¹⁶ STJ, REsp 1.373.788-SP, Rel. Min. Paulo de Tarso Sanseverino, julgado em 06.05.2014. Informativo 544.

responder pelas consequências lesivas de sua atividade independentemente de prova da culpa.

Délton Winter de Carvalho, no entanto, advoga a tese de que:

A aplicação objetiva da responsabilidade civil em caso de danos ambientais não se limita, contudo, às atividades potencialmente poluidoras (atividades de risco), incidindo sobre qualquer atividade que, direta ou indiretamente, ocasione degradações ao meio ambiente em razão de sua previsão normativa expressa (art. 14, §1º, da Lei nº 6.938/81).¹⁷

A teoria do risco integral, que informa a responsabilidade civil do transportador pelos danos ambientais causados, não aceita as excludentes de fato de terceiro, culpa da vítima, caso fortuito ou força maior. Neste contexto, é possível verificar que o transportador deve conhecer e assumir os riscos de sua atividade econômica, haja vista que, diante da ocorrência de dano ambiental em decorrência de seu empreendimento, não poderá se socorrer das causas que normalmente abalariam o nexo de causalidade.

Conforme a lição de Délton Winter de Carvalho, a responsabilidade civil objetiva tem como sua principal característica estrutural a possibilidade de atribuição da obrigação de reparar ou indenizar os danos causados sem a comprovação de culpa na conduta que ocasionou a lesão.¹⁸

Assim, é possível concluir, ainda que de forma concisa, que a responsabilidade civil do transportador pelos danos ambientais causados é de ordem objetiva e não admite a invocação de excludentes de responsabilidade, à exceção dos casos de poluição marítima por derramamento de óleo, hipótese em que incide as excludentes elencadas na Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo.

A legislação brasileira não traz em seus textos normativos a previsão expressa do conceito de dano ambiental. Uma previsão normativa expressa

¹⁷ CARVALHO, Délton Winter. Dano Ambiental Futuro: a responsabilização civil pelo risco ambiental. 2ª ed., rev., atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2013.

¹⁸ CARVALHO, Délton Winter. Dano Ambiental Futuro: a responsabilização civil pelo risco ambiental. 2ª ed., rev., atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2013.

acerca do conceito, além de ser incompatível com a dinâmica da evolução tecnológica e de seu potencial lesivo, correria o risco de limitar o âmbito de incidência do direito, quando demasiadamente restritiva¹⁹. Para tanto, de se socorrer do conceito de dano ambiental estabelecido de maneira mais objetiva pela Convenção de Lugano do Conselho da Europa:

Dano significa: a) a morte ou lesões corporais; b) qualquer perda ou qualquer prejuízo causado a bens outros que a instalação ela mesma ou os bens que se achem no local da atividade perigosa e situados sob o controle de quem a explora; c) qualquer perda ou prejuízo resultante da alteração do meio ambiente, na medida em que não seja considerada como dano no sentido das alíneas *a* ou *b* acima mencionadas, desde que a reparação a título de alteração do meio ambiente, executada a perda de ganhos por esta alteração, seja limitada ao custo das medidas de restauração que tenham sido efetivamente realizadas ou que serão realizadas; d) o custo das medidas de salvaguarda, assim como qualquer perda ou prejuízo causado por essas medidas, na medida em que a perda ou o dano previsto nas alíneas *a* e *c* do presente parágrafo originem-se ou resultem das propriedades de substâncias perigosas, de organismos geneticamente modificados ou de microrganismos, ou originem-se ou resultem de rejeitos.²⁰

Dentre as categorias de danos ambientais que podem resultar da atividade de transporte, está o dano moral ambiental. Espécie de dano moral coletivo, trata-se de categoria autônoma de dano relacionado à violação injusta e intolerável de valores fundamentais da coletividade²¹.

Especificamente quanto ao dano moral decorrente de ato lesivo ao meio ambiente, segundo MORATO LEITE, "há que se considerar como suficiente para

¹⁹ CARVALHO, Délton Winter. Dano Ambiental Futuro: a responsabilização civil pelo risco ambiental. 2ª ed., rev., atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2013.

²⁰ MACHADO, Paulo Affonso Leme. Direito ambiental brasileiro. 9. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Malheiros, 2001.

²¹ STJ, REsp 1737428/RS, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 12/03/2019, DJe 15/03/2019.

a comprovação do dano extrapatrimonial a prova do fato lesivo – intolerável – ao meio ambiente. Assim, diante das próprias evidências fáticas da degradação ambiental intolerável, deve-se presumir a violação ao ideal coletivo relacionado à proteção ambiental e, logo, o desrespeito ao direito humano fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado²².

Lado outro, parte da doutrina e da jurisprudência entende que, para restar configurado o dano moral ambiental, deve-se exigir um dano que venha a causar intranquilidade social ou alterações relevantes à coletividade local. Ocorre que este entendimento não é seguido pelo Superior Tribunal de Justiça, visto que a Corte Cidadã possui remansosa jurisprudência no sentido de que o dano moral coletivo é aferível *in re ipsa*, dispensando a demonstração de prejuízos concretos e de aspectos de ordem subjetiva.²³ Logo, tratando-se o dano moral ambiental de uma espécie de dano moral coletivo, não há que se falar em prova da intranquilidade social para restar demonstrada a ocorrência do dano moral ambiental, visto que “o dano moral coletivo surge diretamente da ofensa ao direito ao meio ambiente equilibrado. Em determinadas hipóteses, reconhece-se que o dano moral decorre da simples violação do bem jurídico tutelado, sendo configurado pela ofensa aos valores da pessoa humana”²⁴.

Em suma, pode-se concluir que a jurisprudência dominante no Superior Tribunal de Justiça tem reiterado que, para a verificação do dano moral coletivo ambiental, é “desnecessária a demonstração de que a coletividade sinta a dor, a repulsa, a indignação, tal qual fosse um indivíduo isolado”, pois “o dano ao meio ambiente, por ser bem público, gera repercussão geral, impondo conscientização coletiva à sua reparação, a fim de resguardar o direito das futuras gerações a um meio ambiente ecologicamente equilibrado”.²⁵

²² LEITE, José Rubens Morato. Dano ambiental, do individual ao coletivo extrapatrimonial. Teoria e prática. 5ª ed. Editora Revista dos Tribunais, 2012, p. 288.

²³ STJ, REsp 1726270/BA, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, Rel. p/ Acórdão Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, TERCEIRA TURMA, julgado em 27/11/2018, DJe 07/02/2019.

²⁴ STJ, REsp 1.410.698/MG, Rel. Ministro HUMBERTO MARTINS, SEGUNDA TURMA, DJe de 30/06/2015.

²⁵ STJ, REsp 1.269.494/MG, Rel. Ministra ELIANA CALMON, SEGUNDA TURMA, DJe de 01/10/2013.

Um exemplo de ocorrência do dano moral ambiental envolvendo contrato de transporte é o acidente ambiental decorrente do transporte marítimo, que, em razão do vazamento de substância poluidora, contamina as águas e impossibilita a sobrevivência dos pescadores de determinada região. Caso semelhante ocorreu no Brasil quando do acidente ambiental no Porto de Paranaguá com o navio “N/T Norma”. Em 18 de outubro de 2001, em virtude de poluição ambiental causada por derramamento de nafta devido a uma avaria no navio, os pescadores artesanais da região do Porto de Paranaguá ficaram impedidos de praticar a pesca e de prover o sustento de suas famílias.

Na ocasião, o Superior Tribunal de Justiça entendeu que, no caso de trabalhador profissional da pesca que resta, em virtude do fato, sem possibilidade de realização de seu trabalho, está-se diante de verdadeiro abalo moral que merece ser reparado.²⁶ No caso concreto, tratou-se de ação individual manejada por um pescador individualmente. Contudo, em algumas situações, havendo uma coletividade de pescadores vítimas de um acidente ambiental oriundo de um contrato de transporte, nada obsta que se verifique a ocorrência de um dano moral ambiental coletivo.

Por fim, imperioso destacar que, apesar de o dano moral ambiental possuir natureza *in re ipsa*, não significa a desnecessidade de comprovação do nexo de causalidade entre a conduta e o dano moral ambiental indenizável. Cabe dizer, o reconhecimento da responsabilidade objetiva por dano ambiental não dispensa a demonstração do nexo de causalidade entre a conduta e o resultado. Logo, apesar de não se perquirir culpa ou dolo, nos casos de dano moral ambiental – inclusive os decorrentes de atividades de transporte – há de se evidenciar o nexo de causalidade entre a conduta e o resultado danoso.

Em uma sociedade contemporânea marcada pelo risco, os contratos de transportes não ficam longe disto. A variável “risco” é intrínseca à própria modalidade de contrato e conhecida pelo transportador. Por conta disso, a responsabilidade civil do transportador é de ordem objetiva, apenas eximindo-se

²⁶ STJ, REsp 1114398/PR, Rel. Ministro SIDNEI BENETTI, SEGUNDA SEÇÃO, DJe de 16/02/2012

da obrigação de indenizar se verificada força maior, nos termos do artigo 734 do Código Civil Brasileiro.

Do ponto de vista ambiental, a responsabilidade civil por danos ambientais é objetiva, não admitindo a alegação de excludentes de responsabilidade. A única exceção está enquadrada nos casos de poluição marítima por derramamento de óleo, hipótese em que incide as excludentes elencadas na convenção internacional sobre a matéria.

Depreende-se, pois, que a atividade de transporte está inserida na sociedade de risco contemporânea, colocando-se aquele que explora a atividade econômica na posição de garantidor da preservação ambiental, sendo sempre considerado responsável pelos danos vinculados à atividade²⁷. Tanto a responsabilidade civil advinda do contrato de transporte, quanto a responsabilidade civil advinda de eventuais danos ambientais ocasionados, possuem natureza objetiva. Faz-se necessária, portanto, uma maior conscientização desta categoria empresária para que se atente às responsabilidades advindas tanto do contrato estabelecido, quanto de eventuais danos ambientais causados durante o fretamento, haja vista que o Superior Tribunal de Justiça está admitindo a responsabilização não apenas pelo dano ambiental material, mas também está reconhecendo a possibilidade de existência de um dano moral ambiental.

REFERÊNCIAS

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. A responsabilidade civil marítima por danos ambientais causados por poluição por óleo. *In*: BARBOSA, Mafalda Miranda; MUNIZ, Francisco. Responsabilidade civil: 50 anos em Portugal, 15 anos no Brasil. Salvador: Juspodvim, 2017.

CARVALHO, Délton Winter. Dano Ambiental Futuro: a responsabilização civil pelo risco ambiental. 2ª ed., rev., atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2013.

²⁷ STJ, REsp 1612887/PR, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 28/04/2020.

DIAS, José de Aguiar. Da responsabilidade civil. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1997.

DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil Brasileiro: responsabilidade civil. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito civil brasileiro: responsabilidade civil. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

LEITE, José Rubens Morato. Dano ambiental, do individual ao coletivo extrapatrimonial. Teoria e prática. 5ª ed. Editora Revista dos Tribunais, 2012, p. 288.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. Direito ambiental brasileiro. 9. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Malheiros, 2001.

MENDONÇA, Paulo C.C.; KEEDI, Samir. Transportes e seguros no comércio exterior. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

SCHWARZ, Germano. **O tratamento jurídico do Risco no Direito à Saúde**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2004.

STJ, REsp 1.373.788-SP, Rel. Min. Paulo de Tarso Sanseverino, julgado em 06.05.2014. Informativo 544.

STJ, REsp 1737428/RS, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 12/03/2019, DJe 15/03/2019.

STJ, REsp 1726270/BA, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, Rel. p/ Acórdão Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, TERCEIRA TURMA, julgado em 27/11/2018, DJe 07/02/2019.

STJ, REsp 1.410.698/MG, Rel. Ministro HUMBERTO MARTINS, SEGUNDA TURMA, DJe de 30/06/2015.

STJ, REsp 1.269.494/MG, Rel. Ministra ELIANA CALMON, SEGUNDA TURMA, DJe de 01/10/2013.

STJ, REsp 1114398/PR, Rel. Ministro SIDNEI BENETTI, SEGUNDA SEÇÃO, DJe de 16/02/2012.

STJ, REsp 1612887/PR, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 28/04/2020.

TARTUCE, Flávio. Manual de Direito Civil: volume único. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: responsabilidade civil. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: responsabilidade civil. Vol. 4, 15. ed. São Paulo: Atlas, 2015.