

Abordagem a complexa Responsabilidade civil em caso de acidente de trânsito.

Complex approach to liability in case of car accident.

Cícero Neves Inácio¹
Francisca das Chagas de Sá²
Maria Marly Lucena Neves³

RESUMO

Resumo: Este trabalho pretende avocar a realidade quanto à responsabilidade no trânsito provocada pelo acidente, bem como apresentar as formas de acidentes de trânsito mais constatadas em nossas rodovias, avenidas e ruas, culpa e responsabilidade no código civil, responsabilidade objetiva e responsabilidade subjetiva e indicação das causas de exclusão de responsabilidade de indenizar.

Palavras-chaves: acidentes, trânsito, responsabilidade, automobilística.

ABSTRACT

Abstract: This paper intends to call back to reality as the responsibility in traffic caused by the accident and submit forms constatadas more traffic accidents on our highways, guilt and responsibility, accountability and responsibility objective and subjective indication of the causes of exclusion of liability indemnify.

Key words: accident, transits, liability, automobile.

¹ Artigo científico como requisito parcial para a obtenção De Conclusão do Curso de Direito na Faculdade Paraíso em Juazeiro do Norte – CE.

² Artigo científico como requisito parcial para a obtenção De Conclusão do Curso de Serviço Social na Faculdade Leão Sampaio em Juazeiro do Norte – CE.

³ ³ Artigo científico como requisito parcial para a obtenção De Conclusão do Curso de Serviço Social na Faculdade Leão Sampaio em Juazeiro do Norte – CE.

1. Introdução:

O crescimento populacional não apenas trouxe a procura por objetos de valores que lhe dessem mais conforto como a necessidade de chegar a determinado local mais rápido e com eficiência provocando uma enxurrada de demanda por veículos automotores ocasionando uma maior oferta dos produtores de veículos automotores.

Dessa forma ocasionou um crescimento na indústria automobilística por veículos mais seguros eficazes e de baixo custo, como motocicletas, carros de passeio, vans, micro-ônibus, congestionando as nossas ruas e avenidas que por ventura de forças superiores não acompanharam a aglomeração de veículos provocando infinitos congestionamentos e acidentes de trânsito, além de uma fiscalização deficiente quanto a pessoas não aptas a conduzir esses tipos de veículos, isto é, sem habilitação para a categoria.

Nesse ínterim, a partir do momento em que é gerado um acidente automobilístico, este pode gerar danos materiais ou pessoais, em virtude do incidente, o qual pode ser por culpa ou não, provocando ao causador ter que arcar com responsabilidade civil, penal e administrativa, ou todas acumuladas, sendo que na civil com indenizações a pessoa que sofreu danos, na penal por ter cometido um crime de trânsito, e administrativa por ter cometido alguma infração no trânsito.

Sendo que “além da representatividade material do bem, outros valores estão em jogo, tais como a vida, a integridade moral, corporal, estética do acidentado, também a produtividade e capacidade laboral da pessoa, que implica a sustentabilidade familiar”⁴.

Por acidente automobilístico entende-se o evento que envolva um veículo automotor com pessoas, ciclistas, animais, ou propriamente outro veículo automotor por uma colisão, abalroamento, atropelamento, gerando danos materiais ou pessoais.

⁴ _____ Azevedo, Aline Passos de, Responsabilidade civil em acidentes de trânsito automobilístico – aspectos relevantes da legislação, doutrina e da jurisprudência. <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/seminasoc/article/view/5478/5006>. Acessado em 16 de abril de 2013.

2. Formas de acidentes⁵ de trânsito mais constante em nossas rodovias, ruas e avenidas.

- Abalroamento lateral mesmo sentido;
- Abalroamento transversal;
- Abalroamento lateral sentido oposto;
- Atropelamento;
- Atropelamento de animal;
- Atropelamento e fuga;
- Capotagem;
- Choque com objeto fixo;
- Choque com veículo estacionado;
- Colisão frontal;
- Colisão traseira;
- Saída de pista;
- Tombamento.

3. Culpa e Responsabilidade no código civil

Segundo Carlos Roberto Gonçalves, a responsabilidade civil de reparar o dano ocorre se houver culpa, sendo o evento previsível, pois se o evento for imprevisível não ha de se cogitar em culpa⁶.

O código civil de 2002 no artigo 186 nos transmite o que venha a ser culpa “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”.

O referido artigo “pressupõe sempre a existência de culpa lato sensu, que abrange o dolo (pleno conhecimento do mal e intenção de o praticar) e a culpa stricto sensu, ou aquilina (violação de um dever que o agente podia conhecer e observar, segundo os padrões de comportamento médio)”⁷. No entanto, Carlos Roberto Gonçalves disserta que é impossível estabelecer um critério apriorístico

⁵ Acesso em 16 de abril de 2013. http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/tipos_de_acidentes

⁶ Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, p. 31

⁷ Gonçalves, Carlos Roberto, direito das Obrigações, parte especial – responsabilidade civil, 7ª edição, Saraiva, 2010, São Paulo – SP.

valido, de modo que a culpa não se presume e por esse motivo deve ser apurada caso a caso, ou seja, no caso concreto⁸.

Nas palavras de Carlos Roberto Gonçalves, em face da teoria clássica, a culpa era fundamento da responsabilidade. Esta teoria, também chamada de teoria da culpa, ou subjetiva, pressupõe a culpa como fundamento da responsabilidade civil. Em não havendo culpa não há responsabilidade⁹.

O referido autor comenta que certas pessoas, em determinadas situações a reparação de um dano cometido sem culpa (responsabilidade legal ou subjetiva)¹⁰, sendo em alguns caso presumida pela lei e em outros de todo previsível.

Carlos Roberto Gonçalves informa que a responsabilidade pode ser civil ou penal, ou ainda ambas, quando o evento ocasionar. “quando ocorre uma colisão de veículos, por exemplo, o fato pode acarretar a responsabilidade civil do culpado, que será obrigado a pagar as despesas com conserto do outro veículo e todos os danos causados, mas poderá acarretar, também, a sua responsabilidade penal, se causou ferimentos em alguém e se configurou o crime do art. 129, §6º, ou do art. 121, § 3º, do código penal.”¹¹.

4. Responsabilidade civil automobilística

Carlos Roberto Gonçalves adentra a seara da responsabilidade civil automobilística perfazendo os caminhos de Wilson Melo da Silva, o qual mostra entre as principais causas de acidentes de trânsito “a falta de ajustes psicofísicos para a condução do veículo e a desobediência costumeira às regras e disposições regulamentares” tendo como estimulantes a embriaguez, a fadiga, o sono, o nervosismo, os estados de depressão e angustia, a emulação, o uso de drogas, o exibicionismo etc.”¹².

⁸ Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP, p. 35.

⁹ Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP, p. 48.

¹⁰ Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP, p. 48.

¹¹ Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP, p. 42.

¹² Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil automobilística, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP, p. 483.

Ao final dando a sua opinião quanto as penalidades a serem impostas a quem comete tal feito. “Todas essas causas e desdobramentos evidenciam uma conduta culposa do motorista e demonstram a necessidade de serem cominadas penas mais severas aos condutores de acidentes.”¹³.

4.1 Responsabilidade automobilística por atropelamento.

Uma das principais causas de atropelamento é aquele motorista apressado provocando o ato de imprudência. Uma vez que o referido motorista ao ver um pedestre em via publica apenas buzina esquecendo-se de seu ato de prudência que é reduzir a marcha do seu veiculo de modo que proporcione a facilidade na passagem do pedestre.

“Age com manifesta imprudência o piloto que, vislumbrando um pedestre a atravessar displicentemente a via publica, não adota meios eficazes para evitar o atropelamento. Tais meios, a toda evidencia, não se constituem no ato de desviar, fazendo zigzague, ou acionar a buzina.” Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP, p. 502.

O código de trânsito brasileiro alanca nos artigos 68 a 71 regras e cuidados que tanto o motorista quanto o pedestre devem tomar ao cruzar vias de rolamento já no Capitulo XV, artigos 214, 254, o referido Código prevê penas da mais branda a mais severa (privativas de Liberdade) por desrespeitarem as situações contidas nos artigos mencionados.

4.2 Colisão Com veiculo estacionado irregularmente

Em caso de estacionamento irregular de veiculo, já é pacifico o entendimento que não tendo este gerado o evento, o responsável pelo dano é aquele que colide com o veiculo estacionado irregularmente.

“Tem-se entendido que o motorista que colide seu veiculo contra outro, estacionado irregularmente, responde pelos danos causados, ainda que comprovado o estacionamento irregular deste ultimo. O estacionamento em local proibido não configura por si só, culpa, justificando apenas a aplicação de penalidade administrativa.” Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP, p. 507.

¹³ Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP, p. 484.

“O fato de estar o veículo do autor estacionado irregularmente, ou seja, na contramão de direção, não exclui a culpa daquele, por se tratar de simples infração administrativa. Além disso, se estivesse ele estacionado corretamente, isto é, na posição contrária, mesmo assim a colisão teria ocorrido.” 1ª TACSP, Ap. 320.487, 3ª Câmb., j. 22-2-1984, rel. Sousa Lima (Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP, p. 507).

O autor para por fim ao empasse relata exemplificado um caso de prático:

É muito comum nos grandes centros de formação de filas duplas (...), (...) não configura, por si só, culpa do condutor, se o veículo sofre abalroamento. A menos que tal fato tenha concorrido para a colisão, por praticado nas proximidades de esquinas ou de curva, ou por ter estreitado demasiadamente a rua, por exemplo. Isso porque o fato de o veículo estar estacionado irregularmente em fila dupla não autoriza os demais motoristas a com ele colidirem, Havendo meios de evitar a colisão.

4.3 Colisão Com veículo estacionado regularmente

A culpa no caso em questão já é presumida, uma vez que o veículo estava estacionado regularmente, bastando para tanto apenas provar o dano para o autor do evento ser responsabilizado.

“É a chamada culpa in re ipsa, pela qual alguns fatos trazem em si o estigma da prudência ou da negligência, ou da imperícia. Uma vez demonstrados, surge a presunção do elemento subjetivo, obrigando o autor do mal à reparação. A este incube a prova do fortuito, se quiser livrar-se da condenação.” Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP, p. 508.

4.4 Colisão em cruzamento não sinalizado

Na redação do código de trânsito brasileiro em seu artigo 29, tem preferência em cruzamento não sinalizado o veículo que vem pela direita, no entanto, essa preferência não é absoluta devendo o motorista tomar os devidos cuidados, tais como: velocidade compatível com a via, redução de marcha, etc. veja:

“Não havendo sinalização que obrigue o motorista a obedecer a essa indicação, tem preferência o veículo que trafega à direita, e age com desatenção o que adentra rua transversal sem essa observação, atingindo ainda o outro veículo, em sua parte traseira, quando este já estava ultrapassando o cruzamento.” (Ap. 319-85, "n", 13.5.85, TC TJMS, Rel. Des. JOSÉ NUNES DA CUNHA, in RJ MS 29-19.)

“A jurisprudência tem com certo que a preferência de passagem não exime o motorista dos cuidados inerentes ao seu

mister: ela não constitui carta de indenidade em benefício dos que ali transitam, os quais precisam também, não obstante a preferência, ater-se às regras estabelecidas para a circulação de veículos. Especificamente, tem-se por certo que o dever de manter velocidade compatível com o local está presente mesmo nessa situação, não sendo absoluta a preferência.” (EAp. 34.386, 8.12.87 3ª CC TAMG, Rel. Juiz FRANCISCO BRITO, ia ADV Jurisprudência 1988, p. 362, V. 39010.)

Ver-se que a jurisprudência tomou o cuidado de enfatizar o dever de cautela, posto que não fora adotada pelo nosso ordenamento jurídico a teoria do eixo médio, na qual aplica-se que tem preferência o veículo que primeiro chegar ao cruzamento não sinalizado. Ora, se a referida teoria fosse adotada ocasionaria diversas colisões, em virtude de cada qual iria desenvolver maior velocidade para chegar primeiro ao cruzamento.

(...) “Em caso de colisão, presume-se que culpa pelo acidente é do condutor do veículo que vem pela esquerda, ainda que tenha sido abalroado pelo veículo que vem da direita, porquanto este não tem obrigação (legal) de parar ao se aproximar do cruzamento.

8. O laudo produzido (unilateralmente) pelo réu foi refutado pela ECT, permanecendo controvertido, especialmente, o suposto excesso de velocidade que teria sido cometido pelo condutor do veículo da autora, que vinha pela direita.

9. Prevalece a presunção de culpa do condutor que conduzia o veículo que vinha pela esquerda, no caso, o réu.

10. Agravo retido parcialmente provido. Apelação não provida. Pedido do réu, improcedente.” TRF1 - APELAÇÃO CIVEL: AC 5174 BA 1999.33.00.005174-0

4.5 Colisão em preferencia de fato

Segundo Carlos Roberto Gonçalves excepcionalmente, a jurisprudência tem acolhido ruas não sinalizadas, a alegação de que uma delas goza de preferencia de fato, especialmente por receber um grande volume de trafego, em comparação com as vias transversais, inclusive de coletivos.

Veja que apenas é considerada via preferencial de fato se evidente o grande fluxo de veículo, demonstrando a importância viária em relação a outra via considerada principal.

Completa o referido autor “a razão dessa excepcionalidade está no fato de que há uma preferencia estabelecida em lei, que é a do veículo que vem da direita.

E somente uma situação de fato muito evidente, bastante consolidada e respeitada por todos, poderia derrogar, em cada caso concreto, a norma legal.”¹⁴.

4.6 Colisão em sinal amarelo (semáforo)

Quanto ao uso do sinal amarelo no semáforo, implica em parar o veículo, no entanto, se o veículo já estiver iniciado a travessia quando o sinal mudar do verde para amarelo este pode terminar a travessia.

“O sinal amarelo existe para que seja concluída a manobra dos veículos que, tendo antes para si a luz verde, podem ter sua segurança prejudicada pela necessidade de frear bruscamente. Portanto, dois carros em sentidos opostos tem a mesma permissão ou proibição de movimento frente ao semáforo. Aquele que deseja conversão à esquerda fica em situação igual ao que esta em rua perpendicular, e, portanto, subordinado à regra oposta. O mesmo sinal amarelo que lhe permita seguir em frente agora o proíbe de qualquer movimento não podendo cortar a corrente de tráfego.” (Ap. 356.274, 14.5.86, 2ª C 1º TACSP, Rel. Juiz MAURÍCIO VIDIGAL, in RT 611-115.)

4.7 Colisão Múltipla

Nesses casos de colisões, também conhecida como engavetamento, é responsável pelo evento o primeiro a colidir. Para melhor explicar sobre o fato em comento trago as palavras de Carlos Roberto Gonçalves “Se o proprietário do primeiro veículo movesse ação contra o segundo, por ter sido diretamente atingido por ele, o proprietário deste poderia defender-se alegando fato de terceiro equiparável ao fortuito, por ter sido um mero instrumento (ou projétil) de ação culposa e decisiva de terceiro.”¹⁵

RESPONSABILIDADE CIVIL - ACIDENTE DE TRÂNSITO - COLISÕES SUCESSIVAS ENGAVETAMENTO DE VEÍCULOS - ABALROAMENTO NA PARTE TRASEIRA DE VEÍCULO QUE ESTAVA IMOBILIZADO NO TRÂNSITO - HIPÓTESE, CONTUDO, EM QUE O VEÍCULO DA RÉ, TAMBÉM PARADO, DA MESMA FORMA FOI ABALROADO POR UM TERCEIRO AUTOMOTOR, QUE O IMPULSIONARA CONTRA A TRASEIRA DO VEÍCULO DA AUTORA - RESPONSABILIDADE DA RÉ AFASTADA - AÇÃO IMPROCEDENTE - RECURSO IMPROVIDO. (TJSP - Apelação: APL 992080147410 SP)

¹⁴ Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP, p. 515 a 516.

¹⁵ Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP, p. 518.

Pode ainda existir a responsabilidade solidária¹⁶ quando o veículo da frente faz manobra brusca provocando a frenagem repentina do que vem atrás e um terceiro colide com esse vindo esse a colidir com aquele.

4.8 Colisão na traseira

O Código de Trânsito Brasileiro (art. 29, II) nos adverte que por questões de segurança devemos guardar distancia do veículo que segue a frente, sendo que tal falta de cuidado em caso de evento com dano existe previsão de culpabilidade por parte do condutor não cauteloso, isto é, que provocou a colisão.

“Colisão contra traseira de veículo que seguia à frente. Circunstâncias que exigiam redobrada cautela dos motoristas. Previsibilidade de parada dos veículos, em virtude do congestionamento do tráfego.” (Ap. 414.102-6, 13.6.89, 6ª C 1º TACSP, Rel. Juiz CARLOS GONÇALVES, in JT4 117-821.)

Caso o condutor venha achar-se prejudicado em decorrência de ser supostamente o causado da colisão, cabe provar o contrario (presunção “juris tantum”)¹⁷.

“A conduta de abalroar outro veículo por trás configura por presunção culpa do motorista que vinha atrás, por não manter a distância regulamentar entre os carros e ter obrado com desatenção em não frear oportunamente seu veículo. Trata-se de presunção, juris tantum, que desaparece provando-se que o abalroamento se deu porque o outro veículo, inopinadamente, mudou de pista de direção e parou abruptamente, e logo após, na pista de rolamento obstaculizando o veículo que vinha atrás e sem que este tivesse tempo suficiente para deter seu carro. Culpa do motorista do veículo que vinha na frente a justificar a procedência da ação de reparação de dano.” (Ap.186.046.058, 6.11.86, 2ª CC TARS, Rel. Juiz TUPINAMBÁ MIGUEL CASTRO DO NASCIMENTO, in JTARS 61-312.)

5. Exclusão de responsabilidade civil em acidente de trânsito

5.1 Culpa concorrente

Acontece quando a vítima e ou autor, cada qual com sua parcela de culpa, concorreram para o acontecimento do evento. Fato esse tratado no artigo 945 “Se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano.” E artigo 738, paragrafo único do Código Civil “A pessoa transportada deve

¹⁶ Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP, p. 519

¹⁷ Acesso em 19/04/2013 - <http://www.direitonet.com.br/dicionario/exibir/932/Juris-tantum>

sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço.”

Veja que o referido código no art. 945 tratou de não isentar a vítima de prejuízos por ela causado, sendo que a apuração da indenização será pelo quantum indenizatório, medindo proporcionalmente a participação do autor e da vítima.

Já o art. 738 “Trata-se, pois, da culpa concorrente, causa reductiva da responsabilidade de indenizar, que depende de dilação probatória de cada uma das partes com relação ao nexos causal. Não pode, portanto, ser alegada contra responsabilidade objetiva.”¹⁸

5.2 Culpa exclusiva da vítima

Carlos Roberto Gonçalves relata que quando a culpa decorre somente da vítima, isto é, exclusiva da vítima, desaparece a responsabilidade do agente. “Nesse caso, deixa de existir a relação de causa e efeito entre o seu e o prejuízo experimentado pela vítima.”¹⁹ Fato que atribui ao causador do acidente como mero instrumento do acidente. Não havendo ligação entre o seu ato e o prejuízo da vítima. Exemplo clássico é quando a vítima pretendendo suicidar-se atira-se a frente do veículo sem dar tempo ao condutor de fazer manobra que evite o acidente.

5.3 Caso fortuito ou de força maior

O que venha a ser caso fortuito ou de força maior está elencado parágrafo único do artigo 393 do Código Civil “O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.”

No caso em tela, fica evidente que é excluído o nexos de causalidade, não respondendo o autor do dano nem quando a responsabilidade for objetiva.

5.4 Fato de terceiro

O tratamento sobre o causador do dano e o ato de terceiro vem regido nos artigos 929 e 930 do código Civil, vindo a informar que ao causador do dano responde pelos danos causados tendo direito a ação de regresso contra terceiro que provocou o acidente.

¹⁸ Azevedo, Aline Passos de, Responsabilidade civil em acidentes de trânsito automobilístico – aspectos relevantes da legislação, doutrina e da jurisprudência.

¹⁹ Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP, p. 323

No entanto, segundo Carlos Roberto Gonçalves quando o 'ato de terceiro é a causa exclusiva do prejuízo, desaparece a relação de causalidade entre a ação ou a omissão do agente e o dano. A exclusão da responsabilidade se dará porque o fato de terceiro se reveste de características semelhantes às do caso fortuito, sendo imprevisível e inevitável.

Fica claro que somente quando o fato de terceiro equiparar-se a caso fortuito ou de força maior é que o causador fica isento de responsabilidade do dano causado.

Quanto o fato de terceiro e a responsabilidade contratual a jurisprudência tem entendido que não é admitida a referida excludente em contrato de transporte.

Sumula 187 do STF "A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva."

6. Conclusão

As contendas em acidentes de trânsito como exposto verifica-se que tanto para a doutrina como a jurisprudência é definida em cada caso concreto, tendo em vista a dificuldade em provar o real causador do dano.

Dessa forma conclui-se que a responsabilidade civil automobilística é um dos temas mais abordado pela doutrina e jurisprudência já que engloba um dos sistemas mais complexo existente em nosso País "transporte". No entanto, percebe-se pelas constantes malhas rodoviárias do nosso País a falta de preocupação dos governantes em minimizar os problemas e com isso diminuir a quantidades de contendas sobre acidentes de trânsitos em nossas Varas e Tribunais, ocasionando amis ainda o travamento processual.

Referencias:

_____ Azevedo, Aline Passos de, Responsabilidade civil em acidentes de trânsito automobilístico – aspectos relevantes da legislação, doutrina e da jurisprudência. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/seminasoc/article/view/5478/5006>. Acessado em 16 de abril de 2013.

_____ http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/tipos_de_acidentes. Acesso em 16 de abril de 2013.

Gonçalves, Carlos Roberto, responsabilidade civil, Direito Civil Brasileiro, vol. IV, 6ª edição, Saraiva, São Paulo – SP. 2011.

_____ Ap. 319-85, "n", 13.5.85, TC TJMS. Disponível em: http://www.dji.com.br/jurisprudencia/acidente_transito_preferencia_passagem.htm. Acesso em 16 de abril de 2013.

_____ Ap. 319-85, "n", 13.5.85, TC TJMS. Disponível em: http://www.dji.com.br/jurisprudencia/acidente_transito_preferencia_passagem.htm. Acesso em 16 de abril de 2013.

_____ TRF1 - APELAÇÃO CÍVEL: AC 5174 BA 1999.33.00.005174-0 Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/15317711/apelacao-civel-ac-5174-ba-19993300005174-0-trf1>. Acesso em 16 de abril de 2013.

_____ Ap. 356.274, 14.5.86, 2ª C 1º TACSP. Disponível em: http://www.dji.com.br/jurisprudencia/acidente_transito_semaforo.htm. Acesso em 16 de abril de 2013.

_____ Ap. 356.274, 14.5.86, 2ª C 1º TACSP. Disponível em: http://www.dji.com.br/jurisprudencia/acidente_transito_semaforo.htm acesso em 16 de abril de 2013.

_____ TJSP - Apelação: APL 992080147410 SP, disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/3056543/apelacao-apl-7232864200-sp-tjsp>. Acesso em 16 de abril de 2013

_____ Sumula 187 do STF. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=187.NUME.%20NAO%20S.FLS.V.&base=baseSumulas>. Acesso em 20 de abril de 2013.

_____ http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/tipos_de_acidentes. Acesso em 16 de abril de 2013.

_____ <http://www.direitonet.com.br/dicionario/exibir/932/Juris-tantum>. Acesso em 19/04/2013.