

A PROBLEMATIZAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE DE PESSOAS: acidente do trabalho e acidente de percurso, visto sob a ótica do direito português*

PROBLEMATIZATION OF CIVIL LIABILITY IN THE TRANSPORTATION OF PEOPLE: occupational accident and road accident, as seen from the perspective of Portuguese law

BOSCO, Carlos Alberto**

Resumo: O texto analisa os acidentes de trabalho, especificamente quando se trata de transporte de pessoa, no âmbito do direito do trabalho português, observando a responsabilidade civil como fonte de obrigações para reconstituir reparação ao lesado.

Palavras-chave: Transporte de empregados. Acidente de trabalho. Seguro de transporte. Responsabilidade civil.

Abstract: The text analyzes the occupational accidents, particularly when it comes to personal transportation, within the scope of Portuguese labour law, observing civil liability as a source of obligations to reconstitute reparation to the injured party.

Keywords: Transport of employees. Occupational accident. Transport insurance. Civil liability.

*Trabalho desenvolvido sob o contexto da temática **Desafios Sociais e Risco na Fundamentação da Responsabilidade Civil**, no curso de doutoramento da Universidade de Coimbra.

**Desembargador do Trabalho. Especialista em Processo Civil, Direito Comercial e Civil. Mestre em Direito do Trabalho e doutorando pela Universidade de Coimbra.

1 INTRODUÇÃO

Precedentemente à abordagem em específico da responsabilidade civil, tem-se por necessário esclarecer que suas raízes reportam ao tempo longínquo da *vindicta privata*, onde não existia qualquer regulamentação jurídica expressa que legitimasse este modo de aplicação de sanções, pelo que os problemas levantados por esta concepção eram numerosos, tanto da desproporcionalidade das sanções à desindividualização da pena aplicada¹. Contudo, rapidamente se ultrapassou este estado primitivo de imputação de fatos nocivos, concedendo-se à vítima uma ação e ao lesante a obrigação de pagar uma certa quantia pecuniária como sanção punitiva².

Feitas as necessárias ponderações quanto à origem da responsabilidade civil, e no objetivo de se enfocar propriamente a temática proposta, de início é preciso fixar-se no seu conceito. Segundo o magistério de Sinde Monteiro, na terminologia do Código Civil português, a responsabilidade civil designa um instituto inserto nas “fontes das obrigações”, segundo o qual, quando uma pessoa sofre prejuízos provocados por uma outra, possa ser ressarcida à custa do autor da lesão, acarretando aquilo que denomina “obrigação de indemnização” (MONTEIRO, 2005, p. 349).

Outra não é a opinião de Antunes Varela (2000, p. 518-ss.), ao afirmar que toda e qualquer pessoa lesada pode, através do ajuizamento de uma pretensão indenizatória, exigir ao autor o pagamento de todos os prejuízos sofridos. Cabe, portanto, à responsabilidade civil definir os alicerces sobre os quais essas pretensões se basearão e a sua respectiva regulamentação, bem como os princípios e regras legais pertinentes, de forma a que se possa justificar o (des)acolhimento do pedido aviado. Consagra, de efeito, a assertiva de que a responsabilidade civil é uma fonte de uma obrigação de indenização.

É dizer:

A responsabilidade civil consiste na obrigação de reparar os danos sofridos por alguém. Trata-se de indemnizar os prejuízos de que esse alguém foi vítima. Fala-se de indemnizar porque se procura tornar o

¹O primeiro antecedente histórico do instituto da responsabilidade civil apontado pela doutrina em geral prende-se com a vingança coletiva e individual: todo o grupo ou pessoa individual poderiam gerar a vingança contra os seus autores ou todo o seu clã. Veja-se que, nesta seara, não se observam quaisquer considerações com a culpa, intencionalidade ou (in)consciência do agente. O autor do dano seria sempre responsável. Cf. COELHO, 1906, p. 14.

²Em razão das dificuldades suscitadas por esta forma de punição, o Estado veio a determinar a substituição da *vindicta* pelo direito da vítima exigir uma quantia pecuniária do autor do dano, a título de pena. Cf. JUSTO, 2006, p. 120; CORDEIRO, 2010, p. 291; DIAS DA SILVA, 1886, p. 2-3.

lesado indemne dos prejuízos ou danos, reconstituindo a situação que existiria se não se tivesse verificado o evento causador destes.³

2 RESPONSABILIDADE CIVIL COMO FONTE DE OBRIGAÇÕES. RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL

Irrefutável, então, por assim dizer, que a responsabilidade civil surge no âmbito do Direito Civil como uma fonte de obrigações que tem como função primordial a reparação ou compensação pelos danos ou prejuízos causados na esfera jurídica de outrem, e que, de acordo com a normatividade vigente, não devem ser suportados pelos próprios, mas sim por alguém a quem é possível imputar a respetiva responsabilidade civil. Paralelamente à função reparadora da responsabilidade civil, alguns autores defendem a existência de uma função punitiva (secundária ou subordinada), de acordo com a qual a consequência da aplicação das regras da responsabilidade civil ao lesante incluíse não apenas o suficiente para reparar o dano causado ao lesado, mas também um montante que repercutisse a reprovação social pela violação da juridicidade⁴.

Colocado o tema sob este vértice, tem-se que a doutrina distingue duas grandes modalidades de responsabilidade civil, segundo os ensinamentos de Ana Mafalda Castanheira Neves de Miranda Barbosa (2017, p. 13), com esteio em Pereira Coelho, C. A. Mota Pinto, Galvão Telles e Pinto Monteiro, entre outros. São elas: a responsabilidade contratual e a responsabilidade extracontratual, com suas especificidades próprias naquilo que diz respeito aos planos estrutural, funcional e axiológico (BARBOSA, 2017, p. 15-17).

Havendo, no entanto, uma série de problemas comuns às duas fontes de responsabilidade, como revela Antunes Varela (2000, p. 511), o Código Civil tratou-os conjuntamente ao fixar o regime

³JORGE, 1999, p. 44-45: “A nosso ver, portanto, a responsabilidade civil configura-se como obrigação, entendimento que se ajusta à tradição de incluir o delito entre as fontes das obrigações, que o novo Código mantém. Nesse sentido, pode ainda invocar-se o artigo 483º, no qual se declara que o autor do acto ilícito ‘fica obrigado a indemnizar’, e os artigos 562º e seguintes, ao regularem a modalidade especial de obrigação de indemnização [...]”.

⁴A generalidade da Doutrina reconhece a primazia da função reparadora ou reintegrativa da responsabilidade civil. No entanto, é crescente a referência às funções repressivas e preventivas. Cfr. COSTA, 2009, p. 521-590; VARELA, 2000, p. 542. De se conferir que o atual sistema da responsabilidade civil realiza, ainda que subordinadamente, também uma função sancionatória ao estabelecer como requisito geral da responsabilidade civil a culpa do agente na produção do dano (e veja-se o disposto nos arts. 494º e 497º, nº 2 do CC). É que, se a única função da responsabilidade civil fosse a reparação dos danos causados, a averiguação da culpa do lesante seria desnecessária para cumprir esse desígnio. Cfr. VARELA, 2000, p. 524. Sobre a função punitiva da responsabilidade civil, *vide* BARBOSA, 2007, p. 511-ss.

próprio da **obrigação de indenizar**, a que ambas dão lugar, segundo explicitam os arts. 562º e seguintes do referido códex. Apenas para compreensão e destaque que se fazem pertinentes, ainda valendo-se dos precisos ensinamentos de Antunes Varela, a responsabilidade civil extracontratual está fundamentada na violação dos deveres **gerais** de abstenção, omissão ou não ingerência, correspondentes aos **direitos absolutos**, enquanto que a responsabilidade contratual se traduz no não cumprimento, *lato sensu*, dos deveres relativos próprios das obrigações, incluindo os deveres acessórios de conduta, ainda que impostos por lei, no seio da complexa relação obrigacional (VARELA, 2000, p. 511). No dizer de Ana Mafalda Castanheira Neves de Miranda Barbosa, evidente que no mesmo diapasão a responsabilidade civil extracontratual refere-se a uma resposta do ordenamento jurídico para os casos de violação de direitos dotados com eficácia *erga omnes*, e a contratual afigura-se atuante no quadro de inobservância do cumprimento de uma obrigação em sentido técnico, independentemente de sua origem (BARBOSA, 2017, p. 13).

O importante é ter em mente que, efetivamente, ambas podem originar-se do mesmo fato, como se infere do exemplo elucidativo apresentado por Trabucchi (1986, p. 207), em que, no acidente de viação, o motorista culpado provocar danos nos passageiros e nos transeuntes que atropela, responderá quer pelo ilícito contratual em relação aos primeiros e por ilícito extracontratual perante os últimos. Sob outra angulação, mas em idêntico sentido (simultaneidade da ocorrência da responsabilidade contratual e extracontratual), seria o caso de um agente que, violando uma obrigação e infrinja, ao mesmo tempo, um dever geral de abstenção. Também pode acontecer que:

[...] a mesma ocorrência acarrete para o autor, quer responsabilidade civil, quer responsabilidade criminal, consoante o prisma sob a qual a sua conduta seja observada.⁵

⁵TELLES, 2010, p. 209: “A responsabilidade civil não se confunde com a responsabilidade criminal nem com a responsabilidade disciplinar. Giram em órbitas diversas. Podem existir separadamente uma das outras mas também podem coexistir. Pode-se ficar sujeito só a uma delas, ou a duas ou até às três simultaneamente.

A responsabilidade civil obedece, como se viu, à preocupação de reparar patrimonialmente um dano sofrido por uma pessoa. O que se tem em vista é restituir pessoas lesadas ao gozo dos seus interesses ofendidos ou interesses equivalentes.

A responsabilidade criminal apresenta carácter diverso. Supõe a ofensa de interesses que pela sua importância se consideram como da própria colectividade. Há aí um objectivo de defesa social. Pretende-se defender a sociedade contra actos que a atingem em aspectos fundamentais, actos que pela sua gravidade são qualificados como crimes e sujeitam os respectivos autores a providências diferentes da simples indemnização patrimonial. Essas providências são penas criminais ou medidas de segurança, que têm fins de prevenção geral ou especial, através da intimidação e da readaptação do criminoso, ou de castigo, através da expiação do acto culposo cometido”.

Pois bem. Dito isso, de se observar, com supedâneo em Antunes Varela que o Código Civil lusitano reconheceu expressamente duas formas de responsabilidade extracontratual: a responsabilidade pelo risco, **que pressupõe a culpa do agente**, devidamente prevista no art. 483º, em sua primeira parte (“1. Aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação”) e aquela proveniente do caráter excepcional da responsabilidade que não se baseia no pressuposto da culpa do lesante, que figura no item 2 do mesmo dispositivo legal declinado (“2. Só existe obrigação de indemnizar independentemente de culpa nos casos especificados na lei”). E, no tocante a este particular, sendo a culpa do agente um elemento constitutivo ao direito à indenização, incumbe ao lesado realizar a competente prova de sua efetividade, nos termos gerais da repartição legal do ônus probatório, segundo preceituado no art. 342º, 1, do Código Civil, regra oposta quanto à responsabilidade contratual (VARELA, 2000, p. 513-514). Há também casos vários de culpa presumida do responsável, o que não será alvo de abordagem por fugir da esfera de compreensão do quanto proposto enfrentar neste trabalho.

Pertinente notar que, de fato, as duas formas de responsabilidade são tratadas em locais distintos, sendo que, ao passo que a responsabilidade extracontratual venha regulada nos arts. 483º e seguintes do Código Civil, no capítulo relativo às fontes das obrigações, a responsabilidade contratual está albergada em outros dispositivos legais (arts. 798º e seguintes), e em distinta capitulação, qual seja naquele relativo ao cumprimento e incumprimento das obrigações.

Ainda, de se pontuar que o Código Civil trata, em sucessivas subsecções, os três núcleos de casos abrangidos na rubrica da responsabilidade extracontratual, saber: a) responsabilidade por factos ilícitos; b) responsabilidade pelo risco, e c) responsabilidade pelos factos lícitos (VARELA, 2000, p. 625-712). Conclui-se, nesta esteira de discernimento que, nesta senda específica, a responsabilidade pressupõe: a) o fato; b) a ilicitude; c) a imputação do fato ao causador; d) o dano, e e) o nexo de causalidade entre o fato e o dano; portanto, estes os elementos constitutivos da responsabilidade civil (VARELA, 2000, p. 516)⁶ que gera, em última instância, e devidamente acolhido o pedido intentado judicialmente, no dever de indenizar.

⁶Sistematização adotada por Andrade, **Teoria geral da relação jurídica**, 1960, I, p. 337 e por Pereira Coelho, **O nexo de causalidade na responsabilidade civil**, 1950; *Id.*, **O problema da causa virtual na responsabilidade civil**, 1955, referidos por Antunes Varela. É bem verdade que a afirmação dos referidos autores dizem respeito quanto à responsabilidade contratual, que nenhuma razão há para não tornar extensiva à responsabilidade extracontratual.

3 RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE DE PESSOAS

Declinada a abordagem necessária a respeito da responsabilidade civil, imperioso para a correta compreensão do instituto, bem como das regras aplicáveis ao caso que se pretende enfrentar, a questão que agora se põe em debate diz respeito à sua incidência no transporte de pessoas.

Em síntese: abordar-se-á a responsabilidade do transportador e de eventual empresa contratada para esse mister. De outra banda, ainda, pretende-se o enfrentamento quanto à responsabilidade civil do empregador no que tange ao fornecimento, oneroso ou gratuito, do transporte ao seu empregado. Por derradeiro, a discussão acerca do acidente de trabalho na órbita do percurso para o local de ativação do trabalhador.

À partida, de se constar que o contrato de transporte tem sua gênese numa época em que o ser humano atinge determinado grau de relacionamento, fazendo nascer a necessidade de intercâmbio entre os povos, seja para fins comerciais, seja para fins políticos, tornando-se necessário o traslado de pessoas e objetos.

Como cediço é, em um primeiro momento, o transporte marítimo foi de suma importância para os povos da Grécia Antiga, ao passo que regulou as normas de danos e avarias nos navios, bem como de descarte de objetos ao mar, no caso de perigo de naufrágio. Posteriormente, com a evolução natural, necessitou-se de meios que permitissem aos seres humanos o deslocamento entre dois lugares de forma cada vez mais rápida. Assim, e graças à Revolução Industrial e com a invenção dos motores de explosão, deu-se um enorme incremento no transporte rodoviário.

Apontada esta preleção, tem-se que, efetivamente, o transporte assenta na ideia de movimentação de pessoas e de bens. No transporte, em sentido técnico-jurídico, procede-se à deslocação voluntária e promovida por terceiros, em termos organizados, de pessoas e de bens de um local para o outro. Evidencia-se assim que, efetivamente, nas sociedades modernas o transporte desempenha uma função vital. A própria divisão do trabalho faz concluir que tudo deva ser transportado, desde a matéria-prima para as fábricas até o produto final para a prateleira à disposição do consumidor. Entretanto, o relevo desta matéria é voltada ao transporte de pessoas, a cuja análise a matéria restará circunstanciada.

O art. 493º do Código Civil, sob a temática dos “Danos causados por coisas, animais ou actividades”, mais precisamente, em seu item 2, assim proclama: “Quem causar danos a outrem no exercício de uma actividade, perigosa por sua própria natureza ou pela natureza

dos meios utilizados, é obrigado a repará-los, excepto se mostrar que empregou todas as providências exigidas pelas circunstâncias com o fim de os prevenir”, desencadeou grande discussão, tanto na doutrina quanto na jurisprudência⁷, no intuito de se constatar se a hipótese legal abrange ou não, entre as referidas atividades perigosas naquele dispositivo contempladas, a circulação dos veículos automóveis. A questão que foi suscitada era saber se aos acidentes dos veículos de circulação terrestre seria aplicável a presunção de culpa, prevista no compilado artigo.

Segundo Antunes Varela, a doutrina mais defensável era a que pregava pela negativa (VARELA, 2000, p. 589), ao argumento de que a circulação e o estacionamento dos veículos automóveis, como fonte eventual de danos ressarcíveis, já se encontrava devidamente regulada, tanto na área de responsabilidade civil fundada na culpa (CC, art. 483º, I), bem como na seara da responsabilidade baseada no risco. Tese esta que veio ser consolidada, depois de muitas hesitações, pelo entendimento pacificado pelo Supremo Tribunal de Justiça⁸.

Não se olvide, até porque afirmado, que havia eminentes argumentos em sentido contrário⁹.

Volvendo ao quanto se decidiu aplicar em casos que tais, “[...] a solução assumida pelo Supremo foi a de excluir daquele preceito os veículos automóveis ou a actividade de condução automóvel, enquanto tal, tendo-se ponderado que a matéria encontrava regulamentação específica no art. 503º, norma que, a um só tempo, atribuía ao detentor do veículo a responsabilidade objectiva pelos danos ocorridos e ao condutor por conta de outrem a presunção de culpa transmissível àquele por via da relação de comissão, nos termos do art. 500º¹⁰, dando origem ao

⁷VARELA, 2000, p. 589. Vide a resenha desta discussão feita em LIMA; VARELA, 1987, p. 430; no Assento de 21.11.1979 (publicado e anotado na R. J. L., 113º, p. 152).

⁸Idem e B. M. J., 279, p. 150.

⁹VARELA, 2000, p. 590. “Outra é, no entanto, a posição vigorosamente sustentada por Souza Ribeiro, no minucioso exame que faz do problema, com fundamento de que são perfeitamente cumuláveis, na responsabilidade civil emergente dos acidentes de viação, o regime da presunção de culpa (tendo por base a prática de um facto ilícito e referida à condução do agente) com o regime da responsabilidade objectiva, proveniente da criação, em proveito próprio duma situação de risco para outros (terceiros).

Embora procedente, em tese geral (haja vista o disposto nos arts. 493º, 1 e 502º), o argumento não colhe no caso presente (art. 493º, 2), onde a presunção de culpa, nos termos particularmente severos em que é estabelecida, se baseia já no risco criado pela atividade perigosa. O aditamento da responsabilidade objectiva, no caso especial dos veículos automotores, representaria deste modo uma dupla penalização fundada no mesmo facto (o risco da circulação rodoviária), que não esteve nem razoavelmente poderia estar, no pensamento do legislador.

¹⁰<www.stj.pt>. RESPONSABILIDADE CIVIL EXTRACONTRATUAL. Quadro normativo e papel do Supremo Tribunal de Justiça na evolução do instituto. António Santos Abrantes Geraldes (Juiz Conselheiro do Supremo Tribunal de Justiça).

Assento do STJ, nº 1/80 com o seguinte verbete: “O disposto no art. 493º, nº 2, do CC, não tem aplicação em matéria de acidentes de circulação terrestre”¹¹.

3.1 Responsabilidade pelo dever de indenizar

Pacificada, assim, a questão atinente à modalidade de responsabilidade que se aplica em acidentes de viação, levando-se em conta o incontroverso aumento do número de acidentes com a intensificação do tráfego e com a relativa melhoria do sistema rodoviário, mal de que aflige o mundo como um todo, o primeiro destaque que se faz necessário proceder diz pertinência a quem deva indenizar os danos injustamente suportados pela vítima.

Como bem preceitua o renomado Antunes Varela, em regra, o responsável é o **dono** do veículo, em razão de ser ele a aproveitar as especiais vantagens daquele meio de transporte e, por consequência e correlativamente deverá arcar com os riscos próprios de sua utilização (VARELA, 2000, p. 651).

Há causas, efetivamente, que podem afastar essa presunção, como o empréstimo ou arrendamento do veículo para outrem. Em sendo assim, a aludida regra não seria aplicável, porquanto o uso e o domínio formal do veículo podem andar dissociados. Nessa esteira, então, o legislador bem andou ao fixar que:

[...] 1. Aquele que tiver a **direcção efectiva de qualquer veículo** de circulação terrestre e o utilizar no seu

¹¹Extracto da fundamentação: “Certo que a condução automóvel constitui uma actividade muito perigosa, se bem que quanto a nós o perigo resulte mais da forma como é exercida do que da própria actividade em si. Seja, porém, como for, considerou-se causa de frequentes e gravíssimos acidentes e foi em função disso que a responsabilidade pelos danos deles decorrentes se submeteu entre nós, como em outros países, à especial e excepcional disciplina da teoria objectiva ou do risco, que fora da matéria de acidentes de trabalho se não alargou ainda aos danos derivados de outras actividades perigosas, com relação às quais se teve como bastante, dentro do sistema regra da responsabilidade subjectiva, a dita norma especial do nº 2 do art. 493º, de inversão do ónus da prova quanto à culpa, pelo que também por essa razão não será a mesma de aplicar nos casos em que se trate de acidentes provocados por veículos. O que quer dizer que a responsabilidade civil por danos causados por qualquer veículo de circulação terrestre se encontra sujeita, quer ao regime geral da responsabilidade por factos ilícitos prevista nos arts. 483º, nº 1, e 487º, nº 1, do CC, quer ao regime excepcional de responsabilidade pelo risco a que se refere o seu art. 503º, conforme se prove ou não uma actuação dolosa ou simplesmente culposa do responsável e somente a esses. [...]”

Este entendimento é o que corresponde à interpretação correcta da lei. Atendendo à especial perigosidade inerente à circulação de veículos, o legislador admitiu neste domínio, para protecção dos lesados, a responsabilidade pelo risco (art. 503º). Mas não há qualquer indício de que, além desta protecção - já de si excepcional, pois não vale para o comum das actividades perigosas, onde se não foi além do regime da culpa presumida -, o legislador tenha querido afastar também o princípio segundo o qual é ao lesado que incumbe provar a culpa do autor da lesão (art. 487º), quando a acção de indemnizações e baseie na culpa e não no risco”.

próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação.¹²

Pertinente observar que, nos dizeres de Antunes Varela, e de fato, a formulação aparentemente estranha usada na lei - **ter a direcção efetiva** - destina-se a abranger todos aqueles casos e, neste diapasão, enumera alguns (proprietário, usufrutuário, locatário, comodatário e até o eventual furtador do veículo), serão responsabilizados objetivamente pelos danos que possam ser causados a terceiros (VARELA, 2000, p. 652). Conclui-se pois, que a lei identificou a pessoa do responsável no objetivo de fixar critério às múltiplas situações¹³.

Segundo, então, se infere da definição legal (CC, art. 503º), há um outro requisito que deve ser preenchido e que serve para afastar a responsabilidade objetiva daqueles que usufruem do veículo em proveito e sob as ordens de outrem, qual seja a “utilização no próprio interesse” (VARELA, 2000, p. 653).

Da mensagem colocada pelo texto da lei, então, aquele que detém o poder real sob o veículo, quer seja o legítimo proprietário, assim estando ou não consignado no registro de assento de propriedade e o utilizando em seu próprio proveito, seja através de interesse meramente material ou até mesmo econômico, haverá de responder, objetivamente, pelos danos causados a outrem.

E, ao lado da responsabilidade objetiva do detentor, haverá também a do eventual condutor, em caso de condução do veículo por conta de outrem. Dessa obrigação somente será isento, entretanto, se comprovada sua ausência de culpa. Com efeito, havendo culpa do condutor,

[...] (porque se faz prova nesse sentido ou porque ele não conseguiu ilidir a presunção legal), responderão, solidariamente, perante o terceiro lesado, o condutor e o detentor do veículo, tendo este, se pagar, direito de regresso contra aquele, nos termos do nº 3 do artigo 500º. (VARELA, 2000, p. 654)¹⁴

¹²Código Civil, art. 503º. Grifos não originais.

¹³A direcção efectiva do veículo é o poder real (de facto) sobre o veículo, mas não equivale à ideia grosseira de ter o volante nas mãos. [...] Tem a direcção efectiva do veículo a pessoa que, de facto, goza ou usufrui as vantagens dele, e a quem, por essa razão, especialmente cabe controlar o seu funcionamento (vigiar a direcção e as luzes do carro, afinar os travões, verificar os pneus, controlar a sua pressão, etc.). Dá-se, *brevitatis causa*, o nome de detentor a quem tem a direcção efectiva sobre o veículo - elemento fundamental que serve de suporte legal à responsabilidade objectiva na circulação terrestre. Cfr. VARELA, 2000, p. 652-653.

¹⁴Código Civil. Art. 500º “[...] 3. O comitente que satisfizer a indemnização tem o direito de exigir do comissário o reembolso de tudo quanto haja pago, excepto se houver também culpa da sua parte; neste caso será aplicável o disposto no nº 2 do artigo 497º”.

Dessas assertivas, vislumbram-se as inafastáveis constatações que se seguem: 1. em geral, o proprietário do veículo deverá suportar o ônus de arcar com os danos causados a terceiros em caso de acidentes viários, sendo presumida sua responsabilidade; 2. o veículo conduzido deverá estar sujeito à utilização em seu próprio interesse¹⁵; 3. detentor e condutor poderão ser solidariamente responsáveis pela composição dos prejuízos, salvo se comprovada a ausência de culpa deste último, quando somente o primeiro responderá, e 4. o comitente ao depois de satisfazer a obrigação, querendo, poderá valer-se do direito de regresso em relação ao condutor (comissário), se ausente qualquer culpa que possa lhe ser atribuída.

3.2 Solidariedade entre comitente e comissário

Dessa arte, exsurge a conclusão de que, tratando-se de veículo utilizado pelo real proprietário ou por alguém sob suas ordens, em caso de acidente viário, haverá, sim, a responsabilidade pelo ressarcimento dos prejuízos imputados em desfavor da vítima. E, sendo o condutor culpado, haverá cumulação subjetiva passiva da pretensão a ser invocada jurisdicionalmente na modalidade de solidariedade, em que ambos deverão responder perante ao lesado. Não o bastante, de bom alvitre recordar que a “culpa, como pressuposto da responsabilidade, é a regra fundamental do nosso sistema jurídico, afirmada no art. 483º do Código Civil”, sendo indiscutível que “só existe obrigação de indenizar independente de culpa nos casos especificados na lei (nº 2)” (SILVA, 1990, p. 359).

Colocado o tema sob esta perspectiva, tem-se que, efetivamente, ao lado da responsabilidade objetiva, então, do detentor, haverá também a do condutor se este conduzir o veículo por conta de outrem. É o quanto, de efeito, diz respeito quando o empregador fornece, por sua conta e risco, de forma onerosa, o transporte para seu empregado. Aplicar-se-á, então, à espécie o quanto disposto no art. 504º do Código Civil¹⁶. A fundamentar tal ultimação, ainda que, por ora superficial, tem-se que, embora, em termos civilísticos, o contrato de transporte seja uma prestação de serviços,

¹⁵ALARCÃO, 1999, p. 214: “Já inversamente faltará este segundo requisito (em relação ao detentor habitual), bem como a direcção efectiva, no caso de uso não autorizado, como quando há furto ou utilização abusiva, cabendo então a direcção efectiva a quem, de facto (mesmo sem título jurídico), detém a coisa. Aqui sim, pode dizer-se que o detentor habitual perdeu o controle sobre a fonte dos riscos”.

¹⁶Código Civil. Art. 504º “[...] 1. A responsabilidade pelos danos causados por veículos aproveita a terceiros, bem como às pessoas transportadas em virtude de contrato; mas, neste caso, abrange só os danos que atinjam a própria pessoa e as coisas por ela transportadas”.

[...] não é o serviço em si que interessa ao contratante: releva, para este, apenas o resultado, isto é: a colocação da pessoa ou do bem íntegros, no local do destino.

E ainda:

[...] justamente por relevar o resultado final, o transporte acaba por assumir um conteúdo lato: abrange todas as operações necessárias para que o seu conteúdo útil possa ser atingido. (CORDEIRO; ROCHA, 2001, p. 537).

Merece enfoque, ainda, a pertinência da observação de Antunes Varela ao pontuar que a presunção de culpa estabelecida no nº 3 do art. 503¹⁷, refere-se tão somente à responsabilidade civil do dono (ou utente) do veículo e nas relações entre este e o condutor (comissário), não sendo, portanto, estendida àquelas entre o condutor por força de outrem e o lesado, abrangendo toda a gama da responsabilidade civil em matéria de acidentes de viação (VARELA, 2000, p. 654-655).

Desta feita, e em apertado apanhado, se conclui que, quando o veículo é conduzido por comissário, presume-se ser dele a culpa no acidente que cause dano a terceiro, ao contrário do quanto ocorre no caso de a viatura ser conduzida pelo próprio dono, em que a prova da culpa incumbe ao lesado, requerente da indenização.

Perquire-se, nesta trilha, qual a motivação para que assim se tenha decidido. E a resposta que aflora é que, na verdade, os comissários e condutores por conta de outrem, na generalidade dos casos, e não se olvida que o regime legal vigente visa atender às circunstâncias especiais, dizem respeito aos caminhoneiros de empresas, motoristas particulares contratados, assim como motoristas de táxis pertencentes a outras pessoas (VARELA, 2000, p. 657).

Levando-se em conta esta especificidade, tem-se que os **condutores por conta de outrem**, na maioria dos casos, **são profissionais diferenciados**, pessoas das quais, segundo se infere, se pode e se deve exigir perícia especial na condução, e que, por assim dizer, que mais facilmente podem ilidir a presunção de culpa com que a lei os onera, quando nenhuma atribuição efetivamente possa lhes ser imputada quanto ao resultado do acidente.

Não só. De outra banda, na condução por conta de outrem, pode ocorrer o que se denomina de **afrouxamento na vigilância** do veículo,

¹⁷Código Civil, art. 503º “[...] 3. Aquele que conduzir o veículo por conta de outrem responde pelos danos que causar, salvo se provar que não houve culpa da sua parte; se, porém, o conduzir fora do exercício das suas funções de comissário, responde nos termos do nº 1”.

que a lei não poderia ignorar, por óbvio. O proprietário, especialmente no caso de empresas, não sente as eventuais deficiências apresentadas pelo veículo porque seus diretores ou representantes legais não os conduzem. O condutor, por seu turno, nem sempre atua com a necessária diligência para proceder às reparações porventura imprescindíveis porque o carro não lhe pertence ou até porque outros trabalham com ele e o podem fazer. Até mesmo para evitar perda de dia de trabalho, com o automóvel estancado para as reparações (VARELA, 2000, p. 657).

Por derradeiro quanto ao enfoque, e talvez o ponto mais destacável a justificar essa diferença de tratamento, finque-se no fato de que a presunção de culpa deliberadamente assacada em desfavor do **condutor (comissário) por conta de outrem**, aliada à responsabilidade solidária que recai sobre o comitente, tem como consequência a estimulação de que os interessados, leia-se os que poderão sofrer os efeitos pecuniários do comando sentencial de reparação de danos, formalizem o **contrato de seguro da responsabilidade civil** (VARELA, 2000, p. 658), o que será alvo de oportuno pronunciamento.

Em arremate, tem-se que, sendo o condutor considerado culpado pelo acidente, o detentor (normalmente o proprietário) será chamado à responsabilidade por duas situações jurídicas. Primeira, como detentor do veículo e criador do risco inerente à sua utilização. Na segunda, porque, na condição de comitente, e nessa qualidade, figura como garantidor - **devedor solidário** - da obrigação de indenizar a cargo do comissário.

Assim, do ponto de vista da imputação, o art. 500º do Código Civil, no particular, reclama um processo algo complexo: exige, como pressuposto necessário da responsabilização do comitente, uma imputação prévia ao comissário pelos danos causados. Dessa maneira, o desencadeamento da responsabilidade do comitente dependerá sempre da verificação da responsabilidade do comissário. Dito de forma outra, requer-se um juízo de dupla imputação: a título direto ou primário ao comissário e a título indireto ou secundário ao comitente. É o quanto se observa.

4 RESPONSABILIDADE DO EMPREGADOR

Com todas essas considerações, é nítido se complementar que, sob o tema cuja verificação se pretende realizar e sem o escopo sequer tangencial em esgotar o assunto, o empregador, então, como proprietário do veículo que conduz seu trabalhador ao local de trabalho, em caso de acidente provocado pelo seu comissário, haverá de responder, em conjunto com este e de forma solidária, pelos prejuízos causados.

Sendo assim, fiel à premissa básica suscitada, e nessa mesma linha de raciocínio, pontua-se que, se o empregador, valendo-se ou não de uma empresa contratada para essa finalidade específica, qual seja, de levar seus trabalhadores para o local de trabalho e acidente ocorrer, a responsabilidade na reparação deverá ocorrer da seguinte forma: 1. se o transporte é feito em veículo do empregador, conduzido por seu comissário, e se este agiu com culpa, ambos responderão solidariamente pelos danos suportados pela vítima, podendo o empregador, em regresso, ressarcir-se dos prejuízos suportados; 2. se para a ocorrência do resultado nenhuma culpa puder ser atribuída ao comissário, por evidente seu empregador, ainda que proprietário do carro, também não haverá de ser condenado; 3. em caso do empregador, não dono ou utente do veículo, ter contratado pessoa jurídica distinta da sua e, portanto, apta para o transporte de pessoas, por evidente, ainda que o motorista dessa empresa terceirizada haja sido o causador do acidente, também não responderá perante as vítimas, mesmo sendo seu empregado. Aplicável, deste modo, o contido no art. 500º do Código Civil¹⁸.

Para constar, quanto ao assegurado no item 3 *supra*, ao referir-se sobre a responsabilidade da empresa contratada para a hipótese da exemplificação e alvo da investigação, o correto é afirmar que, mesmo havendo culpa do condutor do veículo, o empregador da vítima não seria chamado a responder porque validamente contratou empresa especializada para a realização do transporte de pessoas, e esta sim, seria legitimada a arcar, juntamente e na mesma ação, com o seu comissário pelos eventuais prejuízos impostos àquela. O empregador não, haja vista que a atuação do comissário, pessoa estranha à sua atividade, e não atuando sob seu comando, mas de outra empresa - **diga-se contratada para a finalidade em referência** -, ainda que haja com culpa ou até mesmo com dolo, não haverá de vinculá-lo, mas, sim, unicamente ao seu comissário, no caso, a empresa prestadora dos serviços.

A conclusão acima apontada encontra respaldo e fundamento no estatuto adjetivo, mais precisamente no art. 503º, que na especificidade trata dos acidentes causados por veículos, sob a seguinte configuração:

[...] 1. Aquele que tiver a direcção efectiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação. [...] 3. Aquele que conduzir o veículo por conta de outrem responde pelos danos que

¹⁸Art. 500º.

causar, salvo se provar que não houve culpa da sua parte; se, porém, o conduzir fora do exercício das suas funções de comissário, responde nos termos do nº 1.

Outrossim, existem outras situações em que a responsabilidade do empregador em indenizar também seria factível. Na hipotética situação em que, ao contrário de valer-se de um condutor próprio, o empregador, proprietário do veículo, loca-o para um terceiro. Com efeito, no caso de aluguer, o carro será utilizado tanto no interesse do locador (empregador, no exemplo) como no interesse do locatário, e qualquer deles se pode dizer que tem a direção efetiva do veículo, devendo-se concluir que ambos serão responsáveis solidariamente pelo dano (VARELA, 2000, p. 659). O mesmo ocorrerá em caso de comodato (VARELA, 2000, p. 660), que representa o empréstimo a título gratuito, porque não seria crível conceder um salvo-conduto àquele que, embora possuindo a direção efetiva, empreste-o a terceiro que pode provocar um acidente. Haverá, *in casu*, a responsabilidade solidária.

Responsabilidade no transporte oneroso ou gratuito

Reputa-se pertinente atentar-se para o aspecto se haveria alguma mudança de interpretação ou entendimento acerca do assunto já enfocado, em caso de concessão de transporte, **pelo empregador**, a título gratuito ou oneroso. Nessa seara, de início, tem-se que o próprio Código Civil vigente não define o que seja transporte gratuito, também conhecido como de cortesia.

Para Vaz Serra, “parece dever considerar-se aquele em que não tem interesse o transportador” (SERRA, [1969?], p. 301). Essa era a mesma diretriz apregoada pelo Código da Estrada - que regulava a responsabilidade civil por acidentes de viação antes da entrada em vigor do Código Civil de 1966 -, que, em seu art. 56, nº 1, lia-se: “considera-se transporte gratuito aquele que não é feito no interesse do transportador” (AMARAL, 1992, p. 154). Colhe-se, de igual foco, da jurisprudência do Supremo Tribunal de Justiça, em Acórdão de 5 de junho de 2003, que:

[...] o transporte gratuito [...] é aquele em que a prestação do transportador é feita sem nenhuma contrapartida de ordem material ou económica, isto é, por mero favor ou simples complacência ou cortesia e no interesse exclusivo do transportado.¹⁹

¹⁹Acórdão do STJ, de 5 de junho de 2003 - Processo n.º 02B1995. Disponível em: <<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf>>.

E Abilio Neto define o transporte gratuito como:

[...] o transporte que é feito por mero favor ou simples complacência ou cortesia no interesse exclusivo do transportado e sem qualquer vinculação por parte do transportador. (NETO, 1993, p. 410).

Definido o que seja transporte gratuito, parece não deixar qualquer dúvida acerca da interpretação acerca da regra a disciplinar a matéria, qual seja, sobre a responsabilidade do transportador. Preceitua, no particular, o art. 504º do Código Civil que: “[...] 1. A responsabilidade pelos danos causados por veículos aproveita a terceiros, bem como às pessoas transportadas”. E mais, precisamente no item 3, consagra: “[...] 3. No caso de transporte gratuito, a responsabilidade abrange apenas os danos pessoais da pessoa transportada”²⁰.

Sendo assim, aplicar-se-ão as estipulações consubstanciadas nos arts. 483º e 487º do mesmo diploma. É que,

O **transportador gratuito** só responde nos termos dos artigos 483º e 487º do Código Civil, e pelos danos que causar com culpa sua, cabendo ao lesado fazer a prova desta, por não funcionar, nesta hipótese, a teoria do risco ou da responsabilidade objectiva.^{21 22}

Exsurge, portanto, que o transportador gratuito só responderá nos termos do princípio geral da responsabilidade civil e não haverá presunção de culpa do responsável, mormente levando-se em conta o quanto restou decidido no Assento 1/80 do Supremo Tribunal de Justiça, de 29 de janeiro de 1980, que declarou ser inaplicável o disposto no nº 2 do art. 483º do Código Civil, em matéria de acidentes de viação, como antes já restou observado e consoante o lecionado por Mário Júlio de Almeida Costa (2009, p. 637). Discorda-se, portanto, de eventual assertiva de responsabilidade objetiva na hipótese.

Porquanto, com escólio nos ensinamentos de Pires de Lima e Antunes Varela (1987, p. 517), veja-se que:

[...] o regime geral da responsabilidade (baseada na culpa) vale tanto para a hipótese de o transporte gratuito assentar sobre um contrato, como para o caso

²⁰Código Civil, art. 504º.

²¹Acórdão da Relação do Porto, de 16 de janeiro de 1991 - Processo nº 0409940, Disponível em: <<http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf>>.

²²Acórdão da Relação do Porto, de 25 de março de 1996 - Processo nº 9550718, Disponível em: <<http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf>>.

vulgaríssimo de ele corresponder apenas a um acto (não vinculativo) de cortesia ou complacência com certos usos. Os trabalhos preparatórios do Código revelam que a lei quis sujeitar ao mesmo regime, tanto o transporte (gratuito) contratado, como o transporte de simples cortesia.

Contextualizado o tema sob a ótica do transporte oneroso ou gratuito, vale aqui pontuar que, não obstante ao quanto debatido, o certo é que a tônica deste trabalho diz respeito à responsabilidade do empregador. Então, todas as considerações já consignadas, em especial quanto ao transporte feito por comissário, as regras serão as mesmas. No caso específico, ainda que gratuito o traslado oportunizado pelo empregador, este haverá de responder como proprietário do veículo pela indenização, em solidariedade com o eventual condutor, salvo se este provar que não agiu com culpa. Se, no entanto, terceirizou essa atividade para uma empresa especializada, por evidente nenhuma atribuição indenizatória poderá lhe advir.

Oportuna, e não em demasia, socorrer-se novamente de Antunes Varela para fazer constar, em reiteração, que há aqui uma discrepância relevante no que concerne ao fato de o veículo ser conduzido por um comissário ou pelo próprio dono. Vejamos: se o veículo for conduzido por um comissário, a culpa deste, em caso de danos a terceiros provenientes de acidente, presume-se; por outro lado, se o condutor do veículo for o próprio proprietário, a culpa não se presumirá e caberá ao lesado a prova de sua existência. E, reafirma o autor, ao explicar a razão desta discrepância da seguinte forma: “há na condução por conta de outrem um perigo sério de afrouxamento na vigilância do veículo, que a lei não pode subestimar”, além disso, um outro perigo frequente e não menos grave,

[...] é o da fadiga deste (causa de inúmeros acidentes) proveniente das horas extraordinárias de serviço: o comitente para não admitir mais pessoal nos seus quadros; o comissário para melhorar a sua remuneração.

Alude, de igual monta, que se deve exigir “**perícia especial na condução**” aos condutores por conta de outrem, por serem, normalmente, “**condutores profissionais**” e, precisamente por tal motivo, “**mais facilmente**” poderão:

[...] elidir a presunção de culpa com que a lei os onera, quando nenhuma culpa tenha realmente havido da sua parte na verificação do acidente. (VARELA, 2000, p. 657).

5 OS DANOS INDENIZÁVEIS. DANOS MORAIS

Renovadas as considerações acima reproduzidas, a partir de então, de se averiguar quais serão os **danos** efetivamente **indenizáveis**. Primordialmente, imperioso constar que, para que ocorra a obrigação de indenizar, pressuposto necessário é que haja dano, ou seja, que o “**facto ilícito culposo tenha causado prejuízo a alguém**” (VARELA, 2000, p. 591). Fato ilícito aqui, e nos limites da proposta temática, diz respeito a acidente de viação e os danos causados em razão de sua ocorrência.

Dessa forma, numa linguagem outra, os danos indenizáveis são os que tiverem como causa, sob o ponto de vista jurídico, o acidente provocado pelo veículo.

Com efeito, o dano pode ser real ou patrimonial, subdividindo-se este em emergente ou perda patrimonial, como também naquele denominado lucro cessante. Há ainda os danos morais (não patrimoniais) previstos no art. 496º do Código Civil, com a seguinte redação: “[...] 1. Na fixação da indenização deve atender-se aos danos não patrimoniais que, pela sua gravidade, mereçam a tutela do direito”.

Para, então, bem representar a indenização a que faria jus o empregado, vítima de acidente de viação, em transporte propiciado ou não pelo seu empregador, a título gratuito ou oneroso, agindo o condutor do veículo com culpa poderia reclamar os seguintes tópicos: reparação pelas lesões sofridas (dano real ou prejuízo *in natura*); despesas com médico, internamento, entre outros (dano patrimonial); o prejuízo obtido nos bens ou direitos já existentes na titularidade do lesado à data da lesão (dano emergente ou perda patrimonial); os benefícios que o lesado deixou de auferir em razão do fato ilícito de que foi vítima, mas que ainda não tinha direito à data da lesão (lucros cessantes ou lucro frustrado) (VARELA, 2000, p. 592-593).

Teria, ainda, a oportunidade de reclamar por danos morais (dano não patrimonial). Estes representariam dores físicas, desgastes morais e até mesmo os complexos de ordem estética, como por exemplo uma deformidade (extensa cicatriz na face) advinda em razão do acidente, que podem ser compensados com a obrigação pecuniária imposta ao agente causador, representando mais uma satisfação do que propriamente uma indenização²³.

²³Obtempera Antunes Varela que: “Ao lado da satisfação pecuniária, haverá outras formas de reparação do dano não patrimonial (como a publicação da sentença de condenação do autor da calúnia, a retratação deste, a restituição de uma coisa, o restabelecimento ou a supressão de determinada situação); mas estas formas de reposição natural (em regra imperfeita) pouco interesse prático revestem” (VARELA, 2000, p. 595).

Estes mesmos danos não patrimoniais - **designados danos morais**²⁴ - resultam, como acima exposto, da “lesão de bens estranhos ao património do lesado (a integridade física, a saúde, a tranquilidade, o bem-estar físico e psíquico, a liberdade, a honra, a reputação)”. Nessa quadra, estar-se-á diante de um dano não patrimonial quando:

[...] são causados sofrimentos físicos ou morais, perdas de consideração social, inibições ou complexos de ordem psicológica, vexames, etc., em consequência de uma lesão de direitos, maxime de direitos de personalidade. (PINTO, 2005, p. 129).

É certo que a lei não enumera este tipo de dano, confiando antes ao tribunal o encargo de analisar, no quadro das diversas situações concretas, socorrendo-se de fatores objetivos (COSTA, 2009, p. 601). Tem-se, pois, que as dores, os desgostos, os vexames, a perda da alegria de viver não se pode mensurar e tampouco “pagar” em pecúnia. Sendo, no entanto, impossível o retorno ao *status quo* da vítima, será possível conceder a ela uma vantagem material de que algum possa atenuar ou minorar referido malefício (ALARCÃO, 1999, p. 232-233).

A problemática parece ser a estipulação de valor a tal título, porquanto prevalece o quanto contido no art. 496º, mais precisamente no número 3:

O montante da indemnização será fixado equitativamente pelo tribunal, tendo em atenção, em qualquer caso, as circunstâncias referidas no artigo 494º; no caso de morte, podem ser atendidos não só os danos não patrimoniais sofridos pela vítima, como os sofridos pelas pessoas com direito a indemnização nos termos número anterior.

Sendo assim, observa-se que a indenização pelos danos morais (ou não patrimoniais como consta do dispositivo legal) será pronunciada por arbitramento (RANGEL, 2006, p. 36), evidente que balizados por outros elementos (CC, art. 494º), cuja fixação ficará a cargo do juiz sentenciante, ou do Tribunal, em derradeira fala, na oportunidade de reexame da matéria. É bem verdade que, se essa indenização está longe de eliminar o dano sofrido,

[...] pelo menos permite atribuir ao lesado determinadas utilidades que lhe permitirão alguma compensação

²⁴COSTA, 2009, p. 601. Refere ao fato de que o Código Civil não adotou a designação de dano moral mas antes a de dano não patrimonial, cuja expressão é mais ampla posto que também inclui tanto os danos morais propriamente ditos, como os danos estéticos por exemplo.

pela lesão sofrida sendo, em qualquer caso, melhor essa compensação do que coisa nenhuma. (LEITÃO, 2010, p. 338).

Vale mencionar, ainda, e como destaque, que o art. 494º do Código Civil revela um impacto prático do pressuposto da culpa em relação ao dano, ao possibilitar a redução equitativa da indenização²⁵ no caso da responsabilidade se fundar em mera culpa. No caso, o juiz poderá, o que representa faculdade, fixar a indenização com fundamento no “grau de culpabilidade do agente, a situação económica deste e do lesado e as demais circunstâncias do caso o justifiquem”²⁶.

Em resenha quanto ao exposto, afigura-se correto concluir que o autor responsável pelo acidente será obrigado a indenizar todos os danos que do mesmo resultarem, seja a que título for, consoante linhas atrás restou retratado. Entretanto, também como se destacou, será imprescindível que exista o nexo de causalidade entre o fato (acidente de viação) e o dano, por evidente. O preceito que aqui tem lugar é aquele contido no art. 503º, nº 1, do Código Civil, que se refere aos “**danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação**”, regra aplicada quanto aos “danos provenientes dos acidentes provocados pelo veículo em circulação, [...] como os causados pelo veículo estacionado” (VARELA, 2000, p. 662).

6 O ACIDENTE DE TRABALHO

Impende ainda analisar a questão referente ao acidente de trabalho quando este ocorre na órbita do percurso ao local de ativação do trabalhador. Para tanto, antes, porém, de se pronunciar alguns aspectos pertinentes ao que se denomina acidente de trabalho, e quando se verifica efetivamente seu acontecimento para, ao depois, fixar-se a responsabilidade do empregador. Propor-se-á, inclusive, o necessário debate para se aquilatar se há alguma imputação ao empregador pelo fornecimento, gratuito ou até mesmo oneroso, do transporte à localidade da prestação laborativa. Vejamos.

Quanto ao acidente do trabalho propriamente dito,

[...] rege, nessa matéria, entre nós, a Lei nº 98/2009, que vem - pelos menos aparentemente - consagrar uma

²⁵RANGEL, 2006, p. 38, afirma que a equidade “funda-se em razões de conveniência, de oportunidade e, principalmente, de justiça concreta”; e fls. 46: “equidade não é sinónimo de arbitrariedade pura e simples, mas sim um critério para correcção do direito, em ordem a que se tenham em consideração, fundamentalmente, as circunstâncias do caso concreto”.

²⁶Código Civil, art. 494º (Limitação da indemnização no caso de mera culpa).

hipótese de responsabilidade pelo risco, acoplada à obrigatoriedade de contratação de um seguro privado. (BARBOSA, 2014, p. 53).

Aludido texto regulamenta o regime de reparação de acidentes de trabalho e de doenças profissionais. Consagra, portanto,

[...] um sistema de responsabilidade independentemente de culpa de natureza privada: a entidade patronal é obrigada a responder pelos danos resultantes de acidente de trabalho ao mesmo tempo em que assume a obrigação de contratar um seguro de cobertura de risco. (BARBOSA, 2014, p. 56).

A definição de acidente de trabalho consta do art. 8º do texto normativo já aludido. Prescreve:

[...] 1 - É acidente de trabalho aquele que se verifique no local e no tempo de trabalho e produza directa ou indirectamente lesão corporal, perturbação funcional ou doença de que resulte redução na capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte.

E, como local e tempo de trabalho, o item 2, explicita:

[...] a) 'Local de trabalho' todo o lugar em que o trabalhador se encontra ou deva dirigir-se em virtude do seu trabalho e em que esteja, directa ou indirectamente, sujeito ao controlo do empregador; b) 'Tempo de trabalho além do período normal de trabalho' o que precede o seu início, em actos de preparação ou com ele relacionados, e o que se lhe segue, em actos também com ele relacionados, e ainda as interrupções normais ou forçadas de trabalho.

De efeito, partindo-se da definição jurídica do acidente de trabalho em si, tem-se que evidente que sua ocorrência é apta a proporcionar prejuízos de ordem patrimonial e não patrimonial na órbita de esfera de direitos do trabalhador. Por isso, deve ser alvo de indenização.

Quanto à assertiva de que, nos acidentes de trabalho, é consagrada a responsabilidade pelo risco, esta encontra respaldo também na doutrina de Antunes Varela. A tendência geral, pontua, é no sentido de que a responsabilidade civil funda-se no pressuposto da culpa do lesante. Entretanto, reconheceu-se, de há muito, que a teoria da culpa nem sempre conduz aos melhores resultados (VARELA, 2000, p. 625).

Assim é que, no domínio dos acidentes de trabalho, surgiu o que se denominou **teoria do risco**, segundo a qual aquele que se utiliza em seu proveito elementos cujo aproveitamento tem seus perigos, deverá suportar as consequências prejudiciais de seu emprego. E imposição desta modalidade de responsabilidade propiciará um estímulo eficaz ao aperfeiçoamento da empresa, tendente à diminuição do número e a gravidade dos riscos na prestação do trabalho (VARELA, 2000, p. 625). Essa regra, como se anotou oportunamente, também se aplica nos acidentes de viação.

É bom que se reafirme que a proteção dos riscos aflorados da infortunística laboral, que compreende tanto os acidentes de trabalho quanto as doenças profissionais, somente obtiveram o acolhimento legal com o advento da revolução industrial, em razão da próspera utilização de máquinas e da existência de ambientes insalubres nos locais de trabalho. Estabeleceu-se, desta feita, a necessidade de edição de medidas legislativas de proteção quanto à nefasta condição.

Um dos primeiros países a legislar sobre a matéria das condições de trabalho e os riscos profissionais foi a Alemanha, onde:

[...] o diploma que constitui o arranque da legislação geral sobre condições de trabalho remonta a 1891 (**Arbeiterschutzgesetz von 1891**), mas já na época de Bismarck surge legislação no domínio dos riscos ligados à doença, aos acidentes de trabalho e à velhice, em 1883, 1884, e 1889 respetivamente. (RAMALHO, 2012, p. 740-741).

Exemplo que foi seguido, inclusive e ao depois, pela própria Organização Internacional do Trabalho (OIT), instituída em 1919 pelo Tratado de Versalhes.

Essa consideração histórica se afigura imperiosa para demonstrar que, efetivamente, era mesmo imprescindível que houvesse regramento específico em razão das ativações laborais em ambientes pós-revolução industrial absolutamente inóspitos para a saúde do trabalhador.

Sendo assim, e volvendo ao quanto pertine ser analisado, para que exista e que seja procedente uma pretensão indenizatória em relação à entidade patronal é necessário que se verifique um acidente, ponto de partida. Ao depois, que este acidente possa ser relacionado por uma das vias previstas normativamente à atividade laborativa considerada em sentido amplo (BARBOSA, 2014, p. 68).

Ainda, que haja o dano efetivo, cuja prova é exigida pela lei, segundo se infere de análise do art. 10º/2 da Lei nº 98/2009: “Se a lesão não tiver manifestação imediatamente a seguir ao acidente, compete ao sinistrado ou aos beneficiários legais provar que foi consequência dele”,

demandando deixar patente a possibilidade de lesão pelo acidente ocorrido, retratando o denominado **nexo de implicação** que se encontra presente na presunção contida no item 1, do mesmo dispositivo:

[...] 1 - A lesão constatada no local e no tempo de trabalho ou nas circunstâncias previstas no artigo anterior presume-se consequência de acidente de trabalho.

Vale dizer, então, que o infortúnio somente é relevante para os efeitos referidos se dele resultar uma lesão corporal, uma perturbação funcional, doença ou morte, pelo que há que reconduzir estes resultados à esfera de riscos traçadas pelo acidente (BARBOSA, 2014, p. 68).

Infere-se, então, pela sistematização tal como posta pela lei, mais precisamente em seu art. 10º, nº 1, **quanto à prova da origem da lesão**, ao dispor que “[a] lesão constatada no local e no tempo de trabalho ou nas circunstâncias previstas no artigo anterior presume-se consequência de acidente de trabalho”, estabelece uma o que se denomina presunção de causalidade, ou seja, que o acidente ocorreu no local e em razão do trabalho desempenhado. Contudo, trata-se de uma presunção *juris tantum*, sendo, pois, ilidível por prova em contrário. Admite-se seja produzida prova apta à demonstração do contrário.

Deste modo, em fundamental brevíário, se a lesão for observada no local e no tempo de trabalho, considera-se ou presume-se consequência de acidente de trabalho. Contudo, e ao *contrario sensu*, se a lesão não tiver manifestação a seguir ao acidente, **já compete ao sinistrado ou aos beneficiários legais provar que foi consequência dele**.

De se acrescentar, ainda em mesmo sentido, que o nexo de causalidade, que exprime uma relação entre quais condutas, positivas ou negativas, deram causa ao resultado previsto em lei, repercutem direta ou indiretamente entre o acidente e as suas consequências. Vale dizer, entre o evento e a lesão (perturbação funcional, doença ou morte) e não, propriamente, uma relação de causalidade entre o trabalho e o acidente, pois esta já resulta dos dois elementos, quais sejam, o espacial e o temporal.

Também, como se deflui do texto legal, esta mesma presunção de causalidade tem apenas o alcance de libertar os sinistrados ou os seus beneficiários da prova do respectivo nexo entre o acidente e o dano físico ou psíquico reconhecido na sequência do evento infortunistico. Não os exonera, entretanto, do ônus de comprovar a existência do próprio evento tido como causador das lesões. É o que se conclui de sua leitura acurada.

Na realidade, não se trata de uma presunção da existência do acidente, mas antes uma presunção de que existe nexo causal entre o acidente e a lesão ocorrida (MARTINEZ, 2005, p. 816, n. 2). É que,

[...] emergindo a lesão imediatamente a seguir do acidente, a presunção contida no n° 1 do artigo 10º nem sequer exige ao lesado a prova de tal contributo causal. Comprovadamente, o que avulta é uma ideia de protecção do trabalhador. (BARBOSA, 2014, p. 81).

Destacando-se, no entanto e como já pontuado, que,

[...] não é qualquer dano que pode ser ressarcido, mas unicamente aqueles que se traduzam na morte ou na diminuição da capacidade de trabalho do lesado, o que pressupõe uma lesão na integridade física, na saúde ou na morte. (BARBOSA, 2014, p. 83).

Não se revela em demasia refletir que a noção de acidente de trabalho decorrente e contida no art. 8º, n° 1, da Lei n° 98/2009, é a mesma que foi dada quer pelo art. 6º, n° 1, da Lei n° 100/97, de 13 de setembro, quer pela Base V, n° 1, da Lei n° 2127, de 3 de agosto de 1965, que promulgou as bases do regime jurídico dos acidentes de trabalho e doenças profissionais.

E, quanto ao próprio conceito no específico, o legislador também não definiu o que se deveria entender por acidente de trabalho. Forneceu, apenas e tão somente, alguns critérios tais como o lugar e tempo do trabalho e o nexos de causalidade, razão pela qual, tanto a doutrina²⁷ quanto a jurisprudência²⁸, têm pontuado, em harmonia que:

[...] **o conceito de acidente de trabalho é**, essencialmente, **delimitado por três elementos cumulativos**: a. Um elemento **espacial** (local de trabalho); b. Um elemento **temporal** (tempo de trabalho); e, c. Um elemento **causal** (nexo causa-efeito entre o evento e a lesão).

Entrementes, para a constatação da verificação cumulativa dos pressupostos aludidos, imperioso se faz constatar a ocorrência prévia de um evento que possa ser identificado como “acidente”, assim definido como um acontecimento anormal, em geral súbito, ou pelo menos de duração curta e limitada, e que acarreta uma lesão à integridade ou à saúde do corpo humano.

Fundamental que se observe que acidente, em sentido usual e comum, é um termo que deriva de “*accidens*” e significa o evento que

²⁷CARVALHO, 1983, p. 26; RESENDE, 1988, p. 17; MARTINEZ, 2005, p. 798, e ALEGRE, 2001, p. 42-46.

²⁸Acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça de 30.6.2011 e de 30.5.2012, proferidos nos autos dos Processos n. 383/04.3TTGMR.L1.S1 e 159/05.0TTPRT.P1.S1.

provoca um dano involuntário ou que modifica o estado habitual dos acontecimentos. De relevância, então, afirmar que, também, quer a doutrina quer a jurisprudência têm definido, ao longo do tempo, o conceito de “acidente de trabalho” de forma ampliativa, para abranger cada vez mais situações ou eventos concretos.

Na visão de Maria do Rosário Palma Ramalho,

[...] em termos gerais, pode dizer-se que o acidente de trabalho é o evento súbito e imprevisto, ocorrido no local e no tempo do trabalho, que produz uma lesão corporal ou psíquica ao trabalhador que afeta a sua capacidade de ganho. (RAMALHO, 2012, p. 715).

Pedro Romano Martinez aduz que:

[...] um dos pressupostos básicos para a existência de responsabilidade civil é o facto, que em termos de responsabilidade delitual terá que ser um facto humano.

E, adita que, na responsabilidade sem culpa, o fato humano poderá:

[...] ser substituído por uma situação jurídica objetiva que esteve na origem dos danos. Na realidade, como o facto gerador da responsabilidade não se baseia numa atuação culposa e ilícita, basta que se identifique uma situação geradora de dano.

Conclui que, na responsabilidade civil emergente de acidente de trabalho,

[...] o facto gerador nem sempre corresponderá a uma conduta humana; sendo o que desencadeia o dano é o acidente de trabalho. (MARTINEZ, 2005, p. 797-798).

Finalmente, em prol de definitivamente conceituar o tema, Bernardo da Gama Lobo Xavier define o acidente de trabalho como sendo:

[...] o evento lesivo da capacidade produtiva do trabalhador que se verifica por ocasião do trabalho e se manifesta (normalmente) de modo súbito e violento. (XAVIER, 2014, p. 1040).

Por sua vez, o Supremo Tribunal de Justiça vem decidindo que o evento pode não ser instantâneo, nem violento, mas deve ser súbito.

E, como se infere do Acórdão de 30.3.2012, Processo nº 159/05.0TTPRT. P1.S1²⁹, o acidente de trabalho pressupõe uma cadeia de fatos, em que cada um dos relativos elos está interligado por umnexo causal. Assim, o evento naturalístico que ele pressupõe deve resultar evidente que de uma relação de trabalho. Ademais, a lesão corporal, a perturbação funcional ou a doença tem de resultar deste mesmo evento; e a morte ou a redução na capacidade de trabalho ou de ganho devem ter por causa a lesão corporal, perturbação funcional ou a doença.

Dos argumentos expedidos, então, pode-se afirmar que, grosso modo, o acidente de trabalho consiste sempre num evento danoso que, entre outras características, apresenta determinada conexão com a prestação do trabalho (Acórdão de 16.6.2015, Processo nº 112/09.5TBVP. L2.S1)³⁰.

Depois das extensas, todavia primordiais considerações a respeito do acidente, em conclusão nessa singular proposição de se apontar que o acidente gerado por culpa da entidade empregadora poderá desencadear tanto a responsabilidade contratual quanto a extracontratual. Na primeira, a preterição da obrigação de segurança e saúde, uma vez identificada uma obrigação contratual, permite não só desvelar a culpa como a própria ilicitude. Destaca-se que não haverá incumprimento se não houver culpa, a qual é presumida segundo os ditames estabelecidos pelo art. 799º do Código Civil. Quanto à responsabilidade extracontratual, a culpa haverá de ser provada, assim como a prova de lesão de direitos absolutos do trabalhador (BARBOSA, 2014, p. 85).

Em arremate, portanto, a constatação de existência do acidente de trabalho faz originar a responsabilidade contratual, dado o incumprimento pelo devedor (entidade patronal) de sua obrigação de garantia da segurança e saúde do credor (trabalhador), e, simultaneamente, responsabilidade extracontratual, pois pressupõe a lesão do dever genérico de *alterum non laedere*. É o quanto se deflui de essencial perscrutação sobre a matéria em destaque.

E mais. Sabendo das significativas diferenças dos regimes legais das responsabilidades obrigacional e aquiliana, primeiramente tem-se que definir qual a regra a ser observada em matéria de responsabilidade empresarial pelos danos resultantes de acidentes laborais. A questão tem particular interesse em matéria de ônus da prova: se aplicar-se o regime da responsabilidade delitual, caberá ao trabalhador lesado a prova da culpa da entidade patronal como facto constitutivo da responsabilidade civil (arts. 342.º, nº 1, e 487.º, nº1, do Código Civil),

²⁹Disponível em: <<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/89b1b6ddf-18572fb80257a1000478e87?OpenDocument>>.

³⁰Disponível em: <<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/b2dd5212fdf7e6b880257ec3002fe7dd?OpenDocument>>.

enquanto na hipótese de responsabilidade contratual presumir-se-á essa culpa (art. 799º do Código Civil). Evidente que esta hipótese é mais favorável ao trabalhador, o que, por si só, já a legitima.

Sendo assim, tem-se que a responsabilidade emergente de acidentes de trabalho é contratual, presumindo-se, pois, a culpa da entidade patronal: parte-se da existência de um contrato entre empregador e trabalhador e da violação de obrigações em sentido técnico emergentes desse contrato e da própria lei.

Então, sob a temática do acidente do trabalho, para fixar-se a responsabilidade do empregador, leia-se também entidade patronal, necessário a concorrência dos seguintes pressupostos: 1) **o fato**: na responsabilidade civil emergente de acidentes de trabalho, o fato desconforme ao ordenamento jurídico que está na gênese do dever de reparação a cargo do empregador é o acidente de trabalho; 2) **culpa do empregador**: sendo a entidade patronal quem auferes os lucros da exploração da empresa, justo é que suporte os encargos que advenham dos acidentes de trabalho, mesmo quando não lhe seja imputável qualquer culpa (teoria do risco). Suficiente que o trabalhador prove a ocorrência do acidente de trabalho para ser ressarcido, porquanto, se a sua saúde não foi garantida, o empregador, ainda que tenha atuado zelosamente, será sempre responsável; 3) **o dano**: no âmbito dos acidentes de trabalho, os danos a reparar traduzem-se em “lesão corporal, perturbação funcional ou doença de que resulte redução na capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte” (art. 6º, nº 1, da Lei nº 98/2009 conhecida como Lei de Acidentes de Trabalho). Para efeitos de ressarcimento da vítima, leva-se em conta a sua força de trabalho, procurando reconstituir sua integridade produtiva (RIBEIRO, 1984, p. 210). Ainda, em consonância com o disposto no artigo do mencionado diploma legal, o direito à reparação inclui apenas as prestações em dinheiro “necessárias e adequadas ao restabelecimento do estado de saúde e da capacidade de trabalho ou de ganho do sinistrado e à sua recuperação para a vida activa”; e, finalmente: 4) **o nexa causal**: não há dever de indenização se não existir um nexa causal entre o infortúnio laboral e o serviço prestado. E, sempre que o acidente se produza em virtude do risco provocado ou agravado pelo trabalho, verifica-se um nexa de causalidade para com este (SILVA, 2010).

7 O ACIDENTE ITINERÁRIO OU DE TRAJETO. RESPONSABILIDADE DO EMPREGADOR. ROL TAXATIVO OU EXEMPLIFICATIVO DA LEGISLAÇÃO

Evidente que todas as considerações elencadas no que se diz respeito aos acidentes de trabalho devem nortear como regra geral em

todas as circunstâncias de seu existir. Todavia, visando o aperfeiçoamento do quanto buscado nesse estudo, a questão que merece, agora, ser devida e abertamente enfocada, se traduz na abordagem de seu acontecimento quando das horas itinerárias, e a especificidade eventual dessa caracterização.

Visto linhas atrás, o acidente de trabalho é conceituado pelo art. 8º da Lei nº 98/2009, e complementado pelo art. 9º do mesmo diploma, sob o texto “extensão do conceito”. A primeira conclusão, portanto, que se aúfere é a de que, no ordenamento jurídico vigente, o acidente de trabalho não se reduz ao ocorrido na execução laborativa, nem se exige uma relação causal entre o acidente e essa mesma execução (GOMES, 2013, p. 97).

De partida, constata-se que o acidente de trabalho no trajeto não merece especial estatuto de autonomia em relação ao acidente de trabalho típico do qual é, juridicamente, apenas uma das modalidades existentes.

Em consonância com art. 9º, nº 2, da Lei nº 98/2009, o acidente *in itinere* é aquele:

[...] que se verifique nos trajectos normalmente utilizados e durante o período de tempo habitualmente gasto pelo trabalhador, [...] entre qualquer dos seus locais de trabalho, no caso de ter mais de um emprego [alínea ‘a’]; [...] entre a sua residência habitual ou ocasional e as instalações que constituem o seu local de trabalho [‘b’]; [...] entre sua residência habitual ou ocasional ou as instalações que constituem o seu local de trabalho e o local do pagamento da retribuição [‘c’]; [...] entre sua residência habitual ou ocasional ou as instalações que constituem o seu local de trabalho e o local onde ao trabalhador deva ser prestada qualquer forma de assistência ou tratamento por virtude de anterior acidente [‘d’]; [...] entre o local de trabalho e o local de refeição [‘e’]; [...] entre o local onde por determinação do empregador presta qualquer serviço relacionado com o seu trabalho e as instalações que constituem o seu local de trabalho habitual ou a sua residência habitual ou ocasional [‘f’].

Como se constata, a Lei portuguesa optou por definir o ponto de partida e o ponto de destino dos trajetos protegidos (GOMES, 2013, p. 162). Nesta linha, tem-se que a tendência das teorias mais recentes é a de considerar que o risco é inerente ao cumprimento do dever de comparecer no lugar do trabalho para nele executar a sua prestação, resultante do contrato de trabalho (ou equiparado) como uma das suas obrigações instrumentais ou acessórias (ALEGRE, 2001, p. 10).

Desta maneira, o trabalhador é obrigado a fazer o percurso necessário para poder comparecer no lugar pré-determinado, usando as vias de acesso e os meios de transporte disponíveis, a fim de que a

entidade empregadora possa contar com a sua prestação. E, se a teoria que considera o trajeto adequado à deslocação como sendo já o local de trabalho, poderá concluir que um eventual acidente ocorrido naquela trilha seja tido como acidente de trabalho, porquanto acontecido no tempo do cumprimento de uma obrigação, a qual, mesmo acessória, é indispensável para o perfeito cumprimento da obrigação de prestação da atividade laboral. Em condensação:

[...] durante o trajeto se mantinha o risco de autoridade por subsistir, mesmo que atenuada, a subordinação ou dependência do trabalhador. (GOMES, 2013, p. 162).³¹

Evidente que se pode afirmar, com convicção, que existirão vários trajetos “normais” ou “normalmente utilizados” entre o local de trabalho e a residência habitual ou ocasional que, necessariamente, não será o mais curto. E a válida opção do trabalhador, no exercício de sua plena liberdade, até mesmo premido pela eventual condição climática, não poderá afastar a tutela que direito possui por força de lei.

No que alude à alínea “b” do item 2 *supra*, que retrata o acidente que possa ocorrer no deslocamento entre sua residência e as instalações que constituem seu local de trabalho, há também presumidamente um requisito temporal. Significa, assim, que o acidente deverá ocorrer próximo da hora da entrada em serviço ou de sua saída, sem olvidar que, circunstâncias alheias, como engarramento, por exemplo, possam interferir neste interstício cronológico. Nessa seara,

[...] se o acidente de trabalho se caracteriza porque normalmente ocorre no tempo de trabalho, o peculiar do acidente *in itinere* é que este tem lugar fora da jornada laboral, mas em tempo imediato ou próximo das horas de entrada e de saída no tempo prudencial necessário para efetuar o percurso. (SANCHES-RODA NAVARRO, 1998, p. 59).

Tutela-se, portanto, “os itinerários entre a residência habitual ou ocasional e as instalações que constituem o local de trabalho” (GOMES, 2013, p. 177). Em consequência, a tutela só se inicia quando o trabalhador acede à via pública, posição que parece ser a mais consentânea com a realidade do dispositivo legal vigente, e por corolário contempla todas as hipóteses contidas nas alíneas “a” a “f” do item 2 do art. 9º da Lei nº 98/2009, disciplinando a alínea “a” do item 1, porque

³¹E, é justamente por essa razão que o mesmo autor faz referência expressa de que o acidente de trabalho, no qual se inclui aquele ocorrido no itinerário nasceu em estrita conexão com a teoria do risco profissional, um risco específico, distinto do risco geral da vida (GOMES, 2013, p. 34).

todas tratam de deslocamento, e o acidente *in itinere* retrata um acontecimento de ocorrência fora do tempo e do local de trabalho³².

Clama por observação, ante a peculiaridade, que o deslocamento para refeição também é alvo de proteção. Evidente que, de igual, o trajeto deva ser habitual ou regular. Por outro lado, a lei portuguesa não limita a liberdade de escolha pelo trabalhador tal qual como procede a italiana. Nesta, existindo cantina na empresa, o trabalhador em princípio não será tutelado se decidir tomar a refeição fora daquela (GOMES, 2013, p. 195).

Quanto ao tema do acidente *in itinere*, a Lei vigente também prevê no nº 3 do mesmo art. 9º:

Não deixa de se considerar acidente de trabalho o que ocorrer quando o trajecto normal tenha sofrido interrupções ou desvios determinados pela satisfação de necessidades atendíveis do trabalhador, bem como por motivo de força maior ou por caso fortuito.

As interrupções ou desvios devem ser justificados, entre as quais não se mereceria acolhida o simples fato de atravessar a rua, realizando assim um desvio, simplesmente para saudar um transeunte conhecido (GOMES, 2013, p. 187).

Lado outro, quanto:

[...] às necessidades atendíveis, parece-nos claro que serão, desde logo, necessidades da vida pessoal e familiar do trabalhador que a nossa Lei, aliás, não exige sequer que sejam urgentes ou de satisfação imprescindível. Podem tratar-se de necessidades fisiológicas, de tomar um café ou um pequeno-almoço no caminho para o trabalho. (GOMES, 2013, p. 188-189).

Posto isto, é correto afirmar que sempre haverá a responsabilidade civil do empregador em caso de acidente *in itinere*, assim considerado gênero do acidente de trabalho. Caberá, contudo, ao Judiciário, caso a caso, analisar se, de fato, e no caso concreto, estar-se-á diante de caso específico no qual haverá de imputar a responsabilidade de indenização ao empregador, ou seria hipótese de respectiva descaracterização, abordagem que refoge à atribuição desta análise.

De qualquer modo, embora houvesse quem sustentasse que o trajeto, percorrido pelo trabalhador em direção ao, ou de seu regresso do local de sua ativação, por escapar da autoridade do empregador,

³²ALMEIDA, 2006, p. 163. O acidente *in itinere* caracteriza-se precisamente por ter lugar fora do tempo e do local de trabalho.

não se sujeitaria à responsabilidade deste³³, porquanto havia um tempo e um espaço em que não se exercia a autoridade do empregador e, conseqüentemente, não poderia adotar medidas preventivas significativas para evitar o infortúnio, os acidentes acontecidos no itinerário não deveriam ser considerados como de trabalho (SANTOS, 1932, p. 20-21). Entretanto, positivou-se à convicção de que haverá, sim, mesmo nestes casos, a responsabilidade da entidade empregadora.

Explicita-se para efetiva compreensão que através do acidente *in itinere* está em causa uma extensão do risco da autoridade do ente empregador, na medida em que a responsabilidade civil objetiva emergente de acidentes de trabalho é alargada aos acidentes de trajeto. Ou seja, a responsabilidade objetiva decorrente dos acidentes de trabalho é, já de si, um regime excepcional à luz do art. 483º, nº 2, do Código Civil, e os acidentes *in itinere*, também por via da exceção, alargam o campo de aplicação dessa responsabilidade.

No particular, explica-se que na gênese da extensão do conceito aos acidentes *in itinere* esteve ou **a ideia de risco de autoridade** (em determinadas situações subsiste a situação de dependência ou subordinação do trabalhador) ou **a ideia de risco profissional** (o acidente é tido como resultado de um risco ocorrido por força do trabalho, porquanto o trabalhador se exporá ao risco em maior grau do que a generalidade das pessoas). Mas, como refere Júlio Manuel Vieira Gomes, a tutela do trajeto não depende hoje daquela distinção:

[...] o trabalhador pode expor-se, designadamente, da sua residência para o seu local de trabalho, a um risco idêntico ao que se expõe a generalidade das pessoas que com ele partilham as mesmas vias de comunicação ou até os mesmos meios de transporte públicos, muitas delas também trabalhadores subordinados, que tal em nada afetará a sua tutela. (GOMES, 2013, p. 199).

A ideia fulcral passa pelo conceito de risco, consoante já pontuado.

Não bastasse a efetiva responsabilidade do empregador pelo acidente ocorrido no trajeto, antes de se acenar se taxativo ou não o rol constante do art. 9º, nº 1, da Lei nº 98/2009, o certo é que dúvida alguma pairava na doutrina, cuja diretriz ainda se aponta, no caso de responsabilidade do empregador quando o fornecimento do transporte

³³REIS, Alberto dos. Sobre o conceito de acidente de trabalho (notas a um acórdão), **RLJ**, ano 76, 1943, n. 2744, p. 21-27 e n. 2745, p. 33-40, p. 40: “Este vínculo de subordinação, criado pelo contrato de trabalho, dá o fundamento para a responsabilidade patronal de carácter objetivo. Mas é evidente que se o trabalhador ainda não começou ou já chegou a seu termo, o referido vínculo não existe e falta, por isso, a base para a responsabilidade do patrão”.

era de sua atribuição. Diferente, por evidente, não poderia ser. Na medida em que oferece como benesse ao seu empregado o transporte, oneroso ou gratuito, para o local de sua ativação ou para o regresso para a residência deste, haverá de responder o empregador, sempre, pelos danos ocasionados por eventual acidente de trajeto, porque, sob toda e qualquer ótica, a vítima estava sob seus cuidados e responsabilidade.

No particular, se dizia que - embora tese sufragada -, no acidente no itinerário não haveria responsabilidade do empregador porque escapava de sua autoridade,

[...] a não ser em casos excepcionais como quando, por exemplo, era o empregador quem disponibilizava os meios de transporte para essas deslocações do trabalhador. (GOMES, 2013, p. 61).

Essa questão, de fato, de há muito restou superada, tendo Cunha Gonçalves pontuado que:

[...] as grandes empresas estrangeiras que tomam a seu cargo o transporte de ida e volta dos seus operários, habitantes dos subúrbios, costumam ter ou afretar para esse fim carros eléctricos, camionetas e outros veículos; por isso, entende-se que, para efeito dos riscos e da indemnização dos acidentes, o trabalho principia desde que os operários sobem, de manhã, para aquêles veículos e termina só depois que os operários descem dêstes, à noite, no local dos seus domicílios. (GONÇALVES, 1939, p. 38).

Patente, deste modo, então, que o empregador, tanto no acidente de viação quanto naquele eventualmente ocorrido nos percursos devidamente discriminados pela Lei (Lei nº 98/2009), haverá de ser responsabilizado pela ocorrência, indene de qualquer dúvida e discussão acerca desta premissa se o meio de transporte era pela entidade patronal fornecido.

Questão absolutamente pertinente e que merece ser alvo de investigação, tendo-se a ela referido linhas atrás, diz respeito a saber-se se o elenco legal de situações que configuram acidente de trabalho é taxativo ou, ao contrário, se afigura possível que outras correlatas, embora não previstas na lei, possam receber idêntico tratamento e qualificação? A doutrina se divide.

Para alguns, porque já:

[...] está-se perante uma excepção introduzida num regime, já de si excepcional; de facto, a responsabilidade objetiva corresponde a um regime excepcional

(art. 483º, nº 2, CC) e **os acidentes de percurso**, também por via de exceção, **alargam o campo de aplicação dessa responsabilidade**.³⁴

Outros atestam que “são meramente indicativos os casos previstos expressamente na Lei” (ALMEIDA, 2006, p. 174). Com efeito, de construção pretoriana, na origem, tanto a definição quanto à atribuição de responsabilidade pelo empregador no que se refere ao acidente de trajeto, por evidente não há como pretender barrar a evolução do instituto, como se possível fosse. Por essa razão, caberá, sempre, ao Poder Judiciário, avaliando o caso concreto outorgar o desfecho necessário e aplicável à hipótese, reconhecendo se, a despeito de não figurar **no rol exemplificativo e constante da Lei**, se caracterizará ou não como acidente de percurso. Vige, na atualidade, a concepção de que os juízes são responsáveis tanto pela continuidade como pelo desenvolvimento do direito e que estão vinculados tanto ao Direito como à Justiça, razão porque têm o dever de fundamentar a interpretação e o desenvolvimento do direito.

Enfrentados os temas, quais sejam dos acidentes de viação e também aqueles de trajeto, de se auferir que houve a criação de um sistema distinto da responsabilidade civil subjetiva, com o objetivo de proteger as vítimas dos eventuais infortúnios, bem como para se garantir que aqueles que explorem e efetivamente se beneficiem de tais atividades que envolvam especial nível de risco viessem a solver os prejuízos imputados aos lesados, mormente em razão de sua episódica insuficiência de recursos financeiros para tal.

8 DO SEGURO OBRIGATÓRIO

Para atingir a colimação desta necessidade é que se aplica o regime da responsabilidade objetiva aos casos deste jaez, com a cumulação da obrigatoriedade de contratação de seguro de responsabilidade civil³⁵. Para tornar concreta a garantia de que as vítimas seriam devidamente indenizadas é que adveio o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, conhecido como SORCA, regulamentado pelo Decreto-Lei nº 291/2007, e a **obrigatoriedade** em sua eficiente contratação se revela como o elemento garantidor de sua função de socialização do risco, segundo se infere do art. 4º do texto legal aludido.

³⁴MARTINEZ, 2005, p. 57, destaque não original.

³⁵SERRA, 1959, p. 24, onde refere-se “[a] responsabilidade objetiva será mais fácil de admitir onde houver a possibilidade de recorrer ao seguro da responsabilidade [...]” e, mais adiante, “[o] ra, um sistema de conciliar estas duas exigências será o recurso ao seguro, acaso ao seguro obrigatório de responsabilidade”.

De fato, se pode afirmar que, de pouco ou nenhuma valia as regras da responsabilidade pelo risco, em razão da perigosidade ínsita à condução automóvel, entre os quais os acidentes de trajeto, se os sujeitos civilmente responsáveis não dispusessem de patrimônio suficiente para cumprir a sua obrigação indenizatória. Desprovido de dúvidas, portanto, que a obrigatoriedade é implementada em razão da necessária proteção das vítimas.

Então, para se rematar, em caso de ocorrência de sinistro, a vítima receberá, eventualmente, uma indenização que resulta da aplicação das regras da responsabilidade civil extracontratual e não uma indenização cujo montante é atribuído em função de uma estipulação contratual. É que seu direito tem origem na lei e não do contrato. E, seguindo este mesmo enalço, na prática, o lesado exigirá da Seguradora o montante que é devido pelo responsável civil/segurado devido à transferência da responsabilidade civil que foi realizada através da formalização de um contrato de Seguro Obrigatório.

Insta sublinhar, contudo, que embora represente um grande avanço em termos de garantia de ressarcimento, esse seguro seria apto a compor **todos** os prejuízos eventualmente suportados? A resposta se revela negativa, contudo. Na realidade, tendo em conta o conteúdo limitativo dos danos abrangidos pela cobertura do Seguro Obrigatório (em relação aos danos indenizáveis pelas regras gerais de responsabilidade civil), o valor da indenização que o lesado tem direito a exigir junto à Seguradora poderá ser inferior ao valor a que teria direito³⁶, levando-se em conta as regras gerais de responsabilidade civil por acidentes de viação. E, assim, embora parcialmente satisfeito, poderá reivindicar junto ao Poder Judiciário a plena satisfação à lesão sofrida.

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por derradeiro, realizadas todas as ponderações no que se inferiu como imprescindível para o desenvolvimento deste estudo, como encerramento e no intuito único de patrocinar o aperfeiçoamento quanto à perspectiva da temática desenvolvida, **reitera-se que** a responsabilidade civil surgiu no âmbito do Direito Civil como fonte de obrigações, com a função primordial de reparar ou compensar os danos (ou prejuízos) causados na esfera jurídica de outrem, subdividindo-se em duas grandes modalidades: **a responsabilidade contratual e a extracontratual.**

Fulcrado nesta premissa básica é que se enfatizou sobre a responsabilidade civil do transportador sobe a tônica de que, sendo

³⁶Cfr. MATOS, 2002, p. 623.

o veículo conduzido por comissário, presume-se ser deste a culpa no acidente que cause dano a terceiro, ao contrário do quanto ocorre no caso de a viatura ser pilotada pelo próprio dono, em que a prova da culpa incumbe ao lesado, requerente da indenização. Na situação primeira, haverá responsabilidade solidária entre ambos.

Seguindo nessa mesma linha de discernimento, e agora já na ótica da relação de trabalho, é nítido se complementar que a regra será a mesma, inclusive no tocante à solidariedade e ação regressiva. A responsabilidade, lado outro, será mantida independentemente se gratuito ou oneroso o transporte. Todavia, se para a ocorrência do resultado nenhuma culpa puder ser atribuída ao comissário, por evidente o empregador da vítima, ainda que proprietário do carro, também não haverá de ser condenado. E, caso o empregador, não dono ou utente do veículo, tenha contratado pessoa jurídica distinta da sua, e, portanto, apta para o transporte de pessoas, ainda que o motorista dessa empresa terceirizada haja sido o causador do acidente, também não responderá perante as vítimas.

Noutro vetor, e agora no domínio dos acidentes de trabalho, **surgiu o que se denominou “teoria do risco”**, segundo a qual aquele que se utiliza em seu proveito elementos cujo aproveitamento tem seus perigos, deverá suportar as consequências prejudiciais de seu emprego. E a imposição desta modalidade de responsabilidade propiciará um estímulo eficaz ao aperfeiçoamento da empresa, no sentido de buscar a diminuição do número e a gravidade dos riscos na prestação do trabalho, mandamento também aplicável nos acidentes de viação.

Sendo assim, também como observado, a responsabilidade emergente de acidentes de trabalho é contratual, presumindo-se, pois, a culpa da entidade patronal: **parte-se da existência de um contrato entre empregador e trabalhador e da violação de obrigações em sentido técnico emergentes desse contrato e da própria lei**. Posto isto, reitere-se que correto se faz afirmar que existirá a responsabilidade civil do empregador em caso de acidente *in itinere*, assim considerado gênero do acidente de trabalho, cabendo ao Judiciário no caso específico observar se, de fato, retrata hipótese na qual haverá de se imputar a responsabilidade de indenização ou seria prognóstico de respectiva descaracterização.

Não bastasse a efetiva responsabilidade do ente empregador pelo acidente ocorrido no trajeto, e devidamente esclarecido que o rol constante do art. 9º, nº 1, da Lei nº 98/2009 é meramente exemplificativo para que se configure o acidente em referida condição, é ileso de hesitação a responsabilidade daquele pelo acontecimento quando o fornecimento do transporte era sua atribuição. E diferente não poderia ser. Na medida em que oferece o transporte como benesse, mesmo que a título oneroso ou gratuito, para o local de ativação do trabalhador ou para o regresso

para a sua residência, haverá de responder o empregador pelos danos ocasionados por eventual acidente de trajeto em razão de que a vítima estava sob seus cuidados e responsabilidade.

Atreladas as considerações lançadas quanto aos acidentes de viação e também aqueles de trajeto, assim como a responsabilidade pela satisfação dos prejuízos, e como forma de se garantir o pagamento das indenizações devidas, também se enfocou sobre a existência de norma jurídica existente, instituidora do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, como verdadeira salvaguarda para que as vítimas de mencionados infortúnios não fossem lançadas à própria sorte, com o risco de perecimento de seu direito ante a ausência de eventual capacidade financeira do respectivo causador, sendo obrigatória sua pactuação como elemento garantidor da função de socialização do risco.

10 REFERÊNCIAS

ALARCÃO, Rui de. **Direito das obrigações**. Luanda: Coleção Faculdade de Direito UAN, 1999.

ALEGRE, Carlos. **Acidentes de trabalho e doenças profissionais: regime jurídico anotado**. 2. ed. Coimbra: Almedina, 2001.

ALMEIDA, Sérgio Silva de. Reflexões sobre a noção de acidente *in itinere*. **Boletim da Associação Sindical dos Juizes Portugueses**, 2006.

AMARAL, António Serra. **Código da Estrada anotado**. 3. ed. Lisboa: Rei dos Livros, 1992.

ANDRADE, Manuel Augusto Domingos de. **Teoria geral da relação jurídica**. Coimbra: Almedina, 1960.

BARBOSA, Ana Mafalda Castanheira Neves de Miranda. Reflexões em torno da responsabilidade civil: teleologia e teleonomologia em debate. **Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra**, v. LXXXI, Coimbra, 2007.

BARBOSA, Ana Mafalda Castanheira Neves de Miranda. **Lições de responsabilidade civil**. Cascais: Principia, 2017.

BARBOSA, Ana Mafalda Castanheira Neves de Miranda. Os conceitos de causalidade, imputação e implicação a propósito da responsabilidade por acidente de trabalho. *In*: REIS, João; AMADO, João Leal;

FERNANDES, Francisco Liberal; REDINHA, Maria Regina Gomes (Coord.). **Para Jorge Leite: escritos jurídico-laborais**, v. I, Coimbra: Coimbra Editora, 2014.

CARVALHO, José Augusto Cruz de. **Acidentes de trabalho e doenças profissionais**. 2. ed. Lisboa: Petrony, 1983.

COELHO, José. **A responsabilidade civil baseada no conceito de culpa**. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1906. Disponível em: <<http://www.fd.unl.pt/Anexos/Investigacao/1226.pdf>>. Acesso em: 16 out. 2017.

CORDEIRO, António Menezes; ROCHA, António Manuel da. **Manual de direito comercial**. I, Coimbra: Almedina, 2001.

CORDEIRO, António Menezes. **Tratado de direito civil português**. II, t. III, Coimbra: Almedina, 2010.

COSTA, Mário Júlio de Almeida. **Direito das obrigações**. 12. ed. Coimbra: Almedina, 2009.

DIAS DA SILVA, Manuel. **Estudo sobre a responsabilidade civil conexas com a criminal**. V. I, Coimbra: Imprensa da Universidade, 1886. Disponível em: <<http://www.fd.unl.pt/Anexos/Investigacao/1210.pdf>>. Acesso em: 16 out. 2017.

GERALDES, António Santos Abrantes. **Responsabilidade civil extracontratual: quadro normativo e papel do Supremo Tribunal de Justiça na evolução do instituto**. Disponível em: <www.stj.pt>.

GOMES, Julio Manuel Vieira. **O acidente de trabalho: o acidente *in itinere* e a sua descaracterização**. Coimbra: Coimbra Editora, 2013.

GONÇALVES, Luiz da Cunha. **Responsabilidade civil pelos acidentes de trabalho e doenças profissionais**. Coimbra: Coimbra Editora, 1939.

JORGE, Fernando de Sandy Lopes Pessoa. **Ensaio sobre os pressupostos da responsabilidade civil**. Coimbra: Almedina, 1999.

JUSTO, António dos Santos. **Direito privado romano**. V. II. 3. ed. Coimbra: Coimbra Editora, 2006.

LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes. **Direito das obrigações**. Introdução: da constituição das obrigações. V. I. 8. ed. Coimbra: Almedina, 2010.

LIMA, Pires de; VARELA, Antunes. **Código civil anotado**. V. I. 2. ed. Coimbra: Coimbra Editora, 1987.

MARTINEZ, Pedro Romano. **Direito do trabalho**. 2. ed. Coimbra: Almedina, 2005.

MATOS, Filipe Albuquerque. O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel: breves considerações. *In: Estudos dedicados ao Professor Doutor Mário Júlio de Almeida Costa*, Lisboa: Universidade Católica Editora, 2002.

MONTEIRO, Jorge Ferreira Sinde. Rudimentos da responsabilidade civil. **Revista da Faculdade de Direito da Universidade do Porto**, ano II, Coimbra, 2005.

NETO, Abílio. **Código civil anotado**. 8. ed. Lisboa: Ediforum Edições Jurídicas, 1993.

PEREIRA COELHO, Francisco Manuel. O nexo de causalidade na responsabilidade civil. **Anuário de Derecho Civil**, n. 3, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, Gobierno de España, Madrid, 1951.

PINTO, Carlos Alberto da Mota. **Teoria geral do direito civil**. 4. ed. Coimbra: Coimbra Editora, 2005.

RAMALHO, Maria do Rosário Palma. **Tratado de direito do trabalho**. Parte II: situações laborais individuais. Coimbra: Almedina, 2012.

RANGEL, Rui Manuel de Freitas. **A reparação judicial dos danos na responsabilidade civil**: um olhar sobre a jurisprudência. 3. ed. Coimbra: Almedina, 2006.

REIS, Alberto dos. Sobre o conceito de acidente de trabalho (notas a um acórdão). **RLJ**, ano 76, n. 2744 e n. 2745, 1943.

RESENDE, Feliciano Tomás de. **Acidentes de trabalho e doenças profissionais**. 2. ed. Coimbra: Almedina, 1988.

RIBEIRO, Vitor. **Acidentes de trabalho**: reflexões e notas práticas. Lisboa: Rei dos Livros, 1984.

SANCHES-RODA NAVARRO, Cristina. **El accidente in itinere**. Granada: Editorial Comares, 1998.

SANTOS, A. Ary dos. **Acidentes de trabalho**: estudo de direito objectivo seguido de uma compilação dos diplomas legais publicados sobre a matéria. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1932.

SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz. Fundamento da responsabilidade civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestre e por intervenções lícitas). **Boletim do Ministério da Justiça**, n. 90, nov. 1959.

SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz. **Revista de Legislação e Jurisprudência**. Ano 102, [1969?].

SILVA, João Nuno Calvão da. Segurança e saúde no trabalho: a responsabilidade civil do empregador por actos próprios em caso de acidente de trabalho. *In*: CAMPOS, Diogo Leite de (Org.). **Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Manuel Henrique Mesquita**. V. II, Coimbra: Coimbra Editora, 2010.

SILVA, João Nuno Calvão da. **Responsabilidade civil do produtor**. Dissertação de Doutoramento em Ciências Jurídicas na Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra. Coimbra: Almedina, 1990.

TELLES, Inocência Galvão. **Direito das obrigações**. 7. ed. Coimbra: Coimbra Editora, 2010.

TRABUCCHI, Alberto. **Instituzioni di diritto civile**. 28. ed. n. 89, Padova: Cedam, 1986.

VARELA, João de Matos Antunes. **Das obrigações em geral**. V. I. 10. ed. Coimbra: Coimbra Editora, 2000.

XAVIER, Bernardo da Gama Lobo. **Manual de direito do trabalho**. 2. ed. Lisboa: Verbo, 2014.