

# **A**SPECTOS COLETIVOS DO ACIDENTE NO TRANSPORTE DE TRABALHADORES RURAIS: PREVENÇÃO E REPARAÇÃO\*

## **C**OLLECTIVE ASPECTS OF THE ACCIDENT IN THE TRANSPORTATION OF WORKERS: PREVENTION AND REPAIR

**Fabio Empke Vianna\*\***

### **RESUMO**

O transporte de trabalhadores rurais no Brasil sempre foi necessário, em razão da localização geográfica das propriedades agrícolas. O deslocamento era feito, a princípio, na carroceria de caminhões, pois era possível alocar grande número de trabalhadores na mesma viagem. Posteriormente, em razão da exposição dos trabalhadores a risco considerável de acidente, houve a edição de normas para o transporte, que é possível ser realizado por ônibus ou caminhões, desde que observadas as exigências legais. Segundo

---

\* Artigo enviado em 17.06.2019 e aceito em 28.07.2019.

\*\*Advogado, Professor da Graduação e da Pós-Graduação em Direito das Faculdades Integradas de Jaú; Professor do MBA em Gestão de Pessoas da Faculdade de Agudos; Professor da Graduação em Direito da Universidade Paulista (UNIP), *campus* Araraquara; Professor da Escola Superior de Advocacia (ESA - OAB/SP). Mestre em Direito pela Universidade de Ribeirão Preto; Especialista em Direito e Processo pela Universidade de Araraquara.

a legislação previdenciária, o acidente de trajeto é considerado como acidente do trabalho, assegurando ao trabalhador a garantia provisória de emprego. No que tange à responsabilidade civil, a falta de observação da legislação para o deslocamento dos trabalhadores atribui ao empregador o ônus pela reparação dos danos em caso de acidente. O acidente do trabalho ocorrido no transporte coletivo de trabalhadores rurais afeta toda a coletividade, pois traz graves consequências ao meio ambiente do trabalho. É o que estudaremos no presente artigo, baseado em posicionamentos doutrinários e jurisprudenciais.

**Palavras-chave:** Transporte. Trabalhadores rurais. Riscos. Prevenção. Efeitos coletivos. Reparação.

### **ABSTRACT**

*The transportation of rural workers in Brazil has always been necessary, because of the geographical location of farms. The offset was made, at first, in the back of trucks, because it was possible to allocate a large number of workers in the same trip. Later, due to the exposure of workers to considerable risk of accident, there was the issue of standards for the transmission, it is possible to be accomplished by buses or trucks, since compliance with the legal requirements. According to the social security legislation, the path is considered as a work accident, assuring the provisional guarantee employment worker. In terms of civil responsibility, the lack of observation of the legislation for the displacement of workers gives the employer the onus for repairing the damage in the event of an accident. The accident occurred at the work collective transport workers affects the entire community, as it brings serious consequences to the environment of work. That's what we will study in this article, based on doctrinal and jurisprudential placements.*

**Keywords:** Transport. Rural workers. Risks. Prevention. Collective effects. Repair.

## **1 INTRODUÇÃO**

O transporte de trabalhadores rurais é uma realidade no país, já que a prestação de serviços ocorre em locais de difícil acesso e não servidos por transporte público.

Embora haja normas legais regulamentando o transporte de trabalhadores, ainda nos deparamos com situações de total exposição dos trabalhadores à situação de risco, seja em razão da falta de treinamento dos motoristas, seja pela falta de itens básicos de segurança.

A falta de prevenção gera acidentes e, conseqüentemente, a reparação pelos danos.

Quando recebemos a notícia da ocorrência de um acidente de trabalho ocorrido no trajeto, não temos a clara dimensão dos reflexos de tal ato, pois toda a sociedade é atingida pelas conseqüências.

Neste artigo, trataremos das normas que regulamentam o transporte de trabalhadores rurais, as formas de responsabilidade previstas na legislação e a reparação dos danos, através de estudos bibliográficos e jurisprudenciais.

## **2 O TRANSPORTE COLETIVO DE TRABALHADORES RURAIS**

Não há dúvida de que o Brasil é um país que tem sua economia baseada, em grande parte, na produção rural.

Historicamente, após a abolição da escravatura, ocorrida em 1888, os trabalhadores, muitos deles imigrantes, passaram a desenvolver suas atividades no campo. Diante disso, a partir do momento em que a mão de obra estava localizada na cidade, mas o trabalho na área rural, o transporte de trabalhadores se tornou necessário. Todavia, a precariedade da locomoção era evidente, pois realizada sem qualquer segurança aos trabalhadores.

O transporte de trabalhadores rurais sempre foi marcado pela precariedade e alto índice de acidentes do trabalho (PEREIRA, 2007, p. 246).

Importante ressaltar que, até os dias atuais, muitos empregadores ainda não se preocupam com a locomoção de seus empregados, embora haja normas específicas sobre a utilização de veículos para o transporte dos trabalhadores rurais.

A Portaria SUP/DER-133-15.12.2006 regulamenta o transporte de trabalhadores rurais, assim reconhecendo:

Artigo 1º - O transporte coletivo de trabalhadores rurais, entre suas residências e os locais de trabalho situados em propriedades rurais, poderá ser efetuado por ônibus ou microônibus, classificados exclusivamente na categoria Particular, devidamente registrados, licenciados, vistoriados e que atendam aos requisitos estabelecidos nesta portaria.

Além das exigências legais, é recomendável que o empregador realize um *check list* de todos os itens de segurança, tais como freios, luzes de sinalização, qualidade dos pneus, dentre outros, já que poderá ser responsabilizado no caso de eventual negligência na qualidade do veículo.

Outro item de grande relevância e exigido pela norma é o tempo de fabricação do veículo. A Portaria determina que o limite de fabricação é de até 20 (vinte) anos, salvo no caso de veículos reconicionados e modernizados por empresas especializadas (artigo 2º, inciso I).

Os veículos deverão conter, também, a expressão “RURALS”, destacada nas laterais e na parte traseira, além do indicativo “PARTICULAR” no letreiro e informações visíveis, no interior do veículo, sobre o Seguro Obrigatório (artigo 2º, incisos II e III).

Também a Norma Regulamentadora n. 31 do então Ministério do Trabalho tratou expressamente acerca do transporte de trabalhadores rurais, esclarecendo detalhadamente os itens de segurança.

Conforme esclarecido (PEREIRA, 2007, p. 246), “[...] preocupou-se a NR-31 em regular pormenorizadamente a matéria, aumentando os requisitos de segurança para referida atividade.”

Assim, o item 31.16.1 estabelece os requisitos a serem observados no veículo de transporte coletivo de trabalhadores, quais sejam:

- a) possuir autorização emitida pela autoridade de trânsito competente;
- b) transportar todos os passageiros sentados;
- c) ser conduzido por motorista habilitado e devidamente identificado;
- d) possuir compartimento resistente e fixo para a guarda das ferramentas e materiais, separado dos passageiros.

Acrescente-se outro elemento importante para a segurança dos que se utilizam do transporte coletivo de trabalhadores, qual seja, a habilitação e o treinamento do motorista. O condutor deverá possuir experiência no transporte coletivo, tanto em estradas de asfalto quanto em locais de difícil acesso.

Em outras palavras, o transporte coletivo de trabalhadores rurais deve oferecer segurança não somente aos usuários, mas a todos que poderão ser afetados por eventual acidente.

### **3 O ACIDENTE DO TRABALHO**

Atualmente, a legislação previdenciária é clara no sentido de que o acidente de trajeto é considerado, por equiparação, como acidente do trabalho, concedendo aos segurados os benefícios legais.

Essa é a previsão do artigo 21, inciso IV, alínea “d”, da Lei n. 8.213/1991:

Art. 21. Equiparam-se também ao acidente do trabalho, para efeitos desta Lei:

[...]

IV - o acidente sofrido pelo segurado ainda que fora do local e horário de trabalho:

[...]

d) no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela, qualquer que seja o meio de locomoção, inclusive veículo de propriedade do segurado.

Portanto, no caso de acidente no transporte de trabalhadores ao local de trabalho ou ao retorno à sua residência, por qualquer meio de locomoção, terá o empregado assegurado seu direito previdenciário ao afastamento por auxílio-doença acidentário.

Corroborando a previsão legal, a doutrina assim se posiciona (MONTEIRO; BERTAGNI, 1998, p. 14):

Uma forma prática de se examinar essa questão é ver se estão presentes, além da condição de segurado e do vínculo empregatício, dois requisitos: o nexu topográfico e o nexu cronológico. O primeiro é a relação de causa e efeito entre o local do evento e a trajetória a seguir, na direção da casa para o trabalho e vice-versa. Já por nexu cronológico devemos entender o liame de causalidade entre a hora do fato e o tempo necessário para a locomoção da residência para o local de trabalho ou o retorno respectivo.

Dessa forma, o acidente de trajeto, desde que observados os requisitos de tempo e trajetória, será considerado acidente do trabalho, conforme estabelecido pela legislação previdenciária.

### **3.1 Da estabilidade acidentária**

Reconhece, ainda, a Lei n. 8.213/1991, no artigo 118, que:

O segurado que sofreu acidente do trabalho tem garantida, pelo prazo mínimo de doze meses, a manutenção do seu contrato de trabalho na empresa, após a cessação do auxílio-doença acidentário, independentemente de percepção de auxílio-acidente.

Tratando sobre os elementos necessários para o reconhecimento da estabilidade acidentária, o Tribunal Superior do Trabalho editou a Súmula 378, cuja previsão do item II estabelece que:

São pressupostos para a concessão da estabilidade o afastamento superior a 15 dias e a consequente percepção do auxílio-doença acidentário, salvo se constatada, após a despedida, doença profissional que guarde relação de causalidade com a execução do contrato de emprego.

Em outras palavras, se o trabalhador não ficou afastado por mais de 15 dias e não recebeu auxílio-doença acidentário, não terá sua estabilidade assegurada.

Não há dúvida, portanto, de que o acidente do trabalho, assim considerado o de trajeto, desde que observados os elementos estabelecidos pela súmula do Tribunal Superior do Trabalho, concede ao trabalhador garantia provisória de emprego.

Nesse sentido, a jurisprudência:

ACIDENTE DE TRAJETO. AFASTAMENTO DO TRABALHO POR MAIS DE 15 DIAS. AUXÍLIO-DOENÇA. ESTABILIDADE PROVISÓRIA RECONHECIDA. O artigo 118 da Lei 8.213/91 assegura a estabilidade provisória por 12 meses ao empregado que tenha percebido auxílio-doença acidentário, com o afastamento do trabalho por mais de 15 dias, ou que, mesmo no caso de auxílio-doença comum, fique comprovado que a doença profissional guarda relação de causalidade com a execução do contrato de emprego. Assim, considerando que a legislação previdenciária equipara o acidente de trajeto ao acidente do trabalho (art. 21, IV, "d" da Lei 8.213/91), faz jus o trabalhador acidentado e afastado do trabalho por mais de 15 dias à estabilidade provisória. (TRT-3 - RO: 00100046820175030042 0010004-68.2017.5.03.0042, Relator: Maristela Iris S. Malheiros, Segunda Turma - Data de publicação: 23.05.2019.)

Acidente *in itinere*. Havendo nexos cronológico (horário compatível) e topográfico (percurso trabalho-residência) pouco importa quem deu causa ao acidente de trajeto. A legislação previdenciária

protege o deslocamento do obreiro entre sua residência e o trabalho, não importando o tipo de acidente que acomete o trabalhador ou a sua circunstância. Neste caso o afastamento do trabalho superior a quinze dias, com percepção de auxílio acidentário, deflagra a estabilidade provisória de doze meses a contar da alta médica. (TRT-2 - Processo n. 0002915-04.2012.5.02.0072, Relator: Maria José Bighetti Ordonó Rebello, Data de Julgamento: 08.04.2015, 1ª TURMA, Data de Publicação: 17.04.2015.)

Assim, havendo acidente no trajeto dos trabalhadores rurais, observado o afastamento superior a 15 dias e a percepção do auxílio-doença acidentário, terão direito à garantia provisória de emprego pelo prazo mínimo de 12 meses.

### **3.2 Direito à vida e à integridade física**

Integram os direitos da personalidade os direitos à vida e à integridade física.

Conforme estabelecido pela doutrina (BITTAR, 2003, p. 03):

Os direitos da personalidade são direitos reconhecidos à pessoa humana tomada em si mesma e em suas projeções na sociedade, previstos no ordenamento jurídico exatamente para a defesa de valores inatos ao homem, como a vida, a higidez física, a intimidade, a honra, a intelectualidade e outros tantos.

Assim sendo, todo trabalhador tem o direito à preservação de sua integridade física, assim como todo empregador tem a correspondente obrigação.

Analisando os direitos e garantias constitucionais previstos a partir do artigo 5º da Constituição Federal, nota-se que o legislador deixou expressamente consignada no *caput* do mencionado dispositivo a inviolabilidade do direito à vida.

Mas o que é vida? Utilizando o conceito efetuado pela Língua Portuguesa (SILVEIRA BUENO, 1990, p. 702), trata-se do

Estado de atividade funcional, peculiar aos animais e vegetais; existência, tempo decorrido entre o nascimento e a morte; modo de viver; animação em composições literárias ou artísticas; animação, vitalidade; subsistência.

Nesse sentido, podemos compreender que o objetivo do legislador constitucional foi garantir aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no Brasil a inviolabilidade do direito à vida, ou seja, concedeu a cada um o direito de viver, preservar a vida e subsistir da forma que melhor entender, sem interferência de qualquer pessoa ou do Estado.

No que tange à integridade física, necessário destacar que o empregador deverá oferecer ao trabalhador um ambiente de trabalho sadio, eliminando qualquer possibilidade de acidente do trabalho ou de desenvolvimento de doença profissional.

Em outras palavras, os direitos à vida e à integridade física não poderão ser violados pela prática irresponsável do empregador que coloca seus trabalhadores em risco de morte em razão do fornecimento de transportes inadequados e inseguros.

Sobre o tema, já decidiu o Egrégio Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, conforme transcrito pela doutrina (DALLEGRAVE NETO, 2014, p. 343):

Ao assumir o risco de transportar trabalhadores para o local da prestação de serviços, em lugar de difícil acesso não servido por transporte público regular (Súmula n. 90 do TST), o empregador arca com a obrigação de proporcionar segurança aos seus empregados, por meio da adoção de medidas relativas à adequada manutenção do veículo de transporte. Assim, se o transporte de trabalhadores é realizado em um veículo em péssimo estado de conservação e sem autorização do poder público, encontra-se caracterizada a culpa patronal contra a legalidade, por violação ao art. 230, inciso II, do

Código de Trânsito Brasileiro, que veda o transporte de passageiros em compartimento de carga, e ao art. 132, parágrafo único, do Código Penal, no qual se encontra tipificado o crime de perigo para a vida ou a saúde de outrem. (TRT-3ª Região, 2ª Turma, Rel. Juiz Sebastião Geraldo de Oliveira, julgado em 20.06.2006, DJ 05.07.2006.)

Assim, devemos interpretar tais direitos de forma ampla, considerando todos os aspectos inerentes à preservação da vida e da integridade física.

### **3.3 Da responsabilidade pelo acidente**

Ao analisarmos o acidente de trajeto, faz-se necessário analisar a responsabilidade por sua ocorrência: se do empregador, do empregado ou de terceiros.

Conforme ensina a doutrina, o fato causado por terceiro exclui o nexo de causalidade e, conseqüentemente, o dever de indenizar. Analise-se a lição da doutrina (VENOSA, 2013, p. 55):

São excludentes de responsabilidade, que impedem que se concretize o nexo causal, a culpa exclusiva da vítima, o fato de terceiro, o caso fortuito e a força maior e, no campo contratual, a cláusula de não indenizar. São situações que a doutrina costuma denominar rompimento do nexo causal.

Também nesse sentido tem se posicionado a jurisprudência:

ACIDENTE FATAL DE TRÂNSITO. CULPA EXCLUSIVA DE TERCEIRO. Constatado que o trabalhador faleceu em acidente de trânsito causado por culpa exclusiva de terceiro, inviável a responsabilização civil da empregadora. Não altera esse panorama o fato de o acidente ter ocorrido em momento em que o trabalhador pegava carona com o sócio da empregadora, se não caracterizada hipótese de acidente de trajeto com fornecimento de transporte

pela empregadora. (TRT-17 - RO: 00019958820155170013, Relator: WANDA LÚCIA COSTA LEITE FRANÇA DECUZZI, Data de Julgamento: 24.01.2019, Data de Publicação: 15.02.2019.)

ACIDENTE DE TRAJETO. RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL DO EMPREGADOR NÃO CONFIGURADA. Muito embora o chamado acidente de trajeto seja equiparado ao típico acidente de trabalho para fins de cobertura do seguro social, consoante o previsto na alínea d do inciso IV do art. 21 da Lei n. 8.213/91, a sua ocorrência, por estar somente de forma indireta ligada à execução do contrato de trabalho, não induz, por si só, o reconhecimento do dever de indenizar do empregador. Uma vez que os motivos do acidente de trânsito ocorrido no percurso não poderiam ter sido evitados ou controlados pelo empregador, pois decorreram de fato de terceiro, não há responsabilização pelos danos daí advindos. Sentença mantida. (TRT-4 - RO: 00103521520145040511, Data de Julgamento: 19.09.2017, 1ª Turma.)

RECURSO ORDINÁRIO. ACIDENTE DE PERCURSO. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. ROMPIMENTO DO NEXO DE CAUSALIDADE. INDEVIDA. Não se admite a responsabilização civil do empregador quando o acidente guarda mera relação indireta com o trabalho, o que significa dizer que circunstâncias como o fato de terceiro, a culpa exclusiva da vítima, o caso fortuito e a força maior rompem a relação de causalidade entre o dano e o trabalho, não se podendo responsabilizar o empregador. Recurso ordinário a que se nega provimento. (TRT-6 - Processo: RO - 0001852-06.2015.5.06.0143, Redator: Solange Moura de Andrade, Data de julgamento: 07.12.2018, Segunda Turma, Data da assinatura: 10.12.2018.)

Assim, considerando a hipótese de o acidente ter sido causado pelo condutor de outro veículo, não há que se falar em responsabilidade da empresa, já que o fato de terceiro exclui o nexo de causalidade.

Na hipótese de o acidente ocorrer por culpa exclusiva do trabalhador, que não adotou a cautela necessária, restará excluída a responsabilidade do empregador.

Nesse sentido, os ensinamentos do insigne (STOCCO, 1994, p. 125):

Realmente, se a vítima contribui com ato seu na construção dos elementos do dano, o direito não se pode conservar alheio a essa circunstância. Da ideia de culpa exclusiva da vítima, que quebra um dos elos que conduzem à responsabilidade do agente (o nexos causal), chega-se à concorrência de culpa, que se configura quando essa vítima, sem ter sido a única causadora do dano, concorreu para o resultado, afirmando-se que a culpa da vítima “exclui ou atenua a responsabilidade, conforme seja exclusiva ou concorrente.” (Aguiar Dias, *op. cit.*, n 221).

Assim, emerge importante para apurar-se a responsabilidade considerar-se a parte com que a vítima contribuiu para o evento, de modo que na liquidação do dano, calcular-se-á proporcionalmente a participação de cada um, reduzindo, em consequência, o valor da indenização.

Quando se verifica a culpa exclusiva da vítima, *tollitur quaestio*: incoorre indenização. Incoorre, igualmente, se a concorrência de culpas do agente e da vítima chegam ao ponto de, compensando-se, anularem totalmente a imputabilidade do dano. O que importa, no caso, como observam Alex Weil e François Terré, é apurar se a atitude da vítima teve o efeito de suprimir a responsabilidade do fato pessoal do agente, afastando sua culpabilidade (*Droit Civil, Les Obligations*, n. 59, p. 57, *apud* Caio Mário, *op. cit.* p. 296.)

A jurisprudência caminha na mesma direção:

CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA. EXCLUSÃO DO NEXO DE CAUSALIDADE. A culpa exclusiva da vítima ou fato da vítima, em matéria de acidente de trabalho, é uma modalidade de exclusão do nexos causal que ocorre quando a única causa do infortúnio tiver sido a conduta

do empregado. Quando o acidente ocorre por culpa exclusiva do empregado não é cabível qualquer pretensão em face do empregador no que se refere à responsabilidade civil, ante a inexistência de nexos de causalidade do acidente com o trabalho. Por se tratar de fato que obsta o direito à reparação pretendido pelo obreiro, o fato da vítima deve ser comprovado pelo empregador por meio de prova cabal, irrefutável. (TRT-3 - RO: 00106631620185030148 0010663-16.2018.5.03.0148, Relator: Convocado Delane Marcolino Ferreira, Décima Turma, Data de publicação: 23.05.2019.)

ACIDENTE DE TRABALHO. CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA. MANUTENÇÃO DA SENTENÇA. Segundo jurisprudência assente nos tribunais pátrios, é do empregador o ônus de provar que o evento danoso que causou prejuízos materiais e morais ao seu empregado decorreu de culpa exclusiva deste, sob pena de se ver obrigado a indenizar tais danos (inteligência do art. 818 da CLT). No caso, restou demonstrado que o reclamante adotou procedimento técnico incompatível com o manuseio da máquina de virar chapa, o que ocasionou lesão da mão direita com “amputação da porção distal da 1ª falange do 3º quirodáctilo.” É hipótese, então, de culpa exclusiva da vítima, que afasta o dever de indenizar da reclamada. Recurso do autor conhecido e desprovido. (TRT-20 00021118820165200009, Relator: FÁBIO TÚLIO CORREIA RIBEIRO, Data de Publicação: 11.04.2019.)

Dessa forma, havendo culpa exclusiva da vítima, haverá a excludente da responsabilidade civil do empregador.

Por fim, a responsabilidade poderá ser atribuída ao empregador caso este tenha participado ativamente para a ocorrência do acidente. É o caso, por exemplo, de ter fornecido o transporte aos trabalhadores em veículo inadequado, sem observar os itens de segurança ou ainda, com motorista sem habilitação.

Conforme leciona a doutrina (DALLEGRAVE NETO, 2014, p. 409):

[...] o empregador tem a obrigação de zelar pela conservação da saúde de seus empregados, sendo que quanto maior for a exposição do empregado a riscos ambientais do trabalho, maior deverá ser o cuidado e a prevenção de acidentes.

#### Analise-se ementa sobre o tema:

Como se vê, não se pode isentar a reclamada de sua culpa pelo infortúnio, não apenas porque a ela incumbe cuidar da segurança do ambiente laboral, como também porque o reclamante apenas atendeu a ordem do turmeiro, que lhe pediu para retirar o bag que estava no caminho. Depois disso, sem verificar a condição insegura (parte do bag para fora do ônibus e porta aberta), o motorista arrancou com o ônibus, o que causou a queda do trabalhador e a fratura em sua perna. (TRT-15 - RO: 00101594220165150052 0010159-42.2016.5.15.0052, Relator: LUIZ ROBERTO NUNES, 8ª Câmara, Data de Publicação: 12.07.2018.)

Muito se discute, no entanto, se a responsabilidade da empresa é objetiva ou subjetiva, ou seja, se depende ou não de demonstração da culpa, motivo pelo qual se faz necessária uma análise mais específica sobre o tema.

#### **3.3.1 Da responsabilidade objetiva**

Considerando a hipótese de que o empregador está fornecendo a condução para o trabalhador, a fim de que este possa chegar ao local de trabalho, parte da doutrina e da jurisprudência entende ser aplicável a responsabilidade objetiva.

Conforme entendimento doutrinário (DINIZ, 2011, p. 69):

A responsabilidade, fundada no risco, consiste, portanto, na obrigação de indenizar o dano produzido por atividade exercida no interesse do agente e sob seu controle, sem que haja qualquer

indagação sobre o comportamento do lesante, fixando-se no elemento objetivo, isto é, na relação de causalidade entre o dano e a conduta do seu causador.

No mesmo sentido (VENOSA, 2013, p. 15):

A teoria do risco aparece na história do Direito, portanto, com base no exercício de uma atividade, dentro da ideia de que quem exerce determinada atividade e tira proveito direto ou indireto dela responde pelos danos que ela causar, independentemente de culpa sua ou de seus prepostos. O princípio da responsabilidade sem culpa ancora-se em um princípio de equidade: quem auferir os cômodos de uma situação deve também suportar os incômodos. O exercício de uma atividade que possa representar um risco obriga por si só a indenizar os danos causados por ela.

Especificamente em relação ao acidente de trajeto, a jurisprudência tem se inclinado para a aplicação da responsabilidade objetiva, com fundamento no artigo 735 do Código Civil, equiparando o empregador que oferece a condução ao transportador.

Analise-se:

RECURSO DE REVISTA. ACIDENTE DE TRABALHO. ACIDENTE DE TRAJETO. TRANSPORTE FORNECIDO PELO EMPREGADOR. DANO MORAL E MATERIAL. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. No caso, o TRT registrou que a empregada sofreu acidente de trânsito no trajeto do trabalho, em transporte fornecido pela reclamada, resultando em lesões que a incapacitaram para as atividades laborais. Apesar de não ter ficado demonstrada a culpa da empregadora pelo infortúnio, a hipótese, efetivamente, se afigura como de responsabilidade objetiva, cujo dever de reparar o dano independe de culpabilidade do agente. Assim, ao fornecer

transporte a seu empregado para retorno a sua residência, a empresa atraiu para si a responsabilidade pela integridade física do empregado, razão pela qual lhe será aplicada a responsabilidade objetiva, em que a culpa ou dolo é irrelevante. Convém registrar que esse é o entendimento desta Corte, que, com base nos artigos 734 e 735 do Código Civil, aplica a responsabilidade objetiva ao empregador no caso em que o acidente de trânsito ocorre durante o transporte do empregado em veículo fornecido pela empresa. Precedentes. Recurso de revista não conhecido. (TST - RR: 1517006720095090669, Relator: Alexandre de Souza Agra Belmonte, Data de Julgamento: 01.06.2016, 3ª Turma, Data de Publicação: DEJT 03.06.2016.)

Em melhor síntese, o empregador, ao se responsabilizar pelo transporte de seus empregados até o local da prestação de serviços e o retorno, equipara-se ao transportador, assumindo o ônus e o risco desse transporte, que visa atender ao negócio e aos interesses da empresa (incidência dos artigos 734 a 736 do Código Civil).

Isso tudo, tendo em vista que ao transportador cabe garantir a incolumidade física da pessoa transportada. (TRT-15 - ED: 00862000620085150125 0086200-06.2008.5.15.0125, Relator: WILTON BORBA CANICOBA, Segunda Turma, Data de Publicação: 25.01.2019.)

Embora a jurisprudência esteja se inclinando para tal posicionamento, pensamos que a apuração da culpa é fundamental para a responsabilização pelo acidente, ainda que o transporte seja fornecido pelo empregador.

### **3.3.2 Da responsabilidade subjetiva**

Primeiramente, de rigor o estudo da responsabilidade à luz do Código Civil. Dispõe o artigo 186 do Código Civil:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Quando o legislador mencionou as hipóteses de ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, certamente reconheceu a necessidade de prova da culpa, do nexo de causalidade e do dano, o que evidencia a intenção de aplicar a responsabilidade subjetiva.

E referida previsão veio ratificar o já disposto na Constituição Federal, cuja redação é clara quando trata da necessidade de prova da culpa ou dolo do empregador para atribuir-lhe responsabilidade, evidenciando a aplicabilidade da forma subjetiva.

Analise-se o dispositivo em comento:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

[...]

XXVIII - seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa;

Oportuno o entendimento doutrinário (BELTRAN, 2006, p. 17-18) sobre o tema:

O mesmo autor argumenta, com razão, que, em matéria de acidente do trabalho (e por extensão, de doenças de origem ocupacional), não há como aplicar-se a regra de lei ordinária - como estabelecido no parágrafo único do art. 927 do Código Civil -, quando a responsabilidade do empregador, em tal hipótese, por força da norma constitucional já mencionada, alude, de forma expressa, à condição deste “incorrer em dolo ou culpa”. Em reforço de argumentação salienta que, quando o legislador constitucional desejou dispensar a demonstração de culpa do

agente para fins de responsabilização, fê-lo de forma expressa, como no art. 21, inciso XXIII, “c”, *verbis*: “a responsabilidade civil por danos nucleares independe da existência de culpa.”

Também nesse sentido (VENOSA, 2013, p. 27):

O art. 159 do Código de 1916 e o art. 186 do Código em vigor elegeram a culpa como o centro da responsabilidade subjetiva que norteia a responsabilidade civil no direito brasileiro, com a nova perspectiva já enfatizada, descrita no art. 927, parágrafo único.

A reforma trabalhista, ao incluir o artigo 223-B na Consolidação das Leis do Trabalho, adotou a teoria da responsabilidade subjetiva, prevendo que “[...] causa dano de natureza extrapatrimonial a ação ou omissão que ofenda a esfera moral ou existencial da pessoa física ou jurídica.”

Assim, concluímos que, mesmo nos casos de acidente de trajeto em que o transporte é fornecido pelo empregador, deverá ser aplicada a responsabilidade subjetiva, afastando-se a teoria do risco e aplicação da forma objetiva.

#### **4 DA REPARAÇÃO DOS DANOS**

Feitas as considerações acerca da responsabilidade pelo acidente de trabalho ocorrido no trajeto, necessária a discussão sobre a reparação dos danos coletivos.

Conforme a doutrina (LEITE, 2017, p. 169):

Dano moral coletivo, a nosso sentir, é aquele que causa injusta lesão (ou ameaça de lesão) à esfera moral de uma coletividade (direitos difusos), classe, grupo ou categoria de pessoas vinculadas por uma relação jurídica base (direitos coletivos *stricto sensu*) ou pessoas determinadas que estejam na mesma situação fática (direitos individuais homogêneos),

constituindo uma violação antijurídica de um determinado círculo de valores coletivamente considerados.

A Consolidação das Leis do Trabalho, no artigo 223-G, deixou expressos os parâmetros que o juiz deverá adotar para fixação dos danos extrapatrimoniais.

Todavia, não nos parece que a previsão da Consolidação das Leis do Trabalho sobre os danos extrapatrimoniais seja aplicável ao dano moral coletivo, diante da individualização estabelecida pelo artigo 223-B.

Nesse sentido (CASSAR; BORGES, 2017, p. 40):

Aparentemente, o art. 223-B da CLT excluiu a coletividade como sujeito de direito, pois afirmou que “são titulares exclusivas do direito à reparação [...]” a pessoa física ou jurídica vitimada. Logo, eliminou a possibilidade de reparação do dano coletivo.

De qualquer forma, não poderíamos deixar de fazer uma análise crítica sobre a fixação de tais valores, notadamente nos casos de acidentes do trabalho, em que, dependendo da participação do empregador e do dano experimentado, a reparação deveria ser arbitrada em valores maiores que o estabelecido.

Caberá, então, ao juiz, ao analisar o pedido de reparação dos danos em demandas individuais, verificar a redução ou perda da capacidade laborativa para fixar a reparação dos danos materiais e observar os critérios estabelecidos na Consolidação das Leis do Trabalho para arbitrar o valor do dano moral.

Analise-se a jurisprudência sobre o tema:

ACIDENTE DO TRABALHO - INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS, ESTÉTICOS E MATERIAIS - PARÂMETROS PARA FIXAÇÃO DE VALORES. O empregador responde por reparações civis (danos morais, estéticos e materiais) em face de acidente sofrido pelo

empregado em decorrência dos serviços executados na empresa, quando evidenciados o dano, o nexo causal e a culpa empresária. A fixação do valor das indenizações tem como pressupostos, além dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, o grau de culpa das partes envolvidas, a gravidade e a extensão do dano, a situação econômica do ofensor, o efeito pedagógico da punição para que ele não reincida na sua conduta antijurídica, mas observando-se que o valor arbitrado, de caráter eminentemente compensatório, não deve ser causa da ruína para quem paga, nem de enriquecimento para quem recebe. (TRT-3 - RO: 00101349020155030054 0010134-90.2015.5.03.0054, Relator: Denise Alves Horta, Quarta Turma.)

ACIDENTE DE TRABALHO. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. VALOR. Até o advento da Lei n. 13.467/17, inexistia critério objetivo em lei para fixação da indenização por danos morais, cabendo ao julgador atentar para as especificidades de cada caso concreto. Embora de difícil aferição aritmética, o *quantum* indenizatório deve ser fixado levando-se em consideração alguns critérios, como a gravidade, extensão e natureza do dano, o sofrimento do ofendido, o grau de culpa do ofensor, as condições financeiras das partes (necessidade da vítima e possibilidade do agressor) e o caráter pedagógico da reparação, sem, contudo, propiciar o enriquecimento sem causa do trabalhador. (TRT-3 - RO: 00121820920175030165 0012182-09.2017.5.03.0165, Relator: Convocado Ricardo Marcelo Silva, Nona Turma.)

Por fim, a nosso ver, a reforma trabalhista deveria ter tratado o acidente de trabalho com evento morte de forma diferenciada, considerando a gravidade das consequências que serão suportadas pela família e pelos trabalhadores. A Medida Provisória 808/2018 havia desvinculado dos parâmetros estabelecidos na Consolidação das Leis do Trabalho o acidente do trabalho com evento morte, mas, lamentavelmente, perdeu sua eficácia sem ser convertida em lei.

## 5 ASPECTOS COLETIVOS DO ACIDENTE NO TRANSPORTE DE TRABALHADORES RURAIS

Quando nos deparamos com a notícia de um acidente de trajeto envolvendo trabalhadores rurais, podemos concluir que tal fato em nada afeta a coletividade, trazendo consequências somente aos envolvidos diretamente. Todavia, mostra-se equivocado tal pensamento.

Isso porque o acidente do trabalho traz gastos com a saúde pública, onerando o sistema já tão debilitado no país. Gera, ainda, afastamentos previdenciários por auxílio-doença acidentário, o que é suportado pela seguridade social. Note-se que tais consequências atingem diretamente a coletividade, pois os custos são subsidiados com dinheiro público, ou seja, arrecadado do contribuinte.

Mas, as consequências ao trabalhador e ao meio ambiente do trabalho são consideráveis. O trabalhador rural que fica afastado do serviço em razão de acidente de trajeto tem prejudicada sua vida social, assim como a possibilidade de ampliar sua experiência, sendo tal prejuízo absorvido exclusivamente por ele.

Já o direito ao meio ambiente de trabalho sadio é constitucionalmente assegurado (artigo 200, inciso VIII) e abrange vários aspectos (PADILHA, 2013, 177):

O direito ao equilíbrio do meio ambiente do trabalho está inserido na complexidade que envolve a questão ambiental nos ambientes laborais, desde a análise acurada dos riscos da atividade econômica, da degradação e poluição labor-ambiental, dos impactos à saúde, no seu sentido mais amplo, bem como ao modo de organização e técnicas de trabalho, à avaliação dos danos, sua dimensão e fixação, perpassando pela revisão das responsabilidades, além de várias outras questões pertinentes a uma temática tão abrangente.

Note-se que o transporte está incluído no meio ambiente de trabalho dos empregados rurais, de sorte que a qualidade, a

segurança, a higiene e o conforto sempre deverão ser observados.

Porém, os acidentes de trajeto com trabalhadores rurais continuam a ocorrer, trazendo preocupação e temor a todos que necessitam se submeter a tal condição.

Conforme já dissemos, a atuação dos empregadores é fundamental para evitar os acidentes, proporcionando treinamento aos trabalhadores, em especial ao condutor do veículo, utilizando a condução na forma estabelecida pela legislação, com assento para todos os usuários, separação entre os empregados e as ferramentas, revisão periódica dos freios, pneus, luzes de segurança, dentre outros.

Considerando a pertinência da matéria, não há dúvida de que o Ministério Público do Trabalho e os Sindicatos, entes esses que possuem legitimação extraordinária, devem atuar no caso de inobservância das normas de segurança pelo empregador, tanto no aspecto preventivo extrajudicial quanto na propositura de ação civil pública, na qualidade de substitutos processuais.

Sobre o tema (ZAVASCKI, 2017, p. 70),

[...] tratando-se de direitos difusos ou coletivos (sem titular determinado), a legitimação ativa é exercida, invariavelmente, em regime de substituição processual: o autor defende, em nome próprio, direito de que não é titular.

O Ministério Público do Trabalho e os Sindicatos poderão solicitar medidas fiscalizatórias, com apoio da polícia rodoviária e dos auditores fiscais do trabalho.

Todavia, caso as medidas preventivas extrajudiciais não sejam suficientes, os Sindicatos e o Ministério Público do Trabalho possuem legitimidade para a propositura de ação civil pública, postulando, mediante tutela de urgência, a adoção das medidas estabelecidas pela legislação, além de indenização por danos morais coletivos.

A doutrina assim prevê acerca da legitimidade dos sindicatos (MAZZILLI, 2000, p. 193):

Em tese, o sindicato pode defender interesses transindividuais não só em matérias diretamente ligadas à relação trabalhista, como em questões relativas ao meio ambiente do trabalho ou à condição de consumidores de seus associados, ou ainda em outras hipóteses de interesse da respectiva classe, grupo ou categoria, desde que haja autorização dos estatutos ou de assembleia.

Ainda sobre a legitimidade (SCHIAVI, 2017, p. 1.469):

A legitimidade para a defesa dos interesses difusos e coletivos na esfera trabalhista é autônoma e concorrente dos entes mencionados no art. 82 da Lei n. 8.078/90, das quais destacamos a legitimidade tanto do Ministério Público do Trabalho (arts. 129, III, da CF, 82 da Lei n. 8.078/90 e LC n. 75/93) e também dos Sindicatos (art. 8º, III, da CF, e IV, do art. 82, da Lei n. 8.078/90).

Também nesse sentido a jurisprudência:

RECURSO ORDINÁRIO EM AÇÃO CIVIL PÚBLICA. MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO. INTERESSE DE AGIR. DIREITOS COLETIVOS. JORNADA DE TRABALHO. MOTORISTA PROFISSIONAL. FISCALIZAÇÃO. 1. Compete ao Ministério Público do Trabalho promover as ações que lhe sejam atribuídas pela Constituição Federal e pelas leis trabalhistas, bem como promover a ação civil pública no âmbito da Justiça do Trabalho, para defesa de interesses coletivos, quando desrespeitados os direitos sociais constitucionalmente garantidos (art. 83, inciso I e III, LC 75/93). 2. Na petição inicial da ação civil pública há alegação de descumprimento do art. 67-A, § 7º, do CTB, tornando o provimento jurisdicional útil, adequado e necessário. (TRT-24 00243024220135240003, Relator: Amaury Rodrigues Pinto Júnior, Tribunal Pleno, Data de Publicação: 17.12.2015.)

AÇÃO CIVIL PÚBLICA. SINDICATO. SUBSTITUTO PROCESSUAL. LEGITIMIDADE. Busca-se assegurar o pleno cumprimento de normas de segurança do trabalho relativas aos direitos obreiros, direitos sociais consagrados constitucionalmente e em princípios fundamentais do estado de direito (inciso IV, do art. 1º da CR). Ao mesmo tempo, pretende-se estancar a conduta temerária potencialmente geradora de acidentes do trabalho e doenças ocupacionais a esses equiparadas. Assim, estamos diante de interesses ou direitos coletivos, segundo a definição dada no inciso III do art. 81 da Lei 8.078/90, iguais para todos os integrantes de uma certa coletividade de que são titulares pessoas ligadas entre si por uma origem comum: trabalhadores terceirizados da ré. Para a defesa desses direitos, como visto, a interpretação sistemática de normas legais pertinentes permite concluir pelo cabimento e legitimidade do sindicato para propor a demanda. (TRT-1 - RO: 01718004720055010203 RJ, Relator: José Nascimento Araújo Netto, Data de Julgamento: 28.01.2014, Primeira Turma, Data de Publicação: 19.02.2014.)

Destaque-se a importância de o empregador manter o meio ambiente do trabalho saudável, preservando a integridade física e a vida dos envolvidos, pois, como vimos, o acidente no transporte de trabalhadores rurais tem consequências para toda coletividade.

## **6 CONCLUSÃO**

O Brasil tem grande parte de sua economia voltada para a agricultura e pecuária, o que demanda mão de obra para o seu desenvolvimento.

Infelizmente, o número de acidentes do trabalho ocorrido no trajeto, notadamente envolvendo trabalhadores rurais, ainda é grande.

A observação dos aspectos preventivos reduz consideravelmente o risco do acidente, seja na observação dos itens de segurança, seja no treinamento dos trabalhadores envolvidos.

Nessa seara, o Ministério Público do Trabalho e os Sindicatos exercem papel fundamental na exigência do cumprimento das normas legais, propiciando um meio ambiente do trabalho sadio.

Todavia, a não observância das normas é traduzida em danos passíveis de reparação, a qual tem sido reconhecida pela Justiça do Trabalho de forma coerente, punindo os infratores de forma a evitar a prática de atos que exponham os trabalhadores a risco.

Além dos trabalhadores envolvidos, possuem legitimidade para postular judicialmente o cumprimento das normas o Ministério Público do Trabalho e os Sindicatos, através do ajuizamento de ação civil pública.

Não há mais espaço para a adoção de meios de transporte precários, sem observância dos itens mínimos de segurança. A informação e o treinamento são as formas mais eficazes de evitar, ou ao menos reduzir, o número de acidentes de trabalho ocorridos no trajeto.

## REFERÊNCIAS

BELTRAN, Ari Possidonio. Da responsabilidade subjetiva e objetiva do empregador por acidente do trabalho, ante as disposições do novo Código Civil. *Revista do Departamento de Direito do Trabalho e da Seguridade Social da Faculdade de Direito da USP*. São Paulo, vol. 01, n. 01, p. 17-18, 2006..

BITTAR, Carlos Alberto. *Os direitos da personalidade*. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003.

BUENO, Francisco da Silveira. *Minidicionário da Língua Portuguesa*. 3. ed. São Paulo: Lisa, 1990.

CASSAR, Vólia Bomfim; BORGES, Leonardo Dias. *Comentários à reforma trabalhista*. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

DALLEGRAVE NETO, José Affonso. *Responsabilidade civil no direito do trabalho*. 5. ed. São Paulo: LTr, 2014.

DINIZ, Maria Helena. *Curso de direito civil brasileiro: responsabilidade civil*. 25. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

LEITE, Carlos Henrique Bezerra. *Ministério Público do Trabalho: doutrina, jurisprudência, e prática*. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

MAZZILLI, Hugo Nigro. *A defesa dos interesses difusos em juízo: meio ambiente, consumidor e outros interesses difusos e coletivos*. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2000.

MONTEIRO, Antônio Lopes; BERTAGNI, Roberto Fleury de Souza. *Acidente do trabalho e doença ocupacional: conceito, processos de conhecimento e de execução e suas questões polêmicas*. São Paulo: Saraiva, 1998.

PADILHA, Norma Sueli. Meio ambiente do trabalho: um direito fundamental do trabalhador e a superação da monetização do risco. *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*. Brasília, vol. 79, n. 04, p. 173-182, 2013.

PEREIRA, Alexandre Demetrius. *Tratado de segurança e saúde ocupacional: aspectos técnicos e jurídicos*, vol. VII. São Paulo: LTr, 2007.

SCHIAVI, Mauro. *Manual de direito processual do trabalho*. 12. ed. São Paulo: LTr, 2017.

STOCCO, Rui. *Responsabilidade civil e sua interpretação jurisprudencial*. São Paulo: RT, 1994.

VENOSA, Silvio de Salvo. *Direito civil; responsabilidade civil*. 13. ed. São Paulo: Atlas, 2013.

ZAVASCKI, Teori Albino. *Processo coletivo: tutela de direitos coletivos e tutela coletiva de direitos*. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017.