



PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511

## ACÓRDÃO

7ª Turma CMB/hks

**DECISÃO REGIONAL PUBLICADA NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.467/2017. RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA PARTE RÉ.**

**TRANSCENDÊNCIA ECONÔMICA CONSTATADA.** Em relação à **transcendência econômica**, esta Turma estabeleceu como referência, para o recurso da empresa, os valores fixados no artigo 496, § 3º, do CPC, conforme seu âmbito de atuação. No caso, a ré tem atuação municipal e a soma dos valores fixados às indenizações objeto de insurgência foi de R\$ 383.148,73. Desse modo, considera-se alcançado o patamar da transcendência.

**RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA DA EMPREGADORA. INDENIZAÇÕES POR DANOS MORAIS E MATERIAIS PARA OS PAIS DO DE CUJUS. QUEDA DE AVIÃO. MORTE DO EMPREGADO DURANTE VIAGEM**

**INTERNACIONAL A TRABALHO. ACIDENTE TÍPICO DE TRABALHO. TRANSPORTE FORNECIDO E CUSTEADO PELA EMPREGADORA. CONTRATO DE TRANSPORTE CONEXO AO CONTRATO DE TRABALHO. EXPOSIÇÃO HABITUAL A RISCO. RESPONSABILIDADE PELO RISCO DA ATIVIDADE LIGADO AOS DESLOCAMENTOS (VIAGENS) COMUNS.** Consta no acórdão regional que o trabalhador, que exercia a função de jogador de futebol na empresa ré, foi vítima de acidente aéreo fatal em 29/11/2016, em razão do trabalho e em transporte por ela fornecido, ao se deslocar para Medellín, na Colômbia, local onde a

Firmado por assinatura digital em 14/11/2022 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2.200

equipe da ré disputaria a partida final da Copa Sulamericana. A primeira tese a ser afirmada é que, muito embora o acidente tenha ocorrido no deslocamento do empregado, **não se tratou de acidente de trajeto**, previsto no artigo 21, IV, "d", da Lei nº 8.213/1991. Essa modalidade de infortúnio

-2/2001, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

ocorre no **deslocamento habitual** do empregado de sua residência para o lugar onde trabalha e no seu retorno. Não é o caso dos autos. Conquanto seja comum o deslocamento dos profissionais que compõem o grupo formado por diretores, atletas, comissão técnica, responsáveis pelas atividades administrativas e de apoio para diversas cidades em que são realizados os jogos que a agremiação disputa nos diversos campeonatos de que participa, o percurso diariamente feito pelo falecido empregado alcançaria o trecho desde a sua residência até o local de trabalho, onde habitualmente exercia as suas atividades e, no caso, ele não estava a cumprir o referido percurso quando veio a ser vitimado. Registre-se o fato de **ser comum a realização de viagens** e, particularmente no ano de 2016, a Associação Chapecoense de Futebol disputou três campeonatos de futebol ao mesmo tempo (Campeonato Brasileiro, Copa do Brasil e Copa Sulamericana) e, para cumprir os compromissos deles decorrentes, fazia dos deslocamentos atividade rotineira. Dos 51 jogos de futebol que a ré disputou de abril a novembro de 2016, 26 foram “fora de casa”. Esses números demonstram que, independentemente do meio de transporte utilizado para se chegar aos locais onde foram disputados os jogos, o empregado estava claramente exposto a um maior risco de sofrer acidentes. **Viajar fazia parte de sua rotina, de modo a atrair o imprescindível nexó de causalidade com o contrato de trabalho** e, por conseguinte, o enquadramento na previsão contida no artigo 19, *caput*, da Lei nº 8.213/1991. Mas, ainda que se considerasse que, no momento do acidente, ele não estivesse estritamente a serviço do empregador, remanesce a previsão contida no artigo 21, IV, “c”, da referida lei, que trata do acidente resultante de **viagem a serviço da empresa**, incluído no rol dos denominados “acidentes por equiparação”. Ademais, é fato incontroverso que **o transporte aéreo foi fornecido e custeado pela empregadora para atender a**



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

**circunstância inerente à sua própria atividade econômica.** Trata-se, assim, de **contrato acessório conexo ao contrato de trabalho em que o empregador, a fim de viabilizar a execução de sua atividade econômica, fornece o transporte dos seus empregados**, ainda que o faça por meio da utilização de serviços contratados de terceiros. **Nesses casos, o empregador equipara-se ao transportador para fins de responsabilização pelos danos causados às pessoas transportadas, ou seja, os empregados.** No transporte aéreo, essa obrigação também se impõe, ainda que se trate de voo internacional, cuja regência se encontra a cargo da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, conhecida como “Convenção de Montreal”, ratificada pelo Brasil e promulgada pelo Decreto nº 5.910, de 27/09/2006, que prevê, de modo expresso, a **responsabilidade objetiva do transportador pelo risco da atividade (artigo 17.1), condicionada ao fato de o acidente ocorrer a bordo da aeronave ou durante quaisquer das operações de embarque e desembarque.** Registre-se, também, que a circunstância de ser **habitual** ou **eventual** o transporte fornecido pelo empregador é irrelevante para caracterizar a responsabilidade. Outrossim, cumpre observar que não se incluem nas hipóteses de excludentes os acontecimentos derivados do denominado *fortuito interno*, compreendido como o fato que, embora imprevisível e inevitável, se liga à organização empresarial e está relacionado aos riscos da atividade desenvolvida pelo transportador, do que é exemplo típico o acidente fatal que vitimou o ex-empregado. Essa é a compreensão que se extrai da regra contida no artigo 734 do Código Civil, ao mencionar a força maior como causa excludente do dever de reparação decorrente. Aliás, nem mesmo o fato de terceiro a exclui, como ressaltado pelo Supremo Tribunal Federal, por meio da Súmula nº 187. Desse modo, **há responsabilidade objetiva da ré, com base na teoria do risco inerente ao contrato de**



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

**transporte, atrelado à função desempenhada normalmente pelo ex-empregado**, tal como previsto nos artigos 734 e 735 do Código Civil e na jurisprudência desta Corte que, de forma categórica, afirma ser **objetiva a responsabilidade do empregador, nas hipóteses em que o acidente ocorrer durante o transporte do empregado em veículo fornecido pela empresa**. Julgados de todas as Turmas e da SBDI-1 do TST. Importante ressaltar, ainda, que também deve ser aplicada ao presente caso a **Teoria do Risco Criado** em virtude da atividade desenvolvida, pois, **com a reiteração das viagens, há o risco específico para acidentes em transportes terrestres e/ou aéreos, na forma do artigo 927, parágrafo único, do Código Civil**. Desse modo, a solução da controvérsia encontra-se em perfeita conformidade com a **Tese nº 932 estabelecida em Repercussão Geral pelo Supremo Tribunal Federal**, pois a atividade normalmente desenvolvida, por sua natureza, apresentava **exposição habitual a risco especial**, com potencialidade lesiva, e acarretou ao trabalhador ônus maior do que aos demais membros da coletividade. Se, em virtude desse risco específico (inerente ao transporte), o acidente é causado, **a responsabilidade objetiva se impõe**. Recurso de revista não conhecido.

**AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA PARTE AUTORA. RESPONSABILIDADE CIVIL. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. VALOR ARBITRADO. INOBSERVÂNCIA DOS REQUISITOS**

**PREVISTOS NO ARTIGO 896, § 1º-A, II E III, DA CLT. ARESTOS APRESENTADOS PARA CONFRONTO DE TESES PROVENIENTES DE TURMA DO TST. TRANSCENDÊNCIA NÃO EXAMINADA**. Inviável o conhecimento do recurso de revista em que a parte não indica, de forma explícita e fundamentada, a violação a dispositivo de lei ou contrariedade a verbete do TST, inclusive, mediante a demonstração analítica



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

de cada um deles em cotejo com a decisão regional devidamente transcrita. Desatende, assim, a disciplina do artigo 896, § 1º-A, II e III, da CLT, que lhe atribui tal ônus. Se a lei exige a indicação precisa, acompanhada, como visto, da demonstração analítica, significa dizer que cada violação apontada deve ser acompanhada da argumentação, específica e clara, diante da circunstância de possuir, cada dispositivo, conteúdo próprio, o qual deve ser analisado naquilo em que é atingido pela decisão. Não basta discorrer em longa narrativa as inúmeras violações e, ao final, relacionar os dispositivos, como se todos eles fossem iguais, ainda que tratem do mesmo tema. Os argumentos mencionados pelo recorrente também servirão de balizamento e limite para o exercício do contraditório e da atuação desta Corte que, mais ainda, atribui ao recurso de revista a condição de recurso de fundamentação vinculada. Ressalte-se, ainda, que a parte transcreve arestos para confronto de teses, entretanto todos são provenientes de Turma do TST, órgão não enumerado no artigo 896 da CLT. Agravo conhecido e não provido.

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Recurso de Revista com Agravo nº **TST-RRAg-101069-52.2017.5.01.0511**, em que são Agravante e Recorrido \_\_\_\_\_ e Agravado e Recorrente **ASSOCIACAO CHAPECOENSE DE FUTEBOL** e.

Em face do acórdão regional foram interpostos recursos de revista por ambas as partes.

O Tribunal Regional admitiu o processamento apenas de parte do recurso de revista da parte ré, o que ensejou a interposição de agravo de instrumento pela parte autora.

Contraminuta e contrarrazões apresentadas pela parte ré.

Dispensada a remessa dos autos ao Ministério Público do Trabalho, nos termos do artigo 95, § 2º, II, do Regimento Interno do TST.

É o relatório.



PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511

## VOTO

### MARCOS PROCESSUAIS E NORMAS GERAIS APLICÁVEIS

Considerando que o acórdão regional foi publicado em 24/05/2019, incidem as disposições processuais da Lei nº 13.467/2017.

### RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA PARTE RÉ

#### PRESSUPOSTOS EXTRÍNSECOS

O recurso é tempestivo, a representação processual está regular e o preparo foi satisfeito.

### **CONSIDERAÇÃO PRELIMINAR – PRECLUSÃO – AUSÊNCIA DE AGRAVO DE INSTRUMENTO COM RELAÇÃO ÀS MATÉRIAS NÃO ADMITIDAS E AUSÊNCIA DE EMBARGOS COM RELAÇÃO ÀS MATÉRIAS NÃO ANALISADAS NA DECISÃO DE ADMISSIBILIDADE DO RECURSO DE REVISTA, PUBLICADA NA VIGÊNCIA DO ATUAL CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL**

Inicialmente, ressalto que o exame do presente apelo será restrito ao tema “RESPONSABILIDADE CIVIL DO EMPREGADOR/EMPREGADO / INDENIZAÇÃO POR DANO MORAL / ACIDENTE DE TRABALHO”, tendo em vista que foi o único ponto expressamente admitido pelo Tribunal Regional para o processamento do recurso de revista, conforme decisão às fls. 784/787 (publicada em 02/12/2019 – fl. 5).

No que tange à matéria “**Illegitimidade ativa**”, contida no recurso de revista, e à qual a presidência do Tribunal Regional negou seguimento, operou-se a preclusão, uma vez que o litigante não interpôs o imprescindível agravo de instrumento, segundo a diretriz do artigo 1º, da Instrução Normativa nº 40/2016, deste Tribunal Superior do Trabalho. Tal dispositivo foi inspirado no parágrafo único do artigo 1.034 do CPC/2015 que, de maneira inquestionável, define a amplitude do efeito devolutivo próprio do recurso extraordinário ou especial (este último análogo ao recurso de revista), ao estabelecer que, uma vez admitido por um fundamento, será devolvido ao tribunal superior (leia-se Tribunal Superior do Trabalho) apenas o conhecimento dos demais fundamentos para a solução daquele capítulo impugnado.

Ainda, no que diz respeito à matéria “**Valor arbitrado à indenização por danos morais**”, contida no recurso de revista, e sobre a qual a Presidência do Tribunal Regional não realizou juízo específico de admissibilidade, operou-se a preclusão, uma vez que o



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

litigante não opôs os imprescindíveis embargos de declaração, segundo a diretriz do artigo 1º, §1º, da Instrução Normativa nº 40/2016, deste Tribunal Superior do Trabalho.

**TRANSCENDÊNCIA DA CAUSA**

Nos termos do artigo 896-A da CLT, com a redação que lhe foi dada pela Lei nº 13.467/2017, antes de adentrar o exame dos pressupostos intrínsecos do recurso de revista, é necessário verificar se a causa oferece transcendência.

Primeiramente, destaco que o rol de critérios de transcendência previsto no mencionado preceito é taxativo, porém, os indicadores de cada um desses critérios, elencados no § 1º, são meramente exemplificativos. É o que se conclui da expressão "entre outros", utilizada pelo legislador.

Pois bem.

A parte ré pretende a reforma do acórdão regional quanto ao tema: **“RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA DA EMPREGADORA – INDENIZAÇÕES POR DANOS MORAIS E MATERIAIS PARA OS PAIS DO DE CUJUS – QUEDA DE AVIÃO – MORTE DO EMPREGADO DURANTE VIAGEM INTERNACIONAL A TRABALHO”**.

Examina-se.

Em relação à **transcendência econômica**, esta Turma estabeleceu como referência, para o recurso da empresa, os valores fixados no artigo 496, § 3º, do CPC, conforme seu âmbito de atuação. No caso, a ré tem atuação municipal, e considerando que a soma dos valores fixados às indenizações objeto de insurgência foi de R\$ 383.148,73, admite-se a transcendência da causa. Passo ao exame do apelo.

**PRESSUPOSTOS INTRÍNSECOS**

**RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA DA EMPREGADORA – INDENIZAÇÕES POR DANOS MORAIS E MATERIAIS PARA OS PAIS DO DE CUJUS – QUEDA DE AVIÃO – MORTE DO EMPREGADO DURANTE VIAGEM INTERNACIONAL A TRABALHO – ACIDENTE TÍPICO DE TRABALHO – TRANSPORTE FORNECIDO E CUSTEADO PELA EMPREGADORA – CONTRATO DE TRANSPORTE CONEXO AO CONTRATO DE TRABALHO - EXPOSIÇÃO HABITUAL A RISCO - RESPONSABILIDADE PELO RISCO DA ATIVIDADE LIGADO AOS DESLOCAMENTOS (VIAGENS) COMUNS**

**CONHECIMENTO**

Trata-se de controvérsia que envolve a existência de



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

responsabilidade civil do empregador decorrente de acidente que vitimou empregado a serviço em viagem internacional.

A parte ré defende a tese de que o acidente tratou-se de fatalidade e que não lhe pode ser imputada responsabilidade objetiva. Alega que “inexistem nos autos controvérsia quanto os moldes que se deram o acidente, sendo de conhecimento público e notório tratar-se de uma tragédia aérea, conquanto, não haver uma decisão definitiva e contundentes quanto a causa do mesmo”. Aduz que “a atividade exercida por jogador de futebol não pode ser considerada de risco, pois, se assim o for, todo o ser humano estará sujeito a lesões, de diferentes graus e sequelas, ocasionadas pelo simples fato de estar vivo”. Sustenta que se aplica ao caso “a teoria da responsabilidade subjetiva do empregador preconizada no art. 7º, XXVII, da Constituição da República, por danos decorrentes de acidente de trabalho, ótica sob a qual também não há como responsabilizar a agremiação, até porque restou sobejamente comprovado que inexistente uma conduta culposa/dolosa por parte desta e a configuração do nexo de causalidade entre a conduta e o dano experimentado pelo de cujus (família)”.

Assevera, ainda, que: “se há algum responsável pelo acidente do reclamante, este não é a sua ex-empregadora, mas sim, a prestadora de serviços que realizava o transporte aéreo até a Cidade de Medellín”; “não se evidencia nexo causal e culpa do empregador pelo dano sofrido pelo empregado, haja vista que ficou sobejamente comprovado nos autos que o acidente foi provocado por caso fortuito - fato de terceiro, não tendo a agremiação praticado qualquer ato ilícito para o resultado do evento danoso, não podendo, portanto, ser responsabilizada por um ato totalmente alheio a sua ingerência”.

Aponta violação dos artigos 5º, II, e 7º, XII e XXVIII, e 93, IX, da Constituição Federal, 186, e 927, *caput*, do Código Civil. Indica contrariedade à Súmula nº 229 do STF. Transcreve arestos para o confronto de teses.

Observados os requisitos do artigo 896, § 1º-A, I, II, e III, eis a decisão recorrida:

**“DA INEXISTÊNCIA DO EXERCÍCIO DE ATIVIDADE DE RISCO PELA RECLAMADA. DA AUSÊNCIA DE CULPA NO ACIDENTE AÉREO**

Em seu recurso, a reclamada defende o afastamento da condenação ao dever de indenização aos autores, pais do funcionário e falecido jogador \_\_\_\_\_, o ‘\_\_\_\_\_’, ao argumento, em síntese, de que o clube reclamado não exerce atividade de risco, e que as viagens aéreas semanais realizadas para cumprir com os jogos dos campeonatos não podem ser tidas como tal. Sustenta que diversas empresas utilizam transporte aéreo em prol de seus empregados sem que signifique risco excessivo. Afirma, ainda, que não deu causa ao acidente aéreo, e portanto não há que se falar em culpa, asseverando que o próprio Ministério Público Federal, concluindo o inquérito acerca do infelizmente acidente aéreo, concluiu pela inexistência de qualquer indício de irregularidade na contratação do transporte aéreo, eximindo de culpa a ora recorrente.

Sob estes aspectos, assim restou decidido:

2) Responsabilidade objetiva da empregadora

Não se perquire, aqui, a culpa do empregador. No caso sub judice, o dever de reparação parte da relação de causalidade entre o DANO e a atividade expositora do trabalhador ao RISCO (substitui-se a culpa pelo risco).



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

Aplica-se à hipótese o artigo 927, parágrafo único do Código Civil, segundo o qual a própria atividade da empregadora, por sua natureza, implica risco para os direitos de outrem.

A atividade econômica explorada pela ré exige constantemente dos atletas e demais profissionais da equipe esportiva o deslocamento, a trabalho, para participação de torneios e demais eventos esportivos. Trata-se, necessariamente, de parte importante e corriqueira da rotina do atleta profissional.

A profissão abraçada pelo jovem falecido, cuja atividade é explorada pelo clube de futebol com fins lucrativos, carrega em si um ônus/risco maior do que o normalmente atribuído aos demais membros da coletividade.

Nessa toada, substitui-se a ideia de 'culpa' pela ideia do RISCO - teoria do risco criado pelo exercício de atividade lícita, mas provida de risco acima da média, para execução do contrato de trabalho.

Despiciendo, nesse sentido, o exame da culpa lato sensu do empregador, bastando a demonstração do dano (morte) e do nexos causal (viagem ao exterior para participar de competição esportiva, na condição de empregado da agremiação), para que se configure a responsabilidade patronal.

A constância dos deslocamentos na terra e no ar majora, necessariamente, o risco de acidentes terrestres e aéreos, tanto assim que o atleta, de apenas 22 anos, faleceu em um desses acidentes, junto a mais de 70 profissionais do mesmo ramo.

Considere-se, em média, que um clube de futebol participe, no mínimo, do campeonato estadual, e dois nacionais, sendo um desses o 'brasileirão', composto de quase 40 partidas.

Há, ainda, a efetiva possibilidade de participação em campeonatos internacionais (Libertadores, Copa Sul Americana), aumentando consideravelmente o fluxo de viagens, mormente aéreas.

Logo, não há como ser jogador de futebol sem viajar de forma constante, importante destacar, pois diversos e diferentes campeonatos ocorrem concomitantemente. Cite-se, à guisa de exemplo, o Campeonato Brasileiro, ao longo do extenso território nacional (ainda que haja concentração de partidas em algumas regiões do país), realizado concomitantemente à Copa Sul Americana, que exige deslocamento pela América do Sul (exatamente a que envolveu o desastre aéreo).

A dinâmica laborativa imposta pela atividade explorada pelos clubes de futebol implica, pela sua natureza, risco acentuado para os trabalhadores envolvidos, atraindo a incidência da responsabilidade OBJETIVA da empregadora.

Viajar, inclusive para diferentes países, para participar de campeonatos esportivos de interesse do empregador, é prática constante no meio esportivo, majorando o risco de acidentes terrestre e aéreo, o que faz parte do risco do negócio desenvolvido pelos clubes esportivos, que, por isso, devem, sim, responder por eventuais danos sofridos pelos atletas e



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

familiares em acidentes que porventura venham a acontecer, como no caso desse lamentável episódio.

Em resumo: os riscos da atividade devem ser suportados por quem dela se beneficia. Some-se a isso o fato de que ao jogador não foi disponibilizada qualquer outra opção de transporte senão o voo fretado pelo próprio clube.

Nesse caso, aplicam-se as regras contidas nos artigos 7/34, caput e 735, ambos do Código Civil, a seguir transcritas:

‘Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.

Art. 735. A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.’

Incide, ainda, a Súmula 187 do STF, in verbis:

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

Por derradeiro, o Código Civil é expresso ao atribuir ao empregador a responsabilidade civil pelo seu empregado, quando no exercício do trabalho ou em razão dele, como neste caso concreto:

‘Art. 932. São também responsáveis pela reparação civil:

(...)

III - o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou em razão dele;

(...)

Art. 933. As pessoas indicadas nos incisos 1a V do artigo antecedente, ainda que não haja culpa de sua parte, responderão pelos atos praticados pelos terceiros ali referidos.’

Extreme de dúvidas que a ré responde pelos danos causados em decorrência do acidente aéreo, ocorrido em 28/11/2016.

Declara-se, portanto, a responsabilidade civil da demandada pelo acidente fatal da qual foi vítima o jovem funcionário \_\_\_\_\_, filho dos autores, de 22 anos, decorrente das próprias atividades desenvolvidas pelo clube de futebol, cujos riscos eram previsíveis, (infelizmente) se concretizando no lamentável sinistro.

Trata-se de típico acidente de trabalho, previsto no artigo 19 da Lei nº 8.213/1991." (grifos meus)

A sentença não merece reparo.

Não há que se conceber o afastamento da condenação da reclamada no dever de indenizar, sob a tese de que não exercia atividade de risco. Ora, em toda atividade esportiva há risco, seja de lesões leves ou graves, e acidentes, seja durante a partida (o mais comum), ou mesmo acidentes por ocasião de viagens entre um e outro certame (menos comum,



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

mas perfeitamente possível ocorrer). Não há um só torcedor de futebol que não tenha visto mais de uma lesão por partida. É próprio da dinâmica da atividade.

Além disto, de acordo com a teoria do risco, o fato de ter a reclamada assumido os riscos da atividade econômica a torna responsável pela indenização por danos morais e materiais decorrentes de acidente de trabalho.

E quanto a tese de que não teve culpa, não prospera. Não se trata de dizer que a reclamada tenha tido culpa no acidente, pois se de um lado restou provado, pelas investigações em procedimento próprio, que a reclamada não deu causa a todo o contexto de falhas técnicas, mecânicas ou acaso humanas que levou ao chão o avião da empresa aérea LaMia, sua culpa e conseqüente dever de indenizar decorre de sua responsabilidade civil, prevista - como bem salientado pelo julgador - nos termos dos artigos 932 e 933 do Código Civil. Nego provimento” (fls. 554/557).

Como se vê, o ex-empregado foi vítima de acidente aéreo fatal em 29/11/2016, em razão do trabalho e em transporte por ela fornecido, ao se deslocar para Medellín, na Colômbia, local onde a equipe da ré disputaria a partida final da Copa Sulamericana.

**1. Contextualização da controvérsia**

Antes da análise do apelo, mostra-se relevante assinalar que a atuação deste Tribunal não se volta a perseguir culpados a todo custo, muito menos impor responsabilidades a quem não as tem, mesmo porque nada ou nenhum valor trará de volta as vidas humanas perdidas ou corrigirá as lesões irreparáveis sofridas (físicas e/ou psíquicas) pelas pessoas que se envolveram no episódio, direta ou indiretamente. Trata-se de solucionar o conflito submetido à sua apreciação, a partir da aplicação das normas jurídicas cabíveis, tal como ocorre em inúmeros outros casos que, diuturnamente, são examinados nos seus diversos órgãos julgadores, ainda que este guarde singularidades – tal como ocorreu em outros na história recente do País – por envolver a morte de um grande número de trabalhadores em um único acidente.

Feita essa observação inicial, prossegue-se.

Cinge-se a controvérsia à definição da existência de responsabilidade da empregadora quanto à reparação de danos morais e materiais decorrentes de acidente ocorrido durante o deslocamento de empregado em viagem a serviço, em voo por ela fretado.

Os fatos são de todos conhecidos, mas, apenas para facilitar a compreensão da controvérsia, convém rememorá-los (a partir da descrição contida na defesa e no acórdão impugnado):

- a) para viabilizar o deslocamento à Cidade de Medellín, na Colômbia, onde disputaria a partida final da Copa Sulamericana de Futebol, e após disputar partida na Cidade de São Paulo contra agremiação do Palmeiras, em



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

27/11/2016, a reclamada contratou determinada empresa de transporte aéreo (denominada LaMia) sediada em outro País (Bolívia) para conduzir a equipe de jogadores, comissão técnica, dirigentes e convidados desde a cidade de La Paz;

b) de acordo com normas brasileiras e internacionais, o tipo de

voo (fretado ou, na denominação internacional, “charter”) só pode ser realizado normalmente por explorador pertencente ao país de origem ou ao de destino;

c) por se tratar de empresa boliviana que realizaria voo para a Colômbia, a aeronave da empresa contratada não poderia decolar desde o Brasil, fato que motivou a condução, antes, do grupo de São Paulo para La Paz, de onde partiu o fatídico voo;

d) no deslocamento, segundo apurado pela investigação, a aeronave que fazia o transporte caiu por uma sucessão de erros do explorador e da tripulação, erros estes que ocasionaram o esgotamento do combustível e, do acidente, resultaram 71 pessoas falecidas, entre atletas, dirigentes, jornalistas, convidados e tripulação, e 6 sobreviventes (3 atletas, 1 jornalista e 2 comissários de voo).

A Corte Regional entendeu que em toda atividade esportiva há risco, seja de lesões ou mesmo por acidentes decorrentes de viagens. Decidiu que a empregadora assumiu os riscos da atividade econômica, e, portanto, há responsabilidade pelos danos ocorridos em decorrência do acidente de trabalho.

A parte ré defende que não se trata de responsabilidade objetiva e não estão presentes os elementos caracterizadores da responsabilidade subjetiva.

## **2. Natureza do acidente**

O primeiro ponto a ser analisado diz respeito à definição da natureza do acidente, em virtude da possibilidade de gerar diferentes consequências jurídicas, ao se levar em consideração a atividade desenvolvida pela empregadora, o labor executado pelo empregado e o fato de o acidente ter ocorrido durante o deslocamento do empregado, como atleta do clube, até a cidade onde seria realizado o jogo já mencionado.

A primeira tese a ser afirmada é que, muito embora o acidente tenha ocorrido no deslocamento do empregado, **não se tratou de acidente de trajeto**, previsto no artigo 21, IV, “d”, da Lei nº 8.213/1991. Como tive oportunidade de afirmar em obra sobre o tema:<sup>1</sup>

“É o denominado acidente de trajeto, acidente *in itinere*, acidente de itinerário ou acidente de percurso e deve ser entendido como aquele ocorrido quando o trabalhador se

<sup>1</sup> BRANDÃO, Cláudio. *Acidente do trabalho e responsabilidade civil do empregador*. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2009. p. \_\_\_\_.  
Firmado por assinatura digital em 14/11/2022 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2.200-2/2001, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

encontra “a caminho ou na volta do trabalho, no itinerário habitual ou rotineiro”<sup>2</sup> e se justifica pelo fato de ser necessário o deslocamento para que possa ele executar o seu labor, submetendo-se, assim, aos riscos que são inerentes ao percurso em si, visto como um “prolongamento da prestação laborativa”.<sup>3</sup>

Como visto, essa modalidade de infortúnio ocorre no “deslocamento habitual do empregado de sua residência para o lugar onde trabalha e no seu retorno”.<sup>4</sup> Não é o caso dos autos. Conquanto seja comum o deslocamento dos profissionais que compõem o grupo formado por diretores, atletas, comissão técnica, responsáveis pelas atividades administrativas e de apoio para diversas cidades em que são realizados os jogos que a agremiação disputa nos diversos campeonatos de que participa, como será demonstrado adiante, o percurso diariamente feito pelo falecido empregado alcançaria o trecho desde a sua residência até o local de trabalho, onde habitualmente exercia as suas atividades, e ele não estava a cumprir o referido percurso quando veio a ser vitimado.

Resta, contudo, verificar o enquadramento no artigo 19, *caput*, da Lei nº 8.213/1991, que compreende o **acidente-tipo**, caracterizado por ser

“(…) um evento, em regra, súbito, ocorrido **durante a realização do trabalho por conta alheia**, que acarreta danos físicos ou psíquicos à pessoa do empregado, capazes de gerar a morte ou a perda, temporária ou permanente, de sua capacidade laboral”.<sup>5</sup>

Na linha sustentada por Ana Paola Machado Diniz, por mim referenciada na obra mencionada, ele resulta do trabalho realizado

<sup>2</sup> OLIVEIRA, José de. *Acidente do trabalho: ementário de jurisprudência*. São Paulo: Saraiva, 1994, p. 3.

<sup>3</sup> COIMBRA, Feijó. *Direito previdenciário brasileiro*. 11. ed. Rio de Janeiro: Edições Trabalhistas, 2001, p. 199. 4  
BRANDÃO, Cláudio. *Acidente do trabalho e responsabilidade civil do empregador*. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2009. p. \_\_\_\_\_. 5  
BRANDÃO, Cláudio. *Acidente do trabalho e responsabilidade civil do empregador*. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2009. p. \_\_\_\_\_.

“ou de estar o empregado a serviço da empresa, sendo apto a produzir lesão corporal ou perturbação funcional suscetível de afetar a capacidade laborativa, reduzindo-a ou provocando perda, ambas de natureza temporária ou permanente.”<sup>2</sup>

Nesse aspecto, fácil é concluir que **o ex-empregado foi vítima**

<sup>2</sup> DINIZ, Ana Paola Santos Machado. *Saúde no trabalho: prevenção, dano e reparação*. São Paulo: LTr, 2003, p. 111.



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

**de acidente ao ser transportado, por aeronave pertencente a empresa contratada pela reclamada, para outro país onde ocorreria o jogo de futebol.** Lá ele se encontrava em virtude de determinação recebida da sua empregadora para o labor, em razão de pertencer à delegação do clube de futebol e, por tal motivo, ainda que, durante o voo, não estivesse propriamente na execução direta do labor, não remanescem dúvidas de que **estava à disposição do empregador**, em virtude da projeção ficta do tempo de serviço, na forma prevista artigo 4º da CLT.

A esse respeito, merece registro o fato de **ser comum a realização de viagens** e, particularmente no ano de 2016, a Associação Chapecoense de Futebol disputou três campeonatos de futebol ao mesmo tempo (Campeonato Brasileiro, Copa do Brasil e Copa Sulamericana) e, para cumprir os compromissos deles decorrentes, fazia dos deslocamentos atividade rotineira.

As tabelas abaixo demonstram o número das viagens empreendidas pelo clube e as distâncias percorridas para os jogos de futebol ocorridos de abril a novembro de 2016, a evidenciar, a mais não poder, a habitualidade aludida na peça inicial.

JOGOS DA ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL	
	Distância aproximada de Chapeco (ida e volta) Km



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

Data	Campeonato	Adversário	Local	Rodoviária	Aérea
6-abr-16	Copa do Brasil	Princesa do Solimões - AM	<b>Manacapuru - AM</b>	8242	5562
14-abr-16	Copa do Brasil	Princesa do Solimões - AM	Chapeco - SC	0	0
11-mai-16	Copa do Brasil	Paraná - PR	<b>Curitiba - PR</b>	946	762
15-mai-16	Brasileiro	Internacional - RS	<b>Porto Alegre - RS</b>	924	727
18-mai-16	Copa do Brasil	Paraná - PR	Chapeco - SC	0	0
22-mai-16	Brasileiro	América - MG	Chapeco - SC	0	0
25-mai-16	Brasileiro	Flamengo - RJ	<b>Volta Redonda - RJ</b>	2392	1998
28-mai-16	Brasileiro	Santa Cruz - PE	Chapeco - SC	0	0
1-jun-16	Brasileiro	Coritiba - PR	<b>Curitiba - PR</b>	946	762
4-jun-16	Brasileiro	Fluminense - RJ	Chapeco - SC	0	0
11-jun-16	Brasileiro	Ponte Preta - SP	<b>Campinas - SP</b>	1896	1456
15-jun-16	Brasileiro	Grêmio - RS	Chapeco - SC	0	0
19-jun-16	Brasileiro	Vitória - BA	<b>Salvador - BA</b>	5694	4310
22-jun-16	Brasileiro	Atlético - PR	Chapeco - SC	0	0
26-jun-16	Brasileiro	Sport - PE	<b>Recife - PE</b>	7042	5650
29-jun-16	Brasileiro	Cruzeiro - MG	Chapeco - SC	0	0
3-jul-16	Brasileiro	Santos - SP	<b>Santos - SP</b>	1742	1442
9-jul-16	Brasileiro	Corinthians - SP	Chapeco - SC	0	0
17-jul-16	Brasileiro	Figueirense - SC	<b>Florianópolis - SC</b>	1104	812
21-jul-16	Copa do Brasil	Atlético - PR	<b>Curitiba - PR</b>	946	762
24-jul-16	Brasileiro	Botafogo - RJ	Chapeco - SC	0	0
27-jul-16	Copa do Brasil	Atlético - PR	Chapeco - SC	0	0
31-jul-16	Brasileiro	São Paulo - SP	<b>São Paulo - SP</b>	1754	1434
4-ago-16	Brasileiro	Palmeiras - SP	Chapeco - SC	0	0
8-ago-16	Brasileiro	Atlético - MG	<b>Belo Horizonte - MG</b>	2912	2380



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

15-ago16	Brasileiro	Internacional - RS	Chapeco - SC	0	0
19-ago16	Brasileiro	América - MG	<b>Belo Horizonte - MG</b>	2912	2380
24-ago16	Sul-Americana	Cuiabá - MT	<b>Cuiabá - MT</b>	3376	2656
28-ago16	Brasileiro	Flamengo - RJ	Chapeco - SC	0	0
31-ago16	Sul-Americana	Cuiabá - MT	Chapeco - SC	0	0
7-set-16	Brasileiro	Santa Cruz - PE	<b>São Lourenço da Mata - PE</b>	7064	5638
11-set-1	Brasileiro	Coritiba - PR	Chapeco - SC	0	0

Este documento pode ser acessado no endereço eletrônico <http://www.tst.jus.br/validador> sob código 1004E8B4586D2ACC88.



PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511

6					
15-set-16	Brasileiro	Fluminense - RJ	Mesquita - RJ	2572	2086
18-set-16	Brasileiro	Ponte Preta - SP	Chapeco - SC	0	0
20-set-16	Sul-Americana	Independiente - ARG	Buenos Aires - ARG	2668	2000
25-set-16	Brasileiro	Grêmio - RS	Porto Alegre - RS	906	708
27-set-16	Sul-Americana	Independiente - ARG	Chapeco - SC	0	0
1-out-16	Brasileiro	Vitória - BA	Chapeco - SC	0	0
5-out-16	Brasileiro	Atlético - PR	Curitiba - PR	946	762
12-out-16	Brasileiro	Sport - PE	Chapeco - SC	0	0
16-out-16	Brasileiro	Cruzeiro - MG	Belo Horizonte - MG	2912	2380
19-out-16	Sul-Americana	Junior Barranquilla - COL	Barranquilla - COL	15504	9736
23-out-16	Brasileiro	Santos - SP	Chapeco - SC	0	0
26-out-16	Sul-Americana	Junior Barranquilla - COL	Chapeco - SC	0	0
29-out-16	Brasileiro	Corinthians - SP	São Paulo - SP	1754	1434
2-nov-16	Sul-Americana	San Lorenzo - ARG	Buenos Aires - ARG	2668	2000
6-nov-16	Brasileiro	Figueirense - SC	Chapeco - SC	0	0
16-nov16	Brasileiro	Botafogo - RJ	Rio de Janeiro - RJ	2646	2108
20-nov16	Brasileiro	São Paulo - SP	Chapeco - SC	0	0
23-nov16	Sul-Americana	San Lorenzo - ARG	Chapeco - SC	0	0
27-nov16	Brasileiro	Palmeiras - SP	São Paulo - SP	1754	1434
30-nov16	Sul-Americana	Atlético Nacional - COL	Medellín - COL	14336	8912



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

Este documento pode ser acessado no endereço eletrônico <http://www.tst.jus.br/validador> sob código 1004E8B4586D2ACC88.

<b>Sumário</b>	
Distância terrestre total Km	84222
Distância aérea total Km	63379



PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511

Período considerado	Abril a Nov 2016
Dias considerados	235
Número de jogos	51 jogos
Média de 1 jogo a cada	4,6 dias
<b>Semanas consideradas</b>	33,6
Média de deslocamento semanal	
Terrestre Km	2509
Aéreo Km	1888
<b>Meses Considerados</b>	8
Média de deslocamento mensal	
Terrestre Km	10528
Aéreo Km	7922

Fonte das distâncias aproximadas: [www.distanciasentrecidades.com.br](http://www.distanciasentrecidades.com.br)

Fonte dos dados do Campeonato Brasileiro e da Copa do Brasil: [www.cbf.com.br](http://www.cbf.com.br)

Fonte dos dados da Copa Sul-Americana: [www.tudopelofutebol.com.br](http://www.tudopelofutebol.com.br)

Dos 51 jogos que disputou, 26 foram “fora de casa” (já excluídas dessa contagem as duas partidas que integravam a semifinal e final da Copa Sulamericana, não realizadas em virtude do acidente). Esses números demonstram que, independentemente do meio de transporte utilizado para se chegar aos locais onde foram disputados os jogos, seja o aéreo, terrestre (ônibus) ou aéreo e terrestre, o empregado estava claramente exposto a um maior risco de sofrer acidentes.

Portanto, o empregado falecido viajava com frequência, **o que afasta qualquer possível alegação do caráter aleatório de sua ocorrência**. Digo mais, **viajar fazia parte de sua rotina, de modo a atrair o imprescindível nexo de causalidade com o contrato de trabalho** e, por conseguinte, o enquadramento na previsão contida no artigo 19, *caput*, da citada Lei de Benefícios da Previdência Social.

Mas, ainda que se considerasse que, no momento do acidente, ele não estivesse estritamente a serviço do empregador, remanesce a previsão contida no artigo 21, IV, “c”, da referida lei, que trata do acidente que resulta de **viagem a serviço da empresa**, incluído no rol dos denominados “acidentes por equiparação”.

Sobre essa modalidade, na mesma obra de minha autoria já mencionada,<sup>3</sup> afirmei:

<sup>3</sup> BRANDÃO, Cláudio. *Acidente do trabalho e responsabilidade civil do empregador*. 4ª ed. São Paulo: LTr, 2009. p. \_\_\_\_.  
Firmado por assinatura digital em 14/11/2022 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2.200-2/2001, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

“O aspecto importante no episódio ora enfocado é a natureza do deslocamento empreendido pelo empregado: deve estar ele em viagem de serviço e que não constitua o seu habitual modo de execução do labor, pois se se tratar de trabalho normalmente executado em atividades externas, como, por exemplo, vendedor viajante que venha a sofrer acidente, a hipótese estaria englobada no conceito de acidente-tipo.

É irrelevante o fato de encontrar-se na condução do veículo ou que o acidente tenha sido ocasionado por ato de negligência, imperícia ou mesmo imprudência de sua parte, diz *Russomano*, diante da inexistência de circunstâncias excludentes previstas na lei.<sup>4</sup>

O meio de transporte utilizado também é indiferente: particular ou público, terrestre, marítimo, fluvial ou aéreo; desde que o escolhido pareça o mais conveniente ao empregado, estará configurada a situação ora tratada.

(...)

O elástico conceito atribuído pelo legislador objetivou conferir maior proteção ao empregado, alcançando todos os eventos que possam ocorrer durante todo o período de duração da jornada, mesmo que esteja o empregado em horas de repouso ou refeições, estabelecendo o nexo causal entre o deslocamento do obreiro e a ocorrência do acidente. Sem aquele este não teria ocorrido”.

Assim, seja em um, seja em outro dispositivo, não há dúvidas quanto à ocorrência de **acidente do trabalho**.

### **3. Existência e natureza da responsabilidade da empregadora pelos danos causados**

Fixadas as premissas quanto à ocorrência de acidente do trabalho, resta analisar a existência (ou não) de responsabilidade da empregadora.

#### **3.1 Responsabilidade decorrente do contrato de transporte, conexo ao contrato de trabalho**

É fato incontroverso **que o transporte aéreo foi fornecido e custeado pela empregadora para atender a circunstância inerente à sua própria atividade econômica**. Não se trata, portanto, de analisar o tema a partir da ocorrência de um acidente aéreo alheio à prestação laboral; ao contrário, trata-se de investigar as razões pelas quais o falecido se encontrava no avião, o nexo havido entre o seu trabalho e a atividade empresarial na qual se inseriram

<sup>4</sup> RUSSOMANO, Mozart Victor. *Comentários à lei de acidentes do trabalho*. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1970, v. I, p. 70.



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

o acidente propriamente dito e o dano sofrido. Em torno dessas indagações, uma resposta se impõe: ali estava porque cumpria ordens recebidas do seu empregador. Não era um simples passageiro.

Logo, não se trata de mero contrato de transporte desvinculado do contrato de trabalho. Ao contrário, trata-se de **contrato acessório conexo ao contrato de trabalho em que o empregador**, a fim de viabilizar a execução de sua atividade econômica, **fornece o transporte dos seus empregados**, ainda que o faça por meio da utilização de serviços contratados de terceiros.

Nesse aspecto, a própria defesa relata a peculiaridade do deslocamento das equipes de futebol concernente ao fato de ser “recomendável que a equipe viaje junta sem o fracionamento em diversos voos de companhias aéreas comerciais” e, diante da dificuldade em encontrar quarenta lugares disponíveis em quarenta e oito horas, é direcionada ao fretamento de voos. Confira-se:

“Ressalva a reclamada, como outra característica também das equipes de futebol profissional, ser recomendável que a equipe viaje toda junta, sem o fracionamento em diversos voos de companhias aéreas comerciais, o que muitas vezes complica a compra de passagens em voos comerciais, pois, embora tenham companhias aéreas que realizam o percurso regularmente, dificilmente dispõe de 40 lugares livres (média de integrantes da delegação) no prazo de 48 (quarenta e oito) horas ou 24 (vinte e quatro) horas antes do embarque, o que direciona para a contratação de transporte exclusivo, ou seja, voo fretado (...)”.

Como visto, a circunstância do fornecimento do transporte pelo empregador constitui elemento imprescindível à viabilização da atividade econômica, tal como ocorre nas demais situações semelhantes, como na troca de turnos na indústria, por exemplo. **Nesses casos, o empregador equipara-se ao transportador para fins de responsabilização pelos danos causados às pessoas transportadas, ou seja, os empregados**. Não é ele obrigado a providenciar a condução dos empregados ao local de trabalho. Todavia, quando o realiza, pela peculiar característica de ser imprescindível ao desenvolvimento de suas atividades, assume a condição de transportador, ainda que o faça por intermédio de terceiro, particularidade adiante analisada.

Hamilton Novo Lucena Júnior analisa, com acuidade, o fornecimento do transporte pelo empregador, inclusive quando o faz de forma gratuita, mantida a vinculação com o contrato de trabalho:

“Se o empregador fornecer o transporte de seus empregados para que estes cheguem ao local da prestação de serviços, **equipara-se ao transportador, assumindo o ônus e o risco desse transporte, para os efeitos dos arts. 734 a 736 do Código Civil**. A empresa, ao assumir essa responsabilidade, não obstante de maneira informal ou de forma gratuita, gera, como consequência, a obrigação de responder pelos danos causados aos transportados em decorrência de eventual acidente, porque tem o dever e garantir a



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

incolumidade física da pessoa transportada” (LUCENA JÚNIOR, Hamilton Novo. *Responsabilidade civil no direito do trabalho: análise de casos práticos*. Salvador: JusPodivm, 2019. p. 86).

Pertinente, nesse aspecto, se mostra a lição de André Araújo Molina:

“Segue que, em nossa opinião, poderá o microsistema incidir nas relações de trabalho, na medida em que o empregador forneça o transporte para levar seus empregados de um lugar para outro, havendo cobrança de valores ou mesmo graciosamente; nesse último, amoldar-se-á ao transporte gratuito com ganhos indiretos. São exemplos o transporte itinerário, de casa ao local de trabalho, o transporte de empregado que presta labor fora do estabelecimento empresarial, visitando clientes

(...)

Acrescentamos em alento a nossa tese que os empregados enquadram-se no conceito de "pessoas transportadas" do art. 734, para fins de submissão ao sistema de responsabilidade. O legislador civil, quando quis pormenorizar, fez a expressa referência aos passageiros de forma específica (art. 739), divisando a espécie do conceito amplo de pessoas transportadas. Também uma leitura da legislação civil à luz da Constituição Federal levaria à mesma conclusão, pois o art. 37, § 6º, protege tanto os empregados, usuários e terceiros de forma objetiva pelos danos causados pelas empresas permissionárias e concessionárias de serviços públicos” (MOLINA, André Araújo. *Sistemas de Responsabilidade Civil Objetiva e os Acidentes de Trabalho*. In *Revista SINTESE trabalhista e previdenciária*, ano XXIV, n. 299, abril 2014, p. 29-30).

A respeito da existência de contratos conexos ao de trabalho, ainda que objetive a prestação de serviço delegada a terceiro pelo empregador, assinala Edilton Meireles:

“O contrato individual do trabalho, portanto, não se restringe apenas às regras de direito do trabalho (que regulam a relação de emprego). Ele envolve, ainda, todas as demais cláusulas ou pactos firmados, com o empregador, a partir de sua existência, desde que nele tenha origem, independentemente do ramo do direito a que pertença.

(...)

Em verdade, quando o empregador concede um benefício ao trabalhador, mas delega a terceiro a sua satisfação, o empregado não está firmando outro contrato com o terceiro. A rigor o “pacto” não é firmado com o terceiro (ou somente com ele), mas sim com o próprio empregador (ou com ele em conjunto). A prestação sim, é que deve ser adimplida pelo terceiro” (MEIRELES, Edilton. *Contratos conexos ao de emprego e a competência jurisdicional*. *Revista LTr*, vol. 74, n. 1 (jan. 2010), p. 45;48).

São os denominados “contratos conexos” ou pactos acessórios,



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

assim considerados por manter, cada um, a sua autonomia, mas se encontrarem, todos, teleologicamente vinculados, afirma o referido autor, com apoio em Carlos Nelson Konder (obra citada, p. 47).

De referência à natureza do contrato de transporte, farta é a doutrina a respeito a afirmar ser a hipótese de **responsabilidade objetiva do transportador**, surgida há muito no direito brasileiro, como elucida Carlos Roberto Gonçalves:

“No direito brasileiro, a fonte dessa responsabilidade encontra-se no Decreto n. 2.681, de 7 de dezembro de 1912, que regula a responsabilidade civil das estradas de ferro. al diploma, considerado avançado para a época em que foi promulgado, destinava-se a regular tão somente a responsabilidade civil das ferrovias. Entretanto, por uma ampliação jurisprudencial, teve sua aplicabilidade estendida a qualquer outro tipo de transporte nibus, lotações, automóveis etc.  
(...).

O Decreto n. 2.681 contém em si, conforme observailson Melo da Silva (Da responsabilidade, cit., p. 68, n. 22), implícita, a obrigação de o transportador levar, são e salvo, o passageiro até o local de seu destino, obrigação essa apenas elidível pelo caso fortuito, forca maior ou culpa exclusiva (não concorrente) da vítima.  
(*Responsabilidade civil*. 15a. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. P. 267/266).

Trata-se, na essência, de vetusta regra definidora da responsabilidade advinda dos tempos das estradas de ferro, onde as locomotivas a vapor - as conhecidas “Marias-Fumaças” - passaram a fazer parte do cotidiano das zonas urbanas e especialmente rurais e muitas vezes provocavam incêndios nas propriedades marginais, como também vitimavam pessoas que não tinham noção do risco por elas criado.

Exatamente em função desse aspecto, o legislador, no distante ano de 1912, por meio do Decreto nº 2.681 - denominado de “Lei das Estradas de Ferro” -, consagrou a tese da responsabilidade objetiva, ao encampar a mais atualizada doutrina da época, extremamente avançada e, apesar de mencionar, no art. 17, de modo expresso a culpa presumida, a jurisprudência e a doutrina consolidaram o entendimento no sentido de que, verdadeiramente, ali se consagrou essa modalidade de responsabilidade resultante do risco exatamente por somente admitir duas formas de excludentes típicas: a) caso fortuito e força maior; e b) culpa do viajante.

Esse entendimento solidificou-se ao longo do tempo, como assinalam, entre outros, Sérgio Cavalieri Filho (*Programa de responsabilidade civil*. 6ª. ed. São Paulo: Malheiros, 2006. p. 318), Carlos Roberto Gonçalves (*Responsabilidade civil*. 7ª. ed. São Paulo: Saraiva, 2002. p. 280); Sílvio de Salvo Venosa (*Direito civil: responsabilidade civil*. 3ª ed. São Paulo: Atlas, 2002. p. 112) e Arnaldo Rizzardo (*Responsabilidade civil*. 7ª ed., ver. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2015. p. 439-440);

**O contrato de transporte, no presente caso acessório ao**



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

**contrato de trabalho**, caracteriza-se, fundamentalmente, pela existência de **cláusula de incolumidade decorrente da obrigação de resultado (e não apenas de meio)** que dele provém, o que significa dizer, em outras palavras, na linha do que sustenta Sérgio Cavalieri Filho, que o transportador não se obriga a tomar as providências e cautelas necessárias para o bom sucesso do transporte; muito ao contrário, **obriga-se pelo fim**, isto é, garante o bom êxito. em ele “o dever de zelar pela incolumidade do passageiro na extensão necessária a lhe evitar qualquer acontecimento funesto ... O objeto da obrigação de custódia ... é assegurar o credor contra os riscos contratuais, isto é, pôr a cargo do devedor a álea do contrato ...” (Filho, Sérgio Cavalieri, *Programa de responsabilidade civil*. 6ª. ed. São Paulo: Malheiros, 2006. p. 316).

Na lição de Flávio Tartuce:

“O conceito de contrato de transporte consta do artigo 730 do Código Civil, segundo o qual, pelo contrato de transporte, alguém se obriga, mediante remuneração, a transportar de um lugar para outro, pessoas ou coisas. Aquele que realiza o transporte, como antes apontado, é o *transportador*, a pessoa transportada é o *passageiro* ou *viajante*, enquanto a pessoa que entrega a coisa a ser transportada é o *expedidor*. O que identifica o contrato é uma obrigação de resultado do transportador, diante da *cláusula de incolumidade* de levar a pessoa ou coisa ao destino, com total segurança. Diante da presença de obrigação dessa natureza, tem-se reconhecido há tempos a correspondente responsabilidade objetiva do transportador.” (TARTUCE, Flávio. *Responsabilidade civil*. 4.ed. Rio de Janeiro: Forense, 2022).

Também a respeito da cláusula de incolumidade no contrato de transporte de pessoas, convém destacar a doutrina de Carlos Maldonado de Carvalho que afirma ser **a sua característica mais importante**:

Destaca-se, portanto, como característica mais importante do contrato de transporte, a cláusula de incolumidade do passageiro, que nele se encontra implícita. or certo, e sem qualquer dúvida, tem o transportador o dever de zelar pela integridade física e psíquica do passageiro, após o seu embarque e durante todo o trajeto contratado.

A cláusula de incolumidade é, como aduz JOSÉ DE A UIAR DIAS, inerente ao contrato de transporte de pessoas, pois quem utiliza um meio de transporte regular celebra com o transportador uma convensão cujo elemento essencial é a sua incolumidade, isto é, a obrigação, que assume o transportador, de levá-lo são e salvo ao lugar do destino.

Daí porque, fácil é concluir, a obrigação assumida pelo transportado r, além de objetiva, é também de resultado, não se exigindo do passageiro, em caso de dano, a prova sobre quem, culposa ou dolosamente, deu causa ao evento danoso; basta que seja provado pelo vitimado o contrato de transporte, o dano e o nexo de causalidade. (A responsabilidade civil do transportador rodoviário urbano. In Revista da EMERJ, número especial 200 . Anais dos Seminários EMERJ Debate o Novo Código Civil, parte 11, julho/2002 a abril/2003).



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

Ao tratar do transporte de pessoas, Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho esclarecem a existência da **“cláusula de segurança”**, a sua natureza implícita e os efeitos decorrentes de sua violação:

“A UIAR DIAS, em sua monumental obra, já advertia que, em todo o contrato de transporte de pessoas existe, implícita, uma cláusula de segurança ou de incolumidade<sup>23</sup>.

Mesmo que o instrumento contratual não explicita, é decorrência do princípio da função social do contrato e da regra ética de boa-fé objetiva (arts. 421 e 422 do CC/2002) que o transportador tem o dever de levar o passageiro, a salvo e em segurança, até o local de destino.

A quebra desta obrigação implícita de natureza contratual impõe o reconhecimento da responsabilidade objetiva do transportador, que deverá indenizar a vítima independentemente de ter atuado ou não com dolo ou culpa.

(...)

E essa obrigação de segurança é tão importante que somente será ilidida em situações excepcionais de quebra do nexo causal, não eximindo o transportador pelo fato de terceiro, nos termos da Súmula 187 do STF<sup>25</sup>”.

(*Novo curso de direito civil*. V. 4. 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 2021. p. 637; 638).

Mesmo no transporte aéreo, essa obrigação se impõe, ainda que se trate de voo internacional, cuja regência encontra-se a cargo da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, conhecida como “Convenção de Montreal”, ratificada pelo Brasil e promulgada pelo Decreto nº 5.910, de 27/09/2006, que prevê, de modo expresso, a responsabilidade objetiva do transportador pelo risco da atividade (artigo 17.1, transcrito), **condicionada ao fato de o acidente ocorrer a bordo da aeronave ou durante quaisquer das operações de embarque e desembarque:**

“Artigo 17 – Morte e Lesões dos Passageiros – Dano à Bagagem

1. O transportador é responsável pelo dano causado em caso de morte ou de lesão corporal de um passageiro, desde que o acidente que causou a morte ou a lesão haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante quaisquer operações de embarque ou desembarque”.

Assim, não se trata de por em dúvida, como afirmado na defesa, a segurança do transporte aéreo. Trata-se de fazer incidir à controvérsia a regra definidora da responsabilidade, como menciona Sérgio Cavalieri Filho:

“A Convenção de Montreal adotou a responsabilidade objetiva com base na teoria do risco da atividade, conforme se depreende do seu art. 17, 1, que assim dispõe (...)” (FILHO, Cavalieri, Sérgio. *Programa de responsabilidade civil*.

13ª ed. São Paulo: Atlas, 2019. p. 431).



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

Registre-se, também, que a circunstância de ser **habitual** ou **eventual** o transporte fornecido pelo empregador é irrelevante para caracterizar a responsabilidade. É certo que na jurisprudência deste Tribunal encontram-se julgados que refletem a circunstância da habitualidade, por ser essa mais comum, mas em nenhum momento partem do pressuposto de que a responsabilidade no contrato de transporte **somente** está presente nesse caso. São situações inteiramente distintas: o fato de afirmarem que a responsabilidade está presente nos casos em que a condução de empregados ocorre de forma habitual (verificada na maior parte) não significa concluir que **apenas se verifica nessa situação**.

Aliás, esse argumento importaria desvirtuar, por completo, o próprio contrato de transporte, que **adere ao contrato de trabalho com todas as suas características. Não se trata de um novo contrato, especificamente concebido para a hipótese de transporte de empregado**. Repita-se: é o mesmo contrato previsto no Código Civil que passou a fazer parte do contrato laboral e, nele, não se vislumbra qualquer possibilidade de ser caracterizada a responsabilidade do transportador somente em casos de habitualidade. Essa modalidade contratual **envolve obrigação de resultado**, contida na garantia de atendimento do objetivo a que se destina, nele incluída a denominada “**cláusula de incolumidade**” ou “**cláusula de segurança**”, já referida.

Para exemplificar, veja-se a situação de um passageiro que faça pela primeira vez na sua vida viagem de avião, metrô ou ônibus e, no trajeto, sofra um acidente que lhe ceife a vida. Não há que se cogitar da inexistência da responsabilidade do transportador por não ser ele um passageiro habitual. **De qualquer modo, porém, como acima demonstrado, no caso presente, as viagens ocorriam de maneira frequente**.

Ressalte-se que não se incluem nas hipóteses de excludentes os acontecimentos derivados do denominado fortuito interno, compreendido como o fato que, embora imprevisível e inevitável, se liga à organização empresarial e está relacionado aos riscos da atividade desenvolvida pelo transportador, do que é exemplo típico o acidente fatal que vitimou o empregado.

Essa é a compreensão que se extrai da regra contida no artigo 734 do Código Civil, ao mencionar a força maior como causa excludente do dever de reparação decorrente.

Aliás, nem mesmo o fato de terceiro a exclui, como ressaltado pelo Supremo Tribunal Federal, por meio da Súmula nº 187 “A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva”.

Significa dizer que **o evento provocado por terceiro capaz de excluir o nexo causal deve ser estranho à atividade de transporte**, diante da cláusula de incolumidade inerente a essa espécie de contrato, tal como também já decidido pelo Superior Tribunal de Justiça (com destaques):



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

“CIVIL E ROCESSUAL CIVIL. RES ONSABILIDADE CIVIL. RANS OR E DE PESSOAS. CASO FORTUITO. CULPA DE TERCEIRO. LIMITES. APLICAÇÃO DO DIREITO À ESPÉCIE. NECESSIDADE DE REEXAME DE PROVA. IMPOSSIBILIDADE.

1. A cláusula de incolumidade é ínsita ao contrato de transporte, implicando obrigação de resultado do transportador, consistente em levar o passageiro com conforto e segurança ao seu destino, excepcionando-se esse dever apenas nos casos em que ficar configurada alguma causa excludente da responsabilidade civil, notadamente o caso fortuito, a força maior ou a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro. 2. O fato de um terceiro ser o causador do dano, por si só, não configura motivo suficiente para elidir a responsabilidade do transportador, sendo imprescindível aferir se a conduta danosa pode ser considerada independente (equiparando-se a caso fortuito externo) ou se é conexas à própria atividade econômica e aos riscos inerentes à sua exploração. 3. **A culpa de terceiro somente romperá o nexo causal entre o dano e a conduta do transportador quando o modo de agir daquele puder ser equiparado a caso fortuito, isto é, quando for imprevisível e autônomo, sem origem ou relação com o comportamento da própria empresa.** 4. **Na hipótese em que o comportamento do preposto da transportadora é determinante para o acidente, havendo clara participação sua na cadeia de acontecimentos que leva à morte da vítima - disparos de arma de fogo efetuados logo após os passageiros apartarem briga entre o cobrador e o atirador -, o evento não pode ser equiparado a caso fortuito.** 5. Quando a aplicação do direito à espécie reclamar o exame do acervo probatório dos autos, convirá o retorno dos autos à Corte de origem para a ultimação do procedimento de subsunção do fato à norma. Precedentes. 6. Recurso especial provido.” (REsp 1136885/S , Relatora Ministra NANCY ANDRI HI, TERCEIRA TURMA, julgado em 28/02/2012, DJe 07/03/2012).

Em virtude da pertinência com a questão ora em debate, destaco importante passagem extraída da decisão mencionada:

“Como visto, a cláusula de incolumidade é ínsita ao contrato de transporte, implicando obrigação de resultado do transportador, consistente em levar o passageiro com conforto e segurança ao seu destino, excepcionando-se esse dever apenas nos casos em que ficar configurada alguma causa excludente da responsabilidade civil, notadamente o caso fortuito, a força maior ou a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro.

Importa notar que o fato de um terceiro ser o causador do dano, por si só , não configura motivo suficiente para elidir a responsabilidade do transportador, sendo imprescindível aferir se a conduta danosa pode ser considerada independente ou se é conexas à própria atividade econômica e aos riscos inerentes à sua exploração.

Inclusive, o enunciado nº 187 da Súmula/S F – incorporado pelo art. 735 do CC/02 – disp e que a responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Analisando esse dispositivo, Gustavo Tepedino pondera ter se associado ‘a noção de terceiro a centro de interesse autônomo, sem vínculo com a relação contratual de transporte, a cuja atividade possa ser estabelecido nexo de causalidade com o evento danoso’ (Comentários ao novo código civil, vol. X, Rio de Janeiro: Forense, 2008, p. 512).



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

Essa conclusão, acompanhada de forma unânime pela doutrina e pela jurisprudência, inclusive desta Corte (confira-se, à guisa de exemplo REsp 435.865/RJ, 2a Seção, Rel. Min. Barros Monteiro, DJ de 12.05.2003 e, mais recentemente, AgRg no Ag 1.348.966/RJ, 3a Turma, Rel. Min. Sidnei Beneti, DJe de 03.02.2011), deriva da clássica divisão entre caso fortuito interno e externo, aplicável sobretudo às relações de consumo. O fortuito interno é inerente ao processo de elaboração do produto ou de execução do serviço, não eximindo a responsabilidade civil do fornecedor, enquanto o fortuito externo fica alheio a esse processo, excluindo a responsabilidade civil.

Nesse sentido, Sérgio Cavalieri observa que *“da responsabilidade do transportador”* ( Programa de responsabilidade civil, 2 ed., São Paulo Malheiros, 1999, p. 222).

Na mesma linha, a revelarem a estabilidade das teses firmadas, em especial quanto ao reconhecimento de que pode ser excluída “a responsabilidade do transportador quando a conduta praticada por terceiro, sendo causa única do evento danoso, não guarda relação com a organização do negócio e os riscos da atividade de transporte, **equiparando-se a fortuito externo**”, mas “a culpa de terceiro não é apta a romper o nexo causal quando se mostra conexas à atividade econômica e aos riscos inerentes à sua exploração, **caracterizando fortuito interno**”, seguem outros julgados do STJ (com destaques):

“RECURSO ESPECIAL. ADMINISTRATIVO. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO. QUEDA DE PASSAGEIRO NO MOMENTO DO EMBARQUE. DANO MORAL. **RESPONSABILIDADE OBJETIVA. FATO DE TERCEIRO. FORTUITO INTERNO.** 1. *“Conforme concordam doutrina e jurisprudência, a responsabilidade decorrente do contrato de transporte de pessoas é objetiva, sendo obrigação do transportador a reparação do dano causado ao passageiro quando demonstrado o nexo causal entre a lesão e a prestação do serviço, pois o contrato de transporte acarreta para o transportador a assunção de obrigação de resultado, impondo ao concessionário ou permissionário do serviço público o ônus de levar o passageiro incólume ao seu destino. É a chamada **cláusula de incolumidade, que garante que o transportador irá empregar todos os expedientes que são próprios da atividade para preservar a integridade física do passageiro, contra os riscos inerentes ao negócio, durante todo o trajeto, até o destino final da viagem**”* (REsp 1.318.095/MG, Rel. Ministro Raul Araujo, Segunda Seção, julgado em 22/2/2017, DJe 14/3/2017). 2. *“O fato de terceiro, conforme se apresente, pode ou não romper o nexo de causalidade. Exclui-se a responsabilidade do transportador quando a conduta praticada por terceiro, sendo causa única do evento danoso, não guarda relação com a organização do negócio e os riscos da atividade de transporte, equiparando-se a fortuito externo. De outro turno, a culpa de terceiro não é apta a romper o nexo causal quando se mostra conexas à atividade econômica e aos riscos inerentes à sua exploração, caracterizando fortuito interno”* (REsp 1.747.637/SP, Rel. Ministra Nancy Andrighi, Terceira Turma, julgado em 25/6/2019, DJe 1/7/2019). 3. *In casu*, a situação descrita pelo acórdão recorrido, na qual o passageiro restou empurrado por aglomeração de pessoas no momento do embarque, vindo a sofrer severos danos físicos, constitui típico exemplo de fortuito interno, o qual é incapaz de romper o nexo de causalidade e de eximir a



**PROCESSO Nº TST-RRag - 101069-52.2017.5.01.0511**

concessionária de sua responsabilidade civil. . Recurso especial provido". (REsp 1715816/S , Rel. Ministro SÉRIO KUKINA, PRIMEIRA TURMA, julgado em 02/06/2020, Dje 09/06/2020);

**"A RAVO IN ERNO NO A RAVO EM RECURSO ES ECIAL. RES ONSABILIDADE CIVIL. CONTRATO DE TRANSPORTE DE PESSOAS. MORTE DE PASSAGEIRO APÓS ACIDENTE AUTOMOBILÍSTICO. RESPONSABILIDADE COMPROVADA NA ORIGEM. CULPA CONCORRENTE OU DE TERCEIRO AFASTADA. INCIDÊNCIA DA SÚMULA 7 DO STJ. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. EXORBITÂNCIA. NÃO OCORRÊNCIA. RECURSO DESPROVIDO. 1. Segundo jurisprudência deste Tribunal Superior, "a responsabilidade decorrente do contrato de transporte de pessoas é objetiva, sendo obrigação do transportador a reparação do dano causado ao passageiro quando demonstrado o nexo causal entre a lesão e a prestação do serviço, pois o contrato de transporte acarreta para o transportador a assunção de obrigação de resultado, impondo ao concessionário ou permissionário do serviço público o ônus de levar o passageiro incólume ao seu destino. É a chamada cláusula de incolumidade, que garante que o transportador irá empregar todos os expedientes que são próprios da atividade para preservar a integridade física do passageiro, contra os riscos inerentes ao negócio, durante todo o trajeto, até o destino final da viagem" (EResp 1.318.095/MG, Rel. Ministro RAUL ARAÚJO, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 22/02/2017, Dje de 14/03/2017). 2. Logo, a responsabilidade do transportador em relação aos passageiros é contratual e objetiva, nos termos dos arts. 734, caput, 735 e 738, parágrafo único, do Código Civil de 2002, somente podendo ser elidida por fortuito externo, força maior, fato exclusivo da vítima ou por fato doloso e exclusivo de terceiro - quando este não guardar conexão com a atividade de transporte. 3. O Tribunal local, ao apreciar as provas produzidas nos autos, foi categórico em reconhecer os requisitos ensejadores da obrigação de indenizar, notadamente diante do descumprimento do seu dever de garantir a incolumidade do passageiro. Nestas circunstâncias, afigura-se inviável rever o substrato fático-probatório diante do óbice da Súmula 7/STJ. 4. O valor da indenização por danos morais, arbitrado em R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), para cada autor, não é exorbitante, considerado falecimento do passageiro, companheiro e pai dos ora agravados. 5. Agravo interno improvido." (AgInt no AREsp 1 01928/MA, Rel. Ministro RAUL ARAÚJO, QUARTA TURMA, julgado em 15/08/2019, Dje 04/09/2019);**

**"DIREI O CIVIL. RECURSO ES ECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO OR DANOS MORAIS. ATO LIBIDINOSO PRATICADO CONTRA PASSAGEIRA NO INTERIOR DE UMA COMPOSIÇÃO DE METRÔ NA CIDADE DE SÃO PAULO/SP ("ASSÉDIO SEXUAL"). RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA. NEXO CAUSAL. ROMPIMENTO. FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO. CONEXIDADE COM A ATIVIDADE DE TRANSPORTE. RESPONSABILIDADE DA CPTM. 1. Ação ajuizada em 02/07/2014. Recurso especial interposto em 28/10/2015 e distribuído ao Gabinete em 31/03/2017. 2. O propósito recursal consiste em definir se a concessionária do metrô da cidade de São Paulo/SP deve responder pelos danos morais sofridos por passageira que foi vítima de ato libidinoso ou assédio sexual praticado por outro usuário, no interior de um vagão. 3. A cláusula de incolumidade é ínsita ao contrato de transporte, implicando obrigação de resultado do transportador, consistente em levar o passageiro com conforto e segurança ao seu destino, salvo se demonstrada causa de exclusão do nexo de causalidade, notadamente o caso**



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

fortuito, a força maior ou a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro. 4. O fato de terceiro, conforme se apresente, pode ou não romper o nexo de causalidade. Exclui-se a responsabilidade do transportador quando a conduta praticada por terceiro, sendo causa única do evento danoso, não guarda relação com a organização do negócio e os riscos da atividade de transporte, equiparando-se a fortuito externo. De outro turno, a culpa de terceiro não é apta a romper o nexo causal quando se mostra conexas à atividade econômica e aos riscos inerentes à sua exploração, caracterizando fortuito interno. 5. Na hipótese, conforme consta no acórdão recorrido, a recorrente foi vítima de ato libidinoso praticado por outro passageiro do trem durante a viagem, isto é, um conjunto de atos referidos como assédio sexual. 6. É evidente que ser exposta a assédio sexual viola a cláusula de incolumidade física e psíquica daquele que é passageiro de um serviço de transporte de pessoas. 7. Na hipótese em julgamento, a ocorrência do assédio sexual guarda conexão com os serviços prestados pela recorrida CPTM e, por se tratar de fortuito interno, a transportadora de passageiros permanece objetivamente responsável pelos danos causados à recorrente. Precedente. 8. Recurso especial não provido". (REsp 1747637/SP, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 25/06/2019, DJe 01/07/2019).

Não se trata de perquirir sobre a ocorrência de má-fé de quem executa o serviço ou de qualquer espécie de culpa. **A responsabilidade se impõe pela natureza do serviço (transporte) executado.**

**Em resumo:** a) a responsabilidade do empregador não é elidida por culpa exclusiva de terceiro; b) o transporte fornecido pelo empregador atende aos objetivos do negócio e interesses da empresa; c) a responsabilidade se configura mesmo que o transporte seja fornecido de maneira informal ou de forma gratuita, diante da cláusula de incolumidade física da pessoa transportada, presente no contrato de transporte e não depende de ser executado por empresas concessionárias, mas se aplica a qualquer transportador; d) o evento acidente provocado por terceiro, nessa hipótese, é considerado fortuito interno, por relacionar-se aos riscos inerentes ao deslocamento; e) as viagens ocorriam com frequência regular.

Desse modo, **há responsabilidade objetiva da ré Chapecoense, com base na teoria do risco inerente ao contrato de transporte,** atrelado à função desempenhada normalmente pelo ex-empregado, tal como previsto nos artigos 734 e 735 do Código Civil:

“Art. 73 - O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.

Art. 735 - A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.”

Nesse norte, firmou-se a jurisprudência desta Corte Superior no



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

sentido de que **a responsabilidade do empregador, nas hipóteses em que o acidente ocorrer durante o transporte do empregado em veículo fornecido pela empresa, é objetiva**, com amparo nos citados dispositivos legais. Cito, por oportuno, **julgados de todas as Turmas e da SbDI-1** (com destaques):

"A RAVO IN ERNO EM EMBAR OS EM RECURSO DE REVIS A. IN ER OSIÇÃO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.467/2017. **ACIDENTE DE TRABALHO. ACIDENTE DE TRAJETO EM VEÍCULO FORNECIDO PELO EMPREGADOR. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DECORRENTE DO CONTRATO DE TRANSPORTE.** INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. A Egrégia Turma decidiu consoante jurisprudência pacificada nesta Subseção, no sentido de que **a responsabilidade do empregador nas hipóteses em que o acidente de trânsito ocorreu durante o transporte do empregado em veículo fornecido pela empresa é objetiva, com amparo nos artigos 734 e 735 do Código Civil.** Incide, portanto, o disposto no artigo 894, § 2º, da CLT. Correta a aplicação do referido óbice, mantém-se o decidido. Verificada, por conseguinte, a manifesta improcedência do presente agravo, aplica-se a multa prevista no artigo 1.021, § 4º, do Código de Processo Civil. Agravo interno conhecido e não provido." (Ag-E-RR-24334-06.2015.5.24.0091, **Subseção I Especializada em Dissídios Individuais**, Relator Ministro Claudio Mascarenhas Brandao, DEJT 15/10/2021);

"RECURSO DE EMBARGOS EM EMBARGOS DE DECLARAÇÃO EM RECURSO DE REVISTA REGIDO PELA LEI Nº 13.015/2014. **ACIDENTE DE TRABALHO. MORTE DURANTE O TRAJETO EM VEÍCULO FORNECIDO PELO EMPREGADOR. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DECORRENTE DO CONTRATO DE TRANSPORTE.** INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. **A responsabilidade do empregador nas hipóteses em que o acidente de trânsito ocorreu durante o transporte do empregado em veículo fornecido pela empresa é objetiva, com amparo nos artigos 734 e 735 do Código Civil. O contrato de transporte, no presente caso acessório ao contrato de trabalho, caracteriza-se, fundamentalmente, pela existência de cláusula de incolumidade decorrente da obrigação de resultado (e não apenas de meio) que dele provém, o que significa dizer, em outras palavras, que o transportador não se obriga a tomar as providências e cautelas necessárias para o bom sucesso do transporte; muito ao contrário, obriga-se pelo fim, isto é, garante o bom êxito. Nesse contexto, a reclamada, ao fornecer transporte aos seus empregados em veículo da empresa, equipara-se ao transportador, assumindo, portanto, o ônus e o risco dessa atividade. Desse modo, há de se reconhecer a corresponsabilidade do réu, por ser o ex-empregador da vítima, o que enseja a condenação ao pagamento de indenização por danos morais e materiais, decorrente do acidente que culminou na morte do companheiro e pai dos autores.**" (E-ED-RR-1625-11.2013.5.15.0054, **Subseção I Especializada em Dissídios Individuais**, Relator Ministro Cláudio Mascarenhas Brandão, DEJT 20/03/2020);

"RECURSO DE EMBARGOS REGIDO PELA LEI 13.015/2014. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS, MATERIAIS E ESTÉTICOS. **ACIDENTE DE TRÂNSITO OCORRIDO NO DESLOCAMENTO PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇO. TRANSPORTE FORNECIDO PELO EMPREGADOR.** Discute-se a responsabilidade civil do empregador pelo pagamento de indenização por danos morais, materiais e estéticos em face de acidente de percurso ocorrido quando o empregado era transportado em veículo fornecido pela empresa.



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

Nessas circunstâncias, o empregador, ao se responsabilizar pelo transporte de seus empregados para que cheguem ao local da prestação dos serviços, equipara-se ao transportador, assumindo o ônus e o risco desse transporte, para os efeitos dos artigos 734 a 736 do Código Civil, sobretudo porque tal transporte objetiva o atendimento do negócio e interesses da empresa. **Os textos legais atinentes à matéria tratam com rigor as situações em comento, justamente em decorrência da obrigação que se deve ter em transportar pessoas ou coisas em perfeitas condições de segurança ao seu destino, estando a cláusula de incolumidade implícita no contrato de transporte. A empresa, ao assumir essa responsabilidade, não obstante de maneira informal ou de forma gratuita, gera, como consequência, a obrigação de responder pelos danos causados aos transportados em decorrência de eventual acidente, porque tem o dever de garantir a integridade física da pessoa transportada.** Não se pode alegar que a responsabilidade objetiva se dá apenas nos casos em que o transporte se faz por empresas concessionárias desse serviço porque a lei não faz tal distinção, mas se aplica a qualquer transportador. Em síntese, se a empresa avoca para si tal responsabilidade, a transportador se equipara, conforme determinam os artigos 734 e 736 do Código Civil. Ademais, o fato de o acidente de trânsito ser provocado por terceiro não afasta a responsabilidade do empregador porque responde o transportador pela ocorrência de acidente, independe de culpa, conforme previsão do artigo 735 do Código Civil, e jurisprudência contida na Súmula 187 do STF, a qual preconiza que *"a responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva"*. Recurso de embargos conhecido e desprovido" (E-ED-RR-214800-41.2009.5.09.0072, **Subseção I Especializada em Dissídios Individuais**, Relator Ministro Augusto Cesar Leite de Carvalho, DEJT 17/02/2017);

"AGRAVO INTERNO EM RECURSO DE REVISTA. RESPONSABILIDADE DO EMPREGADOR. ACIDENTE DE TRABALHO. **FORNECIMENTO DE TRANSPORTE AO TRABALHADOR. RESPONSABILIDADE OBJETIVA.** É certo que, diante dos termos do art. 7.º, XXVIII, da Constituição Federal, a regra geral é que o empregador somente pode ser responsabilizado quando configurada sua responsabilidade subjetiva. Todavia, afiguram-se plenamente aplicável na esfera trabalhista as hipóteses previstas no Código Civil atinentes à responsabilidade objetiva. *In casu*, consoante a premissa fática delineada pela Corte de origem, verificou-se que: a) o reclamante, que labora em regime de trabalho embarcado, sofreu acidente de trabalho no momento do desembarque no seu local de trabalho em transporte marítimo fornecido pelo empregador (Petrobras); b) não está evidenciada a excludente "fato de terceiro", pois, o fato de a Petrobras terceirizar o transporte de seus empregados para a plataforma petrolífera não a exime da responsabilidade por acidente ocorrido, visto que a atividade de exploração de petróleo em alto-mar se trata de atividade de risco, na forma do art. 927, parágrafo único, do Código Civil; c) por se tratar de típico acidente de trabalho, o dano moral se configura como dano *in re ipsa*, sendo, portanto, desnecessária a prova quanto à efetiva lesão aos direitos da personalidade. **A decisão regional se amolda à jurisprudência desta Corte, no sentido de que, diante dos termos dos arts. 734, 735 e 736 do Código Civil, é objetiva a responsabilidade civil do empregador que fornece transporte para o empregado, em caso de danos sofridos no itinerário, mesmo que esse transporte seja realizado por empresa contratada/terceirizada.** Assim, deve ser mantida a decisão ora agravada que obistou o conhecimento do Recurso de



**PROCESSO Nº TST-RRag - 101069-52.2017.5.01.0511**

Revista, com lastro na Súmula n.º 333 desta Corte. Agravo conhecido e não provido, no tópico" (Ag-RR-569-98.2013.5.21.0013, **1ª Turma**, Relator Ministro Luiz Jose Dezena da Silva, DEJT 04/08/2021);

"ACIDENTE DE TRABALHO QUE RESULTOU EM ÓBITO. ACIDENTE DE PERCURSO. **TRANSPORTE FORNECIDO PELO EMPREGADOR. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO EMPREGADOR.** 1. Hipótese em que o Tribunal Regional aplicou a responsabilidade objetiva face ao acidente envolvendo o transporte do funcionário da reclamada. 2. **A jurisprudência deste Tribunal Superior reconhece a responsabilidade objetiva do empregador, com fundamento nos arts. 734 e 735 do Código Civil, quando este fornece o transporte para o deslocamento do empregado - caso dos autos.** 3. Ilesos, pois, os arts. 818 da CLT, 186 e 927, parágrafo único, do CC e 333, I, do CPC, porquanto o empregador, ao se responsabilizar pelo transporte de seus empregados, equipara-se ao transportador, atraindo a aplicação da responsabilidade objetiva. Recurso de revista não conhecido, no tema." (RR-73700-92.2006.5.01.0471, **1ª Turma**, Relator Ministro Hugo Carlos Scheuermann, DEJT 15/02/2019);

"RECURSO DE REVISTA. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. **ACIDENTE AUTOMOBILÍSTICO CAUSADO POR TERCEIRO. CONTRATO DE TRANSPORTE. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO EMPREGADOR.** A jurisprudência desta Corte Superior tem se orientado no sentido de reconhecer a responsabilidade objetiva do empregador que assume direta ou indiretamente o transporte de seus empregados, na hipótese de ocorrer acidente de trabalho de que resulte danos à integridade física e psíquica do trabalhador transportado, como no caso dos autos, conforme dispõem os arts. 734 e 735, do Código Civil. Recurso de revista conhecido e provido" (RR-291-88.2011.5.15.0028, **1ª Turma**, Relator Ministro Walmir Oliveira da Costa, DEJT 06/12/2013);

"**ACIDENTE DO TRABALHO. TRANSPORTE FORNECIDO PELO EMPREGADOR. INDENIZAÇÃO POR DANO MORAL E ESTÉTICO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA.** Decisão do Tribunal Regional em consonância com a atual, iterativa e notória jurisprudência desta Corte, no sentido de que o acidente de trajeto (*in itinere*) sofrido pelo empregado em transporte fornecido pelo empregador enseja a responsabilidade objetiva, prevista nos artigos 734 e 735, do CC, porquanto, o empregador ao fornecer transporte aos seus empregados equipara-se ao transportador, assumindo o ônus e o risco dessa atividade. Precedentes. Recurso de revista não conhecido." (RR-1616-64.2010.5.15.0083, **2ª Turma**, Relatora Ministra Delaide Miranda Arantes, DEJT 15/03/2019);

"AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECURSO DE REVISTA. PROCESSO SOB A ÉGIDE DA LEI 13.015/2014 E ANTERIOR À LEI 13.467/2017. 1. ACIDENTE DE TRABALHO FATAL. DANO EM RICOCHETE DA IRMÃ. PRETENSÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. PRESCRIÇÃO APLICÁVEL. "*ACTIO NATA*". DATA DO ÓBITO. 2. **ACIDENTE DE TRAJETO FATAL. TRANSPORTE FORNECIDO PELO EMPREGADOR. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA.** 3. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS PARA IRMÃ E ACIDENTE DE TRAJETO FATAL. 4. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS PARA IRMÃ. MANUTENÇÃO DO VALOR DA INDENIZAÇÃO ARBITRADO. A hipótese versa sobre acidente de



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

trajeto (art. 21, IV, "d", da Lei 8.213/91), haja vista ser fato incontroverso que o Reclamante foi vítima de acidente no percurso para o trabalho, quando era conduzido em veículo da Empregadora. Assim, cinge-se a controvérsia sobre a possibilidade de responsabilização do empregador em se tratando de acidente de trânsito, em que o empregado não é motorista, mas era transportado por veículo fornecido pela empresa. Com efeito, **a jurisprudência desta Corte Superior tem entendido que a responsabilidade do empregador é objetiva no caso em que o acidente de trânsito ocorre durante o transporte do empregado em veículo fornecido pela empresa, com base nos arts. 734 e 735 do Código Civil.** Releva agregar a decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal, em 12/03/2020, em sede de repercussão geral, sob a Relatoria do Ministro Alexandre de Moraes, no julgamento do Recurso Extraordinário nº RE 828.040, no sentido de reconhecer a constitucionalidade (à luz do art. 7º, XXVIII, da Lei Maior) da responsabilização civil objetiva do empregador, no caso de acidente de trabalho, nos moldes previstos no art. 927, parágrafo único, do Código Civil - pontuando-se que a respectiva ata de julgamento foi publicada no DJE em 20/03/2020. Nesse sentido, faz-se pertinente transcrever a seguinte tese de repercussão geral: "*O artigo 927, parágrafo único, do Código Civil é compatível com o artigo 7º, XXVIII, da Constituição Federal, sendo constitucional a responsabilização objetiva do empregador por danos decorrentes de acidentes de trabalho, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida, por sua natureza, apresentar exposição habitual a risco especial, com potencialidade lesiva e implicar ao trabalhador ônus maior do que aos demais membros da coletividade*", nos termos do voto do Ministro Alexandre de Moraes (Relator). Por outro lado, **há que se ressaltar que, nas hipóteses de aplicação da teoria do risco, não se considera excludente da responsabilidade objetiva quando se tratar de caso fortuito interno, considerado como tal o fato imprevisível ligado à atividade do empregador e acobertado pelo conceito de risco mais amplo, razão pela qual se mantém a responsabilização objetiva do empregador. De par com isso, saliente-se não ser relevante a circunstância de o acidente ser causado por agente externo (seja outro condutor, seja até mesmo em face de algum animal atravessando a pista), uma vez que tais peculiaridades integram o tipo jurídico do risco acentuado regulado pela norma (art. 927, parágrafo único, CCB). O fato de terceiro ou o caso fortuito excludentes da responsabilidade são apenas aqueles inteiramente estranhos às circunstâncias já acobertadas pela regra responsabilizatória.** Na hipótese, o Tribunal Regional assentou que emergiu da conduta negligente da Empregadora em relação ao dever de cuidado à saúde, higiene, segurança e integridade física do trabalhador (art. 6º e 7º, XXII, da CF, 186 do CCB/02), deveres anexos ao contrato de trabalho, pois "*o acidente fora ocasionado por uma falha mecânica do veículo, consistente na quebra do braço oscilante superior direito do sistema de direção, avultando claramente a responsabilidade subjetiva das rés (arts. 186 e 927 do Código Civil), que, ao providenciarem o transporte diário dos trabalhadores (como condição essencial à prestação de serviços), deveriam garantir a segurança do veículo e da condução*". A Corte de origem concluiu, também, pela responsabilidade objetiva da empregadora, nos moldes do art. 734 do CCB, destacando que "*ao fornecer os meios de condução necessários à prestação de serviço para a empresa tomadora, a empregadora se equipara ao transportador e nessa toada assume responsabilidade integral pela segurança dos trabalhadores durante a condução*". **Deve, portanto, ser aplicada a responsabilidade objetiva sob o enfoque da existência de caso fortuito interno, pois a possibilidade, ainda que imprevisível, de o trabalhador vir a sofrer**



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

**um acidente, relaciona-se com os riscos do transporte do empregado em veículo fornecido pela empresa, que tem o dever de garantir a incolumidade física da pessoa transportada.** Presentes o dano, o nexo causal e a reponsabilidade objetiva, há o dever de indenizar a Parte Autora. Agravo de instrumento desprovido." (AIRR-10205-23.2020.5.03.0085, 3ª Turma, Relator Ministro Mauricio Godinho Delgado, DEJT 01/10/2021);

**"ACIDENTE DE TRAJETO. TRANSPORTE FORNECIDO PELO EMPREGADOR. RESPONSABILIDADE OBJETIVA.** O *caput* do artigo 7º da Lei Maior é claro ao referir que os direitos trabalhistas ali previstos somam-se a outros que visem à melhoria da condição social dos trabalhadores. Além disso, aplicáveis ao direito do trabalho as regras do direito comum, na forma do art. 8º, parágrafo único, da CLT. **O empregador que assume o transporte do empregado ao local de trabalho, à luz dos arts. 734, 735 e 736 do CC, aplicáveis ao Direito do Trabalho por força do art. 8º da CLT, é responsável objetivamente por eventual acidente ocorrido no trajeto, ainda que por culpa de terceiro.** Apesar de aparentemente gratuito, o transporte dos empregados pelo empregador atende a interesse do negócio, ao viabilizar a presença da mão-de-obra no local de serviço, com pontualidade e regularidade, não ensejando qualquer razão para modificar a responsabilidade do transportador. Gustavo Tepedino, Heloisa Helena Barboza e Maria Celina de Moraes lecionam que *"somente deve ser considerado transporte gratuito (ou benévolo) aquele totalmente desinteressado, não ensejando qualquer retribuição pecuniária, fundado na amizade ou cortesia, sem que haja qualquer prestação correspondente"* (Código Civil Interpretado, vol II, Ed. Renovar, 2006, pg. 535). Enfocando o art. 734 do Código Civil – adotado pela Corte Regional como fundamento - tem-se que até bagagens são protegidas pela responsabilidade objetiva do transportador, quiçá um trabalhador que é transportado para o local onde prestará sua mão-de-obra, em benefício do empregador, que pelo art. 2º da CLT, assume os riscos do empreendimento. Assim, razoável a interpretação conferida pela Corte Regional, ao aplicar, analogicamente, as disposições acerca do contrato de transporte, o qual se insere no contrato de trabalho, a ele aderindo, a atrair o disposto na Súmula 221/TST. Revista não-conhecida, no tema." (RR-900-35.2006.5.18.0102, 3ª Turma, Relatora Ministra Rosa Maria Weber Candiota da Rosa, DEJT 15/05/2009);

**"RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELO RECLAMANTE. ACÓRDÃO REGIONAL PUBLICADO NA VIGÊNCIA DAS LEIS Nº 13.015/2014 E 13.467/2017. 1. RESPONSABILIDADE CIVIL DO EMPREGADOR. ACIDENTE DE TRÂNSITO OCORRIDO NO TRAJETO PARA O TRABALHO. TRANSPORTE FORNECIDO PELO EMPREGADOR. INDENIZAÇÃO POR DANO MORAL. AUSENTE A TRANSCENDÊNCIA. NÃO CONHECIMENTO I.** A Corte Regional chegou à conclusão de que houve acidente de trabalho típico que exige a responsabilidade objetiva do Empregador e ensaja o pagamento das indenizações pleiteadas II. O ordenamento jurídico brasileiro, como regra geral, adota a teoria da reponsabilidade subjetiva do empregador, porém existem exceções em que a culpa é inerente a própria atividade de risco desenvolvido ou em decorrência de lei. Nesses casos surge a possibilidade da responsabilidade objetiva do empregador III. Foi comprovado o dano e nexo causal do acidente de trabalho em relação ao ferimento da Reclamante. Nesse contexto, **a responsabilização através da modalidade objetiva da Recorrente encontra-se em acordo**



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

com a jurisprudência desta Corte Superior. IV. Em atenção ao disposto no art. 735 do Código Civil e à diretriz contida na Súmula nº 187 do Supremo Tribunal, Federal, a jurisprudência dessa Corte Superior, firmou-se no sentido de ser objetiva a responsabilidade no caso da empregadora assumir o transporte dos empregados, por assumir o risco por eventuais acidentes ocorridos nesse trajeto. V. Não reconheço a transcendência da causa. VI. Recurso de revista que não se conhece" (RR-20084-52.2016.5.04.0122, 4ª Turma, Relator Ministro Alexandre Luiz Ramos, DEJT 21/05/2021);

"DANO MORAL. ACIDENTE NO TRANSPORTE DO EMPREGADO FORNECIDO PELA EMPREGADORA. COMPENSAÇÃO. NÃO CONHECIMENTO. A responsabilidade civil do empregador para compensar dano moral oriundo das relações de trabalho, em regra, baseia-se na teoria subjetiva, calcada na culpa do agente e prevista nos artigos 186 e 927, *caput*, do Código Civil. Assim, segundo esses preceitos, o dever de compensar passa, inevitavelmente, pela aferição da culpa do autor do dano, bem como da existência dos elementos dano e nexos causal. Por outro prisma, esta Corte Superior tem entendido que o artigo 7º, XXVIII, da Constituição Federal, ao assegurar ao trabalhador o direito ao pagamento de compensação por danos causados por culpa ou dolo do empregador, não obsta a aplicação da teoria da responsabilidade objetiva, ainda mais quando a atividade empresarial desenvolvida pressupõe a existência de risco potencial à integridade física e psíquica do empregado, como prever o artigo 2º da CLT. Sobre a responsabilidade objetiva, o Código Civil de 2002, no artigo 927, parágrafo único, prevê, expressamente, a possibilidade de sua aplicação. Assim, da interpretação dos dispositivos supracitados, tem-se que em casos excepcionais o ordenamento jurídico autoriza a adoção da teoria da responsabilidade civil objetiva, inclusive na seara trabalhista, quando a atividade empresarial desempenhada for de risco, hipótese em que o dever de indenizar prescinde do elemento culpa, fundamentando-se única e exclusivamente na existência dos elementos dano e nexos causal. Ocorre que o artigo 927, parágrafo único, do Código Civil também faz referência aos casos especificados em lei, sendo certo que os artigos 932, III, e 933 do mesmo diploma estabelecem, expressamente, que o empregador responde civilmente pelos atos praticados por seus empregados no exercício de suas funções, independentemente de culpa. Com isso, para a espécie, a responsabilidade objetiva do empregador decorre de previsão expressa em lei. Ademais, a jurisprudência desta Corte Superior inclina-se no sentido de considerar a aplicação da responsabilidade objetiva e solidária na hipótese de acidente de trânsito durante o transporte do empregado em veículo fornecido e/ou contratado pela empregadora, por aplicabilidade do comando contido nos artigos 734 e 735 do CC. Precedentes. Na hipótese, o egrégio Tribunal Regional entendeu que o acidente do ônibus que transportava o autor, do qual lhe resultou alguns ferimentos (no tórax, inclusive internos, hematomas na face e coxa, além de escoriações), ensejava a responsabilidade objetiva e solidária do empregador, na forma dos dispositivos supracitados. Além disso, entendeu demonstrada a culpa (negligência) do empregador e do transportador na ocorrência do evento danoso, ao utilizar um veículo em precárias condições mecânicas, o que tornava cabível o pagamento de compensação por danos morais. Assim, levando-se em conta as premissas fáticas delineadas no acórdão recorrido (Súmula nº 126), sob qualquer prisma que se examine a responsabilidade civil da reclamada (objetiva ou subjetiva) e solidária, não há como afastar o pagamento de compensação por



**PROCESSO Nº TST-RRag - 101069-52.2017.5.01.0511**

dano moral. Recurso de revista de que não se conhece." (RR-266-78.2011.5.04.0611, **4ª Turma**, Relator Ministro Guilherme Augusto Caputo Bastos, DEJT 13/04/2018);

"AGRAVO. RECURSO DE REVISTA REGIDO PELA LEI 13.467/2017. ACIDENTE DE TRABALHO. **ACIDENTE DE TRAJETO. TRANSPORTE FORNECIDO PELO EMPREGADOR. DANO MORAL E MATERIAL. RESPONSABILIDADE OBJETIVA NÃO ELIDIDA POR FATO DE TERCEIRO.** 1. Caso em que o Tribunal Regional, soberano na análise do conjunto fático-probatório (Súmula 126/TST), consignou que "*O acidente de trajeto é fato incontroverso nos autos, tendo inclusive sido emitida a CAT pelo empregador (fls. 32/34). A dinâmica do acidente e os envolvidos constam do boletim de ocorrência, documento que acompanhou a inicial (fls. 56/67).*" e concluiu que "*(...) o fato de providenciar transporte para empregado não constitui ato ilícito do empregador e, mais importante, o acidente no qual ocorreu o dano foi causado por ato culposo de motorista não habilitado para dirigir veículos automotores. Como acima destacado, verifica-se do Boletim de Ocorrência de fls. 64/65, bem como do depoimento prestado pela própria testemunha obreira, que a colisão da motocicleta que conduzia a reclamante com o veículo porque o condutor deste, que dirigia sem habilitação, não observou a sinalização no cruzamento.*". 2. **A Reclamada, ao fornecer transporte aos seus empregados, atraiu para si a responsabilidade objetiva atribuída ao transportador, nos termos dos art. 734 e 735 do Código Civil.** 3. **A existência de culpa de terceiro não elide a responsabilidade da Reclamada pela reparação dos danos sofridos pela empregada, apenas garante a possibilidade de direito de regresso.** 4. Decisão monocrática mantida com acréscimo de fundamentação. Agravo não provido" (Ag-RR-11254-67.2017.5.03.0065, **5ª Turma**, Relator Ministro Douglas Alencar Rodrigues, DEJT 25/02/2022);

"RECURSO DE REVISTA. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. **ACIDENTE DE TRÂNSITO OCORRIDO NO TRAJETO PARA O TRABALHO. TRANSPORTE FORNECIDO PELO EMPREGADOR.** Discute-se a responsabilidade civil do empregador pelo pagamento de indenização por danos morais e materiais em face de acidente de percurso, no qual o empregado é transportado em ônibus fornecido pela empresa. Nessas circunstâncias, **o empregador, ao se responsabilizar pelo transporte de seus empregados para que cheguem ao local da prestação dos serviços, equipara-se ao transportador, assumindo o ônus e o risco desse transporte para os efeitos dos artigos 734 a 736 do Código Civil, sobretudo porque tal transporte objetiva o atendimento do negócio e interesses da empresa. Os textos legais atinentes à matéria tratam com rigor as situações em comento, justamente em decorrência da obrigação a qual se deve ter em transportar pessoas em perfeitas condições de segurança ao seu destino, estando a cláusula de incolumidade implícita no contrato de transporte. A empresa, ao assumir essa responsabilidade, não obstante de maneira informal ou de forma gratuita, gera, como consequência, a obrigação de responder pelos danos causados aos transportados em decorrência de eventual acidente, porque tem o dever de garantir a incolumidade física da pessoa transportada. Não se pode alegar que a responsabilidade objetiva se dá apenas nos casos nos quais o transporte se faz por empresas concessionárias desse serviço porque a lei não faz tal distinção, mas se aplica a qualquer que seja o transportador. Em síntese, se a empresa avoca para si tal responsabilidade, a transportador se equipara, conforme**



**PROCESSO Nº TST-RRag - 101069-52.2017.5.01.0511**

**determinam os artigos 734 e 736 do Código Civil.** Ademais, o fato de o acidente de trânsito ter sido provocado pela ausência de sinalização na pista (suposto fato de terceiro) não afasta por inteiro a relação causal, sendo forte a Súmula n. 187 do STF: "*a responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva*".

Há precedentes. Recurso de revista conhecido e provido." (RR-24334-06.2015.5.24.0091, **6ª Turma**, Relator Ministro Augusto Cesar Leite de Carvalho, DEJT 09/04/2021);

"RECURSO DE REVISTA. LEI Nº 13.467/2017. LEI Nº 13.015/2014. INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 40 DO TST. RECLAMANTE. **ACIDENTE DE TRÂNSITO QUE RESULTOU EM ÓBITO. TRANSPORTE FORNECIDO PELA EMPRESA.**

**RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA DA RECLAMADA.** 1 - O art. 7º, XXVIII, da CF/88, segundo o qual é devido o pagamento da indenização por danos morais e materiais oriundos do acidente de trabalho no caso de responsabilidade subjetiva, deve ser interpretado em consonância com o *caput* do citado dispositivo, cujo conteúdo normativo autoriza a interpretação constitucional ampliativa, ao ressaltar que são direitos dos trabalhadores não apenas aqueles previstos nos incisos a seguir, mas também "*outros que visem à melhoria de sua condição social*". 2 - A conclusão é de que o art. 7º, XXVIII, da CF/88 não trata de hipótese taxativa de proteção dos trabalhadores, mas de direito social mínimo apto a incorporar os avanços normativos que concorram para a plena efetividade do conteúdo essencial do direito à indenização por danos morais e materiais oriundos do acidente de trabalho, cujas normas matrizes são a dignidade da pessoa humana (art. 1º, III, da CF/88) e os valores sociais do trabalho (art. 1º, IV, da CF/88), fundamentos da República Federativa do Brasil. 3 - Vale salientar que o STF, ao apreciar o Tema de Repercussão Geral nº 932, fixou a seguinte tese de observância obrigatória: "*O artigo 927, parágrafo único, do Código Civil é compatível com o artigo 7º, XXVIII, da Constituição Federal, sendo constitucional a responsabilização objetiva do empregador por danos decorrentes de acidentes de trabalho, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida, por sua natureza, apresentar exposição habitual a risco especial, com potencialidade lesiva e implicar ao trabalhador ônus maior do que aos demais membros da coletividade*". 4 - No caso, conforme consignado no acórdão recorrido, a sra. Sandra Regina, quando voltava de uma audiência em Macaé-RJ, em que representou a ré na condição de preposta, faleceu em decorrência de um acidente de trânsito, no qual o táxi (custeado pela ré) em que se encontrava a empregada se chocou com um caminhão no km 169 da BR-101. 5 - Desse modo, **a ré, ao fornecer o transporte, equiparou-se ao transportador, para os efeitos dos arts. 734 a 736 do Código Civil.** 6 - **Esta Corte Superior firmou posicionamento no sentido de que, no caso em que o acidente de trânsito ocorre durante o transporte do empregado em veículo fornecido pela empresa, aplica-se a responsabilidade civil objetiva do empregador, com base nos arts. 734 e 735 do Código Civil.** Julgados. 7 - Recurso de revista a que se dá provimento" (RR-11391-83.2013.5.01.0020, **6ª Turma**, Relatora

Ministra Katia Magalhaes Arruda, DEJT 11/12/2020);

"AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACIDENTE DE TRABALHO. MORTE DURANTE O TRAJETO. CLÁUSULA DE INCOLUMIDADE.



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

RESPONSABILIDADE OBJETIVA. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS . Diante de possível violação do artigo 933 do Código Civil, dá-se provimento ao agravo de instrumento para determinar o processamento do recurso de revista. RECURSO DE REVISTA. **ACIDENTE DE TRABALHO. MORTE DURANTE O TRAJETO EM VEÍCULO FORNECIDO PELO EMPREGADOR. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DECORRENTE DO CONTRATO DE TRANSPORTE. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS . A responsabilidade do empregador nas hipóteses em que o acidente de trânsito ocorreu durante o transporte do empregado em veículo fornecido pela empresa é objetiva, com amparo nos artigos 734 e 735 do Código Civil. O contrato de transporte, no presente caso acessório ao contrato de trabalho, caracteriza-se, fundamentalmente, pela existência de uma cláusula de incolumidade decorrente da obrigação de resultado (e não apenas de meio) que dele provém, o que significa dizer, em outras palavras, que o transportador não se obriga a tomar as providências e cautelas necessárias para o bom sucesso do transporte; muito ao contrário, obriga-se pelo fim, isto é, garante o bom êxito. Nesse contexto, a reclamada, ao fornecer transporte aos seus empregados em veículo da empresa, equipara-se ao transportador, assumindo, portanto, o ônus e o risco dessa atividade. Recurso de revista de que se conhece e a que se dá provimento"** (RR-22600-78.2009.5.15.0156, 7ª Turma, Relator Ministro Cláudio Mascarenhas Brandão, DEJT 21/02/2014).

"RESPONSABILIDADE OBJETIVA DA AGRAVANTE PELO DANO E PELO DEVER DE INDENIZAR. Estando registrado no acórdão do recurso ordinário que **o ex-empregado (filho da agravada) foi vítima fatal de acidente ocorrido com a aeronave da FRETAX, empresa contratada pela agravante para fazer o transporte dos seus empregados até o local de trabalho, o reconhecimento da responsabilidade objetiva da reclamada está em conformidade com a jurisprudência desta Corte, segundo a qual, nessas circunstâncias, a empresa contratante do transporte para os funcionários se equipara à transportadora, sendo objetiva a responsabilidade pelo dano, a teor dos arts. 734, 735, 736 e 927 do Código Civil. Precedentes.**" (AIRR-16131-96.2015.5.16.0020, 8ª Turma, Relator Ministro Joao Batista Brito Pereira, DEJT 14/12/2020);

"AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. 1. RESPONSABILIDADE CIVIL DO EMPREGADOR. Extrai-se do acórdão regional que o filho dos reclamantes faleceu em decorrência de acidente de trânsito quando ele estava no veículo fornecido pelo reclamado para o transporte de empregados. **A jurisprudência desta Corte possui o entendimento de que o fornecimento de transporte pelo empregador atrai a incidência da responsabilidade objetiva, independentemente do acidente de trânsito ter sido provocado por terceiro, pois, na hipótese, o empregador equipara-se a transportador, assumindo o risco da atividade, nos moldes dos artigos 734 a 736 e 927, parágrafo único, todos do Código Civil.**

Precedente. Incidência do art. 896, § 7º, da CLT e da Súmula nº 333 do TST.

Agravo de instrumento conhecido e não provido." (RRAg-10357-45.2016.5.15.0031, 8ª Turma, Relatora Ministra Dora Maria da Costa, DEJT 13/11/2020).

**Não há dúvidas, pois, quanto à responsabilidade resultante**



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

**do contrato de transporte vinculado ao contrato de trabalho, em face da previsão contida nos artigos 734, 735 e 736 do Código Civil.**

**3.2 Responsabilidade pelo risco da atividade (risco criado)**

Em vários dos julgados indicados acima, percebe-se que, além do enquadramento nos dispositivos que tratam da responsabilidade inerente ao contrato de transporte, que, mais uma vez, se afirma existir no caso em análise, também se adotou **a tese do risco criado em virtude da atividade desenvolvida**, o que se encontra presente, de igual modo, com a reiteração das viagens, de modo a caracterizar **o risco específico para acidentes em transportes terrestres e/ou aéreos**, na forma do artigo 927, parágrafo único, do Código Civil.

Segundo a lição de José Affonso Dallegrave Neto:

“O empregador, quando da contratação do empregado, avoca a obrigação de remunerá-lo (obrigação de resultado), observando as normas cogentes típicas do *contrato-dirigido* (art. 444 da CLT), além de assumir os riscos da atividade (art. 2º da CLT). A obrigação de trabalhar (*obligatio facere*) é de meio, enquanto a obrigação de remunerar (*dare*) é de resultado. Dessa forma, o empregador assume o resultado da atividade desempenhada pelo empregado. Vale dizer: em troca da energia despendida, o empregado receberá **sem qualquer risco** o salário ajustado e os direitos assegurados em lei.

[...]

*Mutatis mutandis*, **o empregado, quando celebra um contrato de trabalho, não concorre com qualquer risco. Tem, pois, direito a permanecer incólume em seu patrimônio físico, moral e econômico. Desse modo, qualquer dano corporal, moral, material ou de qualquer outra ordem, ocorrido em razão da atividade profissional, fará com que a indenização recaia sobre aquele que detém o risco da atividade: a empresa empregadora.** Caso o empregador não exerça atividade lucrativa, ainda assim assumirá o risco do empreendimento por força da dicção do § 1º do art. 2º da CLT, o qual equipara as demais entidades empregadoras à figura da empresa contratante” (DALLEGRAVE NETO, José Affonso. *Responsabilidade civil no direito do Trabalho*. 6ª ed. São Paulo: LTR, 2017. p. 95).

Como se constatou acima no demonstrativo dos jogos disputados pela Chapecoense no referido período, foram **26 viagens (intermunicipais, interestaduais e internacionais) ao longo de 8 meses**, ou seja, a cada 4,6 dias o clube disputava uma nova partida de futebol.

Dessa maneira, a solução da controvérsia encontra-se em perfeita conformidade com a **Tese nº 932 estabelecida em Repercussão Geral pelo Supremo Tribunal Federal**, pois a atividade normalmente desenvolvida, por sua natureza, apresentava **exposição habitual a risco especial**, com potencialidade lesiva, e acarretou ao trabalhador ônus maior do que aos demais membros da coletividade. Se, em virtude desse risco (inerente ao transporte), o acidente é causado, **a responsabilidade objetiva se impõe**.



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

Vale salientar que o STF, ao julgar o RE nº 828.040/DF, fixou a seguinte tese no **Tema nº 932** do ementário de **Repercussão Geral**, de observância obrigatória “O artigo 927, parágrafo único, do Código Civil é compatível com o artigo 7º, XXVIII, da Constituição Federal, sendo constitucional a responsabilização objetiva do empregador por danos decorrentes de acidentes de trabalho, nos casos especificados em lei, ou quando **a atividade normalmente desenvolvida, por sua natureza, apresentar exposição habitual a risco especial, com potencialidade lesiva e implicar ao trabalhador ônus maior do que aos demais membros da coletividade**”.

Transcreve-se a ementa do referido julgado:

“EMEN A DIREI O CONS I UCIONAL. DIREI O DO RABALHO. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL RECONHECIDA. TEMA 932. EFETIVA PROTEÇÃO AOS DIREITOS SOCIAIS. POSSIBILIDADE DE RESPONSABILIZAÇÃO OBJETIVA DO EMPREGADOR POR DANOS DECORRENTES DE ACIDENTES DE TRABALHO. COMPATIBILIDADE DO ART. 7, XXVIII DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL COM O ART. 927, PARÁGRAFO ÚNICO, DO CÓDIGO CIVIL. APLICABILIDADE PELA JUSTIÇA DO TRABALHO. 1. A responsabilidade civil subjetiva é a regra no Direito brasileiro, exigindo-se a comprovação de dolo ou culpa. Possibilidade, entretanto, de previsões excepcionais de responsabilidade objetiva pelo legislador ordinário em face da necessidade de justiça plena de se indenizar as vítimas em situações perigosas e de risco como acidentes nucleares e desastres ambientais. 2. O legislador constituinte estabeleceu um mínimo protetivo ao trabalhador no art. 7º, XXVIII, do texto constitucional, que não impede sua ampliação razoável por meio de legislação ordinária. Rol exemplificativo de direitos sociais nos artigos 6º e 7º da Constituição Federal. 3. Plena compatibilidade do art. 927, parágrafo único, do Código Civil com o art. 7º, XXVIII, da Constituição Federal, ao permitir hipótese excepcional de responsabilização objetiva do empregador por danos decorrentes de acidentes de trabalho, nos casos especificados em lei ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor implicar, por sua natureza, outros riscos, extraordinários e especiais. Possibilidade de aplicação pela Justiça do Trabalho. 4. Recurso Extraordinário desprovido. TEMA 932. Tese de repercussão geral: "O artigo 927, parágrafo único, do Código Civil é compatível com o artigo 7º, XXVIII, da Constituição Federal, sendo constitucional a responsabilização objetiva do empregador por danos decorrentes de acidentes de trabalho, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida, por sua natureza, apresentar exposição habitual a risco especial, com potencialidade lesiva e implicar ao trabalhador ônus maior do que aos demais membros da coletividade.”

Desse modo, a frequência com que ocorriam as viagens particularizava esse risco frente às demais pessoas. O fato de não ter atividade econômica que gere riscos – exceto aqueles provenientes da própria prática desportiva (risco de lesões, contusões, por ser o futebol esporte que propicia o contato vigoroso dos corpos dos jogadores, com decidido por este Tribunal -



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

RR-393600-47.2007.5.12.0050, 1ª Turma, Relator Ministro Walmir Oliveira da Costa, DEJT 07/03/2014) – não significa dizer que ele não possa ser criado por outros fatos ou condutas presentes no cotidiano. Sobre o tema, assim afirmei na obra já mencionada:

“Atividade de risco consiste na situação em que há probabilidades mais ou menos previsíveis de perigo; envolve toda a atividade humana que exponha alguém a perigo, ainda que exercida normalmente.”<sup>5</sup>

*Sérgio Cavaliéri Filho* afirma que o núcleo da norma, a sua palavra-chave, é a definição do que seja *atividade* e, após assinalar o seu caráter multifacetário, afasta a possibilidade de ser compreendida no sentido de ação ou omissão, tal como previsto no art. 186 do mesmo Código.<sup>10</sup>

Assevera não se levar em consideração “a conduta individual, isolada, mas sim a *atividade* como conduta reiterada, habitualmente exercida, organizada de forma profissional ou empresarial para produzir fins econômicos”.<sup>6</sup>

(...)

O caráter continuado e habitual da prática de atos profissionais ou empresariais de forma organizada, concatenada, caracteriza a noção de atividade, que não pode, por isso, ser confundida com a realização de atos isolados.

No que diz respeito à natureza do risco, observa *Sílvio de Salvo Venosa* que deve resultar da “atividade costumeira do ofensor e não atividade esporádica ou eventual, qual seja, aquela que, por um momento ou por uma circunstância possa ser um ato de risco”,<sup>7</sup> ilação que extrai a partir da expressão “atividade normalmente desenvolvida” inserida no dispositivo em foco.

(...)

É a atividade que, embora lícita, apresenta uma maior probabilidade de ocasionar danos” (autor e obra citados, p. 26;27).

Portanto, o risco se atrela ao trabalho a partir de dois parâmetros de aferição: a) a atividade econômica da empresa, como ocorre com o desenvolvimento de atividades perigosas, por exemplo; e b) o labor executado pelo empregado, ainda que para empresas que não se enquadrem no grupo anterior, nas circunstâncias peculiares afirmadas pelo Supremo Tribunal Federal.

Isso porque, para efeito de reparação no campo da infortunística

<sup>5</sup> QUEIROGA, Antônio Elias de. *Responsabilidade civil e o novo código civil*. Rio de Janeiro: Renovar, 2003, p. 208. 10  
“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”.

<sup>6</sup> CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de responsabilidade civil*. 5. ed. rev., aum. e atual. de acordo com o Novo Código Civil. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 172.

<sup>7</sup> VENOSA, Sílvio de Salvo. *Direito civil: responsabilidade civil*. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2003, p. 16.



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

do trabalho, o conceito de risco não está necessariamente atrelado ao conceito de perigo, mas à **probabilidade de ocorrência de um dano à saúde ou integridade física ou psíquica do empregado, motivada pela circunstância de estar exposto à maior potencialidade lesiva, quando comparado com as pessoas em geral.**

Tal como dito por Evaristo de Moraes Filho, na primeira obra de doutrina brasileira sobre o tema (MORAES, Evaristo de. *Os acidentes do trabalho e a sua reparação: ensaio de legislação comparada e comentário à lei brasileira*. Rio de Janeiro: Leite Ribeiro & Maurílio, 1919, p. 28):

“ ara que haja a reparação [...] não é preciso, pelo lado civil, existir imputabilidade, ou culpabilidade. Não se trata de condenar o indivíduo a sofrer pena pecuniária; mas, sim, de conduzi-lo a suportar as conseqüências de um risco, resultante do exercício de sua atividade lícita.”

A situação ocorrida enquadra-se, com precisão, à **Teoria do Risco Criado**, defendida, ardorosamente, por Caio Mário da Silva Pereira, e, com base no mencionado autor, assim me manifestei:

“Não se cogita do fato de ser o dano correlativo de um proveito ou vantagem para o agente e não há, por conseguinte, subordinação do dever de reparar ao pressuposto da vantagem. É suficiente a análise da atividade em si, independentemente do resultado que venha proporcionar para quem a desenvolve.

Ainda segundo o mesmo autor, a idéia fundamental da teoria do risco criado consiste em afirmar-se que, cada vez que uma pessoa, por sua atividade, cria um risco para outrem, deveria responder por suas conseqüências danosas, independentemente de determinar-se, isoladamente, em cada caso, se o dano é devido à culpa.

Representa uma ampliação do conceito do risco-proveito e, por conta disso, é “mais eqüitativa para a vítima, que não tem de provar que o dano resultou de uma vantagem ou de um benefício obtido pelo causador do dano. Deve este assumir as conseqüências de sua atividade”.<sup>8</sup>

Para justificar a sua assertiva, no sentido da maior amplitude, cita o exemplo de um acidente automobilístico. De acordo com a doutrina do risco-proveito, a vítima somente teria direito ao ressarcimento se provasse a obtenção de proveito pelo agente, ao passo que na teoria do risco criado a indenização é devida, mesmo no caso de se tratar de passeio para lazer.<sup>9</sup>

Ao caracterizá-la, *Antônio Elias de Queiroga* sustenta que é suficiente que a pessoa exerça uma atividade que possa gerar risco de dano para terceiros.

<sup>8</sup> *Id.*, *ibid.*, p. 285.

<sup>9</sup> *Id.*, *ibid.*, *loc. cit.*



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

“Se, em conseqüência dessa atividade, alguém vem a sofrer um dano, surge a obrigação de reparar, ainda que sua conduta seja isenta de culpa. [...] se o fato decorreu, objetivamente, da ação, imputa-se a responsabilidade ao autor, ainda que este não tenha agido culposamente.”<sup>10</sup> (autor e obra citados, p. \_\_\_\_).

Portanto, **também por esse fundamento, há que ser reconhecida a responsabilidade da ré, amparada no artigo 927, parágrafo único, do Código Civil.**

Assim, caracterizada a responsabilidade objetiva da parte ré tanto pelo contrato de transporte vinculado ao contrato de trabalho quanto em virtude do risco criado pelas viagens frequentes, não se configura violação dos dispositivos legais apontados.

Ainda, a indicação de contrariedade a súmula do STF não impulsiona o conhecimento do recurso de revista, pois se trata de hipótese não contemplada no rol estabelecido no artigo 896 da CLT.

Por fim, os arestos colacionados desservem à comprovação de dissenso pretoriano, nos termos da Súmula nº 296, I, do TST, por não refletirem as premissas fáticas das quais partiu o acórdão recorrido.

Diante de todo o exposto, não conheço do recurso de revista.

**AGRAVO DE INSTRUMENTO INTERPOSTO PELA PARTE AUTORA**

**CONHECIMENTO**

Presentes os pressupostos legais de admissibilidade, conheço do agravo.

**PRINCÍPIO DA DELIMITAÇÃO RECURSAL**

Ressalto que somente os temas expressamente abordados no agravo de instrumento serão apreciados, em atenção ao Princípio da Delimitação Recursal.

**MÉRITO**

**RESPONSABILIDADE CIVIL. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. VALOR ARBITRADO. INOBSERVÂNCIA DOS REQUISITOS PREVISTOS NO ARTIGO 896, § 1º-**

<sup>10</sup> QUEIROGA, Antônio Elias de. *Responsabilidade civil e o novo código civil*. Rio de Janeiro: Renovar, 2003, p. 12.



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

**A, II E III, DA CLT. ARESTOS APRESENTADOS PARA CONFRONTO DE TESES PROVENIENTES DE TURMA DO TST. REQUISITOS INTRÍNSECOS DO RECURSO DE REVISTA**

Inicialmente ressalto que, considerando que o exame do apelo, no tema em epígrafe, evidencia não terem sido observados pressuposto intrínsecos imprescindíveis ao conhecimento do recurso de revista, abstenho-me de analisar a transcendência da causa, com fundamento nos Princípios da Economia e Celeridade Processuais e na ausência de prejuízo às partes.

A agravante insiste no conhecimento de seu recurso de revista quanto ao tema supracitado. Ao apresentar os dispositivos legais que entende terem sido violados, limita-se a colocá-los da seguinte forma: "O acórdão vai de encontro com o preceituado nos artigos 1º, III, 5º, V, X, da Constituição Federal, 186, 187, 944 do Código Civil, 5º, XXXV, da Constituição Federal, bem como legislação pertinente a saúde e segurança do trabalho" (fl. 745).

Ao exame.

Nos termos do artigo 896, § 1º-A, II e III, da CLT, é ônus da parte:

"II - indicar, **de forma explícita e fundamentada**, contrariedade a dispositivo de lei, súmula ou orientação jurisprudencial do Tribunal Superior do Trabalho que conflite com a decisão regional;

III - expor as razões do pedido de reforma, impugnando todos os fundamentos jurídicos da decisão recorrida, inclusive **mediante demonstração analítica de cada dispositivo de lei, da Constituição Federal, de súmula ou orientação jurisprudencial cuja contrariedade aponte**" (destaquei).

Observe-se que não é suficiente apenas apontar a violação ou a contrariedade. Cabe ao recorrente também fazê-lo de maneira inequívoca, com a apresentação de razões que embasam sua pretensão.

Na hipótese, a parte limitou-se à afirmação genérica de ofensa aos dispositivos relacionados no recurso de revista, sem, contudo, tecer argumentos que indiquem, em cotejo com o trecho da decisão recorrida, a efetiva contrariedade aos seus conteúdos.

Se a lei exige a indicação precisa, como visto, com a respectiva demonstração analítica, significa dizer que cada violação deve ser acompanhada da argumentação, específica e clara, diante da circunstância de possuir, o dispositivo, conteúdo próprio, o qual deve ser analisado naquilo em que é atingido pela decisão.

Não basta discorrer em longa narrativa as inúmeras violações e, ao final, relacionar os dispositivos, como se todos eles fossem iguais, ainda que tratem do mesmo tema.

Os argumentos mencionados pelo recorrente também servirão



**PROCESSO Nº TST-RRAg - 101069-52.2017.5.01.0511**

de balizamento e limite para o exercício do contraditório e da atuação desta Corte que, mais ainda, atribui ao recurso de revista a condição de apelo com fundamentação vinculada.

Para corroborar o exposto, cito o seguinte julgado oriundo da Subseção I Especializada em Dissídios Individuais deste Tribunal:

"RECURSO DE EMBARGOS. AUSÊNCIA DE INDICAÇÃO DO TRECHO DA DECISÃO RECORRIDA QUE CONSUBSTANCIA O PREQUESTIONAMENTO. NÃO CUMPRIMENTO DOS REQUISITOS DO § 1º-A DO ARTIGO 896 DA CLT. PROVIMENTO. 1. Esta Corte Superior tem entendido que é necessário que a parte recorrente transcreva os trechos da decisão regional que consubstanciam o prequestionamento das matérias objeto do recurso de revista, promovendo o cotejo analítico entre os dispositivos legais e constitucionais invocados ou a divergência jurisprudencial noticiada e os fundamentos adotados pela Corte de Origem, não sendo suficiente a mera menção às folhas do acórdão regional nem a transcrição integral e genérica da decisão recorrida nas razões do recurso de revista, como ocorreu no presente caso. Inteligência do artigo 896, § 1º-A, I, da CLT. 2. Recurso de embargos de que se conhece e a que se dá provimento." (E-RR-1144-40.2013.5.15.0089, Data de Julgamento: 31/08/2017, Relator Ministro: Guilherme Augusto Caputo Bastos, Data de Publicação: DEJT 08/09/2017).

Portanto, inviável o conhecimento do recurso de revista em que a parte desatende a disciplina do artigo 896, § 1º-A, da CLT, que lhe atribui tais ônus.

Ressalte-se, ainda, que a parte transcreve arestos para confronto de teses (fls. 746/749), entretanto todos são provenientes de Turma do TST, órgão não enumerado no artigo 896 da CLT.

Pelo exposto, nego provimento ao agravo.

**ISTO POSTO**

**ACORDAM** os Ministros da Sétima Turma do Tribunal Superior do Trabalho, por unanimidade, **não conhecer** do recurso de revista interposto pela parte ré e **negar provimento** ao agravo de instrumento interposto pela parte autora.

Brasília, 9 de novembro de 2022.

Firmado por assinatura digital (MP 2.200-2/2001)

**CLÁUDIO BRANDÃO**  
Ministro Relator