

4. Artigo

ACIDENTES DE TRABALHO NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS: RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA DO EMPREGADOR

Fernando Parabocz*
Marcelo José Ferlin D'Ambroso**

Resumo: Este artigo visa demonstrar a peculiar situação de trabalho em que se encontram os motoristas no transporte rodoviário de cargas, buscando as causas do elevado número de acidentes que ceifam a vida desses trabalhadores explorados pela incessante e desmedida busca pelo lucro. Para se chegar a esse desiderato tece-se um breve panorama conceitual sobre acidente de trabalho e acerca da dependência econômica brasileira a uma única modalidade de transporte como meio de escoamento da produção. Após, passa-se a pontuar as principais causas de acidente de trabalho envolvendo profissionais do volante, identificando-se a violação de direitos individuais e sociais e, por fim, defendendo-se a aplicação da teoria do risco, pela qual o empregador responde de forma objetiva pelos danos causados na atividade de transporte rodoviário de cargas.

Palavras-chave: Acidente de trabalho; transporte rodoviário de cargas; excesso de jornada; tempo de direção; meio ambiente laboral do motorista; responsabilidade civil objetiva.

Sumário: Introdução. 1 Acidente de trabalho. 2 Transporte rodoviário de cargas. 3 Meio ambiente laboral do motorista. 4 Principais causas de acidente de trabalho no transporte rodoviário de cargas. 5 Direitos violados com excesso de jornada/tempo de direção. 6 Responsabilidade civil objetiva no transporte rodoviário de cargas: teoria do risco da atividade. Conclusões. Referências

Introdução

E no final de 2010 e início de 2011, devido ao grande número de inquéritos civis públicos existente em face de empresas de transporte rodoviário do oeste catarinense, cuja característica de grande entroncamento rodoviário na união dos três Estados do Sul e polo de escoamento de cargas da agroindústria, que torna a região estratégica na matéria, e considerando inúmeros acidentes de trabalho com vítimas fatais nas rodovias federais do entorno envolvendo carretas¹, foi

* Graduando em Direito pela UNOESC – Universidade do Oeste de Santa Catarina, estagiário do Ministério Público do Trabalho – Procuradoria do Trabalho no Município de Chapecó (SC).

**Procurador do Trabalho, Coordenador da Procuradoria do Trabalho no Município de Chapecó – SC, Coordenador Regional da Coordenadoria Nacional de Combate às Irregularidades na Administração Pública na PRT12, Vice-Coordenador Regional da Coordenadoria Nacional de Erradicação do Trabalho Escravo na PRT12, Diretor Jurídico do IPEATRA – Instituto de Estudos e Pesquisas Avançadas da Magistratura e do Ministério Público do Trabalho, Bacharel em Direito pela Universidade Federal de Santa Catarina, Pós-graduado em Trabalho Escravo pela Faculdade de Ciência e Tecnologia da Bahia, especialista em Relações Laborais (OIT, *Università di Bologna, Universidad Castilla-La Mancha*), especialista em Direitos Humanos (Universidad Pablo de Olavide e Colégio de América), especialista em Jurisdição Social (*Consejo General del Poder Judicial de España – Aula Iberoamericana*).

¹ Citam-se os acidentes ocorridos nas proximidades de Descanso-SC (BR 282), envolvendo um ônibus e três carretas, quando 26 pessoas morreram e outras 87 ficaram feridas, apurando-se como causa do primeiro acidente a ultrapassagem do motorista de uma das carretas em uma curva, atingindo o ônibus de frente. Duas horas depois, outra carreta, perdeu o

instaurado o PROMO n. 000100.2010.12.003/1 (Procedimento Promocional de Políticas Públicas visando às implicações do transporte rodoviário de cargas nos motoristas e usuários das rodovias). Neste procedimento, diversas audiências com caráter público foram realizadas na Procuradoria do Trabalho de Chapecó, tendo o SITRAN, a NTC, a FETRANDESC, o SETCESC, o SETCOM, o SETRACAJO e o SETRANSC², apresentado propostas que entendiam viáveis de cumprimento pelas empresas para a regulamentação da profissão de motorista. A partir daí, com o acréscimo de sugestões do MPT ao projeto empresarial³, a discussão foi deslocada para Brasília, onde, na PRT10⁴, com os debates junto à CNTTT⁵ e outras entidades, avançou-se para o consenso entre as categorias envolvidas, por meio de projetos de alteração da CLT e do CTB, que culminaram no

controle dos freios, atingindo os carros parados na rodovia e equipes de resgate. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Brasil/0,,MUL147594-5598,00-DOIS+ACIDENTES+NO+MESMO+LOCAL+MATAM+PELO+MENOS+EM+SC.html>.

² SITRAN - Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas da Região de Chapecó; NTC - Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística; FETRANDESC- Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina; SETCESC - Sindicato das Empresas de Logística e Transporte de Cargas de SC; SETCOM - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Oeste e Meio Oeste Catarinense; SETRACAJO - Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e de Operações Logísticas de Joinville - SC; SETRANSC - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Sul de Santa Catarina.

³ Ouvido o Dr. Paulo Douglas Almeida de Moraes, ilustre precursor da atuação do MPT na limitação da jornada e tempo de direção dos motoristas do transporte rodoviário de cargas, a proposta saiu de Chapecó com a concordância do setor empresarial nos seguintes pontos: - Aos profissionais motoristas é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades. - São deveres do motorista profissional: I - estar atento às condições de segurança do veículo; II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva; III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso; IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo; V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública; VI - submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica. - A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho. - Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias. - Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso. - Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas. - As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho. - À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação. - São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias. - As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento). - Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados: I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção; II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I; III - repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado - Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial). - É permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário. - Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal. - É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado. - Em caso de força maior, devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino. - Não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas. - Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera. - Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para

substitutivo do Senado ao projeto de lei n. 99/2007, apresentado em 16.12.2011 e posteriormente convertido na Lei 12.619/12⁶.

Portanto, estranha-se que, após as inúmeras discussões e negociações para aprovação da lei que regula o tempo de direção e a jornada de trabalho do motorista profissional, prestigiando o consenso, ocorram os turbulentos fechamentos das estradas neste início de vigência do Estatuto. No particular, este artigo procura demonstrar a caótica situação de trabalho a que se sujeitam esses inúmeros trabalhadores que fazem da estrada o seu meio ambiente laboral, sujeição esta que não ocorre simplesmente por uma questão social, mas, principalmente, pela ganância de alguns que, ao visar ao lucro desmedido, trespassam os direitos e garantias individuais e sociais do trabalhador, essencialmente enquanto pessoa, com reflexos para terceiros, usuários das rodovias, nos graves acidentes de trânsito.

As péssimas condições infraestruturais das vias de transporte no Brasil são evidentes, é claro, mas jamais poderiam ser utilizadas como subterfúgios para a prática de violações aos mais básicos direitos trabalhistas, tais como as normas atinentes à jornada de trabalho e tempo de direção⁷, infringidas na busca do cumprimento de prazos exíguos, com grave repercussão na esfera do trabalhador, que é o grande vitimado das estradas nesta seara.

Inobstante as violações à legislação social, há, ainda, a afronta a basilares princípios regentes do Ordenamento Jurídico, tal como a dignidade da pessoa humana, violada pelos empregadores que aviltam a Carta Maior na imposição de jornadas exaustivas e exigências de prazos não razoáveis, obrigando à condução perigosa dos motoristas, com riscos para si e para terceiros.

o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique. - É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação. - É vedado ao motorista dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.- Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução do veículo, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução. - O motorista profissional na condição de condutor é responsável por controlar o tempo de condução, com vistas na sua estrita observância. - O condutor do veículo responderá pela não observância dos períodos de descanso, ficando sujeito às penalidades daí decorrentes.

⁴ Sob a condução do Procurador do Trabalho ADÉLIO JUSTINO LUCAS.

⁵ CNTTT - Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres.

⁶ Em Chapecó, antes da edição da Lei 12.619/12, com o consenso da proposta empresarial obtida no PROMO n. 000100.2010.12.003/1, diversos TAC's foram firmados com empresas do setor, contemplando as obrigações supra.

⁷ Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas. § 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no caput, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução. § 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no caput e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados. § 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia. § 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino, respeitado o disposto no § 1º, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido. § 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º. § 6º Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino. § 7º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 5º.

Nesse norte, evidencia-se a necessidade de responsabilização pelos danos causados ao trabalhador, à sua família, à livre concorrência, à sociedade. Contudo, diante das dificuldades inerentes ao trabalhador hipossuficiente e aos meios de prova no processo em geral, este estudo foca a teoria da responsabilidade objetiva, pela qual o empregador responde, independentemente da existência de culpa ou dolo, pelos danos causados ao empregado e familiares, em razão do alto risco inerente à atividade de transporte rodoviário de cargas.

1 Acidente de trabalho

O propósito do homem em lograr êxito em sua subsistência aliado à dinâmica evolução dos meios de produção, acentua os riscos inerentes de toda atividade profissional e demonstra a necessidade inarredável de se direcionar esforços na busca de medidas preventivas relativamente à segurança no meio ambiente laboral.

Michel (2008) destaca que a legislação atinente à prevenção aos riscos de acidentes de trabalho foi se modificando até chegar à chamada teoria do risco social, vale dizer, o acidente de trabalho é um risco inerente a qualquer atividade profissional, atividade esta que é exercida em benefício de todos, razão pela qual a sociedade deve amparar as vítimas de acidente.

O conceito de acidente de trabalho está previsto no *caput* do art. 19 da Lei 8.213/91⁸, trata-se da definição do chamado acidente de trabalho típico. Além deste artigo, a Lei ainda equipara a acidente de trabalho outras hipóteses que não se encaixam diretamente no conceito estrito de acidente de trabalho⁹.

Nesse diapasão, torna-se curial frisar que cabe ao empregador proporcionar um meio ambiente laboral hígido aos empregados, nos termos do art. 157 da CLT¹⁰, adotando medidas preventivas no intuito de evitar a sinistralidade laboral.

⁸ Lei 8.213/91, art. 19. Acidente do trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do art. 11 desta Lei, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho.

⁹ Lei 8.213/91, art. 20. Consideram-se acidente do trabalho, nos termos do artigo anterior, as seguintes entidades mórbidas: I - doença profissional, assim entendida a produzida ou desencadeada pelo exercício do trabalho peculiar a determinada atividade e constante da respectiva relação elaborada pelo Ministério do Trabalho e da Previdência Social; II - doença do trabalho, assim entendida a adquirida ou desencadeada em função de condições especiais em que o trabalho é realizado e com ele se relacione diretamente, constante da relação mencionada no inciso I.

Lei 8.213/91, art. 21. Equiparam-se também ao acidente do trabalho, para efeitos desta Lei: I - o acidente ligado ao trabalho que, embora não tenha sido a causa única, haja contribuído diretamente para a morte do segurado, para redução ou perda da sua capacidade para o trabalho, ou produzido lesão que exija atenção médica para a sua recuperação; II - o acidente sofrido pelo segurado no local e no horário do trabalho, em consequência de: a) ato de agressão, sabotagem ou terrorismo praticado por terceiro ou companheiro de trabalho; b) ofensa física intencional, inclusive de terceiro, por motivo de disputa relacionada ao trabalho; c) ato de imprudência, de negligência ou de imperícia de terceiro ou de companheiro de trabalho; d) ato de pessoa privada do uso da razão; e) desabamento, inundação, incêndio e outros casos fortuitos ou decorrentes de força maior; III - a doença proveniente de contaminação acidental do empregado no exercício de sua atividade; IV - o acidente sofrido pelo segurado ainda que fora do local e horário de trabalho: a) na execução de ordem ou na realização de serviço sob a autoridade da empresa; b) na prestação espontânea de qualquer serviço à empresa para lhe evitar prejuízo ou proporcionar proveito; c) em viagem a serviço da empresa, inclusive para estudo quando financiada por esta dentro de seus planos para melhor capacitação da mão-de-obra, independentemente do meio de locomoção utilizado, inclusive veículo de propriedade do segurado; d) no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela, qualquer que seja o meio de locomoção, inclusive veículo de propriedade do segurado.

¹⁰ Art. 157 - Cabe às empresas: I - cumprir e fazer cumprir as normas de segurança e medicina do trabalho; II - instruir os empregados, através de ordens de serviço, quanto às precauções a tomar no sentido de evitar acidentes do trabalho ou doenças ocupacionais; III - adotar as medidas que lhes sejam determinadas pelo órgão regional competente; IV - facilitar o exercício da fiscalização pela autoridade competente.

Inobstante o dever do empregador em envidar esforços objetivando manter o meio ambiente do trabalho seguro e saudável, essa responsabilidade necessita da colaboração dos empregados, no sentido de observância às normas de segurança e medicina do trabalho, consoante dicção do art. 158 da CLT¹¹.

Conforme leciona Garcia (2008), a “regra de ouro” está na prevenção, para a qual todos os esforços devem ser direcionados no intuito de evitar o infortúnio. Afirma, ainda, o autor, que o meio ambiente do trabalho, por estar inserido no gênero meio ambiente como um todo, está inserido no rol dos direitos fundamentais, merecendo, dessa forma, todo o cuidado e empenho do empregador e do Poder Público, na manutenção da sua higidez e integridade, visando à segurança, à saúde, à dignidade e a própria vida do trabalhador.

Tecida essa breve consideração acerca dos acidentes de trabalho, passa-se a analisar o contexto do transporte rodoviário de cargas no Brasil e sua inserção como uma atividade de extremo risco e, portanto, passível de ocasionar graves acidentes de trabalho, frequentemente com vítimas fatais.

2 Transporte rodoviário de cargas

A estabilidade da economia brasileira, conquistada nos últimos anos, e fruto, dentre outras razões, do aumento das exportações e dos mercados alcançados pela indústria nacional, alavancaram, como consequência, a capacidade produtiva interna, tornando imperiosa a necessidade de um escoamento mais eficiente dessa produção.

A situação do Brasil no contexto internacional complica-se pelo escoamento da produção dar-se, majoritariamente, pelo transporte rodoviário de cargas, fato que compromete a competitividade brasileira e torna as vias inseguras, não só para os próprios motoristas de transporte de cargas, como para os cidadãos que percorrem as mesmas rodovias.

É cediço que a malha rodoviária brasileira sofre com o desleixo estatal, situação que torna uma atividade de extremo risco trafegar pelas rodovias mal conservadas e inadequadas que se apresentam, em regra, como única alternativa para a atividade de transporte de cargas. Quando não esburacadas, de capacidade insuficiente e quase sempre sem todos os equipamentos de proteção necessários (*guard-rail*, sinalização etc.), o que aumenta sobremaneira o custo final, tanto para os empresários como para os autônomos, e, principalmente, o risco. No final, todos perdem com a incúria na conservação das estradas.

O excesso de veículos de cargas transitando pelas rodovias exige constante manutenção destas ou a sua construção visando suportar previsto desgaste. Além disso, o transporte rodoviário tem capacidade de tração de carga pífia se cotejado ao transporte ferroviário, por exemplo, e ainda, é um grande poluidor ambiental, fatos que, por si só, induzem a uma revisão sobre a dependência majoritária a um único modal.

Assim, a realidade é a exposição dos trabalhadores a riscos decorrentes, dentre outras razões, das condições precárias das pistas e do tráfego intenso.

¹¹ Art. 158 - Cabe aos empregados: I - observar as normas de segurança e medicina do trabalho, inclusive as instruções de que trata o item II do artigo anterior; II - colaborar com a empresa na aplicação dos dispositivos deste Capítulo. Parágrafo único - Constitui ato faltoso do empregado a recusa injustificada: a) à observância das instruções expedidas pelo empregador na forma do item II do artigo anterior; b) ao uso dos equipamentos de proteção individual fornecidos pela empresa.

3 Meio ambiente laboral do motorista

Silva (2010, p. 164) destaca que o ambiente de trabalho do motorista é a rua, afirmando que “os trabalhadores estão expostos a frequentes situações de estresse, a altos níveis de ruído, a diferentes temperaturas e situações climáticas e a longas jornadas de trabalho”.

Na verdade, trata-se de uma profissão desempenhada em um meio ambiente laboral complexo: o microcosmo ambiental do trabalhador é o habitáculo do veículo de transporte de cargas que conduz, o qual interage dinamicamente com o meio ambiente físico (condições climáticas, relevo, etc.) e artificial (estradas, locais de parada), com o agravante de estar em movimento.

Há, pois, um meio ambiente estático e inerte, correspondente ao habitáculo do veículo e compreendendo as condições de conforto do motorista para condução (ergonomia do assento, posição de dirigir, facilidade de instrumentos, espaço para eventual repouso, dispositivos de segurança em caso de colisão como *airbags*, barras de proteção, célula de sobrevivência etc.); e um meio ambiente dinâmico e mutante, resultante da interação do veículo com o meio ambiente físico e artificial, ao mesmo tempo, relativamente às condições climáticas, relevo, estradas, locais de parada, etc.

Moraes (2012) divide, ainda, o ambiente laboral dos motoristas rodoviários em ambiente do empregador e ambiente de terceiros, subdividindo este em ambientes de terceiros privados e públicos, asseverando que o meio ambiente de trabalho, enquanto derivação do meio ambiente artificial, constitui condição essencial para que o trabalhador exerça suas atividades com qualidade de vida. E destaca que a onipresença do meio ambiente de trabalho não foi adequadamente incorporada pela legislação trabalhista, tendo em vista que as Normas Regulamentadoras têm aplicação restrita aos empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho. Por essa quadra, frisa o importante papel desempenhado pela Lei 12.619/2012, ao dispor em seu art. 9º¹² quanto à necessidade de observância das condições sanitárias e de conforto prescritas nas NR's do Ministério do Trabalho e Emprego nos locais de espera, repouso e descanso dos motoristas.

Não bastasse, os veículos de transportes de cargas tem dimensões enormes e pesos acentuados (caminhões, treminhões, bi-trens etc.), exigindo de seu condutor destreza e perícia acima da média para levar a bom termo a máquina na execução de seu trajeto e sem comprometer, pelas leis da física, a segurança do trânsito, já que as manobras, o tempo, distância e forma de frenagem, condução, etc., são diferenciados dos veículos de passeio. Isto sem considerar a possibilidade de roubo de cargas, que acresce outro fator de risco a este meio ambiente laboral de alta complexidade, a exigir atenção constante e dedicada do motorista.

Daí advém a inegável caracterização de atividade de alto risco, sujeita à sinistralidade frequente.

¹² Lei 12.619/12, art. 9º As condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador de carga, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador intermodal de cargas ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais e secos e locais para repouso e descanso, para os motoristas de transporte de passageiros em rodoviárias, pontos de parada, de apoio, alojamentos, refeitórios das empresas ou de terceiros terão que obedecer ao disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, dentre outras.

4 Principais causas de acidente de trabalho no transporte rodoviário de cargas

A ineficiência logística do transporte de cargas somada às más condições infraestruturais das rodovias, que reduz os lucros das empresas e o crescimento do País, gera, certamente, um reflexo, para não dizer a própria transferência do ônus, sobre a parte mais fraca nessa relação: o trabalhador, submetido a jornadas desumanas para alcançar metas irracionais de entrega, supostamente impostas pelos adquirentes das mercadorias.

Desse modo, não é incomum motoristas guiando horas a fio, sem o descanso devido, sem pausas para refeições, sem tempo nem para dormir e consumindo substâncias entorpecentes para suportar a extenuante atividade. Somam-se a esse contexto, a falta de inspeção veicular, a idade média da frota, o excesso de carga e a má conservação das estradas, e tem-se o diagnóstico: o crescente número de casos de acidente de trabalho no transporte rodoviário de cargas, com vítimas fatais.

Silva (2010, p. 42) descreve como principais fatores de risco para acidentes de trabalho envolvendo motoristas “as falhas mecânicas do equipamento de trabalho, o veículo; condições precárias das rodovias; privação de sono; fadiga e o uso abusivo de anfetaminas e cafeína como estratégias para manterem-se acordados, a pressão para o cumprimento dos prazos e horários de trabalho impostos pelas empresas”.

É notória a desumana condição de trabalho a que se submetem os motoristas no transporte de cargas, motivadora da edição da Lei 12.619/12. Porém, diante da necessidade de subsistência, sua e da família, e da condição de desigualdade (subordinação econômica) intrínseca às relações trabalhistas, tem de acatar as imposições irracionais daqueles empregadores a quem somente o lucro interessa, e que não se preocupam em proporcionar condições laborais dignas, exigindo o cumprimento de rotas em tempos insanos, a estimular o empregado ao trabalho em sobrejornada e a usar substâncias químicas para suportá-la; em síntese, desprovidos de qualquer interesse em disponibilizar uma vida funcional e social dignas ao obreiro.

Dentre as causas de acidente de trabalho, o excesso de tempo de direção é o carro chefe dos sinistros. Até o advento da Lei 12.619/12, a falta de regulamentação da profissão de motorista e, conseqüentemente, de fiscalização das autoridades, proporcionava às empresas submeterem seus empregados a jornadas exaustivas, que extrapolam os limites constitucionalmente assegurados a todos os trabalhadores, com condução ininterrupta por longos períodos. Intervalos para repouso e alimentação, muitas vezes, são realizados no próprio veículo, sem as mínimas condições de recuperação das energias necessárias para a continuidade do serviço. A situação pode ser assim descrita:

[...] A jornada de trabalho prolongada pode acarretar conseqüências na saúde, tanto na física quanto na mental, distúrbios neurais, fadiga, nervosismo, ansiedade, depressão, problemas sexuais e estresse. Esta forma de organização do trabalho pode aumentar risco de distúrbios gastrointestinais e problemas cardiovasculares. Sabe-se que o trabalho prolongado reduz a atenção e aumenta o risco de acidentes no trabalho, sendo influenciado tanto pela hora do dia quanto pelas horas trabalhadas [...] A distribuição do tempo de trabalho, que designa os momentos durante os quais o trabalho é executado, no setor de transportes rodoviários, é desequilibrada e instável. O motorista rodoviário, principalmente o do setor de cargas, não tem um

horário definido para o início e o fim da jornada. Uma viagem iniciada pode não ter um momento definido para terminar. Isso depende, dentre outros fatores, da disponibilidade de carga, das condições climáticas e das condições das rodovias. Não existe um quadro que estabeleça dias, períodos ou horários para a execução do trabalho. Num período de safra, por exemplo, nas operações de carga e descarga um motorista pode aguardar dias seguidos, em fila, aguardando a disponibilidade de embarcadores e desembarcadores [...] (RODRIGUES, 2009).

Como conseqüência das sobrejornadas impostas aos trabalhadores surgem outros fatores passíveis de ocasionar acidentes de trabalho, como a fadiga, a ingestão de estimulantes, e a direção em condições adversas, como no horário noturno e/ou em dias chuvosos. E ainda, nas situações supracitadas, evidenciam-se os riscos decorrentes da má conservação das estradas e da frota de veículos, recrudescendo eventuais acidentes:

[...] Há consideráveis evidências que a fadiga e a sonolência contribuem para a causa de acidentes nos sistemas de transportes. É importante salientar que geralmente a capacidade de atenção e concentração, diminui em indivíduos que continuam trabalhando após terem consciência de sua fadiga. Os débitos crônicos de sono, somados às cargas de trabalho intensas, geram fadiga nos trabalhadores. Para driblar o sono, os motoristas rodoviários utilizam-se da ingestão de medicamentos perigosos para a saúde e que influenciam para as ocorrências de acidentes de trânsito [...] Conforme relato de policiais, certos motoristas, quando abordados em fiscalizações rotineiras estariam dirigindo 15 horas ou mais consecutivas, com poucos intervalos de aproximadamente 10 minutos. Em outros casos, são flagrados dormindo nas boléias de caminhões em locais inóspitos e em horários perigosos, pois tiveram de interromper a viagem por absoluta incapacidade de prosseguir em razão do excesso de sono. Constantemente, motoristas são flagrados, literalmente dormindo ao volante, com o veículo em movimento. Quando questionados, respondem que estão reféns de horários para entrega de mercadoria, sob pressão do empregador ou do adquirente da mercadoria [...] (RODRIGUES, 2009).

A idade da frota e o excesso de peso também são considerados vilões, sendo grandes causadores de acidentes de trabalho em rodovias. Segundo Dantas (2012) esses acidentes consomem mais de R\$ 10 bilhões, gasto este que poderia ser evitado caso a frota fosse renovada com periodicidade.

O estresse também está interligado às causas de acidente de trabalho, como se extrai da pesquisa realizada por Luna Gonçalves da Silva, em sua dissertação de mestrado:

[...] As constantes preocupações com segurança, acidentes e pressão das empresas para cumprimento dos prazos podem desencadear doenças ligadas ao emocional do motorista, como estresse, nervosismo e irritabilidade [...] a baixa remuneração dos motoristas, faz como que os profissionais trabalhem num período de tempo cada vez maior, descuidando-se da manutenção do veículo e da velocidade permitida nas estradas, colocando em risco não somente sua integridade, como a dos demais motoristas que cruzam as rodovias nacionais [...] (RESENDE, 2010 apud SILVA, 2011, p. 164).

E ainda, destaca-se a influência dos hábitos dos motoristas sobre a forma como se dá a condução, repercutindo, geralmente, em acidentes de trabalho:

[...] Para cumprir os prazos de entrega, muitos motoristas permanecem acordados por longas horas, o que, somado a hábitos alimentares inadequados e sobrepeso, termina por influenciar seu desempenho ao volante, diminui a capacidade de reação e, conseqüentemente, aumenta o risco de acidentes nas rodovias brasileiras [...] (Ibid., p. 167).

Ou seja, em decorrência do cansaço físico advindo da sobrejornada e do excesso de tempo de direção, motoristas, invariavelmente, fazem uso de substâncias estimulantes, com altos teores de cafeína, cocaína e anfetaminas, conhecidas como "rebites". Essas drogas diminuem seus reflexos, dificultando a condução dos veículos pesados. Em pesquisa realizada pelo Ministério Público do Trabalho, nas rodovias do Estado de Mato Grosso, constatou-se o seguinte:

Na primeira pesquisa [...], 51% dos motoristas estavam sobre o efeito de cocaína e 3 % em estado de pré-overdose. Na segunda pesquisa, esse número subiu de 3% para 15%. Um dos motoristas entrevistado se envolveu em um acidente 40 Km depois, em que duas pessoas morreram.

A utilização de drogas foi a maneira encontrada por esses profissionais para suportarem as jornadas impostas por seus empregadores, existindo relatos da própria empresa fornecer a droga para seu empregado. Sobre o assunto, Moraes (2012) esclarece:

Os efeitos deletérios do descontrole de jornada neste segmento são de conhecimento público, tendo sido objeto de comprovação estatística levada a efeito pelo próprio Ministério Público do Trabalho. Em média, um em cada três motoristas rodoviários de carga lança mão de substâncias químicas ou entorpecentes para suportar as longas jornadas de trabalho, que não raro extrapola dezesseis horas de trabalho por dia. Tal realidade não apenas compromete a saúde dos motoristas, como resulta em milhares de acidentes a cada ano, vitimando tanto motoristas, quanto os demais usuários das rodovias brasileiras.

A falta de regulamentação específica da profissão impedia o avanço na questão, tornando as fiscalizações ineficazes. Porém, o fato da inexistência de lei para regular a jornada dos motoristas não poderia ser motivo para tamanha afronta à dignidade da pessoa humana, fundamento da república federativa do Brasil, previsto no art. 1º, III, da Constituição¹³. A submissão desses motoristas a extenuantes tarefas visando ao lucro desmedido do empregador, também ia de encontro às normas trabalhistas previstas na Lei Maior (v.g., art. 7º, XIII¹⁴), ferindo regras cogentes e ultrapassando o limite do bom senso.

Por este prisma, verifica-se que a nova Lei será benéfica não só para o motorista, como para toda sociedade, que se favorecerá com a redução dos acidentes nas estradas e com a

¹³ Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: [...] III - a dignidade da pessoa humana [...].

¹⁴ CF, art. 7º. São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: [...] XIII – duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais [...].

diminuição dos custos com a saúde (SUS) e com a previdência (INSS), por evitar a morte e lesão de muitas pessoas em acidentes nas estradas brasileiras.

5 Direitos violados com excesso de jornada/tempo de direção

Amauri Mascaro Nascimento destaca a existência de fundamentos econômicos, humanos, políticos e familiares para a limitação da jornada de trabalho:

Há fundamentos econômicos, uma vez que o aumento da produtividade está relacionado com o empenho satisfatório no trabalho; fundamentos humanos, porque a redução dos acidentes de trabalho está vinculada à capacidade de atenção no trabalho; bem como fundamentos políticos, porque é dever do Estado proporcionar condições satisfatórias de vida e de trabalho como meio de plena realização dos objetivos políticos. Pode-se, mesmo, incluir fundamentos de ordem familiar, uma vez que o excesso de jornada de trabalho retira o marido e a mulher do lar, em prejuízo da família (2009, p. 289, grifo nosso).

É evidente o atentado à vida de muitos trabalhadores nas estradas em decorrência das jornadas exaustivas impostas, fato que, além de violador de preceitos constitucionais e trabalhistas, configura condição degradante de trabalho.

Tal sujeição viola outros preceitos constitucionais fundamentais, consagrados no *caput* de seus arts. 5º e 6º¹⁵, como o direito à vida, à segurança, à saúde, entre outros, expondo, além desses profissionais, toda a sociedade que faz uso das rodovias.

Ressalte-se que quando a Constituição assegura o direito à vida, deve ser interpretada com fulcro na dignidade da pessoa humana, multicitado fundamento da República Federativa do Brasil, consagrado no art. 1º, III, da Carta Maior.

A propósito da repercussão deste princípio constitucional fundamental na seara trabalhista, assevera Melo:

O princípio da dignidade da pessoa humana está consagrado na Constituição Federal (art.1º), estabelecendo que são fundamentos da República e do Estado Democrático de Direito, entre outros, a dignidade da pessoa humana. Essa dicção é complementada pelo artigo 170 da Lei Maior, que, ao tratar da Ordem Econômica, assegura a livre iniciativa, fundada, porém, na defesa do meio ambiente e na valorização do trabalho humano, de modo a se assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social.

[...]

Diante disso, o valor ou princípio da dignidade da pessoa humana deve ter sentido de normatividade e cogência e não de meras cláusulas “retóricas” ou de estilo ou de manifestações de bons propósitos. Por isso, é preciso dar tratamento adequado aos

¹⁵ CF, art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade [...].

CF, art. 6º. São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

instrumentos de efetivação dos direitos que poderão realmente garantir a dignidade do trabalhador e o valor verdadeiramente social do trabalho, como estabelece a nossa Carta Maior (MELO, 2006, p. 492-494).

Assim, embora todos tenham direito à existência digna, isto não vem sendo respeitado com aqueles que laboram no transporte rodoviário de cargas. Acidentes de trabalho nas estradas ceifam a vida desses profissionais, normalmente arrimos, bem como de famílias que trafegam e por fatalidade se envolvem nos acidentes com caminhões.

A saúde do trabalhador é premissa indispensável e inarredável à efetivação dos demais direitos referentes à vida, ao lazer, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária. E a redução dos riscos inerentes ao trabalho visando à condições mais benéficas para o seu desempenho, também encontra guarida na Constituição (art. 7º, XXII)¹⁶.

A CLT dispõe de capítulo próprio estabelecendo normas protetoras da saúde e segurança, objetivando um meio ambiente de trabalho saudável. Além disso, são minuciosas as disposições insertas nas diversas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego.

De modo que a promulgação da Lei 12.619/2012, soma agora a este sistema protetor do meio ambiente laboral, ao regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, e ao estipular um arcabouço de direitos e deveres aos motoristas no transporte rodoviário de passageiros e cargas, criando condições concretas para o exercício digno dessa profissão e a proteção a um bem maior: as vidas daqueles que trafegam diariamente pelas rodovias brasileiras.

Dentre tais medidas, que retiram os trabalhadores de um limbo jurídico, no qual estavam privados desses direitos, destacam-se:

- ✓ Rígido controle de jornada pelo empregador e observância, pelo empregado, das normas relativas ao tempo de direção e de descanso¹⁷;
- ✓ Duração do trabalho não superior a oito horas diárias, admitida a prorrogação da jornada por até 2 horas extraordinárias, mediante acréscimo previsto na Constituição ou compensação¹⁸;
- ✓ Intervalo intrajornada de no mínimo uma hora, intervalo interjornada de onze horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas¹⁹;

¹⁶ Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: [...] XXII – redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança [...].

¹⁷ Lei 12.619/12, art. 2º. São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal: [...] V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador. CLT, art. 235-B. São deveres do motorista profissional: [...] III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso [...].

¹⁸ CLT, art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho. § 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias [...].

¹⁹ CLT, art. 235-C [...] § 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.

- ✓ Intervalo mínimo de 30 minutos para descanso a cada 4 horas de tempo ininterrupto de direção nas viagens de longa distância²⁰

A proteção conferida no Estatuto do Motorista Profissional assegura condições mínimas a um meio ambiente laboral saudável e humaniza o lucro visado pelo empregador, que não poderá impor metas irracionais para entrega de cargas, nem promover excesso de tempo de direção e jornada.

6 Responsabilidade civil objetiva no transporte rodoviário de cargas: teoria do risco da atividade

Repise-se que a Carta Republicana de 1988 protege o trabalho humano da exploração desmedida do capital, ao erigir como fundamentos da República, no art.1º, a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho.

Todos os objetivos fundamentais da República consubstanciados no art. 3º repelem este tipo de prática, e o rol de direitos sociais conferidos ao trabalhador nos arts. 6º e 7º resguardam a proteção mínima a ser dispensada aos que necessitam vender sua força de trabalho para sobreviver.

Desta forma, o lucro fácil obtido na redução indevida de custos da mão de obra mediante precarização das condições de trabalho encontra vedação certa nos princípios constitucionais e direitos sociais aplicáveis ao Direito do Trabalho.

Por muito tempo, a doutrina e jurisprudência se inclinaram pela teoria da responsabilidade subjetiva, na qual incumbia ao trabalhador a prova dos três elementos substanciais conformadores do suporte fático da reparação civil decorrente de acidente de trabalho.

Por esta via, o artigo 7º, XXVIII, da Constituição Federal²¹ preconiza que o empregador é responsável pelo pagamento de indenização decorrente de acidente de trabalho quando incorrer em dolo ou culpa. Assim, percebe-se que a Constituição Federal adota, via de regra, a teoria da responsabilidade civil subjetiva do empregador pelo pagamento de indenização decorrente de acidente de trabalho. Hodiernamente, porém, com fulcro no art. 927, parágrafo único, do Código Civil Brasileiro²², tem-se admitido a responsabilidade civil objetiva do empregador como exceção, nos casos em que há o exercício de atividade perigosa ou de risco acentuado, ou nos casos especificados em lei.

E tendo em vista a situação alarmante no Brasil quanto aos acidentes do trabalho, face ao número absurdo de ocorrências anuais e as dificuldades de fiscalização quanto à segurança no trabalho e, ainda, as dificuldades de prova que acabam causando flagrantes injustiças, para a espécie deve ser aceita a posição mais moderna da doutrina e jurisprudência, que defende a

²⁰ CLT, art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados: I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção [...].

²¹ Art. 7º. São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: XXVIII - seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa;

²² Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

responsabilidade civil objetiva, que se fundamenta na “teoria do risco criado”, ou seja: a reparação do dano é devida em decorrência da criação do risco e não apenas da culpa ou do dolo. No particular, o risco excepcional presente na atividade econômica de transporte rodoviário de cargas acarreta, por si só, o dever de indenizar, em casos de acidentes do trabalho.

Neste sentido, o item 60.26-7, do quadro I, da NR-4 considera a atividade de transporte rodoviário de cargas como de alto risco (grau 3), como também o Decreto 6.042/07, em seu anexo V, itens 4930-2/01 e 4930-2/02, estipula a alíquota máxima (3%) a ser aplicada para o financiamento dos benefícios pagos pela Previdência Social decorrentes dos riscos ambientais do trabalho na atividade em tela.

A própria diversificação das relações de trabalho demonstrou que a prova imposta àquele que não detém melhor aptidão de fazê-lo, em razão da subordinação inerente entre empregado e empregador, é de tal monta onerosa e dificultosa ao trabalhador que praticamente inviabiliza o alcance da indenização a que possa fazer jus, ainda que demonstrados presentes e efetivos o dano e o nexo de causalidade. Mas é muito mais evidente a impropriedade da responsabilidade subjetiva nos casos em que a culpa é de terceiros, nos acidentes nas estradas, quando restaria inviável a indenização ao trabalhador motorista, embora o risco de exposição ao sinistro, comprometendo o próprio acesso à justiça e a dignidade da pessoa humana.

Atividades como a do motorista profissional impõem ao trabalhador riscos que não podem ser elididos, por maior boa vontade e cuidados que tenha o empregador, pois a possibilidade de acidente é inerente. Por outras palavras, o acidente de trânsito é uma presença constante para quem faz da estrada o seu ganha-pão: por falha mecânica, humana ou de terceiros, é um risco que pode ser atenuado (mediante melhoria das rodovias, manutenção adequada dos veículos, equipamentos de proteção do habitáculo, jornadas razoáveis, tempo de direção limitado, etc.), mas jamais eliminado.

Como na responsabilidade objetiva não se cogita da imputabilidade nem se investiga a antijuridicidade do fato danoso, o que importa para assegurar o ressarcimento é a verificação se ocorreu o evento em função da atividade e se dele emanou o prejuízo. Em tal ocorrendo, o autor da atividade causadora do dano é o responsável.

Uma vez configurada a responsabilidade objetiva do empregador, faz-se dispensável a apuração e/ou a presença de culpa deste, exigindo-se do empregado, tão-somente, a prova do dano e do nexo de causalidade entre o dano (acidente de trabalho) e o trabalho, ressalvada a hipótese de culpa exclusiva do empregado, fato fortuito ou força maior.

Nessa linha, Pontes de Miranda (1984, p. 250) leciona: “Uma vez que o acidente ocorreu 'pelo fato do trabalho' ou 'durante' o trabalho', vinculado fica o patrão a pagar indenização ao operário ou à sua família”.

O art. 14, § 1º, da Lei 6.938/81 (Lei do Meio Ambiente), dispõe que o poluidor é obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros afetados por sua atividade²³. Nesse sentido, é o magistério de Freneda (2005, p. 135):

²³ Lei 6.938/81, art. 14, § 1º - Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

A degradação no ambiente de trabalho, resultante de atividades que prejudicam a saúde, a segurança e o bem-estar dos trabalhadores, ocasiona poluição, impondo ao poluidor, a obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados, independente da existência de culpa.

O princípio ambiental do poluidor-pagador é plenamente aplicável ao meio ambiente de trabalho, já que este constitui espécie daquele, consoante disposição do art. 200, VIII, da Constituição da República²⁴. Sendo o meio ambiente de trabalho do motorista resultante da interação entre a própria estrada e o veículo, o qual detém dimensões e características de potencial lesivo (poluição), ocorrendo acidente de trabalho, também por este fundamento deve responder o empregador de forma objetiva.

Portanto, por múltiplas razões a adequada tutela ao direito de ressarcimento do sinistro na atividade de transporte rodoviário de cargas deve ser instrumentalizada pela responsabilidade objetiva – uma vez decorrendo o dano da própria natureza da mesma é cabível a teoria do ônus pelo ônus, isto é, ante o lucro que obtém o empregador com a atividade, também é dele o ônus de suportar as consequências do risco de causar danos a terceiros, dentre eles, o trabalhador motorista.

De modo que a obrigação de reparar, independentemente de dolo ou culpa, para o empregador do transporte rodoviário de cargas, estará sempre presente, quer se cuide de responsabilidade decorrente de risco criado (falta de manutenção do veículo, por exemplo) ou de risco inerente ou inafastável da própria atividade (v.g., condições inseguras das estradas, potencialidade lesiva dos veículos).

É como se inclina a jurisprudência, conforme as seguintes decisões do Tribunal Superior do Trabalho, iterativas quanto à responsabilização do empregador independentemente de dolo ou culpa, quanto a acidentes do trabalho nas rodovias:

De acordo com a teoria do risco, portanto, é responsável pelo risco aquele que dele se beneficia ou o cria, pela natureza de sua atividade. Na hipótese, Ré contratou o trabalhador para prestação dos serviços de motorista. Entre os riscos inerentes a essa atividade estão envolvimento em acidentes automobilísticos, ainda que causados por outrem. Por esse motivo, em razão da teoria do risco, o empregador deve ser responsabilizado pelos prejuízos causados ao empregado que exerce a função de motorista [...]. Assim, o envolvimento do trabalhador no acidente que o vitimou decorreu do exercício da atividade de motorista, para as quais fora contratado, e, portanto, encontra-se dentro do risco assumido pelo empregador ao contratá-lo. Nesses termos, o falecimento do empregado relaciona-se umbilicalmente ao risco assumido pela Recorrida ao firmar o contrato de trabalho, sendo ela responsável pela indenização aos herdeiros do empregado. Restando demonstrados o dano moral (morte do empregado) e o nexo de causalidade (dano relacionado com o contrato de trabalho), são devidos os danos morais e materiais. Desnecessário é o exame da culpa, pois na hipótese é aplicável o disposto no art.927, parágrafo único,

²⁴ Art. 200, VIII - colaborar na proteção do meio ambiente, nele compreendido o do trabalho.

do Código Civil, sendo a empresa responsável pelos riscos oriundos do contrato de trabalho²⁵ (grifo nosso).

RECURSO DE REVISTA. INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. ACIDENTE DE TRÂNSITO. TRANSPORTADORA. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. Se existe nexo de causalidade entre a atividade de risco e o efetivo dano, o empregador deve responder pelos prejuízos causados à saúde do empregado, tendo em vista que a sua própria atividade econômica já implica situação de risco para o trabalhador. Assim, constatada a atividade de risco exercida pelo autor, não há como se eliminar a responsabilidade do empregador, pois a atividade por ele desenvolvida causou dano ao empregado, que lhe emprestou a força de trabalho. Recurso de revista conhecido e desprovido²⁶.

Portanto, os trabalhadores do transporte rodoviário de cargas estão inseridos em um ambiente laboral extremamente perigoso e de alto potencial de lesividade (caminhões), fruto da interação entre o meio ambiente dinâmico (veículo) com o estático (rodovias e locais de parada, clima, relevo, etc.), com potencialização geométrica do risco de sinistralidade quando somada a estes fatores a exigência de sobrejornada e excesso de tempo de direção - o que se espera venha a ser reduzido no futuro pelo efeito coibitivo da Lei 12.619/12, tratando-se o problema em sua causa direta e não só na consequência (responsabilização).

E para minimizar consequências no caso de sinistros, ante o alto risco da atividade econômica em questão, o bom senso recomenda, no mínimo, a contratação de um adequado seguro de vida aos trabalhadores para que, em caso de sinistro, o motorista e familiares não fiquem à míngua.

Conclusões

Por todo o exposto, denota-se a urgente necessidade de adoção de medidas preventivas no que concerne ao meio ambiente laboral do motorista do transporte rodoviário de cargas. Os acidentes de trabalho geram consequências irreversíveis no âmbito social, familiar e profissional e a omissão dos empregadores acarreta na violação dos princípios e dispositivos constitucionais que dignificam a saúde e o trabalho do ser humano. Conforme a singular lição de Oliveira (2008, p. 27):

O acidente mais grave corta abruptamente a trajetória profissional, transforma sonhos em pesadelos e lança um véu de sofrimento sobre vítimas inocentes, cujos lamentos ecoarão distantes dos ouvidos daqueles empresários displicentes que jogam com a vida e a saúde dos trabalhadores com a mesma frieza com que cuidam das ferramentas utilizadas na sua atividade.

O acidente de trabalho culmina em prejuízos para toda a sociedade, pois todos perdem: o empregado acidentado, que, se com sorte, embora tenha a vida preservada sofre com os danos causados, com a reabilitação e retorno ao labor, se houver; a família do empregado acidentado, que, não obstante ver um ente querido vitimado, costumeiramente perde o arrimo; o empregador,

²⁵ TST, 8ª Turma, RR-1.356/2006-041-03-40.8. Rel. Ministra Maria Cristina Irigoyen Peduzzi. Publicada no DEJT em 12.12.2008.

²⁶ TST, RR-297100-92.2008.5.18.0121. Rel. Exmo. Min. Aloysio Corrêa da Veiga. Julgado em 07.04.2010.

que sofre prejuízos financeiros, seja com a substituição do empregado afastado, seja com indenizações, com a perda do veículo; e, por fim, a sociedade que, além de presenciar a exploração selvagem entre seus pares, arca com os custos do SUS e INSS.

Fica a esperança de que o advento da Lei 12.619/12, diante do seu aspecto preventivo básico quanto ao controle de jornada e do tempo de direção, possa trazer benefícios para os trabalhadores, amparados pela regulamentação e fiscalização quanto ao excesso de labor, e para a sociedade, com a diminuição dos acidentes de trânsito e os prejuízos daí decorrentes.

Espera-se, da classe empresarial, tendo em vista o alto risco da atividade de transporte rodoviário de cargas, que adote, muito além das exigências previstas no Estatuto do Motorista Profissional, cautelas preventivas adicionais que possam evitar a guerra nas estradas e, sobretudo, preservar a vida humana.

Referências

ALVES JUNIOR. Dirceu R. **A indústria do transporte onerando a Previdência Social**. 2012. Disponível em: <<http://www.guiadotrc.com.br/noticias/not.asp?ID=22058>>. Acesso em 21.02.2012.

COSTA. Marcos A. da. Necessidade ou estrutura logística: o que cresce mais? **Logística Descomplicada.com**. 7 fev. 2012. Disponível em: <<http://www.logisticadescomplicada.com/necessidade-ou-estrutura-logistica-o-que-cresce-mais>>. Acesso em: 21.02.2012.

DANTAS. José A. Os grandes entraves no transporte rodoviário de cargas. **Guia do Transportador**, São Paulo, 15 fev. 2012. Disponível em: <<http://www.guiadotrc.com.br/noticias/not.asp?id=22121&areas=not>>. Acesso em: 19.02.2012.

FRENEDA, Eduardo Gomes; VILLATORE, Marco Antônio César. **Meio ambiente do trabalho, ergonomia e políticas preventivas: direitos e deveres**. 2005, 261 f. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Direito, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2005. Disponível em: http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_arquivos/1/TDE-2005-10-11T133015Z-210/Publico/EduardoDto1.pdf

GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa. **Acidentes do trabalho: doenças ocupacionais e nexos técnico epidemiológico**. 2. ed. São Paulo: Método, 2008.

MATTOS, João R. G; ALBANO, João F. Veículos de carga e segurança rodoviária. Trabalho apresentado na VII SEPROSUL – Semana de Engenharia de Produção Sul-americana. Novembro de 2007, UDELAR, Salto, Uruguai.

MELO Raimundo Simão de. In: **Direito do Trabalho: Direitos Humanos**. Ed. BH, 2006.

MICHEL, Oswaldo. **Acidentes do trabalho e doenças ocupacionais**. 3. ed. São Paulo: LTr, 2008.

MIRANDA. Pontes de. **Tratado de direito privado**. Parte Especial. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1984. v. 52.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Abordagem holística sobre nova regulamentação da profissão do motorista (Lei 12.619/2012). **Trabalho Encarte**, Curitiba, n. 185, p. 6789-6806, jul. 2012.

NASCIMENTO. Amauri M. Iniciação ao Direito do Trabalho. 34. ed. São Paulo: LTr, 2009.

OKA. José A. Levantamento de dados e informações relacionadas ao Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS, 2011, São Paulo. **Soluções alinhadas à década de ações para a segurança viária**. Disponível em: <<http://www.fundacionmapfre.com.br/Portal/Fundacao/Arquivos/Download/Upload/722.pdf>>

OLIVEIRA. Sebastião G. de. Indenizações por acidente do trabalho ou doença ocupacional. 4. ed. São Paulo: LTr, 2008.

RODRIGUES. José N. **Tempo ao volante**: uma abordagem sociológica da jornada de trabalho de motoristas rodoviários. 2009. Disponível em: <http://www.estradas.com.br/sosestradas/articulistas/nivaldino/tempo_ao_volante.asp>. Acesso em: 20.02.2012

SILVA, Luna Gonçalves da. **O trabalho dos motoristas de caminhão**: a relação entre atividade, vínculo empregatício e acidentes de trabalho. 2011. Dissertação (Mestrado em Saúde Ambiental) - Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/6/6134/tde-24022011-111659/>>. Acesso em: 16.02.2012.

YUNES. Bruna. Transporte rodoviário de cargas representa 25% dos acidentes nas rodovias. Disponível em: <<http://www.agenciat1.com.br/11682-transporte-rodoviario-de-cargas-representa-25-dos-acidentes-nas-rodovias>>. Acesso em: 16.02.2012.